

**Akershusmuseet,
Urskog-Hølandsbanen**

TILSYNSRAPPORT NR. 2013-27

Sikkerhetsstyring

1	Bakgrunn og mål.....	3
2	Konklusjon	3
3	Avvikssammendrag	4
4	Avvik	4
5	Observasjoner.....	7
6	Andre forhold	8
7	Om revisjonen.....	8
7.1	Administrative data.....	8
7.2	Gjennomføring av revisjonen	8
7.3	Revisjonsomfang	8
7.4	Revisjonskriterier.....	8
7.5	Om revisjonsfunn	8
7.6	Revisjonsrapport	8
7.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	9
	Vedlegg 1 – Stikkprøver i feltarbeidet	10
	Vedlegg 2 - Hjemmelstekster	11

1 Bakgrunn og mål

Akershusmuseet, Urskog-Hølandsbanen (UHB) har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur i medhold av tillatelsesforskriften. Virksomheten driver museumsdrift på en liten del av den opprinnelige strekningen på 57 km mellom Sørumsand og Skulerud.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt UHB gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen.

Revisjonen ble gjennomført på bakgrunn av at virksomheten fikk tillatelse etter tillatelsesforskriften i 2013.

2 Konklusjon

Akershusmuseet, Urskog-Hølandsbanen har en kort banestrekning (3,59 km), kjører et begrenset antall togkilometer i løpet av et år og har en liten organisasjon. Virksomheten skal likevel ha et styringssystem som dekker den risikoen virksomhetens aktivitet utgjør og kravene som er fastsatt i jernbanelovgivningen. Akershusmuseet fikk i juni tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur etter tillatelsesforskriften, som virksomheten tidligere har hatt unntak fra. I forbindelse med denne prosessen har det blitt utarbeidet et sikkerhetsstyringssystem.

Sikkerhetsstyringssystemet er ufullstendig og mangler blant annet viktige bestemmelser innenfor krav til, og vedlikehold av, infrastruktur. Virksomheten har ikke utarbeidet plan for når sikkerhetsstyringssystemet skal være fullstendig og mangler rutiner for godkjenning av styringsdokumenter. Operativt fremstår det som virksomheten har et forhold til risikobildet, men sikkerhetsstyringen ved Akershusmuseet, Urskog-Hølandsbanen er totalt sett ikke tilfredsstillende.

Rapportdato: 19. desember 2013

Sign.:



Håkon E. Larsen
Revisjonsleder

Sign.:



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

3 Avvikssammendrag

Tilsynet avdekket følgende avvik under revisjonen:

1. UHBs sikkerhetsstyringssystem er mangelfullt.
2. UHB kan ikke dokumentere tilfredsstillende kontroll og vedlikehold av infrastruktur.
3. Det er mangler i etterlevelsen av vedlikeholdsbestemmelser for rullende materiell.
4. UHB har ikke bestemmelser for godkjenning av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.
5. UHB mangler bestemmelser for å verifisere at rullende materiell kan stanses innenfor UHBs definerte bremseveilengde når nye bremseklosser tas i bruk.
6. UHB har ikke beskrevet krav til kompetanse for alt personell som utfører oppgaver av betydning for sikkerheten.

4 Avvik

Avvik 1

UHBs sikkerhetsstyringssystem er mangelfullt.

Avvik fra:

Kravforskriften § 4-3 *Krav til sikkerhetsstyringssystem*, andre ledd.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke besluttet planer for hvordan og når alle delene av sikkerhetsstyringssystemet vil være utarbeidet.
2. Krav til infrastruktur og sikkerhetsmessige grenseverdier for sporfeil er ikke en del av styringssystemet.

Merknad: UHB forholder seg til kravene som er beskrevet i en forvaltningsplan for banen fra 2009. Denne forvaltningsplanen inneholder ikke informasjon om sikkerhetsmessige grenseverdier for sporfeil, men det ble opplyst at det er etablert en praksis for dette.

