



Møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 10-09

Møte med ledelsen i Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 10-09
Arkivkode: 09/506 SF2-64
Møtedato: 18.12.2009
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 trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 20.01.2010

Sign

Sjur Sæteren
Avd.dir. Revisjon

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Mål og risikobilde
3. Organisasjonsendringer av betydning for trafikksikkerhet
4. JBV's sikkerhetsgodkjenning
5. Resultat fra interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
6. JBV's erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner/oppfølgingsarbeid
7. SJTs erfaringer med tilsyn/oppfølging mot JBV
8. SJT orienterer om regelverksendringer
9. JBV's behov for tillatelser/godkjenninger de kommende 2 år
10. Aktuelt vedrørende markedsovervåkingen
11. Oppsummering

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. Informasjon om regelverk
4. Godkjenningsbehov

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. Mål og risikobilde

Jernbaneverket redegjorde som følger:

JBVs overordnede mål er 3.5 % nedgang vedrørende:

1. 20 års middel for antall drepte
2. 3 års middel for personskader
3. 3 års middel for skade

Prognose for 2009 tilsier 6% reduksjon for mål 1, uendret for mål 2 og økning for mål 3.

Registrering av uønskede hendelser (jernbaneulykker, jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser) viser:

- et økende antall vedrørende arbeider i og ved spor
- at arbeidsmaskiner er overrepresentert ved PASS-hendelser (passering av signal i stopp).
- at det er en høyere avsporingsfrekvens på det nasjonale jernbanenettet enn i EØS-området for øvrig
- at det er en høyere frekvens for sammenstøt med objekter på det nasjonale jernbanenettet enn i EØS området for øvrig
- at øvrige parametre er lavere på det nasjonale jernbanenettet enn i EØS området

Det har i løpet av 2009 ikke vært gjort endringer i Jernbaneverkets akseptkriterier. Situasjonen er fremdeles at risiko vurderes i forhold til overordnede akseptkriterier knyttet til samfunnsrisiko totalt sett og individuell risiko for ulike grupper, og at fokus i det enkelte tilfelle, forutsatt at overordnede risikoakseptkriterier og forskriftskrav er ivaretatt, er å optimere sikkerheten.

JBV har registrert nedgang i antall dødsfall på planoverganger (PLO) og som følge av ferdsel i sporet. Tilsynet opplyste å ha registrert en økning i antall uønskede hendelser på PLO. Dette stemmer med JBVs statistikk, men økningen gjelder mindre alvorlige hendelser. JBV er bekymret for sikkerhetsfeil i veisikringsanlegg; 7 av 15 sikkerhetsfeil på signalanlegg som er registrert er knyttet til veisikringsanlegganlegg.

En annen utfordring er dårlig svillekvalitet på større stasjoner hvilket skyldes at vedlikeholdsbudsjettene har vært lave.

Tilsynet stilte spørsmål om hendelser knyttet til skinnebrudd og solslyng. JBV opplyste at skinnebrudd er under kontroll. Noen alvorlige skinnebrudd er under intern granskning. Solslyng ble opplyst å være en særlig utfordring på Dovrebanen og Bergensbanen. JBV prioriterer nøytralisering av disse strekningene i virksomhetsplanen.

På spørsmål fra tilsynet om hvordan JBV skal sikre tilfredsstillende brøyting ble det informert om at budsjettet er økt og gir stor nok ramme. JBV's egne ansatte rydder sporet, mens leverandører skal rydde plattformer. Det er kjøpt inn mer brøyteutstyr og det etableres en stilling som "snøkoordinator" for å sørge for koordinering og bedre prioritering. Tilsynet opplyste at vi vil henstille til jernbaneforetakene om å rapportere mangelfull brøyting og strøing av plattformer, fordi det er de som er nærmest til å avdekke problemene.

3. Organisasjonsendringer av betydning for trafikksikkerhet

Jernbaneverket orienterte som følger:

JBV redegjorde for 4 sentrale enheter:

1. Trafikk
2. Bane
3. Utbygging
4. Plan og utvikling

Alle de 4 enhetene skal ha regionale representanter hvilket skal sikre en samlet og koordinert lokal oversikt. Grenseflater og ansvar tydeliggjøres.

