

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Att.:

Saksbehandler: Geir-Rune Samstad,  
Vår ref.: 22/1469-3  
Deres ref.: 22/2033  
Dato: 16.01.2023

## Svar på bestilling - Redegjørelse for hendelse i Romeriksporten og aktuelle tiltak

Vi viser til brev datert 16. desember 2022. Dere ønsket en redegjørelse for hendelse i Romeriksporten den 12. desember 2022 og aktuelle tiltak. Vi viser også til utvidelsen av bestillingen datert 20. desember etter hendelser på Follobanen og Østfoldbanen, særlig i forbindelse med brann i et koblingshus på Ski stasjon.

Vi vil først redegjøre for spørsmålene i forbindelse med hendelsen i Romeriksporten, og deretter redegjøre for spørsmålene som berører Follobanen og Østfoldbanen.

### Spørsmål i forbindelse med Romeriksporten

#### Relevante sikkerhetskrav og tilsyn med etterlevelsen av disse

Relevante sikkerhetskrav finnes i sikkerhetsforskriften og forskrift om gjennomføring av forordning 2018/762 om felles sikkerhetsmetode for krav til sikkerhetsstyringssystemer (CSM SMS). I forordningen er det mer detaljerte bestemmelser om krav til vedlikehold<sup>1</sup> og beredskap<sup>2</sup>. I jernbaneinfrastrukturforskriften, som gjelder for jernbaneinfrastruktur på det nasjonale jernbanenet, er det også bestemmelser om drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur<sup>3</sup>.

Fram til de nye kravene til sikkerhetsstyring trådte i kraft 1. juni 2022 var kravene til beredskap beskrevet i sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7.

<sup>1</sup> Forskrift om gjennomføring av forordning 2018/762 vedlegg I punkt 5.2 for jernbaneforetak og vedlegg II punkt 5.2 for infrastrukturforvalter

<sup>2</sup> Forskrift om gjennomføring av forordning 2018/762 vedlegg I punkt 5.5 for jernbaneforetak og vedlegg II punkt 5.5 for infrastrukturforvalter

<sup>3</sup> Forskrift om nasjonale tekniske krav m.m. for jernbaneinfrastruktur på det nasjonale jernbanenet (jernbaneinfrastrukturforskriften) § 2-4

Ved innvilgelse av sikkerhets sertifikat eller sikkerhetstillatelse går SJT gjennom virksomhetenes sikkerhetsstyringssystem og vurderer dette opp imot kravene i regelverket, blant annet innen vedlikehold og beredskap. Etter at virksomheten har fått et sikkerhets sertifikat eller en sikkerhetstillatelse, gjennomfører SJT tilsyn med virksomheten i løpet av 6-12 måneder for å påse at virksomheten oppfyller krav i lov og forskrift. Her er alltid beredskap et av temaene. Gyldigheten til sikkerhets sertifikat og sikkerhetstillatelse er i utgangspunktet fem år, og jernbanevirksomhetene må da søke om fornyelse.

Vi har jevnlig oppfølging av og tilsyn med jernbanevirksomhetene, inkludert Bane NOR, for å verifisere etterlevelse av blant annet krav til beredskap og avvikshåndtering. Tilsynsrapportene publiseres på vår hjemmeside.

### **Tilsynets rolle som markedsovervåkingsorgan**

Vi kan ikke se at SJT i rollen som markedsovervåkingsorgan kan bidra direkte til forebygging og effektiv håndtering av denne typen hendelser.

Vi legger til grunn at Bane NOR i situasjoner som den som oppstod i Romeriksporten oppfyller kravene i jernbaneforskriften § 10-4 om å treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen. Jernbanetilsynet vil verifisere dette i kommende tilsyn.

### **Tilsynets rolle med å føre tilsyn med kravene om jernbanepassasjerers rettigheter**

Vi fører tilsyn etter passasjerrettighetsforskriften, som gjennomfører passasjerrettighetsforordningen i norsk rett.

