



Jernbaneverket Region Nord
Risiko langs rasutsatte strekninger

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 3-03

Jernbaneverket TILSYNSRAPPORT
--

Rapport nr. 3-03
Arkivkode: **03/2 T631**
Revisjonsdato: 19.02.03 – 21.02.03
Foretak: Jernbaneverket
Kontaktperson: Einar Sortdal og Tone Alhaug Helde

Rapportens innhold :

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert ved systemrevisjon som omfattet identifisering av risiko og oppfølging av identifisert risiko på rasutsatte strekninger i Region Nord, spesielt langs Nordlandsbanen.

Hovedkonklusjon:

Det er mange forbedringsprosesser i gang i Jernbaneverket Region Nord, som ekstra innsats i generering av tilstandsrapporter og utforming av nye og forbedrede dataverktøy for registrering av forhold langs strekningene. Tilstandskartlegging er imidlertid ikke utført systematisk etter fastlagte retningslinjer, og oppfølgingssystemet er uoversiktlig og mangelfullt implementert.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Rannveig Hiis Hauge
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

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

Vedlegg

1. Dokumentunderlag for revisjonen
2. Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under revisjonen
3. Framdriftsplan vedrørende slutføring av revisjonsprosessen

1. Innledning

Formålet med revisjonen var å verifisere om virksomheten innenfor revisjonens omfang utføres i henhold til krav til sikkerhetsstyring nedfelt i jernbaneloven med tilhørende forskrifter.

Revisjonen ble gjennomført i perioden 19.02.03 - 21.02.03.

Begrepet trafikk sikkerhet brukes i denne rapporten i samsvar med definisjonen i kravforskriften § 1-2 og omfatter teknisk sikkerhet (materiellsikkerhet), operasjonell sikkerhet og beredskap.

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 avvik, men som Statens jernbanetilsyn mener det er riktig å påpeke for å ivareta sikkerheten til passasjerer og tredjemann.

For avvik pålegges gjennomføring av korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er oppfylt. Dette er et enkeltvedtak som kan påklages til Samferdselsdepartementet. For observasjoner forventer Statens jernbanetilsyn en tilbakemelding om hvilke vurderinger som er gjort og beskrivelse av eventuelle korrigerende tiltak som er gjennomført.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering. Det vil si at rapporten beskriver de forhold som ikke er tilfredsstillende, og omtaler ikke de forhold som ser ut til å være tilfredsstillende (jfr krav i pkt 2.1.)

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

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. I henhold til internkontrollprinsippet må virksomheten selv vurdere hvilke forhold som må gis særskilt prioritet.

2. Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter var basis for revisjonen:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (Jernbaneloven)
- Forskrift 5. februar 2003 nr. 136 om tillatelse til å drive jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., samt tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet (tillatelsesforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).
- Forskrift av 4. desember 2001 nr. 1336 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (signalforskriften).
- Forskrift av 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften).

2.2 Bedriftsinterne krav

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

3. Omfang

Systemrevisjonen omfattet identifisering av risiko og oppfølging av identifisert risiko på rasutsatte strekninger i Region Nord. Opprinnelig var fokus på Nordlandsbanen og Ofotbanen, men Ofotbanen ble av praktiske grunner underveis fjernet fra omfanget.

1. Avvik

Avvik 1:

Styringssystem for kartlegging av linjens tilstand m.h.t. risikoforhold ved rasfare er mangelfullt.

Avvik fra:

Kravforskriften § 5-1 som sier: ”Den som driver jernbanevirksomhet skal planlegge og gjennomføre analyser som er nødvendig for å identifisere forhold som kan føre til tap av menneskeliv eller alvorlig personskade. Slike analyser skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser.

Slike analyser skal også planlegges og gjennomføres ved anskaffelser, utbygginger og modifikasjoner samt ved endring av etablerte krav eller ved endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for trafikksikkerheten....”

Kommentarer:

Dette begrunnes i følgende forhold:

1. JBV Region Nord har med god innsats generert mange tilstandsrapporter for Nordlandsbanen de siste årene. Det er imidlertid ikke fastlagt retningslinjer for hva som initierer rapportene eller hvor ofte tilstanden langs en bane skal kartlegges.
2. Tilstandsrapportene utarbeides av ulike eksterne konsulenter eller av teknisk kontor. Det er ikke utarbeidet retningslinjer for dette arbeidet, slik at rapportene ikke er homogent utformet bl.a. med hensyn til vurdering av risikoklasser/-nivå.

