



# **Møte med ledelsen i Jernbaneverket**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 10-07**

*Møte med ledelsen i Jernbaneverket*

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 10-07  
**Arkivkode:** 06/819 SF2-64  
**Møtedato:** 19.09.2007  
**Foretak:** Jernbaneverket

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Jernbaneverket (JBV) og Statens Jernbanetilsyn (SJT). Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens arbeid innenfor trafikksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:** 18.10.2007

Sign

Sjur Sæteren  
Avd.dir. Revisjon

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning.
2. Saker fra forrige møte (rapport 1-07)
3. Risikobilde og viktige risikoforhold
4. JBVs sikkerhetsgodkjenning
5. Status nye trafikkregler
6. Kontakt om infrastrukturarbeider
7. Oppsummering

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. Oversikt over kontakter for planarbeider i 2007/2008
4. Oversikt over infrastrukturprosjekter

## 1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med ledelsesmøter er å opprettholde dialogen med den øverste ledelse med fokus på viktige elementer i den overordnede sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

Agendaen for møtet er gitt som vedlegg 1 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet. Oppfølgingspunktene som er listet opp er ikke formelle pålegg eller avvik, men vil fungere som grunnlag for videre dialog og tilsyn med Jernbaneverket.

## 2. Saker fra forrige møte (rapport 1-07)

SJT har ikke lagt ut sine interne revisjonsprosedyrer på hjemmesiden, men vil i løpet av et par uker legge ut sin nye utgave av veiledningen om gjennomføring av revisjoner.

For øvrig er oppfølgingspunkter fra forrige møte avklart.

## 3. Risikobilde og viktige risikoforhold

Jernbanedirektøren redegjorde bla som følger:

En person er drept hittil i år som følge av jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet.

Det har vært en nedgang i antall skadde og drepte hittil i år sammenliknet med tidligere.

Utvalgte konkrete ulykker ble redegjort for. Herunder avsporing på Hallingskeid 21. februar der det ble opplyst at foreløpig granskingsrapport viser at det var blitt kjørt plog i forkant og at raset derfor måtte ha skjedd kort tid før toget kom.

Risikobildet er uendret siden det bildet som JBV presenterte i ledelsesmøtet i januar i år og er dominert av: Sammenstøt, planovergangsulykker, personer i og ved spor og ras.

Vedrørende planoverganger viste JBV til at de fleste ulykker skjer på planoverganger med sikringsanlegg. Det ble presisert betydningen av å legge risikoanalyser til grunn slik at begrensede midler til arbeidet kunne prioriteres rett.

Viktige tiltak som JBV har igangsatt for å bedre sikkerheten er:

- Etablering av fjernstyring av Nordlandsbanen
- Aktiviteter for å øke sikkerheten ved planoverganger.
- Informasjonskampanjer rettet mot personer som beveger seg i og ved spor.
- Geologisk kartlegging (fjelldatabasen) i samarbeid med en privat aktør, og samarbeid med Metrologisk institutt om å bygge 15 nye målestasjoner slik at JBV kan få sikrere værdata for å forebygge rasulykker. Fjelldatabasen er etablert som system, og datainnsamling skjer løpende.
- System for trinnvis beredskap er tatt i bruk utover region Nord. Det er nå implementert og er en del av styringssystemet for hele det nasjonale jernbanenettet. JBV presiserte at det er et grovt verktøy som sikrer at alle tilgjengelige data av betydning

for ras samordnes/nyttegjøres slik at tog stoppes i de tilfellene JBV har et tilstrekkelig datagrunnlag som tilsier stans i trafikken.

- De strekninger som er identifisert å være mest rasutsatt er sikret med rasgjerd, men det går nå ras på steder det ikke har skjedd tidligere. JBV insisterte i denne sammenheng betydningen av å ha lokalkjente folk som et ledd i det forebyggende rasulykkesarbeidet.

Jernbanedirektøren insisterte at det er viktig at JBV og SJT har felles risikobilde ettersom JBV har knappe ressurser som må prioriteres rett.

SJT opplyste å ha sammenfallende risikobilde, med unntak av at stasjonsikkerhet (av- og påstigningsulykker) også er et fremtredende element i tilsynets risikobilde. Tilsynet presiserte i denne sammenheng at det er viktig å være forberedt på vinterforhold med snø og glatte plattformer. JBV viste til at de har en særlig fokus på strøing og snørydding utover seinhøsten og børsting av sand på våren. De har nå endret organiseringen av dette arbeidet i Oslo-området. Dette har vært vellykket og JBV vil vurdere å bruke samme opplegg på andre store stasjonsområder også.

