

# **Møte med ledelsen i Jernbaneverket**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 09-11**

*Møte med ledelsen i Jernbaneverket*

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 09-11  
**Arkivkode:** 11/32 62  
**Møtedato:** 27.01.2011  
**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:** 24.02.2011

Sign

Sjur Sæteren  
Avd.dir. Revisjon

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Gjennomgang av saker fra forrige møte
3. Måloppnåelse og risikobilde
4. Endringer i organisasjon og samarbeidsforhold
5. Status på oppfølging av sikkerhetsgodkjenningen
6. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
7. JBV's erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet
8. SJTs erfaringer med tilsyn av Jernbaneverket
9. Tillatelsesprosesser
10. Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid
11. Oppsummering

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. 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. Konkurransforhold er ikke tema på møtet.

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. Gjennomgang av saker fra forrige møte

Oppfølgingspunktene i rapport 07-10 lyder:

*Det skal være fortsatt fokus på å utarbeide møtereferater fra møter mellom Jernbaneverket og tilsynet, slik at det blir enighet om hva som blir sagt og konkludert i møtene  
Jernbaneverket oversender resultat av granskninger etter skinnebrudd*

Tiltak er gjennomført.

## 3. Mål og risikobilde

Jernbaneverket redegjorde som følger:

### Generelt:

Jernbaneverkets statistikk viser at det i 2010:

- Var 10 omkomne på det nasjonale jernbanenettet (4 av hendelsene er under granskning av politiet med tanke på årsaksklassifisering).
- Var en økning i førstehjelpsskader (herunder en økning i skader på reisende i vinterhalvåret og en økning i skader på egne ansatte).

Jernbaneverket viste til at strekningsanalysene er godt egnet for prioritering av investeringer med tanke på risikoreduksjon, men at datagrunnlaget har mangler (blant annet hva gjelder ras). Jernbaneverket vil utbedre datagrunnlaget og forventer da enda større nytte av strekningsanalysene i sin risikostyring.

### Ras:

Hva gjelder rasforebygging ble blant annet følgende tiltak presentert:

- 17 nye værstasjoner etableres i 2010-2011
- Fokus på gjennomføring av trinnvis beredskap

Planer for gjennomføring av rastiltak i 2011 har god framdrift. Avsatte midler har vært tilstrekkelige, men det har ikke lyktes å bruke alle tildelte midler. Rasforebyggende arbeid har stor fokus. Behovsbegrunnelse med basis i risikobildet har vært svært nyttig. Det er gjort grep for å sikre raskere iverksettelse av tiltak. Grunnleggende vedlikeholdstiltak har fått høyere fokus.

Jernbaneverket ser for øvrig at risiko knyttet til planoverganger er større enn risiko knyttet til ras og viste til effekten av sanering av planoverganger.

Jernbaneverket opplyste at de ser det som viktig å gjøre en samlet vurdering av ulike innspill/data av relevans for risikobilde, herunder tilrådninger fra SHT og avvik i SJTs tilsynsrapporter, for å øke sin kunnskap om årsaker og hensiktsmessige tiltak.

#### Av- og påstigning:

Det ble utvekslet informasjon knyttet til plattformlengder. Tilsynet presiserte at det påligger JBV å sørge for at tog som ikke er tilpasset plattformlengdene, ikke har passasjerutveksling på stasjoner med korte plattformer. Slik tilpasning kan for eksempel være at dører som ikke fører til plattform ikke åpnes. Uten slik tilpasning må Jernbaneverket søke unntak fra forskriftskrav dersom av-/påstigning skal skje. Jernbaneverket viste i denne sammenheng til et omfattende stasjonsprosjekt der stoppmønster ble gjennomgått. Operatørene gjør også et arbeid på dette område. Operatørenes og Jernbaneverkets arbeid underlegges en samlet vurdering til slutt.

Snørydding om vinteren kan bidra til at tilgjengelig del av plattform blir kortere.

#### Planoverganger

Antall hendelser relatert til planoverganger har vært stabilt i 2010. Det har vært flere rapporter på tekniske forhold knyttet til sikrede planoverganger, enn usikrede. Det antas å skyldes lavere rapporteringsgrad.

Jernbaneverket ser behov for at strekningsanalysene må styrkes mht risiko ved tekniske forhold på planoverganger.

