

Jernbaneverket

Revisjon med tema

Beredskap mot utilsiktede hendelser

TILSYNSRAPPORT
NR. 2016-23

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	4
5	Andre forhold.....	6
6	Om tilsynet	6
6.1	Administrative data	6
6.2	Gjennomføring	6
6.3	Omfang	6
6.4	Kriterier	6
6.5	Om avvik og observasjoner.....	7
6.6	Tilsynsrapport.....	7
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	7
6.8	Tilbakemeldinger etter tilsyn	7

1 Bakgrunn og mål

Jernbaneverkets (JBV) sikkerhetsgodkjenning omfatter utbygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.

Revisjonen har omfattet operativ beredskap knyttet til utilsiktede hendelser. Den dekket stikkprøver på beredskapen knyttet til strekningen over Saltfjellet, Brattøra godsterminal og Lieråstunnelen.

Revisjonen er gjennomført som oppfølging av beredskapstilsynet 2013 (rapport 2013-03) og etterfølgende tilsynsmøter, og for å avklare hvorvidt JBV gjennomfører virksomheten i samsvar med jernbanelovgivningen.

Revisjonen er en del av Statens jernbanetilsyn (SJT) sitt fastlagte årsprogram for tilsyn for 2016.

2 Konklusjon

Tilsynet avdekket ikke noen avvik.

Det planlegges gjennomført en rekke beredskapstiltak knyttet til JBV's infrastruktur. Noen av tiltakene er knyttet til forbedring av eksisterende barrierer, andre er planlagt gjennomført i oppgraderingsprosjekter, og noen er ikke endelig besluttet og avhenger av finansiering.

SJT ser gjennomføringen av planlagte tiltak som tidskritiske tiltak for å sikre beredskapen.

Rapportdato: 08.02.2017

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Kuno Lundkvist
Revisjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

3 Avvik

Ingen avvik ble avdekket.

4 Observasjoner

Observasjon 1 Enkelte mulige beredskapsbarrierer er ikke analysert for Lieråstunnelen

Revisjonsbevis: Enkelte mulige beredskapsbarrierer er ikke analysert for Lieråstunnelen, eksempler på dette er:

- a) TSS/togleders kapasitet til å utføre viktige tidskritiske, i det nærmeste samtidige oppgaver, som skal legge til rette for/muliggjøre tidlig evakuering. Eksempler på slike oppgaver er å varsle og statusoppdatere nødetat, tømme tunnel for tog, stoppe tog på vei inn i eller mot tunnelen, varsle el-sentral ved behov, forberede evakuering i samarbeid med fører.

Merknad:

Dette er barrierer som alternativt kan omhandles i JBVs generiske beredskapsanalyse.

- b) Det fremkommer ikke minimumsbehov for fremføringsressurser, som for eksempel trekkraft og flakvogner, og vannbehov for operativ branninnsats knyttet til dagens situasjon, f. eks. for å ha mulighet til å begrense/forhindre en potensiell brann og/eller begrense/dempe røykdannelse.
- c) Ressursbehov for assistert evakuering, knyttet til dagens situasjon, fremkommer ikke i beredskapsanalysen.
- d) Vurdering og verifikasjon av tilgjengelige/disponible ressurser og eksisterende innsatsplaner er ikke foretatt eller sammenlignet med behov, eksempler er innsatsplan(er) for brann, brannvannkapasitet, slangeutlegg og fremføringsressurser jf. også krav om samordning med nødetat.
- e) Enkelte særlige forhold knyttet til tunnelen, og som kan ha betydning for en operativ innsats, fremkommer ikke i beredskapsanalysen, eksempler er:
 - i. rasfare knyttet til tunnelelementer og -utstyr i en brann omtales, men det tidsmessige innsatsvinduet klarlegges ikke.
 - ii. utfordringer knyttet til PE-plater i tunnelen identifiseres ikke.
 - iii. innhold i beredskapscontainere og tilgjengelighet av dette.

Observasjon 2 Beredskapsanalysene identifiserer ikke tiltak som skal bidra til tidlig proaktiv klargjøring og varsling av risikopotensialet knyttet til en hendelse.

Revisjonsbevis: Beredskapsanalysene identifiserer kun tidskrav i varslingsfasen. De vurderer ikke, og identifiserer ikke, tiltak som skal bidra til tidlig proaktiv klargjøring og varsling av risikopotensialet knyttet til en hendelse.

Merknad 1: Varsling fra fører til togleder og fra togleder/TSS til nødetat bør uten forsinkelse dekke og klargjøre antatt eskaleringspotensial knyttet til den aktuelle hendelsen (mulige eksempler er størrelsesorden på antall passasjerer involvert, eventuell snarlig iverksettelse av evakuering, beslutningsbehov knyttet til eventuell bruk av mekanisk ventilasjon, type tog og farlige stoffer og mengder involvert).

Varslingen til nødetat må erfaringsmessig gjøres med en terminologi som ikke forutsetter jernbanefaglig utdannelse eller erfaring.

