

Bybanen AS

TILSYNSRAPPORT NR. 2013-04

Overtagelse byggetrinn 2

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Bakgrunn og mål..... | 3 |
| 2 | Konklusjon | 3 |
| 3 | Avvik | 4 |
| 4 | Observasjoner..... | 4 |
| 5 | Andre forhold | 6 |
| 5.1 | Generelt..... | 6 |
| 5.2 | Beredskap mot tilsiktede handlinger | 6 |
| 5.3 | Interne revisjoner og avvikshåndtering..... | 6 |
| 5.4 | Diverse | 6 |
| 6 | Om revisjonen..... | 6 |
| 6.1 | Administrative data..... | 6 |
| 6.2 | Gjennomføring av revisjonen | 6 |
| 6.3 | Revisjonsomfang | 7 |
| 6.4 | Revisjonskriterier..... | 7 |
| 6.5 | Om revisjonsfunn | 7 |
| 6.6 | Revisjonsrapport | 7 |
| 6.7 | Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk | 7 |

1 Bakgrunn og mål

Bybanen AS har siden 21.12.2009 hatt sikkerhetsgodkjenning etter tillatelsesforskriften til drift av infrastruktur. Tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen ble gitt 16.04.2010 for strekningene på byggetrinn 1 og 19.03.2013 for trafikken på byggetrinn 2. Kommersiell trafikk på byggetrinn 2 (Nesttun-Lagunen) startet 21.06.2013.

Revisjonen dekket overtagelsen av infrastruktur i byggetrinn 2 og oppfølging av tidligere revisjon. Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Bybanen AS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med kravforskriften og betingelser gitt av Statens jernbanetilsyn (SJT) for ibruktageelse.

Revisjonen ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn.


2 Konklusjon

Det ble ikke konkludert med noen avvik i revisjonen.

Det er mangler knyttet til de dokumenterte sikkerhetsbevisene for byggetrinn 2. Sikkerhetsbevisene er det formelle dokumentasjonsunderlaget til søknad om tillatelse til å ta infrastrukturen i bruk.

Rapportdato: 10.1.2014

Sign.:


Kuno Lundkvist
Revisjonsleder

Sign.:


Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

3 Avvik

Det ble ikke konkludert med noen avvik i revisjonen.

4 Observasjoner

Observasjon 1 Det er mangler knyttet til sikkerhetsbevisene for byggetrinn 2

Revisjonsbevis:

1. Det er mangler knyttet til sikkerhetsbevisene for byggetrinn 2:
 - Det er ikke klargjort om sikkerhetsbevisene er basert på "som bygget" dokumentasjonen
 - Det er til dels mangelfull sporbarhet i dokumentasjonen av kvalitets- og sikkerhetsprosessene spesifisert i EN50126
 - Det er til dels mangelfull sporbarhet knyttet til flere sikkerhetsrelaterte beslutninger

Merknad 1: Bybanen AS (BBAS) har overtatt anleggene i byggetrinn 2 med enkelte forbehold. Det er bl. a. etablert en liste på gjenstående arbeider og en liste på "som bygget" dokumentasjonen som gjenstår å motta.

Merknad 2: Prosjektering og testing knyttet til bybanen byggetrinn 2 er gjort av Bybanen Utbygging (BU). BBAS har mottatt sikkerhetsbevisene ("safety case") fra BU. Sikkerhetsbevisene har vært underlagsdokumentasjon for BBAS sin søknad om å få ta i bruk infrastruktur for byggetrinn 2.

Merknad 3: BUs formelle gjennomgang og vurdering av sikkerhetsbevis fra leverandør er foretatt på et tidspunkt hvor påvirkningsgrad på leverandørens planlagte arbeidsprosess er lav.

Merknad 4: BBAS opplyser at det hittil ikke har vært behov for å oppdatere sikkerhetsbevis for byggetrinn 1 i levedase 11 til 14, ref. EN50126. Dersom denne situasjonen oppstår i fremtiden, så vil en vurdere å oppdatere sikkerhetsbevisene eller utarbeide tilleggsbevis. Dette avhenger av størrelse og karakter på endringer.