JBV stilte spørsmål ved om nye sikkerhetsbestemmelser som utvikles i EU treffer riktig i forhold til risikobilde og frykter en suboptimalisering som er kostnadsdrivende og medfører at transport føres over på vei. SJT pekte på mulighetene til å influere regelverksutviklingen i EU (for eksempel gjennom EIM der Jernbaneverket deltar), men at det betinger at man er tidlig ute i prosessen med kvalifiserte innspill. Tilsynet deltar internasjonalt, blant annet i artikkel 21 komiteen, men har en vanskelig ressursituasjon. Saker som har kommet til artikkel 21 komiteen er kommet så vidt langt at det er vanskelig å oppnå endringer på det stadiet. SJT pekte videre på at EUs intensjon er å øke operabiliteten og samtidig beholde, ikke forbedre, sikkerhetsnivået. Når det sikkerhetsmessige minimumsnivå er nådd, vil de enkelte operatører kunne operere med ulike sikkerhetsnivåer utover minimumsnivået.

JBV understreket sterkt ved gjentatte anledninger betydningen av å prioritere knappe ressurser ut i fra risiko identifisert gjennom risikoanalyser og kost- nytte vurderinger. SJT presiserte at virksomheten må drives innenfor rammeverket, og at det må kunne dokumenteres. Utover dette kan JBV gjøre prioriteringer. JBV understreket betydningen av å være omforent om rammeverket i lys av de knappe ressurser som er til rådighet.

#### **4. JBV's sikkerhetsgodkjenning**

JBV presenterte status på gjennomføring av sin handlingsplan for sikkerhetsgodkjenningen og viste til at det er svært stort trykk på arbeidet og at veldig mye er gjennomført. Evaluering av arbeidet har vist at det er behov for tettere oppfølging og praktisk støtte til personell som skal utarbeide risikoanalyser. Evalueringen er ikke oversendt til SJT enda.

Vedrørende beredskap opplyste SJT at den siste presentasjonen fra JBV viste at det er gjort en stor kartleggingsjobb, men at det ikke ble gitt et godt svar på hvilke krav beredskapen skal dekke. JBV opplyste at de har tenkt på problemstillingen og vil svare den ut snart. JBV påpekte at styringssystemet kunne bli svært omfattende og at noe burde overlates til en praktisk vurdering. Tilsynet påpekte at JBV må ha oversikt nødvendige innsatsmidler og må kjenne risikoen. SJT påpekte videre at JBV hadde begrenset sin faktainnsamling om operatørens beredskapsopplegg til CargoNet og NSB og at det ikke er gitt at andre operatører har samme beredskap.

Vedrørende RMM-prosessen opplyste JBV at det i tillegg til en revisjon er gjennomført en utvidet kontroll med bruk av sporgående arbeidsmaskiner, og det er satt i gang stikkprøver av etterlevelse av RMM- prosessen. JBV mener det vil svare ut tilsynets spørsmål i E-post av 19.09.2007.

Vedrørende vedlikehold gjenstår det fremdeles for JBV å svare ut de 4 konkrete spørsmål/problemstillinger som tilsynet har etterspurt. Tilsynet har i stedet fått svar på tilgrensende problemstillinger som reiser nye spørsmål. Dette fører til en krevende arbeidsprosess.

Tilsynet pekte på betydningen av at JBV gjennomfører en bedre kvalitetssikring av de redegjørelser JBV oversender i sikkerhetsgodkjenningen. Herunder er det viktig at JBV sikrer at de spørsmål tilsynet stiller blir besvart. Tilsynet understreket i denne sammenheng at JBV må ha i minne at det er de spørsmål og presiseringer SJT har formulert i brev av 15.11.2006 og påfølgende utdypende korrespondanse som skal redegjøres for, og ikke primært den handlingsplan som JBV har lagt. JBV må derfor sikre seg at gjennomføring av handlingsplanen og statusrapportering fra denne svarer ut tilsynets spørsmål.

SJT konkluderte prosessen med sikkerhetsgodkjenning som følger: Det er en aktiv dialog mellom JBV og SJT. Noen punkter er ikke lukket. Det er en konstruktiv framdrift. Det er ikke utfordringer som tilsier at prosessen ikke kommer i mål dersom arbeidet gis nødvendig fokus.

## **5. Status nye trafikkregler**

JBV orienterte om at de kommer til å organisere arbeidet med ny forskrift i tre faser:

Fase 1: Høringsperioden.

JBV kommer til å svare tilsynet innen høringsfristen 3. oktober, men vil be SJT om å utrede de økonomiske, kapasitetsmessige og administrative konsekvensene nærmere. JBV vil stille med ressurser i dette arbeidet.

Fase 2: Utarbeiding av utfyllede bestemmelser.

