



**Setesdalsbanen**

# **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 6-00**

**Setesdalsbanen**  
**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 6-00  
**Arkivkode:** 00/253 T631  
**Revisjonsdato:** 26.06.00-27.06.00  
**Foretak:** Stiftelsen Setesdalsbanen  
**Kontaktperson:** Hans Petter Furuborg

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort. Systemrevisjonen omfattet alle deler av virksomheten av betydning for trafiksikkerhet.

**Hovedkonklusjon:**

Setesdalsbanens internkontrollsystem for ivaretagelse av passasjerers og tredjemanns sikkerhet er mangelfullt i forhold jernbanelovgivningens krav.

Det forefinnes i liten grad dokumenterte registreringer som kan bekrefte hvordan drift og vedlikehold av kjørevei og rullende materiell utføres. En del viktige kriterier og krav som gjelder drift og vedlikehold er heller ikke dokumentert. Det er derved i liten grad tilrettelagt for innsyn i virksomheten.

Det overordnede ansvar for virksomheten og ansvaret for daglig ledelse er ikke tilstrekkelig klart.

Det ble for øvrig ikke gjort funn av vesentlige, konkrete mangler i den operative driften.

---

**Utarbeidet dato:** 16.08.00

**Godkjent dato:** 16.08.00

Sign.:

Sign.:

Sjur Sæteren  
Revisjonsleder

Sverre Quale  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Dokumentunderlag
3. Omfang
4. Avvik
5. Observasjoner
6. Andre forhold
7. Gjennomføring

## **Vedlegg**

- 1 Dokumentunderlag for revisjonen
- 2 Deltakere (Intervjuet personell og revisjonsgruppe)
- 3 Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under revisjonen
- 4 Framdriftsplan vedrørende slutføring av revisjonsprosessen

## 1. Innledning

Rapporten er utarbeidet etter en systemrevisjon 26.06.00-27.06.00.

Formålet med revisjonen var å vurdere om Stiftelsen Setesdalsbanen gjennom sin virksomhet ivaretar hensynet til en sikker trafikkavvikling.

Begrepet trafiksikkerhet (og sikkerhet med mindre annet er spesifisert) brukes om sikkerhet for passasjerer og tredjemann og omgivelsene ellers. Begrepet brukes i denne rapporten i samsvar med definisjonen i Sikkerhetsstyringsforskriftens §4 og omfatter teknisk sikkerhet (materiellsikkerhet), operasjonell sikkerhet, beredskap samt den del av arbeidsmiljø som har betydning for sikkerheten til passasjerer, tredjemann og omgivelsene ellers.

Forholdene ble lagt godt til rette for revisjonsgruppen, og berørt personell viste stor samarbeidsvilje og åpenhet.

Dagens driftsform innebærer at det kun tillates et tog av gangen på hele banestrekningen. Maksimal tillatt kjørehastighet på banen er 30 km/t. Disse faktorene bidrar sterkt til å holde risikonivået ved virksomheten nede.

Rapporten omhandler avvik og observasjoner som er avdekket under revisjonen.

- AVVIK defineres som mangel på overholdelse av krav fastsatt i eller i medhold av jernbaneloven.
- OBSERVASJON er forhold som ikke omfattes av definisjonen for avvik, men som Statens jernbanetilsyn mener det er riktig å påpeke for at sikkerheten til passasjerer og tredjemann blir ivaretatt.

For avvik forventes at det gjennomføres korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er innfridd.

Selve avviksforholdet er beskrevet under overskriften ”avvik”. I tillegg er det gitt kommentarer for å forklare, utdype eller begrunne avviket.

Statens jernbanetilsyn har ikke etablert en generell ordning for klassifisering av avvik. Virksomheten må selv vurdere hvilke forhold som skal gis særskilt prioritet. Tilsynet vil likevel uttrykke forventning om at uklarheter vedrørende ansvarlig daglig ledelse og ansvarlig juridisk person avklares snarlig.

