

# **Stiftelsen Buskerudmuseene Tilsynsrapport nr. 2016-06**

## **Drift av museumsbane**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konklusjon.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Avvik.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Observasjoner .....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Andre forhold.....</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Om revisjonen .....</b>	<b>6</b>
6.1	Administrative data .....	6
6.2	Gjennomføring av revisjonen .....	7
6.3	Revisjonsomfang .....	7
6.4	Revisjonskriterier .....	7
6.5	Måloppnåelse og oppfyllelse av revisjonskriterier .....	7
6.6	Om revisjonsfunn .....	7
6.7	Revisjonsrapport .....	7
6.8	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk .....	8
6.9	Tilbakemeldinger etter tilsyn .....	8
	<b>Vedlegg 1 – Hjemmelstekster.....</b>	<b>9</b>

## **1 Bakgrunn og mål**

Stiftelsen Buskerudmuseene (BM) har tillatelse for drift av infrastruktur på museumsjernbanen Krøderbanen (strekningen Krøderen–Vikersund). Tillatelsen ble gitt 01.12.2014 og er gitt uten tidsbegrensning.

Revisjonen hadde som primært mål å avklare hvorvidt BMs drift av Krøderbanen oppfyller krav i jernbanelovgivningen, herunder museumsbaneforskriften samt å følge opp tilsynsrapport 2012-14.

Måloppnåelse er beskrevet lenger bak i rapporten.

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

Revisjonen dekket også Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen (NJK), som driver trafikkvirksomhet og trafikkstyring på strekningen, men det er utarbeidet separate rapporter.

## **2 Konklusjon**

Stiftelsen Buskerudmuseene har engasjerte medarbeidere med god erfaring og oversikt.

Det er et utstrakt og velfungerende samarbeid med Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen, som driver trafikkvirksomhet på Krøderbanen, men ansvars- og oppgavefordeling mellom virksomhetene er ikke tilstrekkelig formalisert.

Rapportdato: 07.06.2016

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen  
*Direktør*

Sjur Sæteren  
*Revisjonsleder*

***Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur***

### **3 Avvik**

#### **Avvik 1**

Fordeling av ansvar og myndighet mellom BM og NJK er mangelfullt beskrevet.

#### **Avvik fra:**

Museumsbaneforskriften §5 bokstav d).

#### **Revisjonsbevis:**

1. BM og NJK har et utstrakt samarbeid, men ansvars- og oppgavefordeling er ikke tilstrekkelig formalisert.

#### **Merknad**

BM og NJK utarbeider felles risikovurderinger og styringsprosedyrer (for eksempel prosedyrer om uhellsrapportering) uten at det er tydelig at risikovurderingene og prosedyrene er gyldige og godkjent av begge virksomheter.

Når det i samarbeidet mellom BM og NJK fremstår hensiktsmessig å gjennomføre felles risikovurderinger og etablere felles bestemmelser på flere områder, må det sikres at begge virksomhetene har kontroll med felles dokumenter, og at det fremgår at begge har godkjent disse for bruk i egen virksomhet.

#### **Avvik 2**

Det er ikke fastsatt tilstrekkelige kompetansekrav for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten.

#### **Avvik fra:**

Museumsbaneforskriften § 5 bokstav c)

#### **Revisjonsbevis:**

1. Kompetansekrav er utilstrekkelige på flere områder. Eksempler er:
  - a. Daglig leder av BM er stedfortreder for avdelingsleder BM. Det er ikke satt relevante kompetansekrav til daglig leder BM for å dekke stedfortrederfunksjonen.

#### **Merknad:**

Avdelingsleder BM er daglig leder for drift av infrastrukturen på Krøderbanen.

