

Jernbaneverket Revisjon

ERTMS-prosjektet – Østfoldbanen Østre linje Forutsetninger gitt i tillatelser

TILSYNSRAPPORT NR. 2016-27

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

1 Bakgrunn og mål

Jernbaneverket har sikkerhetsgodkjenning som infrastrukturforvalter i medhold av jernbaneforskriften. Jernbaneverket har også en tidsbegrenset tillatelse til å ta i bruk ERTMS på Østfoldbanens østre linje fram til 1.11.2016, under forutsetning av at vilkår gitt i tillatelsen er oppfylt.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon.

Tilsynet hadde som mål å avklare hvorvidt Jernbaneverket gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Tilsynet dekket Jernbaneverkets prosjekt ERTMS Erfaringsstrekning Østfoldbanens østre linje med spesiell vekt på oppfølging av risikovurderinger, Jernbaneverkets og tilsynets forutsetninger og vilkår før igangsettelse av trafikk på strekningen. Tilsynet dekket i mindre grad utarbeidelsen av risikovurderingene.

Tilsynet ble gjennomført på bakgrunn av behov for oppfølging av Jernbaneverkets gjennomføring av prosjektet fram til igangsettelse av trafikk.

2 Konklusjon

Statens jernbanetilsyn fikk et godt inntrykk av medarbeiderne som jobber i prosjektet. De fagansvarlige hadde god oversikt og kunnskap innen de områdene revisjonen dekket.

Det ble ikke avdekket forhold som var åpne i forbindelse med stikkprøvene og verifikasjonene som ble gjort i løpet av revisjonen. Men Jernbaneverkets dokumenterte grunnlag forut for ibruktaking var uoversiktlig, og det var vanskelig å få oversikt over på hvilket grunnlag beslutningen om å sette anlegget i drift tas. Dokumentasjonen som skulle vise at Jernbaneverkets og Statens jernbanetilsyns forutsetninger og vilkår for ibruktakelsen var oppfylt, hadde flere mangler.

Dokumentasjonen for oppfølging av tiltak fra gjennomførte risikovurderinger kan forbedres.

Jernbaneverkets styringssystem har også enkelte forbedringsområder for å fullt ut kunne fungere som et godt verktøy for å gi retningslinjer for hvordan prosjekter skal gjennomføres.

Jernbaneverket kan i tillegg forbedre sin søknadsprosess for tillatelse til å ta i bruk anlegg. Dette gjelder blant annet tidspunktet søknaden sendes inn til tilsynet.

Rapportdato: 09.11.2016

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Geir-Rune Samstad
Revisjonsleder

3 Avvik

Avvik 1

Jernbaneverket har vesentlige mangler i dokumentasjonen som skal vise at vilkår og forutsetninger for sikker ibruktaking av signalanlegget er ivaretatt.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2, tredje ledd

Revisjonsbevis:

1. Dokument ERT-10-Q-00333 er utformet for å følge opp de forutsetninger og vilkår som ligger i tillatelsen til å ta i bruk ERTMS på Østfoldbanens østre linje. Dokumentet inneholder ikke en beskrivelse av at tillatelse gitt fra Statens jernbanetilsyn er tidsbegrenset.
2. Dokument ERT-10-Q-00333 inneholder oversikt over mangler som skulle vært utført før idriftsettelse. Dokumentet viser fortsatt til at forhold som skulle vært lukket før idriftsettelse ikke er avsluttet.

Merknad: Stikkprøver utført under revisjonen viser at forhold er lukket, og at dokumentasjonen ikke var oppdatert.

3. ERT-00-A-00137 inneholder flere kategori 3 mangler (Stoppende for innføring av ERTMS. Tiltak må iverksettes før drift) som ikke var lukket før i versjon 02E som ble utgitt to uker etter idriftsettelse.
4. Prosjektet har flere lister for oppfølging av GFB som skal lukkes. Det er uklart hvilken status de ulike listene har.
5. Det er manglende dokumentasjon på om de forhold som må lukkes før idriftsettelse i Godkjent for bygging (GFB) er fulgt opp og verifisert før idriftsettelse. Det er gjennomført møter mellom prosjektet og sluttkontrollør, men det fins ingen referater fra disse møtene og det er heller ikke nevnt i sluttkontrollrapport.
6. Tegningsliste ERT-00-S-22437 er ikke oppdatert siden august 2015, og den inneholder heller ikke alle tegningene.
7. Tegning ERT-00-S-21754 versjon 01C har kommentar fra GFB om flytting av nøkkelskap som må være rettet før idriftsettelse. Det er opprettet en 03C-versjon av tegningen som viser endret skap plassering. Denne tegningen har ingen referanse videre i dokumentasjonen til tegningslister og PVI (product version information) og frigivelsesdokumenter slik at det blir en del av utsjekk før idriftsettelse.

4 Observasjoner

Observasjon 1

Beskrivelsen av oppfølgingen av enkelte identifiserte farer i forbindelse med gjennomførte risikovurderinger kan forbedres.

Revisjonsbevis:

1. Punkt HF48 i fareloggen har feil tiltak for lukking av faren.

2. Det er uklart om forutsetninger og foreslåtte tiltak i fareloggen blir ivaretatt videre når de er lukket i fareloggen:
- a. HF32 om samtidig innkjør på Rakkestad og at det skal gjøres egen vurdering for å kunne benytte funksjonen. Funksjonen er tilgjengelig for togleder.
 - b. HF25 om pinkoder i håndholdte terminaler.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2016-27
Saknr.:	16/620
Virksomhet:	Jernbaneverket
Kontaktperson:	Erik Mæhlum
Revisjonslag:	Geir-Rune Samstad, revisjonsleder
	Erik Eie, fagekspert
	Liz Anette Stordahl, fagekspert
	Geir Hagbø, fagekspert

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:	22.8.2016
Feltarbeid:	22.-23.8.2016
Sluttmøte:	24.8.2016

6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Jernbaneverket. Den omfattet Jernbaneverkets oppfølging av dokumentasjon i forbindelse med ERTMS-prosjektet for Østfoldbanens østre linje.

Intervjuene og stikkprøvene/verifikasjonene utført under revisjonen dekket i all hovedsak oppfølgingen av risikovurderingene og i liten grad etableringen av risikovurderingene og fareidentifiseringen så ligger til grunn.

6.4 Kriterier

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

6.5 Om avvik og observasjoner

Tilsyn er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe objektive bevis 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 sikkerhetssertifikatet/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. Tilbakemeldinger kan gis via nettsidene på: [Statens jernbanetilsyn - Tilbakemeldinger etter tilsyn](#).

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2. Dokumentasjon

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig og kjent på en hensiktsmessig måte for alt personell med behov for slik tilgang.

Jernbanevirksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt.

Dokumentasjonen skal være styrt og sporbar. Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser om styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet. (Paragrafnummer og – tekst)