Trafikkdivisjonen:

Enheten utvides og vil ha 4 avdelinger som håndterer hhv: Trafikkstyring (som får en egen seksjonsdirektør som er en faglig leder tilsvarende dagens trafikkdirektør), publikumsinformasjon, ruteplanlegging, og stasjoner (som vil definere krav til stasjoner som for eksempel brøyting).

Trafikkstyring vil ha 3 regioner med hver sin trafikksjef som før.

Banedivisjonen:

Banedivisjonen vil fortsatt ha banesjefer, men regiondirektørens rolle deles. Banedivisjonen rendyrkes som en vedlikeholdsdivisjon. 3 regionale direktører skal ansettes (nåværende regiondirektører konstitueres fra 01.01.2010) ; disse får bla beredskapsansvar.

Det blir en sterkere felles/sentral styring av vedlikeholdet. Banesjefene vil fortsatt ha egne budsjettrammer, men totalrammene til regionene forsvinner.

Utbyggingsdivisjonen:

Det blir små endringer i utbyggingsdivisjonen. RAMS-arbeidet skal styrkes i utbyggingsprosjekter. Roller og ansvar skal tydeliggjøres i forbindelse med overlevering av prosjekter fra utbygging til drift.

Plan og utvikling:

Enheten skal være en stabsfunksjon og er en utvidelse av dagens stabsfunksjoner. Enheten vil ha regionale plan- og utviklingsdirektører.

Stab/støtte

Følgende funksjoner ble nevnt/kommentert:

- Funksjonen som etatscontroller og ass. Jernbanedirektør skiller av kapasitetshensyn.
- Administrativ støtte ivaretas av nyansatt administrasjonsdirektør (lønn, regnskap, eiendom).
- En ny teknologidirektørstilling i Trondheim opprettes.
- Organisasjons- og personaldirektørstillingen er besatt.
- Marked og kommunikasjon
- Sikkerhet og kvalitet. Enhetens oppgaver diskuteres. Det vurderes å vektlegge enhetens overvåkingsfunksjon og nedtone dagens utførende oppgaver. Sikkerhet ønskes ikke distansert fra linjen. De to revisjonsmiljøene vurderes sammenslått. Diskusjonene rundt funksjonen skal avsluttes 01.04.2010. På spørsmål bekreftet tilsynet at en slik rendyrking av overvåkingsfunksjonen og ansvarliggjøring av linjeorganisasjonen vil kunne styrke sikkerhetsarbeidet, og at det vil reflekterer bestemmelsene i sikkerhetsforskriften (jf Sikkerhetsforskriften § 6-1 tredje ledd).

På spørsmål fra tilsynet informerte JBV om at den sentrale juridiske kompetanse organiseres under administrativ direktør. Det ble også opplyst at JBV ser et behov for økt juridisk involvering i kontraktsarbeid og annet arbeid utover i organisasjonen.

4. JBV's sikkerhetsgodkjenning

JBV redegjorde for kulturprosjektet som følger:

Status er redegjort for i brev til tilsynet av 30.10.2009. Første pulje med 40 ledere har hatt en vellykket kursing. De neste kursenes over nyttår. Treningen fokuserer på de 4 kulturer som skal styrkes.

Det gjøres en 360 graders måling før hver samling. Det er ønskelig å finne objektive kriterier for å måle sikkerhetsledelse.

JBV redegjorde videre for arbeidet med styringssystemet:

Søkefunksjonalitet er bedret siden mars 2009 og vil forbedres ytterligere februar 2010.

Prosjekt for å utbedre styringssystemet er igangsatt og skal slutføres 1.6.2011; tung brukerinvolvering.

Sikkerhetshåndboka, HMS-håndboka, beredskapshåndboka og vedlikeholdshåndboka er gjennomgått og forbedringsområder er kartlagt (bla med tanke på angivelse av absolutte krav).