Forordningen stiller krav til at jernbanevirksomhetene blant annet skal informere passasjerene om deres rettigheter, opprette interne klageordninger og stille med assistanse til passasjerer som trenger det. Forordningen har også bestemmelser om rett til erstatning for billettprisen ved forsinkelse, tapt korrespondanse og innstillinger av tog og om rett til refusjon og omlegging av reisen ved forsinkelser.

Vi fører tilsyn med at jernbanevirksomhetene har informasjon til passasjerene om deres rettigheter, og at de gir opplysninger om blant annet hvor man skal henvende seg for å bestille assistanse, kreve refusjon eller erstatning og sende inn klager.

Passasjerer som ikke får medhold i sin klage hos jernbanevirksomheten, kan klage inn saken til Transportklagenemnda. Jernbanetilsynet har ingen rolle i slik klagebehandling.

Våre tilsyn har ikke påvist mangler i forhold til jernbanevirksomhetenes informasjonsplikt.

### **Om tilsynet ser noen svakheter i systemet eller gjeldende reguleringer på området, og om eksisterende virkemidler er tilstrekkelige med sikte på å kunne oppnå forbedringer**

Hendelsen indikerer at jernbanevirksomhetene kan vie for lite oppmerksomhet omkring hendelser som gir store negative konsekvenser for de reisende, men som ikke truer liv og helse.

Krav til sikkerhetsstyring herunder sikkerhet og beredskap er godt dekket av gjeldende reguleringer. Vi mener at gjeldende reguleringer på området er tilstrekkelige. Utfordringen vi har sett gjennom tilsyn er at jernbanevirksomhetenes etterlevelse og forståelse av kravene kan være mangelfull. Gjennomføring av forbedringstiltak kan ta uforholdsmessig lang tid og er noen ganger omstridt. Eksisterende virkemidler for å oppnå forbedringer omfatter veiledning, pålegg om korrigerende tiltak, tvangsmulkt, overtredelsesgebyr, pålegg om stans og tilbakekalling av tillatelse. De to sistnevnte er svært inngripende og kan i mange tilfeller ikke brukes. Det kan synes som øvrige virkemidler for noen virksomheter er svake i forhold til å motivere til forbedringsarbeid. Vi vurderer fortløpende vår virkemiddelbruk.

### **Overordnet redegjørelse av hvilke erfaringer tilsynet har med aktørenes etterlevelse av krav til beredskap og avvikshåndtering**

Vi har jevnlig oppfølging av og tilsyn med jernbanevirksomhetene, inkludert Bane NOR, når det gjelder etterlevelse av krav til beredskap og avvikshåndtering.

Gjennom vår tilsynsaktivitet ser vi at jernbanevirksomhetene har gjennomført beredskapsanalyser og etablert beredskapsplaner og planer for øving. Vi finner imidlertid ofte avvik når det gjelder sikkerhetsstyring, også når det gjelder beredskap. I systematisk sikkerhetsstyring skal det være tydelig sammenheng mellom beredskapsanalyser, beredskapsplaner og øvelser. Erfaringer som virksomhetene gjør seg i arbeidet med beredskap skal være grunnlaget for en kontinuerlig forbedring av beredskapsanalyser og -planer. De avvikene som vi har avdekket under våre tilsyn har vært fulgt opp med vedtak om å gjennomføre tiltak for å lukke avvikene. Tilsynene avsluttes ikke før de planlagte tiltakene for å lukke avvik er gjennomført.

Når det gjelder hendelsen i Romeriksporten 12.12.2022, vil vi i løpet av kort tid gjennomføre tilsyn for å undersøke Bane NORs håndtering av hendelsen med tanke på sikkerhet og beredskap og verifisere om Bane NORs beredskapsplaner ivaretar sikkerhet og beredskap på en tilfredsstillende måte, både i forhold til ulykkeshendelser og driftsavbrudd som kan ha sikkerhetsmessig betydning. Tilsynet vil herunder se på risikovurderinger, beredskapsanalyser og -planer, aksjonskort, beslutningsunderlag for togledelsen, prioriteringer, gjennomføringsevne og svakheter.