- b. Det er ikke satt krav til signalkompetanse til leverandør på kontroll/vedlikehold av signalanlegg.
- c. Det er ikke satt kompetansekrav som dekker utarbeidelse av risikovurderinger

#### **Merknad:**

BM har valgt å svare ut museumsbaneforskriftens krav om risikostyring i § 4 annet ledd og § 5 bokstav a) ved å gjennomføre risikovurderinger. Krav til kompetanse skal sikre at det benyttes tilstrekkelig kompetanse for oppgaver som har betydning for ivaretagelse av sikkerheten. Ved utarbeidelse av risikovurderinger vil det innebære at det stilles krav for å

sikre at det deltar nødvendig fagkompetanse og nødvendig kompetanse på den metode for risikovurderinger som velges å bruke. BM fremstår ha ha nødvendig kompetanse; revisjonsbeviset gjelder bare fastsettelse av kompetansekrav.

### **Avvik 3**

Det er mangler i dokumentasjonen av sikkerhetsstyringssystemet

#### **Avvik fra:**

Museumsbaneforskriften § 4 tredje ledd

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er flere mangler i dokumentasjonen.
2. Arbeidsmåter av betydning for sikkerheten er ikke formalisert på alle områder. For eksempel:
  - a. Baneansvarlig overvåker og godkjenner vedlikeholdsarbeid på infrastrukturen som utføres av frivillige.
  - b. Leverandørbruk på signalanlegg er ikke formalisert

#### **Merknad:**

Mangler i dokumentasjonen gjelder for eksempel:

- Styringsdokumenter hos BM som er oppdatert pr. i dag er datert august 2005.
- To dokumenter angitt som dokument 4 har ulikt innhold.
- BMs skjema for avviksrapportering er ikke lenger i bruk, men er ikke trukket tilbake.

Kravet i museumsbaneforskriften om at sikkerhetsstyringssystemet skal være dokumentert innebærer bla at:

- viktige arbeidsmåter beskrives i sikkerhetsstyringssystemet
- brukere på en hensiktsmessig måte kan se hvilke dokumenter og versjoner som er gyldige for det arbeidet de utfører
- ugyldige dokumenter trekkes tilbake

### **Avvik 4**

Det mangler tydelige sikkerhetsmessige grenseverdier for noen typer infrastrukturfeil.

#### **Avvik fra:**

Museumsbaneforskriften § 22 første ledd

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er ikke satt tydelige sikkerhetsgrenseverdier for infrastrukturfeil.  
Eksempler:
  - a. Det er ikke tydelig angitt og oppfattet hva overskridelse av akuttgrense skal medføre av tiltak.
  - b. For enkelte infrastrukturfeil er det angitt akutt-grenser. For andre forhold er BM seg til JBVs grenseverdier.

#### **Merknad:**

Dersom BM velger å benytte seg av grenseverdier i JBV's bestemmelser (trykk), må det i så fall eksplisitt angis i BM's egne bestemmelser hvilke JBV-bestemmelser som skal benyttes.

#### **Avvik 5**

Sikkerhetsstyringssystemet inneholder ikke bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko skal identifiseres.

#### **Avvik fra:**

Museumsbaneforskriften § 5 bokstav a)

#### **Revisjonsbevis:**

1. BM har ikke bestemmelser for å identifisere risiko.

#### **Merknad:**

Museumsbaneforskriften setter krav til at virksomheten skal ha kontroll med alle vesentlige risikoer og at det skal foreligge bestemmelser for å identifisere og følge opp sikkerhetsmessig risiko. Uten at risikoen er identifisert kan den heller ikke følges opp.

BM har ikke bestemmelser for å identifisere risiko som for eksempel angir hva som initierer at risiko skal identifiseres (for eksempel når det skjer endringer i organisering, arbeidsmåter eller risikobilde) eller hvordan risiko skal identifiseres.

Når det gjelder hvordan risiko vurderes har BM i praksis valgt å gjennomføre risikoanalyser og vurdere disse mot risikoakseptkriterier. Styringssystemet angir imidlertid ikke hva som initierer en risikovurdering eller hvordan den skal utføres.

For de risikovurderingene som er utført, er det ikke angitt avgrensninger og forutsetninger og det er vanskelig å vurdere om risikovurderingene fortsatt er gyldige og på hvilke områder de kan brukes som beslutningsstøtte. Det er også uklart gyldighetsstatus for utførte risikovurderinger.

Risikoakseptkriterier som BM har valgt å bruke er noe utydelige. Dette kan gjøre det vanskelig å prioritere gjennomføring av tiltak.

## **4 Observasjoner**

Det er ikke identifisert observasjoner.

## **5 Andre forhold**

Det er angitt noen mangler i bestemmelser i NJK's sikkerhetsstyringssystem i tilsynsrapport 2016-05. Flere av disse bestemmelsene brukes også av BM. Dersom BM fortsatt velger å bruke disse må BM sikre seg at manglene utbedres.

## **6 Om revisjonen**

### **6.1 Administrative data**

Rapport nr.: 2016-06  
Saksnr.: 16/152

Virksomhet: Stiftelsen Buskerudmuseene  
Kontaktperson: Ellen Sletvold  
Revisjonslag: Sjur Sæteren (revisjonsleder)  
Knut Sætorp (fagekspert)  
Bernd Schmid (observatør)  
Tor-Erik Schjelderup (observatør)

## 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	19.04.2016
Feltarbeid	19.04.2016
Sluttmøte	19.04.2016

## 6.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos BM og dekket følgende tema:

Sikkerhetsstyring og drift av infrastruktur samt oppfølging av tilsynsrapport 2012-14.

## 6.4 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/>.

## 6.5 Måloppnåelse og oppfyllelse av revisjonskriterier

Målet for revisjonen ble oppnådd. Revisjonsplanen ble i hovedsak gjennomført.

## 6.6 Om revisjonsfunn

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

**Avvik** defineres som 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.

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

## 6.7 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.

### **6.8 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 har utarbeidet en [veiledning](#) som forklarer i større detalj hvordan det forventes at virksomheten skal følge opp de pålegg som gis.

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 tilsynets [veiledning om sanksjonsmidler](#) for mer informasjon.

### **6.9 Tilbakemeldinger etter tilsyn**

Via nettsidene våre kan revidert virksomhet gi synspunkter om revisjoner og andre tilsynsaktiviteter. Statens jernbanetilsyn skal bidra til at sikkerheten på jernbanen blir tilstrekkelig god. Revisjoner og andre tilsynsaktiviteter er et viktig virkemiddel. Arbeidet krever mye personell og tid både fra oss og dem vi fører tilsyn med. Derfor er det viktig at tilsyn gjennomføres mest mulig effektivt og etter hensikten. For å bli stadig bedre ønsker vi synspunkter på arbeidet vi utfører. Tilbakemeldinger kan gis via nettsidene på: [Statens jernbanetilsyn - Tilbakemeldinger etter tilsyn](#).



## **Vedlegg 1 – Hjemmelstekster**

### **Avvik 1**

Museumsbaneforskriften § 5. bokstav d)

*Sikkerhetsstyringssystemet skal minst omfatte: ...*

*d) beskrivelse av hvordan ansvar og myndighet er fordelt i virksomhetens organisasjon, herunder instruks for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten,*

### **Avvik 2**

Museumsbaneforskriften § 5 bokstav c)

*Sikkerhetsstyringssystemet skal minst omfatte: ...*

*c) krav til kompetanse for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten,*

### **Avvik 3**

Museumsbaneforskriften § 4 tredje ledd

*Sikkerhetsstyringssystemet skal være dokumentert, og tilstrekkelig kjent av alle som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten.*

### **Avvik 4**

Museumsbaneforskriften § 22 første ledd

*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 kjøretøy som tillates brukt på strekningen og strekningens tillatte kjørehastigheter.*

### **Avvik 5**

Museumsbaneforskriften § 5 bokstav a)

*Sikkerhetsstyringssystemet skal minst omfatte:*

*a) bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko forbundet med driften av virksomheten skal identifiseres og følges opp, ...*