## **2. Dokumentunderlag**

### **2.1 Myndighetskrav**

Følgende lover og forskrifter er basis for revisjonen:

- Jernbaneloven, (lov 11. juni 1993 nr. 100)
- Forskrift 10. juli 1997 nr. 781 om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane mm. (heretter kalt forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet).
- Forskrift 22. juli 1994 nr. 746 om krav til anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (heretter kalt forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane).
- Forskrift 23. desember 1999 nr. 1402 om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbane herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (heretter kalt Sikkerhetsstyringsforskriften)

### **2.2 Bedriftsinterne krav**

Styrende dokumenter for de reviderte aktiviteter som vist i vedlegg 1.

## **3. Omfang**

Revisjonen omfatter hele jernbanevirksomheten.

## 4. Avvik

### Avvik 1

Det er ikke tydeliggjort hvem som er ansvarlig daglig leder av jernbanevirksomheten.

Skifte av ansvarlig daglig leder er ikke godkjent av tilsynet i samsvar med forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet § 2-10.

Det er videre uklart hvilken juridisk person som har ansvar etter jernbanelovgivningen. (Jf forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet §2-5)

#### Avvik fra:

Forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet §2-10 som sier at skifte av daglig leder skal godkjennes av departementet eller av tilsynet dersom tilsynet har utstedt tillatelsen, og §2-5 som sier at ansvaret ligger hos den som har fått tillatelsen. ...

#### Kommentar:

Økonomisk og faglig ansvar er delt mellom museumsbestyrer og driftsbestyrer. En slik deling representerer en utfordring i forhold til at sikkerhetsmessige forhold ved jernbanedriften får nødvendig prioritet. Opplysninger som fremkom gjennom intervjuer indikerte imidlertid ikke at denne organiseringen har ført til manglende prioritering av midler til sikkerhetsrelaterte aktiviteter.

Driftsbestyrer er tilsatt i 25% stilling.

### Avvik 2

Det er ikke gjort en systematisk gjennomgang for å forsikre seg om at alle krav i jernbanelovgivningen er ivaretatt.

#### Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav c som sier at internkontrollsystemet skal inneholde prosedyrer og rutiner for regelmessige, systematiske undersøkelser av forhold relevante for trafikksikkerheten.

Samt sikkerhetsstyringsforskriften §11 bokstav j som blant annet sier at sikkerhetsstyringssystemet skal vise hvordan krav nedfelt i jernbaneloven med forskrifter blir ivaretatt ...

#### Kommentar:

Det er ingen referanse til jernbanelovgivningen i internkontrollsystemet som angir noen direkte forpliktelse til at jernbaneloven med forskrifter skal følges.

### **Avvik 3**

Ledelsen er ikke kjent med innholdet i sikkerhetsstyringsforskriften.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften §5 som blant annet sier at den øverste ledelse for jernbanevirksomhet er ansvarlig for at bestemmelsene i denne forskrift følges ...

Samt forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet §2-4 som sier at virksomheten må være organisert på en slik måte at den fremtrer som et selvstendig jernbaneforetak med tilstrekkelig faglig dyktighet for å utføre den virksomhet som tillatelsen omfatter, slik at sikkerheten i forhold til de reisende, eget personell, tredjemann og omgivelsene ellers, blir ivaretatt. ....

### **Avvik 4**

Internkontrollsystemet er mangelfullt og det foreligger ingen forpliktende framdriftsplan for ferdigstillelse av et internkontrollsystem slik dette er beskrevet i forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §2.

Det foreligger heller ingen framdriftsplan for å gjennomføre aktiviteter som det etablerte internkontrollsystem fordrer.

#### **Avvik fra:**

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav a)-g) som bestemmer hva internkontrollsystemet minst skal inneholde.