Avvik 2:

Styringssystem for oppfølging av identifiserte behov for tiltak vedrørende rasfare langs linjen, er uoversiktlig og er til dels mangelfullt implementert.

Avvik fra:

Kravforskriften § 5-1 som videre sier: ”... Resultatene fra analysene skal brukes med sikte på å redusere risiko for tap av menneskeliv eller for alvorlig personskade.

Det skal etableres og vedlikeholdes et dokumentert oppfølgingssystem som viser hvordan virksomheten sikrer at formålet med analysene og resultatene av disse blir ivarettatt. ”

Kommentarer:

Dette begrunnes i følgende forhold:

1. Uoversiktlighet:
Det eksisterer mange ulike systemer i regionen for å registrere oversikt over risikoforhold, feil eller avvik langs linjen. Disse systemene er delvis lokale, delvis overlappende og under utvikling.

Som eksempler kan nevnes at det ble gitt uttrykk for at første generasjon av SikkerhetsOppfølgingsPlanen (SOP) ikke var hensiktsmessig og fullt ut implementert. Det var derfor nylig etablert en elektronisk statusoversikt over avvik (fra teknisk regelverk) som delvis er tenkt å erstatte SOP'en og som også er tenkt å omfatte data fra databasen ”oppfølging av underbygning” (løsmasse) og kontrollplanen. Disse siste to databaser er planlagt å syes sammen, men arbeidet med dette er ikke ferdig. Videre har JBV databasen

BaneDataBanken hvor ras registreres. Og enkelte oppsynsmenn har egen arbeidsliste over ”mindre” feil som skal korrigeres. Det er også planlagt en vedlikeholdsdatabase Maximo. Flere av dataverktøyene mangler historikk som viser hvilke tiltak som ble gjennomført når.

Det foreligger ikke noen helhetlig beskrivelse av hvordan de ulike rutiner og disse dataverktøy henger sammen i styringssystemet.

Slik arbeidet er organisert i dag, baserer det seg i stor grad på at oppsynsmenn selv klarer å holde oversikten over risikoforhold, feil og avvik, samt utførte tiltak langs linjen. De foretar selv prioriteringer og tar avgjørelser etter faglig skjønn, noe som stiller høye krav til lokalkunnskap og kompetanse.

2. Implementering/oppdatering:

Data er ikke fullstendig lagt inn i databasene som skal erstatte/utfylle SOP'en nevnt under punkt 1. Det mangler også retningslinjer for oppdatering av risikoklasse i oversikt over database ”oppfølging av underbygning” når tiltak gjennomføres. Videre ble det gitt uttrykk for at det i enkelte tilfeller var vanskelig å få dokumentert gjennomførte tiltak fra underleverandører (entreprenører.)

Under intervjuer ble det gitt uttrykk for at det var utfordrende å ”huske” å rapportere i alle relevante systemer regionen nå har.

3. Oppfølging:

Strekninger hvor risikoforhold var vurdert til risikokategori R3 (”Uakseptabel tilstand. Tilstanden skal overvåkes ved risikobasert inspeksjon. Togtrafikken må underlegges nødvendige restriksjoner inntil utbedring som prioritert tiltak er gjennomført”) var i flere tilfeller ikke utbedret, men kompensert for ved beredskapsmessige tiltak. Det kunne ikke fremlegges noen oversikt som viser hvilke tiltak som var gjennomført for å korrigere sikkerhetsnivå til akseptabel tilstand.

Stedsforhold klassifisert med risikoklasse R4 (høyeste risiko) så imidlertid ut til å være utbedret.

Det kunne til dels ikke dokumenteres status på tiltak som var identifisert i de ulike tilstandsrapportene, dvs hvilke tiltak som var vurdert og sjekket ut, og hvilke som var gjennomført eller planlagt (dvs ikke gjennomført.)

5. Observasjoner

Det ble ikke notert noen observasjoner.

6. Andre forhold

Det er ikke notert forhold av betydning utover det som er beskrevet i øvrige deler av rapporten.