JBV tar sikte på å ha de utfyllende bestemmelsene ferdig til høring i februar. JBV har invitert togoperatørforeningen til å oppnevne representanter til å delta i dette arbeidet. Høringsfrist ca mai og utfyllende bestemmelser ferdig til sommeren. JBV anser at det er nødvendig at de følger utredningsinstruksen.

Fase 3: Som inneholder en omfattende prosess med avlæring av gamle bestemmelser, opplæring og implementering av nye skilt/signaler og ombygging av sikringsanlegg

JBV opplyste videre om at det er 3 endringer i forskriften som JBV er skeptiske til:

1. Innstramming av regler for kjøring forbi "stopp".

Slik kjøring vil være påkrevet i enkelte avvikssituasjoner og JBV har ikke oversikt over konsekvensene av en slik endring.

2. Innstramming av skifting mot togvei.

JBV påpekte at det er nyanser mellom begrepet som er brukt i høringsnotatet og begrepet som er brukt i forskriften ("sikre"). Et forbud mot skifting mot togvei kan, ifølge JBV, for eksempel på Ski stasjon hindre effektiv trafikkavvikling. SJT insisterte at det er mulig å søke unntak fra en slik bestemmelse dersom særskilte grunner kan angis.

3. Stopp foran planoverganger

JBV ser fornuften i bestemmelsen, men de har ikke full oversikt over konsekvensene.

JBV ser to mulige løsninger: Flytte forsignalene hvilket medfører lenger nedetid for bommene med uviss sikkerhetsmessig konsekvens eller senke hastigheten som medfører dårligere kapasitet på trafikkavviklingen.

JBV opplyste at dette dreier seg om ca. 150 planoverganger.

Resten av forskriften slutter JBV seg i hovedsak til.

JBV mener det må avsettes mer tid til å konsekvensutrede resultatet av endringene for trafikkavviklingen; de føler seg ikke trygge på estimatene de har lagt til grunn tidligere. JBV vil stille ressurser til disposisjon for en konsekvensutredning i første halvår av 2008. JBV vil utføre en risikoanalyse vedrørende opplevd ventetid ved planoverganger. JBV ønsket at ny forskrift trer i kraft ved tidspunktet ruteendring (som bla skjer 14.12 hvert år). JBV påpekte videre 01.01.2009 er for tidlig å innføre den nye forskriften.

SJT presiserte at det i forbindelse med TRJ, og også på generell basis, er konstruktivt at tilsynet får konkrete innspill og høringsuttalelser fra Jernbaneverket. Det er viktig at innspillene er så konkrete som mulig og at de er fundert på gode fakta. Når tilsynet får underbygde og konkrete innspill vil de vurderes grundig av tilsynet, ellers er de av liten verdi.

JBV påpekte videre at de ikke får hensyntatt evt konsekvenser av de endringer som forskriftene krever i sitt innspill til nasjonal transportplan.

Det var enighet om å vurdere et samarbeid om konsekvensutredningene.

På spørsmål presiserte SJT at den videre prosess vil avhenge av de høringsuttalelser som kommer.

## **6. Kontakt om infrastrukturarbeider**

JBV delte ut en oversikt over kontakter for planarbeider i 2007/2008 samt en oversikt over infrastrukturprosjekter som begge er vedlagt.

SJT presiserte at tilsynet ikke allokere spesifikke ressurser basert på slike prosjektoversikter før planene er klare, men at det er nyttig for tilsynet å være orientert om prosjekter som vil kreve involvering av tilsynets ressurser.

JBV opplyste at JBV ikke vil sende ny søknad om tillatelse til å drive skiftevirksomhet på Ganddal legges før i 2008.

## **7. Oppsummering v/SJT**

Statens jernbanetilsyn vil publisere sin veiledning om revisjonsvirksomheten på hjemmesiden. Utover dette er det ikke notert spesifikke aksjonspunkter fra møtet.

Agenda

**Møte mellom SJTog JBV**

**Tid: 19.09.2007 kl. 0900 - 1130 Sted: Stortorvet**

1. Hensikt og omfang
2. Oppfølging av aksjonspunkter fra forrige møte (rapport 1-07)
3. Risikobilde/ særlige sikkerhetsutfordringer
4. Sikkerhetsgodkjenning av JBV
5. Eventuelt
6. Oppsummering



## Vedlegg 2

### Deltakere

#### **Jernbaneverket**

Steinar Killi, jernbanedirektør

Anita Skauge, etatsdirektør utredning

Torry Kristiansen, trafikkdirektør

Kjersti Myklebust, etatsdirektør sikkerhet

Atle W Heskestad, sikkerhets- og kvalitetssjef infrastrukturdivisjonen

Stein O Nes, etatsdirektør Etatscontrol

#### **Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, direktør

Øystein Ravik, avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, avdelingsdirektør revisjon