

Jernbaneverket

TILSYNSRAPPORT NR. 2014-34

**OPPSUMMERING ETTER SJTs TILSYN
MED JERNBANEVERKET I 2014**

1	Bakgrunn og mål	3
2	Oppsummering	3
3	Oppsummering fra hvert av hovedtemaene	4
3.1	Kjente risikoforhold – korte sikkerhetssoner og hastighetsnedtrapping	4
3.2	Kjente risikoforhold – oppfølging av Alnabru etter Sjursøyulykken	4
3.3	Beredskapsanalyser, herunder også IKT-kjøreveissystemer	4
3.4	Leverandørstyring	4
4	Avvik og observasjoner	5
5	Andre forhold	5
6	Om gjennomførte tilsyn	5
6.1	Tilsynsformer	5
6.2	Tilsynskriterier	5
6.3	Om funn fra gjennomførte tilsyn	5
6.4	Rapport fra tilsyn	5

1 Bakgrunn og mål

Denne rapporten er en oppsummering etter de tilsyn Statens jernbanetilsyn har gjennomført hos Jernbaneverket i 2014.

Tilsynet har for 2014 prioritert å følge opp tre hovedtema i sine tilsyn med Jernbaneverket:

- Beredskapsanalyse, herunder også
 - Revisjon av GSM-R/nødkommunikasjon
- Kjente, vesentlige risikoforhold, som
 - Alnabru
 - Korte sikkerhetssoner
 - Hastighetsnedtrapping
- Leverandørstyring

Gjennom tidligere tilsyn og innrapporterte uønskede hendelser er det konstatert avvik knyttet til disse tre hovedtemaene, og de gjennomførte tilsyn er benyttet til å følge opp disse avvikene.

Tilsyn i 2014 har hatt som mål å avklare status for Jernbaneverkets oppfølging av avvik knyttet til de tre hovedtema.

Tilsyn ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte tilsynsprogram for 2014.

2 Oppsummering

Jernbaneverket har gjort klare fremskritt i oppfølgingen av avvik knyttet til de tre hovedtemaene.

Jernbaneverket opplyser at det er gjennomført flere tiltak ved Alnabru stasjonsområde, prosedyrer og kontrakter for leverandørstyring er i stor grad på plass, prosjekt med hastighetsnedtrappingsskilt er gjennomført, strekningsvise beredskapsanalyser er langt på vei gjennomført og utbygging av prioriterte ATC kryssningsspor er i gang.

Det er fortsatt for stor grad av forsinkelser ved gjennomføring av planer og tiltak. Tilsynet registrerer at frister blir skjøvet på og stiller spørsmål ved om planer i tilstrekkelig grad er forankret i ledelsesbeslutninger der ressurser for gjennomføring stilles til disposisjon.

De gjennomførte tilsyn viser også mangler ved gjennomføring og oppfølging av risikovurderinger.

Dato: 10.03.2015

Arild Bruun
Revisjonsleder

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

3 Oppsummering fra hvert av hovedtemaene

3.1 Kjente risikoforhold – korte sikkerhetssoner og hastighetsnedtrapping

Jernbaneverket har opplyst at oppsett av hastighetsnedtrappingskilt er gjennomført på de steder der det er identifisert behov for slike skilt.

Når det gjelder korte sikkerhetssoner, foreligger det en oversikt over stasjoner der det kan være aktuelt å bygge ATC kryssningsspor. Disse er delt inn i tre kategorier etter prioritet. For den høyest prioriterte kategorien foreligger det en plan for utbygging, og ca. en tredjedel er gjennomført. For de to lavest prioriterte kategoriene er nødvendig kartlegging og prioritering ikke slutført.

Statens jernbanetilsyn forventer at:

- Jernbaneverket gjennomfører risikovurdering av den forsinkede fremdriften av utbyggingen av ATC kryssningsspor.
- Nødvendige korrigerende og kompenserende tiltak gjennomføres som følge av forsinkelsene.
- Det snarlig utarbeides en forpliktende fremdriftsplan for den resterende del av utbyggingen.
- Det sørges for nødvendig ledelsesmessig prioritering og oppfølging av det videre arbeidet.