7. Gjennomføring

Formøte ble ikke avholdt.

Åpningsmøte ble avholdt den 19.02.03.

Intervjuer og verifikasjoner ble gjennomført 19-21.02.03.

Avsluttende møte ble gjennomført den 21.02.03 med oppsummering og presentasjon av resultatene.

Vedlegg 1

Dokumentunderlag

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

Dokumentnr.	Dokument	Utgave/Rev.	Kommentar
2-RN	Regionhåndbok; organisasjonskart og stillingsbeskrivelser	01.10.02/3	
JD 522	Underbygning, regler for vedlikehold	01.01.00/2	
2-JN-XX-YY	Vedlikeholdsd-prosedyre, kontrollbefaring	-/0	Ikke formelt utgitt
	Kontrollbefaring rapport	11.06.98	
2-RN-Fo-01	Visitasjon, kontroll og revisjon	01.05.2001/0	
2-RN-Ad-01	Avvikshåndtering, JBV RN	01.05.2001/1	
2-RN-Tk-07	Prosjektsøknad vedlikehold	01.05.2001/0	Vedlegg 1
2-RN-Si-01	Gransking av uønskede hendelser	01.05.2001/0	
2-RN-Tk-07	Årlig rullering av 10-års vedlikeholdsplan	01.05.2001/0	
-	Budsjettbegreper og tilhørende aktiviteter	01.08.02/3	
	Tilstandskartleggingsprosjektet, underbygning fjell(teknisk avdeling)	17.04.2001	
	Tilstandskartleggingsprosjektet, underbygningen løsmasse (teknisk avdeling)	26.08.99	
	Sårbarhet av fyllinger (Multiconsult-Noteby)	12.12.02	
	Hovedplan rassikring Elsfjord (teknisk kontor)	01.10.01	
	Iskjøving i tunneler og skjæringer (Blindheim)	25.05.02	
	Rassikring i skjæringer (Blindheim)	10.10.01	
	Hovedplan snøsikring	14.08.01	
	Vedlikeholdsplan, tunneler og skjæringer (Banepartner)	06.03.02	
	10-års Fornyelsesplan RN 2003	19.12.02	
	Uvær på Nordlandsbanen (teknisk kontor)	06.05.02	
	Rapport fra befaring (Scandiaconsult)	31.01.02	
	Granskningsrapport, ekstreme vær (JBV RN)	10.01.02	
	Utredning av beredskapstiltak v.ekstreme vær (teknisk kontor)	09.07.01	
	Trinnvis beredskap v.kraftig regnvær (teknisk kontor)	12.12.02	
-	Utkalling av beredskapsvakt, retningslinjer	Udatert	Ikke formalisert
3-RN-060-01	RNSK håndbok, kap Organisasjon	29.01.03	Foreløpig, ikke utgitt
	Notat, oppdatert rasisiko Nordlandsbanen (Safetec)	07.03.02	

	Sikkerhetesanalyse for Nordlandsbanen	31.10.2000	
Rapport 2001-40	Teknisk rapport, JBV Region Nord	01-06-01, rev. 2	Inklusiv appendiks
-	Virkningsanalyser, Region Nord for NTP 2002 – 2011	26.01.01	Inklusiv vedlegg 2
	Notat ang. virkningsberegninger	13.02.01	

Verifikasjoner/Stikkprøveuttak

Det ble foretatt en del verifikasjoner/stikkprøveuttak. Et utvalg er listet opp under som følger:

Stikkprøver	Datert	Kommentar
Kontrollbefaringsrapport	11.06.02	
Databaseutskrift kontrollbefaringer underbygning løsmasse	2002	
Oppfølging av underbygning – Nordlandsbanen		Databaseutskrift
Oversikt over objekter Nordlandsbanen (Scandiaconsult)		Databaseutskrift
PriFo, eks på prosjekt og samlerapport		

Vedlegg 3

Oppfølging av revisjonen

Aksjon:

Frist:

Statens jernbanetilsyn utarbeider rapportutkast	01.04.03
Virksomheten kommentarer utkast	15.04.03
Statens jernbanetilsyn sender rapport	01.05.03
Virksomheten oversender plan for gjennomføring av korrigerende tiltak	15.05.03