Uønskede hendelser, herunder beredskap, vil også være et tema som vi vil fortsette å følge opp i tilsyn og veiledning overfor jernbanevirksomhetene i 2023.

## **Spørsmål fra departementet i forbindelse med Follobanen**

I utvidelsen av bestillingen mottatt på e-post 20. desember ber dere oss redegjøre for relevante sikkerhetskrav og hvordan disse er vurdert i forbindelse med tillatelse til å ta

den nye strekningen og tilhørende anlegg i bruk, og om tilsynet ser noen eventuelle svakheter i f.eks hvordan tillatelsesprosessen tilrettelegger for sikker og stabil drift og vedlikehold

SJTs regelverk er et funksjonelt regelverk. Der stilles det krav til at aktørene skal ha sikkerhetsstyring og regler og grenser for bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur. Dette ivaretas både gjennom Bane NORs sikkerhetstillatelse og gjennom øvrig lovverk.

Tillatelsesprosessen består av gjennomgang og vurdering av innsendt dokumentasjon fra virksomheten i henhold til kravene i jernbaneinfrastrukturforskriften og samtrafikkforskriften med underliggende regelverk. I vurderingen legger vi først og fremst vekt på dokumentasjon for at nybygg eller endringer i jernbaneinfrastrukturen er sikre å sette i drift. Vi vurderer i tillegg oppfyllelse av interne krav fra infrastrukturforvalter (her Bane NORs tekniske regelverk).

Stabil drift og vedlikehold ligger som forutsetning for alle tillatelser, men infrastrukturforvalter dokumenterer vanligvis ikke dette ut over dokumentasjon av at interne krav er oppfylt.

I prosessen for å få tillatelse til å ta i bruk jernbaneinfrastruktur går SJT gjennom sikkerhetsstyringen i prosjektet, og dokumentasjonen av at virksomheten har fulgt egne og eksterne krav til sikkerhet. Eventuelle krav som prosjektet ikke kan tilfredsstille, kalles avvik. Bane NOR må selv avviksbehandle, herunder begrunne avvikene, og legge ved en risikovurdering som viser hvordan tilstrekkelig sikkerhetsnivå likevel er ivaretatt.

I tillegg har Bane NOR innhentet en rekke tredjepartsvurderinger:

- For signalanlegg foreligger sikkerhetsrapport fra en uavhengig assessor.
- Delsystemer og samtrafikkkomponenter som er dekket av tekniske spesifikasjoner fra EU (TSI) er gjennomgått av et uavhengig teknisk kontrollorgan.
- Sikkerhetsprosessen er gjennomgått av en assesserende enhet i henhold til en felles metode for risikoevaluering og -vurdering.

Elektriske anlegg for jernbane (energi-/ strømforsyningssystemer) er regulert av lov og forskrift som forvaltes av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. SJT har ingen myndighet på dette området, med unntak for TSI ENE (Teknisk spesifikasjon for interoperabilitet Energy) som følger av jernbanelovgivningen. I tillatelsesprosessen påser vi at alle relevante TSI-er er verifisert av uavhengig teknisk kontrollorgan. For Follobaneprosjektet har vi mottatt foreløpige rapporter (ISV) fra tekniske kontrollorgan for alle relevante TSI-er (inkludert TSI ENE). Endelig rapporter kan ikke utstedes før anlegg er satt i drift.

### **Tester Bane NOR tilstrekkelig at det fungerer i praksis før de starter vanlig drift?**

SJT knytter videre noen kommentarer til testing, og om Bane NOR tester i tilstrekkelig grad før de setter jernbaneinfrastruktur i drift.

Det er vår erfaring at Bane NOR gjennomfører tilstrekkelig testing til å ivareta sikkerheten før anlegg settes i drift, og vi har ikke identifisert mangler på dette området. Regelverket stiller ikke krav til testing utover det som er nødvendig for å bevise at sikkerheten er ivaretatt.

Tilsynets planlagte tilsyn etter hendelsen i Romeriksporten vil også omfatte tilsvarende for sikkerhet og beredskap for Follobanen.

Med hilsen

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur*