

## **Jernbaneverket**

# **TILSYNSRAPPORT NR. 2015-10 Tilsynsmøte om oppfølging av stasjoner med korte sikkerhetssoner**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Oppsummering .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Avvik.....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Observasjoner .....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Andre forhold.....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Om tilsynsmøtet .....</b>	<b>5</b>
6.1	Administrative data .....	5
6.2	Gjennomføring av tilsynsmøtet.....	5
6.3	Kriterier for tilsynsmøtet.....	5
6.4	Om funn fra tilsynsmøte .....	5
6.5	Rapport fra tilsynsmøtet .....	6
	<b>Vedlegg 1 – Deltagerliste tilsynsmøtet .....</b>	<b>7</b>

## **1 Bakgrunn og mål**

Kjente risikoforhold er et av de prioriterte temaene Statens jernbanetilsyn har for oppfølging av Jernbaneverket (JBV) i 2015. Dette omfatter blant annet Jernbaneverkets oppfølging og iverksettelse av tiltak etter alvorlige jernbanehendelser knyttet til stasjoner med kort sikkerhetssone/bremsevei etter utkjørhovedsignal, jf. alvorlige jernbanehendelser på bl. a. Dal stasjon september 2012 og Koppang stasjon desember 2009.

Disse hendelsene har hatt en lang saksbehandlingstid i Jernbaneverket.

Statens jernbanetilsyn gjennomførte i mai 2014 en revisjon av Jernbaneverket der det ble konstatert avvik knyttet til Jernbaneverkets oppfølging av korte sikkerhetssoner, jf. tilsynsrapport 2014-06.

Hovedfokus for dette tilsynsmøtet var status og fremdrift i arbeidet med planlegging og utbygging av ATC krysningsbarriere ved stasjoner som har korte sikkerhetssoner. JBV har tidligere ut fra en risikovurdering inndelt de aktuelle stasjonene i tre kategorier etter prioritet for utbygging, kategori 1 med høyest prioritet og kategori 3 med lavest prioritet.

Tilsynsmøtet ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte tilsynsprogram.

## **2 Oppsummering**

Jernbaneverket opplyste at en risikovurdering ligger til grunn for planene om utbygging av ATC krysningsbarriere. Det gjøres fortløpende risikoanalyse ved prosjektering med vurdering av lokale forhold for hver stasjon. Det ble også opplyst at det er et ledelsesfokus på fremdriften av prosjektet.

Det ble videre opplyst at JBV involverer et prosjektråd der også togselskap er representert, i utbyggingsplanene

I følge JBV er ressurstilgangen for prosjektet nå tilfredsstillende. Knappe ressurser for prosjektering av ATC krysningsbarriere er avhjulpet ved innleie og samarbeid med andre enheter innen JBV. Prosjektet koordineres med andre prosjekt, så som f.eks. stasjonsombygginger, noe som bidrar til fremdrift. For de 33 stasjonene som omfattes av kategori 1 som er høyest prioritert, gjenstår 11 stasjoner. 6 av disse vil ferdigstilles i 2015. Det er identifisert 5 stasjoner der det på grunn av endrede forutsetninger ikke lenger er behov for ATC krysningsbarriere. Prosjektet har derfor anbefalt at krysningsbarriere ikke bygges ved disse stasjonene.

Det er ikke igangsatt kompensierende tiltak som følge av at utbyggingen har blitt forsinket i forhold til de opprinnelige planene. Jernbaneverket bør vurdere om det er behov for å gi føringer til baneområdene om særskilt oppmerksomhet rundt de aktuelle stasjonene, for eksempel når det gjelder vegetasjonsrydding. Det bør også vurderes om det er behov for generell informasjon til togselskapene om de forutsetninger som ligger til grunn for at løsningene for ATC krysningsbarriere skal fungere.

Når det gjelder stasjonene i de lavere prioriterte kategoriene 2 og 3, pågår arbeidet med risikovurdering og prioritering av disse. Et hovedplannotat som oppsummerer dette arbeidet skal være klart for høring sommeren 2015 og vil danne grunnlag for beslutning om videre gjennomføring.

Ut fra de opplysninger som er gitt av JBV fremstår prosjektet som målrettet og med en fremdrift som er forankret i organisasjonen.

Statens jernbanetilsyn har ikke gjennomgått eller verifisert de risikovurderinger og prioriteringer som JBV presenterte under tilsynsmøtet.

Rapportdato: 09.04.2015

Arild Bruun  
*Revisjonsleder*

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen  
*Direktør*

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer*

### 3 Avvik

Det ble ikke konstatert nye avvik som følge av tilsynsmøtet. I rapporter fra tilsynsmøter som er oppfølging av status på tiltak for å rette pålegg fra tidligere tilsyn vil det oftest ikke være hensiktsmessig å angi samme avvik på nytt selv om avvik ikke er fullstendig lukket.

### 4 Observasjoner

Det ble ikke notert nye observasjoner som følge av tilsynsmøtet.

### 5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under tilsynsmøtet.

## 6 Om tilsynsmøtet

#### 6.1 Administrative data

Saksnr.:	15/20
Tidspunkt for tilsynsmøte:	11.03.2015
Kontaktperson:	Jens Melsom
Tilsynsteam:	Mette Mjelstad, Ine Ancher Grøn, Kåre Bøklepp, Kuno Lundkvist, Arild Bruun

#### 6.2 Gjennomføring av tilsynsmøtet

Tilsynsmøtet ble gjennomført 11.03.2015.

#### 6.3 Kriterier for tilsynsmøtet

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

#### 6.4 Om funn fra tilsynsmøte

Tilsynsmøte er et formelt møte 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.

## **6.5 Rapport fra tilsynsmøtet**

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. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

## **Vedlegg 1 – Deltagerliste tilsynsmøtet**

Fra SJT:

Ine Ancher Grøn  
Mette Mjelstad  
Kåre Bøklepp  
Kuno Lundkvist  
Arild Bruun

Fra Jernbaneverket:

Jens Melsom  
Karstein Søreide  
Bjørn Engen