Teknisk regelverk er evaluert hva gjelder tema signal og forbedringer er igangsatt.

Tiltakene skal inkluderes i virksomhetsplan 2010.

Etterlevelsesspørsmålet er en utfordring. Ledere skal hjelpes til å la avvik få konsekvenser.

Det arbeides også med prosjektstyringshåndboka.

Tilsynet stilte noen spørsmål som følger:

Tilsynet erfarer at JBV har gjort mye godt arbeid, men registrerer enkelte eksempler på at det fremdeles kommer brev der tilsynets spørsmål gjentatte ganger ikke svares ut. Tilsynet stilte spørsmål om kvalitetssikringsrutinene – blant annet hva dobbelt signering av brev betyr med tanke på kvalitetssikring. Tilsynet viste også til korrespondanse som avdekket bruk av for korte plattformer uten at unntak var gitt og korrespondanse som avdekket manglende forståelse for sikkerhetsbarrierer. Det ble avtalt å gjennomgå utvalgte eksempler i et eget møte.

5. Resultat fra interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

a. Jernbaneverkets redegjørelse vedr. interne revisjoner:

JBV viste til at 9 etterlevelsesrevisjoner er gjennomført. 30 avvik ble avdekket. Videre er 10 leverandørrevisjoner utført og 71 avvik ble identifisert. 1 ikke planlagt revisjon er også gjennomført.

Avvik som gikk igjen var knyttet til anskaffelser og til manglende kjennskap til sikkerhetsfilosofi (sikkerhetspolitikk).

Av positive funn ble nevnt at banesjefene er flinke med gjennomføring av generisk vedlikehold og at sikkerheten tas på alvor i organisasjonen.

b. Jernbaneverkets redegjørelse vedrørende ledelsens gjennomgang:

Det gjennomføres egen ledelsens gjennomgang i hver divisjon og i stab i tillegg til en overordnet ledelsens gjennomgang. Et forbedringsbehov er knyttet til rapportering, fordi det ble konstatert at forhold som gikk galt i 2009 ikke ble fanget opp av eksisterende rapporteringsrutiner. I tillegg ble det sett behov for å styrke risikostyringen, tydeliggjøre roller og ansvar og fokusere mer på strategisk ansvar.

Fra ledelsens gjennomgang i Utbygging ble det identifisert en utfordring knyttet til for mye fokus på framdrift på bekostning av kvalitet. Det ble videre vektlagt betydningen av åpenhet om feil/mangler. Mange innleide betyr en utfordring med tanke på å bygge en sikkerhetskultur.

I Banedivisjonen ble det blant annet vektlagt at det ikke skal være registrert avvik som overskrider tidsfrister og det var identifisert behov for å bedre utførelse av risikovurderinger før gjennomføring av prosjekter.

6. JBV's erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner/oppfølgingsarbeid

JBV viste til generelt god dialog knyttet til arbeidet med togframføringsforskriften og i møter generelt.

Begge parter kan bli bedre hva gjelder referater fra møter.

7. SJTs erfaringer med tilsyn/oppfølging mot JBV

Tilsynet viste til at vi gjerne stiller i møter, men noen møter er overdimensjonert og kunne vært løst med en telefon i stedet. Tilsynet oppmuntret også JBV til å ta en telefon dersom en er tvil om hva tilsynet etterspør i brev, i stedet for sende et brev som ikke gir etterspurt informasjon.

Det har ikke vært revisjonsaktiviteter mot Jernbaneverket siste året. Tilsynet opplyste å ha begynt med virksomhetsplanleggingen for 2010 og at det var visse områder hos Jernbaneverket som tilsynet har spørsmål knyttet til og som man derfor vurderer å gjennomføre revisjoner/inspeksjoner av. Det gjelder:

- Ruteplanlegging (i forkant av neste store ruteplanendring) med særlig vekt på systematiske risikovurderinger knyttet til kryssinger, sporvalg og snutider mv.
- TU-funksjonen og arbeider i og ved spor med utgangspunkt i statistikk over PASS-hendelser, funn i tidligere revisjoner og funn hos JBV's leverandører .
- JBV's rolle ved drift av terminaler.
- Jernbanemuseet som skal ha tilsyn etter å ha mottatt sikkerhetssertifikat (rolleforståelse/ leverandørstyring vil være et tema her).