#### PASS-hendelser (Uautorisert passering av signal i stopp)

Jernbaneverket har registrert en betydelig økning av antall PASS-hendelser. Et nytt tiltak er å registrere antall PASS-hendelser pr. signal for å kunne prioritere tiltak mot problemsignaler. Tilløpsrapportering er en utfordring på dette området.

Det kan være et poeng å bruke en annen betegnelse enn lokomotivfører-relaterte PASS-hendelser fordi ombordpersonell mv. også bidrar i denne hendelseskategorien.

#### Hendelser i og ved spor

En del hendelser i denne kategorien er på grensen til alvorlig skade. JBV vil legge mer vekt på granskning av slike alvorlige tilløp.

#### Annet/ tilsynets kommentarer og spørsmål

Tilsynet gav noen tilbakemeldinger med utgangspunkt i SJTs eget risikobilde. Generelt er det god overensstemmelse mellom Jernbaneverkets risikobilde og tilsynets.

Tilsynet har som positivt merket seg en økende rapporteringsgrad blant annet hva gjelder glatte plattformer og tekniske forhold.

Tilsynet har ikke registrert effekt av varslede tiltak mot tekniske feil på planoverganger. JBV opplyste at det skyldes at tiltak er forsinket som følge av forsinket leveranse av releer. Tiltak har fremdeles fokus, men det er ikke satt noen klar frist.

Tilsynet har merket seg at PASS-hendelser knyttet til arbeidsmaskiner og skift økte i 2009 og har holdt seg høyt i 2010. Tilsynet presiserte i sammenheng med SHTs granskning av flankekollisjoner på Koppang, at det er viktig å se på risiko relatert til dvergsignaler, ikke bare hovedsignaler. Jernbaneverket viste til at dette underlegges grundig analyse.

Tilsynet har også notert seg at antall sammenstøt med gjenstand/ras økte i 2009 og har holdt seg høyt i 2010. Flere ulykker er registrert, noe som kan skyldes at hendelser som fører til stans i trafikken over 6 timer (i motsetning til tidligere) er blitt definert som en jernbanenulykke.

Tilsynet har registrert at hendelser knyttet til arbeider i og ved spor fortsatt er høyt, både hva gjelder egen virksomhet så vel som leverandørers og tredjeparters virksomhet.

På spørsmål om bruk av historiske målevognsdata for å sikre seg mot at grenseverdier på spor overskrides før neste kontroll opplyste Jernbaneverket at et dataverktøy til bruk i arbeidet nå er finansiert, men at det vil ta 1- 1 ½ år før det kan tas i bruk. Eventuell manuell behandling inntil da anses som ikke aktuelt.

Tilsynet opplyste å ha registrert over 100 skinnbrudd. Jernbaneverket opplyste at de har registrert lokale økninger, for eksempel i Oslo-området der en del skinnegang nærmer seg levetidsbegrensningene. I slike tilfelle fanges dette opp i rullerende 10-årsplaner. Jernbaneverket pekte også på at manuell oppfølging av ultralyd-målinger er viktige tiltak. Videre ble det pekt på at etablering av hjulslagsindikatorer vil bli vurdert i neste oppdatering av 10-års vedlikeholdsplan.

Tilsynet stilte også spørsmål om eventuelle utestående tiltak etter Sjursøya-ulykken. Jernbaneverket opplyste at nye risikoforhold er avdekket, men at hovedvurdering av total risiko ikke er ferdigstilt. Tiltak mot kritiske risikoforhold er gjennomført, herunder tiltak mot skifting uten luft (nytt S-sirkulære løser opp i dette fra 31.01.2011), tiltak som sikrer at 2 veksler ikke legges feil og etablering av sporsperre. Jernbaneverket vil være restriktive til overordnet risikovurdering er avsluttet. Pålegg fra Arbeidstilsynet følges opp 100% og Jernbaneverket har registrert at arbeidsmiljøet på terminalen er i bedring. Rapporteringsgraden for hendelser er bedret og konsekvenskulturtiltak er gjennomført på Alnabru-terminalen.

#### **4. Endringer i organisasjon og samarbeidsforhold**

Jernbaneverket orienterte som følger:

Tidligere beslutninger er gjennomført.

Jernbaneverket har skaffet seg et godt grunnlag for å løse kulturutfordringer knyttet til signalområdet

Jernbaneverket gir mye oppmerksomhet for å bedre leverandørstyringen, hvilket er viktig ettersom bruk av leverandører øker.

Økt konkurransetilrettelegging på terminaler krever mer tydelighet og oppmerksomhet på sikkerhetsaspektet. DNV er engasjert for å gjennomgå dette.