#### **Kommentar:**

Som eksempler på mangler kan nevnes:

- Ansvarsforhold er mangelfullt beskrevet
- Organisasjonskart er feil med hensyn til ansvarslinjer
- Det mangler rutiner for dokumentstyring. Herunder har internkontrollsystemets dokumentasjon ingen angitt godkjenningsstatus, datering eller revisjonsstatus.
- Mål er ikke definert i henhold til forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §2 og sikkerhetsstyringsforskriften § 7
- Det er ikke etablert krav til og prosedyrer for tilløpsrapportering
- Aktivitetsplan for sesongens sikkerhetsmessige aktiviteter ( som for eksempel justering og pakking av spor eller revisjoner av rullende materiell) forefinnes ikke.

### **Avvik 5**

Det er ikke beskrevet kompetansekrav for personell som har oppgaver av betydning for trafiksikkerheten.

Det mangler videre opplæringsplaner for personell med arbeid av betydning for trafiksikkerheten.

#### **Avvik fra:**

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav f som sier at internkontrollsystemet skal inneholde beskrivelse av krav til faglige kvalifikasjoner hos personell som skal utføre operasjoner eller oppgaver som er av betydning for

trafikksikkerheten, og bokstav g som sier at internkontrollsystemet skal inneholde beskrivelse av opplæringsplaner inklusiv oppfriskningskurs og eventuell nødvendig videreutdanning.

**Kommentar:**

Det mangler kompetansekrav for blant annet:

- daglig leder
- driftsbestyrer (herunder krav relatert til den delen av stillingen som skal ivareta sikkerhetsledelsesfunksjonen i henhold til sikkerhetsstyringsforskriften §10 ettersom det under intervju ble avklart at Setesdalsbanen anså at driftsbestyrer var den som skal ivareta denne funksjonen)
- driftsleder
- framføringspersonell (som for eksempel damplokførere) og vedlikeholdspersonell. Herunder savnes krav til minimum funksjonsutøvelse over en tidsperiode (Dette er særlig viktig fordi man baserer driften på et stort antall aktører som i varierende grad er aktive i tjenesten.)

**Avvik 6**

Det utføres ikke systematisk oppfølging og verifikasjon av arbeid av betydning for trafikksikkerheten. Dette gjelder fra styret og nedover i linjen til operativt personell.

**Avvik fra:**

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav c som sier at internkontrollsystemet skal inneholde prosedyrer og rutiner for regelmessige, systematiske undersøkelser av forhold relevante for trafikksikkerheten.

De regelmessige systematiske undersøkelser som kreves kan ha mange ulike former. Eksempler på slike undersøkelser kan være interne revisjoner av systemer for å ivareta trafikksikkerhet, gjennomgang av reparasjonsrapporter og logger som fast rutine eller på stikkprøvebasis oa.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5 som blant annet sier at øverste ledelse plikter å sikre at enhver som utfører arbeid for seg enten personlig, som ansatt eller som entreprenører, overholder bestemmelsene som er gitt i denne forskrift.

**Kommentar:**

Det er ingen fast rapportering fra daglig ledelse til styret vedrørende trafikksikkerhetsspørsmål.

Daglig leder utfører ikke aktiviteter på en systematisk måte for å forsikre seg om at prosedyrer følges og arbeid av betydning for trafikksikkerhet utføres på en tilfredsstillende måte. Det gjennomføres eksempelvis ikke faste oppfølgingsmøter med operativt personell eller systematisk gjennomgang (for eksempel på stikkprøvebasis) av registreringer eller rapporter fra vedlikehold eller drift.



### **Avvik 7**

Det kan ikke dokumenteres systematisk kartlegging og vurdering av forhold som representerer en trussel mot reisendes og tredjemanns sikkerhet.

Herunder er det ikke utarbeidet dokumenterte prosedyrer for gjennomføring av sikkerhetsvurdering ved endringer av for eksempel organisasjon, rutiner og materiell.

### **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 9 som sier at analyser som er nødvendige for å identifisere risiko og sikkerhetskritiske funksjoner skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle vikrsomhetsfaser.

Samt Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav c som sier at internkontrollsystemet skal inneholde prosedyrer og rutiner for regelmessige, systematiske undersøkelser av forhold relevante for trafiksikkerheten.

### **Avvik 8**

Det er ikke utarbeidet dokumenterte prosedyrer for behandling av avvik/unntak.

