

## **Bane NOR SF**

# **TILSYNSRAPPORT NR. 2017-13**

## **Tilsynsmøte om beredskap**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Oppsummering .....</b>	<b>4</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	Om funn fra tilsynsmøte .....	5
6.4	Rapport fra tilsynsmøtet .....	5
	<b>Vedlegg 1 – Deltagerliste tilsynsmøtet .....</b>	<b>7</b>

# 1 Bakgrunn og mål

I vårt tilsyn i 2013 av Jernbaneverkets (JBV) beredskap ved fare- og ulykkessituasjoner, jf. tilsynsrapportene 2013-03 og 2013-24, ble det konstatert mangler ved beredskapsanalyser og beredskapen generelt. Det ble i tillegg gjennom tilsyn med GSM-R konstatert at JBV har et forbedringspotensiale når det gjelder å sikre robustheten ved GSM-R-funksjonen, jf. tilsynsrapport 2014-07.

Statens jernbanetilsyn (SJT) har fulgt opp JBV's arbeid med beredskapen gjennom tilsynsmøter i 2014, 2015 og 2016. For 2016 har SJT i tillegg fulgt opp beredskapsarbeidet gjennom deltagelse som observatør ved beredskapsøvelser og gjennom revisjon. Gjennom sin sikkerhetsgodkjenning fra 01.01.2017 har Bane NOR forpliktet seg til å følge opp avvik, pålegg, planer og forutsetninger knyttet til Jernbaneverkets virksomhet som infrastrukturforvalter.

Hovedtema for dette tilsynsmøtet var oppfølging av fremdriften i Bane NORs arbeid med beredskap mot utilsiktede hendelser, herunder også fremdrift og tidsplan for redningstog, oppfølging av identifiserte tiltak i generisk beredskapsanalyse og kontinuitetsanalyse for GSM-R-funksjonen, samt verifikasjon av funksjonskrav og ytelsesmål gjennom øvelser.

## 2 Oppsummering

Innledningsvis orienterte Bane NOR om pågående arbeid med organisering av beredskapsarbeidet, utarbeidelse av ny konsernstandard for beredskap samt endringer i styringssystemet for beredskapen.

Bane NOR redegjorde for at handlingsplanen for beredskap følges og at hovedaktivitetene i handlingsplanen vil komme i mål innenfor de fristene som er satt, selv om det forventes forsinkelser på enkelte av delaktivitetene. Bane NOR opplyser at det er satt av tilstrekkelig med ressurser til å gjennomføre handlingsplanen innenfor fristene for fullføring av hovedaktivitetene.

Når det gjelder innkjøp av innsatstog informerte Bane NOR om at det nå utarbeides ny kravspesifikasjon basert på mer standardiserte løsninger for å redusere kostnadene. Det gjennomføres også en avklaring med aktuelle brannvesen om bruken av innsatstogene. Ny kravspesifikasjon skal sendes ut med tilbudsforespørsel i tredje kvartal 2017. Nytt tidspunkt for leveranse vil være 2020, det vil si en forsinkelse på et år i forhold til opprinnelig tidsplan.

SJT understreket betydningen av å få operative innsatstog og tilhørende innsatsressurser fordi dette ligger som forutsetning i de gjennomførte beredskapsanalysene for Oslokorridoren.

Bane NOR informerte om at det nå er vedtatt nytt konsept for jording i tunneler med lengde over 1000 meter. Konseptet innebærer at det blir etablert fjernstyrt jordingsbryter ved alle innmatingspunkter til en matestrekning som betjenes av en elkraftsentral. Redningsetatene vil bli utstyrt med portabelt jordingsapparat.

Bane NOR redegjorde videre for oppfølgingen av generisk beredskapsanalyse og kontinuitetsanalyse for GSM-R. I generisk beredskapsanalyse ble det identifisert 20 tiltak for gjennomføring. 10 tiltak er gjennomført, mens de resterende 10 er under arbeid. I kontinuitetsanalysen for GSM-R ble det identifisert 12 tiltak innen 10 områder, hvorav tiltak innen sju av områdene er gjennomført og tiltak for de tre siste områdene gjennomføres med frister henholdsvis 01.07, 01.10 og 31.12.2017.

Bane NOR opplyste at øvelsesplanen for 2017 i hovedsak følges. Det har vært enkelte utsettelse grunnet sykdom og værforhold. Videre ble det redegjort for planlegging av en fullskaløvelse som skal gjennomføres høsten 2017. Øvelsen og planleggingen av denne ledes av politiet, men Bane NOR opplyser at de er i tidlig inngrep i planleggingsfasen for å sikre at øvelsen vil tilfredsstille virksomhetens behov hva gjelder bl.a. verifisering av funksjonskrav og ytelsesmål.

Bane NOR redegjorde for to av de øvelsene som er gjennomført, en table-top-øvelse i Område Vest, og en evakueringsøvelse i Område Midt. For begge øvelsene ble det redegjort for planlegging, gjennomføring, verifikasjon av funksjonskrav og ytelsesmål, evaluering og læringspunkter.

SJT understreker betydningen av at øvelsesplanen gjennomføres og at øvelsene benyttes til å måle oppnåelse av funksjonskrav og ytelsesmål for å verifisere tilstrekkeligheten av beredskapen.

Rapportdato: 13.06.2017

Arild Bruun  
Revisjonsleder  
Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen  
Direktør

### 3 Avvik

Det ble ikke konstatert nye avvik som følge av tilsynsmøtet.

### 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.:	17/38
Tidspunkt for tilsynsmøte:	12.05.2017
Kontaktperson:	Tone Bjerkestrand
Tilsynsteam:	Ine Ancher Grøn, Kuno Lundkvist, Arild Bruun

#### 6.2 Gjennomføring av tilsynsmøtet

SJT hadde mottatt og gjennomgått en del dokumentasjon fra Bane NOR på forhånd. Bane NOR presenterte status i forhold til de tema som var satt opp på agendaen for møtet.

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/>.

#### 6.3 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. 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.

**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.

#### 6.4 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  
Kuno Lundkvist  
Arild Bruun

Fra Bane NOR

Vibeke Aarnes  
Karsten Boe  
Maja Aarland  
Kjersti Myklebust  
Jostein Loland  
Tone Bjerkestrand  
Mona Veen (Lync)  
Trygve Eeg Tunes(Lync)  
Kristine Jessen (Lync)  
Bård Olav Vagnild (Lync)  
Tony Dæmring (Lync)  
Anette Simonsen (Lync)