Stillingen som leder for teknologienheten er nå besatt og endringer i organisasjonen på dette punktet har avdekket tidligere svakheter. Jernbaneverket har oppmerksomhet på overgangsproblemer i dette skiftet. JBV ser det som viktig at overordnet styring er på plass som en ramme for ERTMS-arbeidet og for den videre utviklingen og implementeringen av RAMS-metodikken i JBV.

#### **5. Status på oppfølging av sikkerhetsgodkjenningen**

Jernbaneverket orienterte som følger:

Arbeidet implementeres som planlagt. 120 ledere har gjennomført programmet, hvor sikkerhet er et sentralt tema, med positive erfaringer. 80 er i prosess og ytterligere 80 gjenstår.

DNV-rapporten følges nå opp med tiltak. Det er sikret store ressurser til arbeidet.

Fire hovedanbefalinger i rapporten følges opp. Herunder arbeides for økt bruk av Synergi-verktøyet og tiltak mot ujevn rapporteringspraksis. Tiltak knyttet til konsekvenskultur (herunder avvikssamtaler som verktøy) gjennomføres. Involvering av tillitsvalgte i arbeidet har vært positiv.

Gjennomgang av styringssystemet (eksklusive teknisk regelverk og valg av standard) skal være ferdig til 01.07.2011, men ibruktaking kommer ventelig noe seinere. Arbeidet omfatter å skille krav og veiledningsstoff. 20 årsverk er satt av til dette.

Tiltak gjennomføres for å sikre en felles og tydelig forståelse av sikkerhetsbegrepet, herunder at sikkerhet ikke bare knyttes til HMS, framføringssikkerhet mv.

Jernbaneverket har økt involvering av flere ledere og ledelsesnivåer (helt ned til den enkelte oppsynsmann) i arbeidet med å styrke målstyringen.

Tilsynet hadde noen kommentarer/ spørsmål til redegjørelsen:

På spørsmål om oppfølging av DNV-rapporten opplyste Jernbaneverket at DNV skal gjennomføre en ny måling i 2011 med samme metodikk som forrige måling. Det er et poeng at samme metodikk brukes. I tillegg skal DNV følge opp på annen måte for å sikre at tiltakene har effekt, blant annet skal de delta på diskusjoner i lederfora for å sikre at planen er konkret og forpliktende nok. SJT uttrykte bekymring over at konkrete resultater fremdeles ikke er synlige for tilsynet.

Partene var enige om at det er nyttig å ha en dialog før Jernbaneverket leverer sin søknad om fornyelse av sikkerhetsgodkjenning (forventet i oktober). Jernbaneverket uttrykte at tidligere statusgjennomgang på ledernivå var nyttig og at det er behov for å avklare prosedyrer for sikkerhetsgodkjenningsprosessen.

## **6. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang**

Med utgangspunkt i tidligere observasjoner stilte SJT spørsmål om hvordan Jernbaneverket sørger for at revisjonslag sikres tilstrekkelig autoritet og hvordan tilfredsstillende oppfølging sikres. JBV viste til organisasjonsendring som innebærer at revisjonsdirektørstillingen er opprettet og løftet opp i organisasjonen. Hva gjelder autoritet hos det enkelte revisjonslag ble det vist til betydningen av oppbyggingen av kompetanse.

Jernbaneverket opplyste at revisjonsprogram for 2011 er vedtatt og at noe ekstern kompetanse vil benyttes i gjennomføringen.

Hva gjelder oppfølging av revisjonsfunn opplyste Jernbaneverket at det både er en utfordring at lukking går langsomt og at kvaliteten av lukningsarbeidet ikke er tilfredsstillende. Det registreres at tiltaksfrister ofte settes for romslige og at de overskrides. Som tiltak har Jernbaneverket innført et regime der utsettelse av frister må gis en tilfredsstillende begrunnelse. Videre er det innført bruk av avvikssamtaler med dem som ikke følger opp avvik som bestemt. Alle internrevisjonsrapporter gjennomgås også i ledergruppa.

## **7. JBVs erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet**

Jernbaneverket redegjorde som følger:

SJT's tilsynsvirksomhet er omfattende og oppleves som noe overveldende med parallelle oppfølgingsprosesser på 4 revisjoner/inspeksjoner i tillegg til pågående/varslede revisjoner.