3.2 Kjente risikoforhold – oppfølging av Alnabru etter Sjursøyulykken

De gjennomførte tilsynsmøter har vist at de fleste avvik vedrørende Alnabru er lukket. De to avvikene som gjaldt risikovurdering og oppfølging av risikovurderinger kunne imidlertid ikke lukkes. Dette innebærer at Jernbaneverket etter SJTs oppfatning ikke har tilstrekkelig oversikt over risikobildet ved Alnabru.

3.3 Beredskapsanalyser, herunder også IKT-kjøreveissystemer

Jernbaneverket har utarbeidet et nytt opplegg for gjennomføring av beredskapsanalyser. De strekningsvise beredskapsanalysene er ferdigstilte i 2014, mens analyser av særskilte objekt, som større stasjoner, tunneler mv. ikke ble ferdigstilte i 2014 som planlagt.

Nødetatene er trukket med i arbeidet med beredskapsanalysene, og samarbeidet med disse beskrives av Jernbaneverket som godt. De større togselskapene har også deltatt i analysearbeidet. Godstogselskapene har også vært invitert til å delta, men har ikke prioritert dette arbeidet.

Etter revisjon med tema GSM-R (Utstyr for nødkommunikasjon) mener Statens jernbanetilsyn at kontroll og oppfølging fra JBV sentralt har et forbedringspotensiale når det gjelder krav til bl.a. risikovurderinger, dimensjonering av beredskap, oppfølging av JBVs krav til informasjonssikkerhet og oppfølging av hendelser og ulykker.

3.4 Leverandørstyring

Revisjon og tilsynsmøter viser at kontraktsdokumenter og – prosedyrer i hovedsak er på plass. Det er imidlertid fortsatt behov for å arbeide med implementering og etterlevelse av kontrakter og prosedyrer.

Revisjonen av Jernbaneverkets leverandørstyring viste at det i for liten grad foretas risikovurderinger før det inngås kontrakter med leverandører.

Det er opplyst fra Jernbaneverket at 70 % av fornyelsen og 40 % av det forebyggende vedlikeholdet av jernbanenettet blir satt ut til leverandører. Samtidig er det opplyst at Jernbaneverket kun har gjennomført én leverandørrevisjon i 2014. Statens jernbanetilsyn mener at omfanget av leverandørrevisjoner ikke er tilstrekkelig i forhold til omfanget av bruk av leverandører.

4 Avvik og observasjoner

I den grad avvik og observasjoner er konstatert gjennom tilsynene, er dette notert i den enkelte tilsynsrapport.

5 Andre forhold

I den grad det er funnet ønskelig å notere andre forhold, er dette gjort i den enkelte tilsynsrapport.

6 Om gjennomførte tilsyn

6.1 Tilsynsformer

Det er i 2014 gjennomført 8 tilsynsmøter, hvorav tre med beredskapsanalyse som tema, to med leverandørstyring, to med oppfølging av Alnabru stasjonsområde, og et med korte sikkerhetssoner som tema. I tillegg er det gjennomført tre revisjoner, en om korte sikkerhetssoner og hastighetsnedtrapping, en om leverandørstyring og en om GSM-R nødkommunikasjon. Det er også gjennomført et ledelsesmøte med Jernbaneverket med oppsummering av tilsynene i 2014.

6.2 Tilsynskriterier

Kriteriene for gjennomførte tilsyn er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

6.3 Om funn fra gjennomførte tilsyn

Revisjon og tilsynsmøte er formelle tilsynsformer initiert av tilsynet for å fremskaffe tilsynsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller kriteriene. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for funnene. Statens jernbanetilsyn grupperer funn fra tilsyn 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.

De gjennomførte tilsynsmøter i 2014 har i hovedsak fokusert på Jernbaneverkets fremdrift og gjennomføring av oppfølging av tidligere konstaterte avvik. Det er derfor i liten grad notert nye avvik og observasjoner fra tilsynsmøtene, men det er foretatt oppsummering fra møtene. De avvik som er notert i 2014 er således i hovedsak fremkommet med bakgrunn i de gjennomførte revisjoner.

6.4 Rapport fra tilsyn

Med unntak av et av tilsynsmøtene der det ble skrevet et oppsummerende brev til Jernbaneverket, er det utarbeidet og oversendt egne rapporter for hvert av tilsynene.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra tilsyn. Det vil si at tilsynsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med jernbanelovgivningen. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

Tilsynsmøter innebærer i liten grad verifisering, mens revisjoner er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.