Merknad 2: Tilsvarende behov som nevnt i merknad 1 vil være også være aktuelt for varsling av hendelser på f. eks. terminaler.

Merknad 3: Dette er barrierer som alternativt kan omhandles i JBV's generiske beredskapsanalyse.

Observasjon 3 Enkelte tiltak/barrierer er ikke ført til farelogg.

Revisjonsbevis: Enkelte tiltak/barrierer som beredskapsanalysene for Brattøra godsterminal og Lieråsentunnelen anbefaler er ikke ført til farelogg.

Merknad: SJT ser det som viktig at beredskapsanalysen og tilhørende farelogg omfatter og gir oversikt over alle barrierer/tiltak som skal bidra til å sikre en dekkende og effektiv beredskap.

Observasjon 4 Beredskapskort for Lieråsentunnelen må oppdateres.

Revisjonsbevis: Beredskapskortet for Lieråsentunnelen beskriver at det er nødtelefoner montert ved ca. hver 600 meter. Under tilsynet fremkom det at dette er kontakter for nødtelefon og at disse skal fjernes.

Observasjon 5 Enkelte beredskapstiltak/barrierer omtales men analyseres ikke i en beredskapssammenheng

Revisjonsbevis: Enkelte eksisterende og planlagte beredskapstiltak/barrierer omtales men analyseres ikke i en beredskapssammenheng for Brattøra godsterminal.

Merknad 1: Eksempler er TOS, vindpølser, 24 timersregel for farlig gods, innhold og tilgjengelighet av innholdet i beredskapscontainere.

Merknad 2: JBV opplyser at ordningen med beredskapscontainere for tiden er til vurdering for standardisering. For terminaler er slik standardisering gjennomført.

Observasjon 6 Det gjenstår å verifisere ytelsesmål/-krav.

Revisjonsbevis: Det gjenstår å verifisere ytelsesmål/-krav som er lagt til grunn for beredskapen.

Merknad: JBV opplyser at det er etablert et langsiktig øvelsesprogram for det nasjonale jernbanenettet. Øvelsesprogrammet skal bl. a. benyttes til å verifisere satte ytelsesmål/-krav.

På Brattøra godsterminal har en av terminaloperatørene i egen regi gjennomført en øvelse i 2016 og JBV planlegger gjennomført en øvelse i 2017.

Ved Nordlandsbanen nord er en konkret hendelse bruk til å verifisere enkelte ytelseskrav.

5 Andre forhold

Lieråstunnelen

Det planlegges gjennomført beredskapstiltak knyttet til Lieråstunnelen basert på ALARP-prinsippet. JBV opplyser at dagens beredskap knyttet til Lieråstunnelen vurderes som akseptabel.

Beredskapsanalysen for Lieråstunnelen identifiserer behov for flere forskjellige barrierer/tiltak for beredskapen, bl. a. håndløpere, bedret skilting og merking, overtrykk i rømningsvei og innsats-/redningskjøretøy for håndtering av bl. a. varme hendelser inne i tunnelen og for assistert evakuering av passasjerer. Noen av tiltakene er knyttet til forbedring av eksisterende barrierer, andre er planlagt gjennomført i et oppgraderingsprosjekt med start i 2017, og noen er ikke endelig besluttet og avhenger av finansiering.

SJT ser gjennomføringen av det planlagte oppgraderingsprosjektet for Lieråstunnelen og prosjektene identifisert i beredskapsanalysen som tidskritiske tiltak for å sikre beredskapen.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2016-23
Saksnr.:	16/605
Virksomhet:	Jernbaneverket
Kontaktperson:	Gunalf Bækkeli
Revisjonslag:	Ine Ancher Grøn, fagrevisor Arild Bruun, fagrevisor Harald Hilton, fagrevisor Kuno Lundkvist, revisjonsleder

6.2 Gjennomføring

Virksomheten har gitt nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

Åpningsmøte:	24.11.2016
Feltarbeid:	28-29.12.2016
Sluttmøte:	09.12.2016

6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført med dokumentgjennomgang, intervjuer og feltarbeid hos JBV. Befaringer ble gjort av beredskapsplasser tilknyttet Lieråstunnelen, Brattøra godsterminal og beredskapsressurser tilknyttet strekningen over Saltfjellet.

6.4 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://sjt.no/andre-valg/andre-valg/regelverk/> .

6.5 Om avvik og observasjoner

Tilsyn er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe objektivebevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene 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.

Vi forventer at virksomheten vurderer observasjoner og håndterer disse slik at de ikke utvikler seg til/bidrar til avvik.

6.6 Tilsynsrapport

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

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

Tilsyn 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.

På tilsynets hjemmeside er det gitt nærmere beskrivelse av tilsynets oppfølgingsprosess og veiledning om avviksoppfølging

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 sikkerhetsattest/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om sanksjonsmiddelbruk.

6.8 Tilbakemeldinger etter tilsyn

Via nettsidene våre kan dere 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.