Det er en utfordring å svar ut frister; samtidig liker ikke Jernbaneverket stadig å måtte søke utsettelse av frister. Tilsynet pekte på muligheten for en dialog om frister på sluttmøte og i kommentarrunden til rapportutkast før fristene blir fastsatt.

Jernbaneverket oppfatter at revisjonsbevis ofte er svært avgrenset i forhold til avviksteksten. Det er behov for bedre synliggjøring av sammenheng mellom avvikstekst og revisjonsbevis, for eksempel i form av veiledende kommentarer. Tilsynet vil ta med dette innspillet for intern vurdering og er også tilgjengelige for dialog når det er behov for avklaringer i de enkelte tilfelle.

Jernbaneverket har dårlig erfaring med egen holdning til tilsynets revisjoner og er enige i at situasjonen er utfordrende.

Jernbaneverket har positive erfaringer med tilsynets revisjonsvirksomhet med tanke på gjennomføring, kompetanse og treffsikkerhet.

Etablering av morgenmøter er et godt tiltak.

## **8. SJTs erfaringer med tilsyn av Jernbaneverket**

Tilsynet redegjorde som følger:

Tilsynet informerte innledningsvis om planlagte revisjoner/ inspeksjoner.

Tilsynet opplyste at påbegynt revisjon av Teknisk regelverk gir stor grunn til bekymring.

Det er fortsatt noen problemer knyttet til forberedelsesfasen av våre revisjoner ved at:

- oversendelse av dokumentasjon ofte kommer seint
- oversendt dokumentasjon ikke alltid er gyldig
- tilsynet savner tilbakemelding på at forespørsel om dokumentasjon er mottatt og at oversendelsesfrister ikke vil bli overholdt
- det ikke forklares hvilke dokumenter som er ment å svar ut konkrete spørsmål (når flere dokumenter oversendes)

Ovennevnte er primært en utfordring knyttet til ressursbruk og praktisk gjennomføring, men tilsynet er også bekymret for hvordan Jernbaneverkets egne ansatte sikres tilgjengelighet av korrekt informasjon som er nødvendig for utførelse av sikkerhetsmessig arbeid.

Hva gjelder tiltaksfrister har tilsynet merket seg at JBV ofte søker om utsettelse av påleggsfrister. Søknadene er ofte generelle og mer omfattende enn de konkrete tiltakene det faktisk er behov for utsettelse for. I tillegg mangler ofte en sikkerhetsmessig begrunnelse og angivelse av eventuelle midlertidige tiltak.

Tilsynet er bekymret over å se at mangler som er identifisert i tidligere tilsyn identifiseres på nytt og at det tar lang tid før mangler er utbedret.

Tilsynet varslet Jernbaneverket særskilt om tilbakekall av Baneservice sitt sikkerhets sertifikat fordi selskapet er en betydelig leverandør til JBV og fordi manglene som ble avdekket hos Baneservice kunne ha betydning for disse leveransene. Ved revisjon av trafikkutøverfunksjonen i Jernbaneverket var det ikke synlig at Jernbaneverket hadde benyttet informasjonen til å sikre seg bedre kontroll med leveransene.



## 9. Tillatelsesprosesser

Jernbaneverket oversendte en oversikt over behov for tillatelser til ibruktaking i etterkant av møtet (se vedlegg 3). Oversikten inneholder både tiltak som bare skal meldes og større godkjenningsbehov.

Hva gjelder tillatelsessaker er JBV tilfreds med at tilsynet viser fleksibilitet og forståelse for behov for prioritering av hastesaker. Jernbaneverket ser at de har en jobb å gjøre for fortsatt forbedring av sine søknader og har besluttet at en dedikert person skal delta på alle møter om infrastrukturtillatelser for utbyggingsrelaterte saker for å sikre enhetlig søknadsbehandling.

Tilsynet viste til at Maskinsentralen har gjort en god jobb for å bedre søknader om tillatelse til ibruktaking av rullende materiell.

Tilsynet minnet også på at Jernbaneverket må være oppmerksom på utløp av midlertidige tillatelser.

## 10. Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid

Tilsynet orienterte som følger:

Det er kommet nye forskrifter fra departementet, ny tillatelsesforskrift og ny jernbaneforskrift (som erstatter tidligere lisensforskrifte) fra 1. januar 2011.

Jernbaneverket opplyste å ha funnet en feil i jernbaneforskriften.

Sikkerhetsforskriften erstattes av 3 forskrifter. Ny sikkerhetsstyringsforskrift og jernbaneinfrastrukturforskrift vedtas ila februar/mars. Ny kjøretøysforskrift er under utarbeidelse og vedtas ila våren 2011, med noe forbehold fordi EØS avtalen fordrer omfattende høringer.