Observasjon 2 Det er enkelte mangler knyttet til dokumentasjon og verifisering av beredskapen

Revisjonsbevis:

1. BBAS har ikke gjennomført beredskapsøvelser med eget materiell etter 2011.

Merknad: BBAS opplyser at virksomheten har deltatt i øvelser med trafikkutøver på bybanen og at en gjennomfører ukentlige løfteøvelser med Bergen brannvesen. BBAS planlegger gjennomført en øvelse primo 2014.

2. Det foreligger ikke øvelsesrapporter som verifiserer at BBAS sine ytelseskrav på beredskap er hensiktsmessige og oppfylles.

Merknad 1: BBAS opplyser at Bergen brannvesen har faste øvingsdager for "bybaneredning". Det er utført 11 øvelser i 2013 (per 13. oktober) fordelt på fire brigader.

Merknad 2: Det foreligger ikke skriftlig øvingsdokumentasjon og rapport etter øvelse som kan verifisere ytelseskrav brukt ved brannvesenets beredskapsøvelser knyttet til bybanen.

3. Gjeldende beredskapsplan (AdH 11 Beredskaps- og varslingsplan, versjon 2.1 datert 29.11.2012) refererer ikke ny beredskapsanalyse (RA26 Beredskapsanalyse, datert 01.12.2013).

Merknad: BBAS opplyser at RA26 er brukt som underlag for gjeldende beredskapsplan.

Observasjon 3 Det er enkelte problemer med Tetra-systemets dekningsgrad

Revisjonsbevis:

1. Det er fortsatt enkelte problemer med dekning av Tetra-systemet på byggetrinn 1.

Merknad 1: For byggetrinn 1 opplyser BBAS at:

- Et prosjekt i regi av BU og leverandøren Thales arbeider for å identifisere årsaker til de temporære kommunikasjonsutfallene på byggetrinn 1
- Antall utfall i forhold til antall avganger er lite
- Det er full mobiltelefondekning på strekningen
- Alle holdeplasser har nødkommunikasjon og gjennomsnittlig kjøretid mellom holdeplasser er 40 sek

Merknad 2: BBAS opplyser at er det full Tetra-dekning på byggetrinn 2.

Merknad 3: BBAS opplyser at det er besluttet å skifte leverandør av tele & signal. Dette betyr gjennomgående utskifting av teleutstyr i driftssentral, vogner og servere. Dette arbeidet vil etter planen ferdigstilles fra høst 2015 til vår 2016.

Observasjon 4 Det kan ikke godtgjøres at gjeldende Driftshåndbok med tilhørende driftsmeldinger er i bruk av trafikkutøver

Revisjonsbevis:

1. Det kunne ikke godtgjøres at gjeldende Driftshåndbok med tilhørende driftsmeldinger er i bruk av trafikkutøver.

Merknad: BBAS opplyser at sportilgangsavtalen med trafikkutøver spesifiserer at trafikkutøver skal følge BBAS sitt regelverk for drift og infrastruktur. Dette regelverket er dokumentert i BBAS Driftshåndbok supplert med eventuelle driftsmeldinger. BBAS opplyser at det pågår en prosess sammen med trafikkutøver for å sikre at krav i bl. a. kravforskrift og BBAS Driftshåndbok/driftsmeldinger/RDI overholdes.

Observasjon 5 Enkelte dokumenter er ikke oppdatert

Revisjonsbevis:

1. Enkelte dokumenter som beskriver styringssystemet for sikkerhet er ikke oppdatert, eksempler er:
 - AdH 11-07 Beredskap særskilte brannobjekter (versjon 1.2, datert 11.09.2013)
 - AdH 11 Beredskaps- og varslingsplan, (versjon 2.1, datert 29.11.2012)

- Funksjonsbeskrivelser, bl.a. AdH 54-01 og AdH 54-02

5 Andre forhold

5.1 Generelt

BBAS har aktiviteter knyttet til bl.a. løpende drift av byggetrinn 1 og 2, overtagelse av anlegg og dokumentasjon, kompetansebygging på tekniske systemer og deltagelse i utvidelse av bybanen i prosjektfase 3. Organisasjonen har en stor arbeidsmengde. For å øke kapasiteten til drifts- og prosjektoppfølgning er 2 nye stillinger besatt i teknisk avdeling. Videre er 2 nye stillinger utlyst i driftsavdelingen.

