

Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT NR. 2013-24

Beredskap Oslotunnelen

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon	3
3	Avvik	4
4	Observasjoner	5
5	Andre forhold	5
6	Om revisjonen	5
6.1	Administrative data	5
6.2	Gjennomføring av revisjonen	5
6.3	Revisjonsomfang	6
6.4	Revisjonskriterier	6
6.5	Om revisjonsfunn	6
6.6	Revisjonsrapport	6
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	6
	Vedlegg 1 – Hjemmelstekster	8

1 Bakgrunn og mål

Jernbaneverket er infrastrukturforvalter av Oslo-tunnelen og Nationaltheatret stasjon.

Under en øvelse i Oslo-tunnelen 03.09-04.09.2012 og ved brann-tilløp 16.12.2012 ble det konstatert mangler i Jernbaneverkets beredskap knyttet til Oslo-tunnelen.

Basert på bl.a. erfaringene fra øvelsen planla Oslo brann- og redningsetat (OBRE) et tilsyn i 2013 for å følge opp Jernbaneverkets oppfølgingstiltak. OBRE og Statens jernbanetilsyn (SJT) har koordinert sine behov og gjennomført et fellestilsyn av deler av beredskapen knyttet til Oslo-tunnelen og Nationaltheatret stasjon. Da etatene har ulike myndighetsområder og hjemmelsgrunnlag har OBRE og SJT valgt å skrive separate rapporter. OBREs rapport har saksnummer 200600829-59 i OBREs arkivsystem.

SJT's del av revisjonen har omfattet beredskap ved utilsiktede farer og ulykkessituasjoner i jernbanevirksomhet knyttet til Oslo-tunnelen og Nationaltheatret stasjon, se også kapittel 6.3. Revisjonen er gjennomført for å avklare hvorvidt JBV gjennomfører virksomheten i samsvar med jernbanelovgivningen.

SJT's tilsyn må også sees i sammenheng med SJT's revisjon av JBV's beredskap på det nasjonale jernbanenettet (rapport 2011-08 og rapport 2013-03).

2 Konklusjon

JBV's beredskap ved utilsiktede farer og ulykkessituasjoner i Oslo-tunnelen og Nationaltheatret stasjon har mangler, og virksomheten kan ikke dokumentere hvordan beredskapen er dimensjonert og at den er tilstrekkelig.

Revisjonsbevisene er like de som ble avdekket i SJT's revisjon av beredskapen på det nasjonale jernbanenettet i 2011 og juni 2013.

JBV gjennomfører for tiden arbeider som vil bedre bl.a. brannvernberedskapen i Oslo-tunnelen.

Rapportdato: 12. 11. 2013

Sign.:

Kund Lundkvist
Revisjonsleder

Sign.:

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

3 Avvik

Avvik 1 Beredskapsplan er mangelfull

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7 første ledd
(se vedlegg 1 for hjemmelstekst)

Revisjonsbevis:

- a) Det foreligger ikke dekkende beredskapsanalyse(r) for gjeldende beredskapsplan for Oslotunnelen og for Nasjonalteatret stasjon.
- b) JBV har ikke etablert dekkende funksjonskrav til midlertidig og permanent beredskap for Oslotunnelen og for Nasjonalteatret stasjon.
- c) Det fremgår ikke hva som er dimensjonerende hendelse(r) som beredskapen for Oslotunnelen og for Nasjonalteatret stasjon skal kunne håndtere.
- d) Det foreligger ikke underlag som kan bekrefte nødetatenes involvering i sentrale rammebetingelser for å sikre kort innsatstid knyttet til Oslotunnelen og Nasjonalteatret stasjon.

Merknad: Revisjonsbevisene er like de som er dokumentert i SJTs rapport 2013-03 for det nasjonale nettet.

Avvik 2 Brannvernleder er ikke gitt internt foreskrevet kompetanse

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-2 første ledd.
(se vedlegg 1 for hjemmelstekst)

Revisjonsbevis:

- a) Brannvernleder er ikke tilført den kompetanse som interne krav foreskriver, jf. STY-601210.