3. UHB beskriver i sikkerhetsstyringssystemet at alle som utfører oppgaver for UHB har ansvar for å rapportere jernbanehendelser, alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker i henhold til fastsatt skjema. Det fremkommer ikke hvilket skjema det henvises til eller hvilke forhold som UHB anser å være av sikkerhetsmessig betydning og skal rapporteres.

Merknad: Det ble opplyst at dette blir gjennomgått for alt personell før sesongstart, men at dette ikke er beskrevet som et fast punkt på agendaen.

4. Det er ikke etablert bestemmelser som sikrer at påkrevd bremseevne ivaretas ved bytte av leverandør av bremseklosser.
5. Det er ikke etablert bestemmelser for kontroll av broer og hvilken kompetanse som kreves for å gjennomføre dette.
6. Det er ikke utarbeidet materiell til opplæring og repetisjon for alt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten.

Merknad: Det er utarbeidet kursmateriell for kjelpassere, som er en av flere arbeidsoppgaver.

7. Det er angitt i dokumentet "Styringssystem i Urskog-Hølandsbanen" at det skal inngå "vedlikeholdsbestemmelser, vedlikeholdshåndbøker og vedlikeholdsprogram/intervall" i sikkerhetsstyringssystemet. Dette er ikke utarbeidet for infrastruktur ut over kontroll av spor angitt i driftshåndboken kapittel 2.7.
8. Det er ikke etablert bestemmelser for godkjenning av dokumenter som inngår i styringssystemet.
9. UHB har ikke bestemmelser som sikrer systematisk gjennomføring av interne revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet.

Merknad: Det er beskrevet at interne revisjoner skal gjennomføres når sikkerhetsmøter i UHB har identifisert behov for dette. Interne revisjoner er ikke en del av den faste agendaen for sikkerhetsmøtet, men er oppført som et punkt i ledelsens gjennomgåelse. Jernbaneverket skal systematisk gjennomføre interne revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik 2

UHB kan ikke dokumentere tilfredsstillende kontroll og vedlikehold av infrastruktur.

Avvik fra:

Kravforskriften § 10-4 *Kontroll og vedlikehold av infrastruktur* og § 12-2 *Trasé m.m.*, jf. kravforskriften § 4-5 *Dokumentasjon*.

Revisjonsbevis:

1. Krav til infrastruktur og sikkerhetsmessige grenseverdier for sporfeil er ikke en del av styringssystemet.

Merknad: UHB forholder seg til kravene som er beskrevet i en forvaltningsplan for banen fra 2009. Denne forvaltningsplanen inneholder ikke informasjon om sikkerhetsmessige grenseverdier for sporfeil, men det ble opplyst at det er etablert en praksis for dette.

2. UHB dokumenterer ikke at overskridelser av sikkerhetsmessige grenseverdier er rettet før det fremføres tog.

Merknad: Ved årskontrollen i 2013 ble det avdekket overhøyder utenfor grenseverdien UHB har etablert som praksis. Det ble opplyst at dette ble rettet fortløpende, men at det gikk over en tidsperiode hvor det ble fremført tog på banen.

3. Det er ikke etablert bestemmelser for kontroll av broer og hvilken kompetanse som kreves for å gjennomføre dette.

Avvik 3

Det er mangler i etterlevelsen av vedlikeholdsbestemmelser for rullende materiell.

Avvik fra:

Kravforskriften § 4-3 *Krav til sikkerhetsstyringssystem*, andre ledd.

Revisjonsbevis:

1. Det er angitt i "Vedlikehold av rullende materiell på Urskog-Hølandsbanen" at det skal gjennomføres tiårlig kontroll på damplokomotiver og fireårlig og tolvårlig kontroll av personvogner, godsvogner og arbeidsmateriell. Det er ikke etablert systematikk for å sikre at terminene blir fulgt opp.