5.2 Beredskap mot tilsiktede handlinger

Vurdering av terrorberedskap er utført av trafikkutøver sammen med BBAS. Et aksjonskort er utarbeidet for BBAS (AdH 11-03 Retningslinjer ved bombetrussel). Arbeidet skjedde i regi av det EU-initierte prosjektet: «SECUR-ED- FP7-SEC-2010-1, Security in Mass transportation» og omfattet en sikkerhetsvurdering ("security"-vurdering) av bybanen. Trafikkutøver hadde praktisk tilrettelegging av arbeidet. Arbeidsgruppen hadde representanter fra Politi, BBAS, Fjord1Partner, BU, norsk og svensk sikkerhetsmyndighet, The International Association of Public Transport og andre internasjonale selskaper.

5.3 Interne revisjoner og avvikshåndtering

BBAS har ikke gjennomført revisjoner så langt i 2013. BBAS opplyser at årets revisjoner er planlagt gjennomført før utgang 2013.

BBAS vurderer kjøp av systemet Synergi for å øke oversikt over, og sikre systematisk oppfølging av avviksbehandlingen og tiltak.

5.4 Diverse

Oppdatering av BBAS tekniske regelverk pågår. Ny utgave er planlagt ferdig primo 2014.

Trafikksikkerhetsinspeksjon av strekningene på byggetrinn 2 skal gjøres i regi av Bybanen Utbygging.

BBAS har kjøpt ny målevogn for oppfølging av spor og en sporrengjøringsvogn.

6 Om revisjonen

6.1 Administrative data

| | |
|----------------|--|
| Rapport nr.: | 2013-04 |
| Saksnr.: | 13/1636 |
| Virksomhet: | Bybanen AS |
| Kontaktperson: | Sikkerhets- og kvalitetssjef Ivar Gubberud |
| Revisjonslag: | Fagrevisor Liz Anette Stordahl Fagrevisor Geir Hagbø Revisjonsleder Kuno Lundkvist |

6.2 Gjennomføring av revisjonen

Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

| | |
|--------------|----------------|
| Åpningsmøte: | 13.11.2013 |
| Feltarbeid: | 13.-14.11.2013 |
| Sluttmøte: | 15.11.2013 |

6.3 Revisjonsomfang

Revisjonen ble gjennomført i lokalene til BBAS (Agnes Mowinckels gate 6). Den omfattet stikkprøvebasert dokumentasjonsgjennomgang og intervjuer av deler av ledelsen og medarbeidere. Revisjonen omfattet verifikasjoner av overtagelsen av infrastruktur i byggetrinn 2 og oppfølging av tidligere revisjon.

Revisjonen omfattet ikke besøk eller verifikasjoner:

- i trafikkledersentral eller verksted
- ute på den fysiske infrastrukturen eller på rullende materiell

6.4 Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene er kravene som er stilt i kravforskriften og betingelser gitt av SJT for ibruktageelse av byggetrinn 2. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

6.5 Om revisjonsfunn

Revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe revisjonsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for revisjonsfunnene. SJT grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

Avvik er mangel på oppfyllelse av krav i eller i medhold av lov

Observasjon er forhold som ikke er avvik, men som kan utvikle seg til det

SJT forventer at virksomheten vurderer observasjoner og håndterer disse slik at de ikke utvikler seg til/bidrar til avvik.

6.6 Revisjonsrapport

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

SJT praktiserer negativ rapportering fra revisjoner. Det vil si at revisjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

Revisjonen er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

6.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk

Dersom det identifiseres avvik pålegger SJT som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik i forhold til alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Der vi avdekker vesentlige mangler, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet/tillatelsen tilbake. Se for øvrig www.sjt.no for mer informasjon.