

# **Vy Gjøvikbanen AS**

## **Revisjon**

### **Tema sikkerhet/oppfølging forrige revisjon**

## **TILSYNSRAPPORT NR. 2019-16a**

## **1 Bakgrunn og mål**

Vy Gjøvikbanen AS har sikkerhets sertifikat del A og del B for å drive persontrafikk på strekningen Oslo S – Gjøvik, sist fornyet 31.12.2015.

Tilsynet ble gjennomført som revisjon.

Revisjonen hadde som mål å avklare om Vy Gjøvikbanen gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Revisjonen omfattet oppfølging av forrige revisjon. I tillegg dekket tilsynet sikring. Temaet sikring er dokumentert i en separat rapport, tilsynsrapport 2019-16b.

Revisjonen ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn for 2019.

## **2 Konklusjon**

Det ble ikke konstatert noe avvik som følge av revisjonen.

Rapportdato: 22.01.2020

Sign.:  
Arild Bruun  
*Seniorrådgiver, tilsyn*

Kuno Lundkvist  
*Tilsynssleder*

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer*

### 3 Avvik

Det ble ikke konstatert noe avvik som følge av revisjonen.

### 4 Observasjoner

**Observasjon** Beredskapsanalysen gir ikke tilstrekkelig underlag til å vurdere den etablerte beredskapen knyttet til utilsiktede hendelser.

Beredskapsanalysen (RA-62-11 Beredskapsanalyse Vy Gjøvikbanen, rev. 2.1, 01.03.2019) er avgrenset og gir hverken i seg selv, eller via referert dokumentasjon, tilstrekkelig underlag til å kunne vurdere dimensjoneringen av beredskapsbarrierene og tilstrekkeligheten av den etablerte beredskapen knyttet til utilsiktede hendelser. Eksempler er:

- Analysen identifiserer ikke, og vurderer ikke, rammebetingelser knyttet til sentrale beredskapsaktører, f.eks. infrastrukturforvalter, og som kan ha føringer for virksomhetens beredskap.
- Identifiserte funksjonskrav er ikke brutt videre ned til ytelseskrav
- Analysen identifiserer ikke, og vurderer ikke bl a:
  - trening- og øvelsesbehov
  - eventuelle utfordringer knyttet til håndholdt GSM-R samband (2W), jf. også hendelser med manglende/mangelfull kontakt med togleder.

**Merknad 1:** Det er uklart for SJT hvordan virksomheten har sikret at beredskapsmessige rammebetingelser, lagt til grunn i Bane Nor beredskapsanalyse(r) for aktuelle strekninger, er hensyntatt.

**Merknad 2:** Virksomheten opplyste at det i selskapets beredskapsplan er et eget kapittel om beredskapsøvelser.

### 5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

### 6 Om tilsynet

Rapport nr.:	2019-16
Saksnr.:	19/2977
Virksomhet:	Vy Gjøvikbanen AS
Kontaktperson:	Svein Austheim
Tilsynslag:	Ilisabé Bauer, Thomas Haneborg og Kuno Lundquist

#### 6.1.1 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Vy Gjøvikbanen AS. Det dekket temamessig oppfølging av forrige tilsyn og sikring. Sikringstemaet er dokumentert i en egen rapport (tilsynsrapport 2019-16b).

#### 6.1.2 Måloppnåelse

Målsetning for og omfanget av revisjonen var tilstrekkelig til å få belyst temaene.

#### 6.2 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: [www.sjt.no](http://www.sjt.no).

### **6.3 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. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for 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.

### **6.4 Tilsynsrapport**

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

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.

### **6.5 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 rapporten følger som vedlegg.

Se en nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#)

Tilsynet kategoriserer ikke avvik basert på 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. Les mer om [sanksjonsmiddelbruk](#).

### **6.6 Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?**

SJT skal bidra til sikkerhet på jernbanen, og tilsynsaktiviteter er viktige virkemidler.

Arbeidet krever mye personell og tid fra dem vi fører tilsyn med og oss. Det er viktig at tilsyn gjennomføres effektivt, med søkelys på det viktigste for sikkerheten.

Vi ønsker å være tydelige i vår kommunikasjon, og at tilsynsbesøk skal oppfattes som nyttig for sikkerhetsarbeidet. Vi ønsker derfor en vurdering av gjennomføringen av dette tilsynet og rapporten.

Vår kontaktperson i virksomheten vil snart motta en epost-invitasjon til å svare på en elektronisk tilfredshetsundersøkelse. Den er ikke anonym, og kan besvares flere ganger og av flere personer. Vi ønsker flest mulige tilbakemeldinger om tilsynet.

Vi vil ikke svare direkte på vurderingene eller innspillene som kommer (med mindre vi blir bedt om det), men se trender og utvikling over tid og inkludere dette i vårt forbedringsarbeid.