8. SJT orienterer om regelverksendringer

Se orientering i vedlagte foiler.

I forbindelse med spørreundersøkelse om ny sikkerhetsforskrift understreket tilsynet betydningen av å få tilbakemelding på spørreskjemaet og uttrykte ønske om å få flere tilbakemeldinger fra JBV's ansatte.

Jernbaneverket kommenterte at spørreskjemaet ble oppfattet som svært detaljert og omfattende – det kunne gå bedre fram at ikke-relevante spørsmål kunne utelates. Det ble kommentert at det er uheldig å ha en kategori ”ingen formening” - ”ikke relevant ” er en bedre kategori å bruke. Det ble også fra Jernbaneverkets side reist spørsmål ved metodikken rundt å plukke ut intervju-objekter ut fra svarene i spørreundersøkelsen.

9. JBV's behov for tillatelser/godkjenninger de kommende 2 år

Jernbaneverket overleverte en liste som er vedlagt. JBV viste til at det knytter seg stor usikkerhet til oversikten og lovte å sende en oppdatering når behovene er mer avklart.

10. Markedsovervåking

Tilsynet orienterte om status i den nye oppgaven tilsynet har fått. Videre viste tilsynet til klage fra Cargolink AS og orienterte kort om videre saksgang i saken. Se vedlagte foiler.

JBV kommenterte at klagen som er mottatt fra Cargolink AS er en god anledning til å få utfordret og gjennomtenkt ulike aspekter ved terminaldrift.

11. Oppsummering

Møtet ble funnet å være nyttig.

Følgende aksjonspunkter ble identifisert:

1. Tilsynet tar initiativ til et eget møte for å gjennomgå eksempler på kvalitetsbrister i korrespondanse og JBV kvalitetssikringsrutiner
2. Begge parter sørger for at det utarbeides møtereferater fra møter mellom Jernbaneverket og tilsynet, slik at det blir enighet om hva som blir sagt og konkludert i møtene
3. Utbygging inviterer avd.direktør juridisk til sitt ledermøte vedrørende holdninger til regelverk, unntak fra regelverk osv.

Agenda for ledelse møte med JBV 18. desember 2009

Tid: 18.12.2009, Kl. 0900-1230

Sted: Stortorget

1. *Møtets hensikt*
2. *JBV redegjør for mål og måloppnåelse, risikobilde, uhellsstatistikk, akseptkriterier og viktige risikoforhold; med vekt på risikoforhold og kort- og langsiktige trender som har ledelsens oppmerksomhet og indikerer behov for respons*
3. *JBV orienterer om eventuelle organisasjonsendringer av betydning for trafiksikkerhet*
4. *JBV orienterer om status i arbeidet med oppfølging av JBV's sikkerhetsgodkjenning*
5. *Resultater fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang*
6. *JBV's erfaringer med SJTs tilsyn/ godkjenningsarbeid*
7. *SJT's erfaringer med tilsyn /godkjenningssaker mot JBV*
8. *SJT orienterer om regelverksendringer*
9. *JBV's behov for tillatelser/godkjenninger de kommende 2 år*
10. *Eventuelt*
 - a. *Aktuelt vedr markedsovervåkning*
11. *Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn*

Vedlegg 2

Deltakere

Jernbaneverket:

Elisabeth Enger, jernbanedirektør
Arne Habberstad, trafikkdirektør
Monika Løland Eknes, sikkerhetsdirektør
Stein O Nes, ass. jernbanedirektør
John Ole Grinde, banedirektør

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, direktør
Gunhild Halvorsrud, seksjonssjef sikkerhet og teknikk
Karianne N. Brønlund, avdelingsdirektør juridisk
Sjur Sæteren, avdelingsdirektør revisjon