Avvik 3 Det er ikke gjennomført tilstrekkelige øvelser for å verifisere at beredskapen fungerer etter sin hensikt

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-3 første ledd.
(se vedlegg 1 for hjemmelstekst)

Revisjonsbevis:

- a) Det kunne ikke gjøres rede for gjennomførte og planlagte beredskapsøvelser som enkeltvis eller samlet ville kunne legge grunnlag for en vurdering av om beredskapen er dekkende og tilstrekkelig (jf. bl.a. hva gjelder hyppighet, type øvelser, omfang og nivå/funksjon som skal trenes).

4 Observasjoner

Observasjon 1: Det kunne ikke redegjøres for, eller dokumenteres hvordan JBV sikrer styring og nødvendig funksjon av kommunikasjonssystemer som ikke eies av JBV

JBV opplyser at noen av kommunikasjonssystemene som kan komme til bruk i en beredskapssituasjon er eid av leverandører. Dette gjelder:

- Tetra, som oppgis eiet av Direktoratet for nødkommunikasjon. Systemet brukes for nødkommunikasjon av nødetatene (politi, brann, helse)
- GSM, som oppgis eiet av teleselskapene

Det kunne under revisjonen ikke redegjøres for, eller dokumenteres hvordan JBV sikrer nødvendig styring av disse kommunikasjonssystemene slik at de vil fungere i en beredskapssituasjon.

Merknad: JBV opplyste at Tetra-systemet i Oslotunnelen (og 11 andre tunneler) eies av Direktoratet for nødkommunikasjon. For andre objekter med Tetra-system er JBV selv eier og forvalter. JBV bør i begge tilfeller ha nødvendig innsikt i, og påvirkning av systemene slik at det sannsynliggjøres at de vil fungere i en eventuell beredskapssituasjon.

5 Andre forhold

JBV gjennomfører for tiden arbeider som vil bedre bl.a. brannvernberedskapen i Oslotunnelen.

6 Om revisjonen

6.1 Administrative data

Rapport nr.: 2013-24
Saksnummer: 13/1361
Revisjonsperiode: 4.-5. september 2013
Virksomhet: Jernbaneverket
Kontaktperson: Trond Bråten
Revisjonslag: Kuno Lundkvist, revisjonsleder SJT
Beatrice Eriksson, revisjonsleder OBRE
Martin Løvlien, revisjonsmedlem OBRE

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:

Formøte	04.09.2013
Åpningsmøte	05.09.2013
Sluttmøte	05.09.2013

6.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som et samordnet tilsyn mellom OBRE og SJT og har omfattet dokumentgjennomgang og intervjuer hos Jernbaneverket. OBRE skriver egen rapport som redegjør for funn innenfor etatens myndighetsområde (OBREs saksnummer 200600829-59).

SJT's revisjon dekket beredskap ved utilsiktede farer og ulykkessituasjoner i Oslo-tunnelen og Nasjonalteatret stasjon.

6.4 Revisjonskriterier

SJT's del av revisjonen er gjennomført for å avklare hvorvidt JBV gjennomfører virksomheten i samsvar med kravene som er stilt i, eller i medhold av, jernbanelovgivningen.

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. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

avvik - mangel på oppfyllelse av krav i eller i medhold av lov

observasjon - forhold som ikke er avvik, men som kan utvikle seg til å bli det

Vi forventer at observasjoner håndteres slik at disse 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.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra revisjoner. Det vil si at revisjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i 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

Statens jernbanetilsyn pålegger 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. Pålegg gis i et oversendelsesbrev der denne rapport følger som vedlegg.

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.

Vedlegg 1 – Hjemmelstekster

Avvik 1

Forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften), § 4-7 første ledd.

Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten har beredskap for nødssituasjoner og andre situasjoner som kan innebære en fare for sikkerheten. Beredskapen skal være dimensjonert på grunnlag av resultatene fra beredskapsanalyser og være beskrevet i egne beredskapsplaner.

Avvik 2

Forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften), § 5-2 første ledd.

Jernbanevirksomheten skal ha tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten skal drives innenfor akseptabel risiko.

Avvik 3

Forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften), § 7-3 første ledd.

Jernbanevirksomheten skal regelmessig gjennomføre øvelser for å verifisere at beredskapen fungerer etter sin hensikt.