Merknad: Terminene blir ikke fulgt opp som beskrevet.

2. Det er beskrevet i "Vedlikehold av rullende materiell på Urskog-Hølandsbanen" at det skal utarbeides årlige vedlikeholdsplaner for hver enkelt enhet av materiellet til UHB. Dette blir ikke gjort.

Merknad til avvik 3: Dokumentet "Vedlikehold av rullende materiell på Urskog-Hølandsbanen" mangler godkjenning, se avvik 4, men blir av UHB ansett som en del av sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik 4

UHB har ikke bestemmelser for godkjenning av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra:

Kravforskriften § 4-5 *Dokumentasjon*, andre ledd.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke etablert bestemmelser for godkjenning av dokumenter som inngår i styringssystemet.
2. Flere dokumenter i sikkerhetsstyringssystemet mangler godkjenning. Eksempler på dette er "Håndbok for driftspersonalet ved Urskog-Hølandsbanen", "Vedlikehold av rullende materiell på Urskog-Hølandsbanen" og "Rapportering" (bl.nr 101).

Merknad: "Rapportering" er et skjema som det ble opplyst at skal benyttes til innmelding av blant annet avvik fra interne bestemmelser, jf. kravforskriften § 8-3.

Avvik 5

UHB mangler bestemmelser for å verifisere at rullende materiell kan stanses innenfor UHBs definerte bremseveilengde når nye bremseklosser tas i bruk.

Avvik fra:

Kravforskriften § 13-3 *Bremser*, første ledd, jf. kravforskriften § 4-3 *Krav til sikkerhetsstyringssystem*.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke etablert bestemmelser som sikrer at påkrevd bremsevne ivaretas ved bytte av leverandør av bremseklosser.

Avvik 6

UHB har ikke beskrevet krav til kompetanse for alt personell som utfører oppgaver av betydning for sikkerheten.

Avvik fra:

Kravforskriften § 6-4 *Krav til kompetanse for personell*, jf. kravforskriften § 4-3 *Krav til sikkerhetsstyringssystem*.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke beskrevet kompetansekrav for personell som leder og godkjenner vedlikehold.

Merknad: Det er gitt generelle krav til infrastrukturansvarlig og materiellansvarlig.

5 Observasjoner

Observasjon 1

Det er ikke etablert avtale mellom UHB og Jernbaneverket vedrørende vedlikehold av infrastruktur.

Revisjonsbevis:

1. Jernbaneverket eier store deler av infrastrukturen som UHB kjører på. Infrastrukturen har flere grensesnitt med Kongsvingerbanen. Det er ikke etablert en skriftlig avtale med Jernbaneverket om vedlikehold av UHB og hvordan grensesnitt skal ivaretas.

Merknad: UHB utfører vedlikehold på infrastrukturen de disponerer. Det fremkom ikke klart under revisjonen hvordan grensesnitt ved f.eks. tilstøtende brokar blir ivaretatt.

Observasjon 2

Kontroll av kjel på damplokomotiver er ikke en del av de beskrevne vedlikeholdsrutinene.

Revisjonsbevis:

1. Kontroll av kjel på damplokomotiver er ikke tatt inn som en del av de beskrevne vedlikeholdsrutinene.

Merknad: Det ble opplyst at dette blir gjort og fulgt opp av materiellansvarlig. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap er tilsynsmyndighet på trykkpåkjent utstyr.

Observasjon 3

Etablert oversikt over kompetanse og helseundersøkelser er ikke en del av sikkerhetsstyringssystemet.

Revisjonsbevis:

1. Det er etablert en oversikt over kompetanse og helseundersøkelser for personell knyttet til UHB. Denne oversikten er ikke en del av sikkerhetsstyringssystemet.