Avviksbehandling kan ikke dokumenteres.

### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften §11 bokstav k som sier at sikkerhetsstyringssystemet skal bl.a. vise : ... hvordan trafiksikkerhetsmessige krav nedfelt i normer, standarder og eksisterende interne bestemmelser blir identifisert og ivarettatt samt hvordan unntak fra disse kravene håndteres.

### **Kommentar:**

Det kunne eksempelvis ikke dokumenteres at overskridelse av termin for hovedettersyn av Paulen bro har gjennomgått en formell avviksbehandling.

### **Avvik 9**

Det er ikke utarbeidet dokumenterte prosedyrer for sporvedlikehold.

Herunder er det heller ikke utarbeidet dokumenterte akseptkriterier for sporvedlikehold.

Utførelse av sporvedlikehold dokumenteres ikke.

### **Avvik fra:**

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 3 nr. 4 som sier at for kjøreveien skal det fastlegges generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner for installasjonene og konstruksjonene som dokumenterer hvilke krav systemene og komponentene må tilfredsstillere for å være i driftsdyktig stand. Vedlikeholdet må sikre at ingen systemer eller konstruksjoner forringes så mye at det fører til funksjonssvikt.

**Kommentar:**

Som eksempler på mangler kan nevnes:

- akseptkriterier for vindskjevhet, sporvidde og veksler er ikke dokumentert
- frekvens for kontrollaktiviteter er ikke definert (for eksempel justering av skinner, måling av sporbredde, vekselkontroll, vindskjevhet)

Intervju med vedlikeholdsansvarlig viste at vedkommende hadde god kunnskap om akseptkriterier og hyppighet for ulike kontrollaktiviteter, men dette var ikke nedfelt skriftlig.

**5. Observasjoner****Observasjon 1**

Det ble observert enkelte forhold der det er et forbedringspotensiale med hensyn til ivaretagelse av trafikksikkerheten:

- det er ikke etablert kalibrerings- og kontrollrutiner for måleutstyr som brukes for kontrollmålinger av rullende materiell og kjørevei
- det er i liten grad tilrettelagt for å kunne verifisere at arbeidspraksis er tilfredsstillende. Herunder kunne det ikke framvises dokumentasjon som viser at 3-årige kontrollprøver gjennomføres.
- A- og B-sirkulærer kan med fordel skilles bedre hva gjelder sikkerhetsmessig innhold

**6. Andre forhold**

I forbindelse med gjennomføring av korrigerende tiltak poengterte revisjonsgruppen på sluttmøtet behovet for at Setesdalsbanen knytter til seg ekstern kompetanse som kan bistå med nødvendig sikkerhetsfaglig kvalitetssikring av:

- arbeidet med å etablere et risikobilde (Jfr. avvik 7 / sikkerhetsstyringsforskriften §9)
- de sikkerhetsmessige forutsetninger og viktige prosedyrer som må utarbeides for å ferdigstille internkontrollsystemet (Jfr. avvik 4).

**7. Gjennomføring**

Systemrevisjonen ble utført i samsvar med NS-ISO 10011 og omfattet følgende aktiviteter:

**Intervjuer og verifikasjoner 26.06.00-27.06.00**

Liste over intervjuet personell finnes i vedlegg 2.

**Avsluttende møte 27.06.00**

Oppsummering med presentasjon av resultatene.

**Dokumentunderlag**

Nedenfor er listet dokumenter som var av betydning som dokumentunderlag for revisjonen i tillegg til Jernbaneloven med tilhørende forskrifter.

Status for dokumentene ble bl.a avklart i åpningsmøtet.

<b>Dokumentnr.</b>	<b>Dokument</b>	<b>Utgave/Rev.</b>	<b>Kommentar</b>
	<i>Internkontroll av rullende materiell og kjørevei</i>	<i>Ikke angitt</i>	
	<i>Tjenestereglement og signalreglement</i>	<i>14.sept.76</i>	
	<i>Håndbok for driftspersonalet</i>	<i>30.01.91</i>	