Endringer i togframføringsforskriften (inkl TSI OPE + ERTMS trafikkregler) vedtas ila 2011.

Implementering av direktiv 2008/110/EC (endring til sikkerhetsdirektivet) er påbegynt

Det skal implementeres en rekke TSI-er som normalt tas inn direkte som forskrifter.

Tekniske kontrollorgan vil ventelig avlaste tilsynet noe ettersom de skal foreta samsvarsvurderinger mot TSI-er.

Tilsynet har vektlagt veiledningsaktiviteter i større skala. Morgenmøtene har vært en så vidt stor suksess at det kan bli aktuelt å begrense antall deltakere. Jernbaneverket oppmuntres til å foreslå tema til morgenmøtene.

Tilsynet har som policy å sanere særegent norsk regelverk så raskt vi kan, selv om det innebærer marginale sikkerhetsreduksjoner på enkeltområder.

Det er ønskelig at Jernbaneverket gir innspill til tilsynet som tilsynet kan ta med seg i internasjonale møter selv om tilsynet i noen sammenhenger kan være begrenset i sin posisjon som tilsynsorgan. Kontakten med Jernbaneverket om internasjonale saker er noe sårbar siden den har vært kanalisert gjennom enkeltpersoner.

## **11. Oppsummering**

Følgende aksjonspunkter ble identifisert:

Det etableres en dialog i forbindelse med sikkerhetsgodkjenning av Jernbaneverket.

### Agenda

Tid: 27.01.2011 kl. 1200-1530

Sted: JBV, Stortorget

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltakerne ved Statens jernbanetilsyn (SJT)
2. Gjennomgang av saker fra forrige møte
  - Oppfølgingspunktene i rapport 07-10 lyder:*
    - *Det skal være fortsatt fokus på å utarbeide møtereferater fra møter mellom Jernbaneverket og tilsynet, slik at det blir enighet om hva som blir sagt og konkludert i møtene (jf agendapunkt 2)*
    - *Jernbaneverket oversender resultat av granskninger etter skinnebrudd (jf agendapunkt 3).*
3. Måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold
  - *JBV gir en kort redegjørelse over de viktigste punktene, herunder risikoforhold knyttet til av- og påstigning ved korte plattformer).*
  - *Spørsmål fra SJT*
4. Endringer i organisasjon og samarbeidsforhold
  - *JBV gir en kort redegjørelse for eventuelle endringer i organisasjon og samarbeidsforhold/leverandørforhold som JBV anser har særlig betydning for sikkerheten*
  - *Spørsmål fra SJT*
5. Status på oppfølging av sikkerhetsgodkjenningen
  - *JBV gir en kort redegjørelse, herunder hva gjelder overordnet framdrift og måling av sikkerhetskultur*
  - *Spørsmål fra SJT*
6. Resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
  - *JBV gir en kort redegjørelse for sikkerhetsmessige forhold som er fremkommet i interne revisjoner, leverandørrevisjoner og ledelsens gjennomgang med tilhørende tiltak*
  - *Spørsmål fra SJT*
7. JBV's erfaringer med SJT's revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt, herunder dialog i godkjenningssaker
8. SJT's erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten
9. Tillatelsesprosesser
  - *JBV redegjør kort for anskaffelser som krever tillatelse til ibruktaking de neste 2 år*
10. SJT orienterer kort om regelverksarbeid og internasjonalt arbeid
11. Eventuelt
12. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

## Vedlegg 2

### Deltakere

#### **Jernbaneverket:**

Elisabeth Enger, jernbanedirektør  
Erling Hogstad, seniorrådgiver  
Terje Steinsvik, teknologidirektør  
Liv Bjørnå, sikkerhetsdirektør  
Stein O Nes, ass. jernbanedirektør  
John Ole Grinde, banedirektør  
Bjørn Kristiansen, trafikkdirektør  
Harald Nikolaisen, Utbyggingsdirektør  
Jørn A. Arnesen, revisjonsdirektør

#### **Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, direktør  
Øystein Ravik, avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk  
Gunhild Halvorsrud, seksjonssjef sikkerhet og teknikk  
Sjur Sæteren, avdelingsdirektør revisjon

## Vedlegg 3



Jernbaneverket

# Møte med ledelsen

SJT – JBV 27.01.2011