6 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

7 Om revisjonen

7.1 Administrative data

Rapport nr.:	2013-27
Saksnr.:	13/1440
Revisjonsperiode:	22. og 24. oktober 2013
Virksomhet:	Akershusmuseet, Urskog-Hølandsbanen
Kontaktperson:	Finn Halling
Revisjonslag:	Håkon E. Larsen (revisjonsleder), Liz A. Stordahl, Andreas Hestevik, Hanne Hommedal (observatør)

7.2 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:	22. oktober 2013
Feltarbeid:	22. og 24. oktober 2013
Sluttmøte:	24. oktober 2013

7.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Akershusmuseet, Urskog-Hølandsbanen.

7.4 Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene er 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/>.

7.5 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 det

Vi forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke utvikler seg til/bidrar til avvik.

7.6 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.

7.7 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 – Stikkprøver i feltarbeidet

- Vedlikehold av rullende materiell på Urskog-Hølandsbanen
- Rapportering (Bl.nr. 101)
- Avviksrapporter for rullende materiell for Urskog-Hølandsbanen
- Referat fra sikkerhetsmøte 23. mai 2013
- Handlingsplan 2012
- Utkast til handlingsplan 2014

Vedlegg 2 - Hjemmelstekster

Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften).

§ 4-3. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktivitet som drives og skal omfatte alle forhold knyttet til virksomheten, herunder bruk av leverandører. Videre skal det tas hensyn til risikoforhold som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparts virksomhet.

Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig og som utfyller krav i eller i medhold av jernbaneloven.

§ 4-5. Dokumentasjon

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal være gjort tilgjengelig og kjent for alt personell i virksomheten med behov for slik tilgang.

Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser om styring og kontroll av dokumentene som inngår i sikkerhetsstyringssystemet. Dokumentasjonen skal være sporbar.

§ 6-4. Krav til kompetanse for personell

Jernbanevirksomheten skal ha krav til kompetanse for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten.

Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for å sikre personellens kompetanse.

§ 10-4. Kontroll og vedlikehold av infrastruktur

Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med infrastrukturen. Jernbanevirksomheten skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Jernbanevirksomheten skal vedlikeholde infrastrukturen. Vedlikeholdet skal sikre at ingen systemer, deler eller komponenter forringes så mye at det fører til funksjonssvikt. Blant annet skal sikkerhetsmessige slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler være angitt, og terminer for vedlikehold og utskifting for alle sikkerhetskritiske komponenter skal være angitt. Jernbanevirksomheten skal ha kontroll på utført vedlikehold.

§ 12-2. Trasé m.m.

Trasé, under- og overbygning samt sporgeometri skal utformes og vedlikeholdes slik at muligheten for avsporinger minimaliseres. Sikkerhetsmessige grenseverdier for sporfeil, herunder vindskjevhet, sporutvidelser, høyde- og sidefeil skal fastsettes i forhold til det rullende materiellet som tillates brukt på strekningen og strekningens tillatte kjørehastigheter.

For traseer som ligger i rasfarlige områder eller områder med ustabile grunnforhold, skal det iverksettes tiltak slik at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig.

Spor for hensetting av rullende materiell skal sikres slik at rullende materiell ikke kommer ut i spor der det kjøres tog.

§ 13-3. Bremsler

Allt rullende materiell skal ha bremsler. Bremsene skal under alle forhold kunne stanse materiellet innenfor en maksimal bremseveileingde definert av jernbanevirksomheten. Bremsesystemene skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand.

Rullende materiell skal ha parkeringsbrems eller annet utstyr for sikker parkering av det rullende materiellet.

Persontogmateriell skal ha nødbremsutløser som kan betjenes fra alle vogner i toget. Dette gjelder likevel ikke for håndbremset materiell til eksklusiv bruk på infrastruktur for museumsbanevirksomhet. På nytt materiell skal fører kunne utsette aktivering av nødbremsen.

Enmannsbetjent trekraftkjøretøy skal være utstyrt med et system for årvåkenhetskontroll som aktiverer bremsene om føreren faller i søvn eller mister bevisstheten.