

## **Bane NOR SF**

### **Tilsynsmøte beredskap**

**TILSYNSRAPPORT NR. 2021-12**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Oppsummering .....</b>	<b>3</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 tilsynet .....</b>	<b>5</b>
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	Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten? .....	6

## 1 Bakgrunn og mål

Bane NOR (BN) har sikkerhetsgodkjenning for å drive forvaltning av infrastruktur på jernbanenettet i Norge.

I 2019 gjennomførte Statens jernbanetilsyn (SJT) et tilsyn med BN der beredskap var tema. Tilsynet viste at det var utestående tiltak fra tilsyn gjennomført i 2018, og at det gjensto arbeid med den operative delen av beredskapen.

Formålet med dette tilsynet var å undersøke videre fremdrift i beredskapsarbeidet, spesielt med tanke på oppdatering av beredskapsanalyser og effektevaluering av iverksatte tiltak.

Tilsynet ble gjennomført som et tilsynsmøte, og var en del av det vedtatte tilsynsprogrammet for 2021.

## 2 Oppsummering

Bane NOR gav en grundig og velbegrunnet presentasjon av arbeidet med oppdatering av beredskapsanalyser og effektevaluering av tiltakene etter revisjon 2019-15.

Oppdatering av beredskapsanalyser for særskilte brannobjekter er forsinket. Det er ikke satt ny frist for endelig ferdigstilling av disse. Det ble opplyst at analysene er nesten ferdige. SJT forventer at frister som Bane NOR selv setter er realistiske, og at Bane NOR avviksbehandler dersom frister ikke overholdes. Det foreligger en plan for oppdatering av banevise beredskapsanalyser. Disse er planlagt ferdigstilt i 2022.

Oppdaterte beredskapsanalyser publiseres i beredskapsportalen og jernbaneforetakene informeres om oppdatering i sentrale SSK-møter og SUS. Bane NOR opplyste at det i disse foraene ble bedt om tilbakemeldinger fra jernbaneforetakene. Bane NOR har ikke mottatt tilbakemeldinger pt. SJT ber Bane NOR om å vurdere om tiltakene er tilstrekkelige for å ivareta nødvendig koordinering av beredskap.

Det er etablert samarbeid med brann og redning. Brann og redning er faste deltagere i beredskapsanalysene. Ved oppdatering av analysene har ikke brann og redning deltatt. Det ble opplyst at Bane-områdene er i tett dialog med brann og redning gjennom jevnlig befaringer og møter med lokale brannvesen. SJT ønsker å minne om viktigheten av nødetatens involvering i analysemøter og ber Bane NOR vurdere behovet for involvering også ved oppdatering av beredskapsanalyser.

Det er etablert ny felles mal for beredskapsanalysene som bedrer lesbarhet og gjør det lettere å finne frem. Det er også laget ny mal for øvingsdirektiv og evalueringsrapporter. Nye maler bidrar til enhetlig håndtering i alle divisjoner, koordinering på tvers og at viktig informasjon tas inn i analyser og vurderinger.

Bane NOR informerte om at de har som mål å ha en varslingsøvelse for alle tunneler, og at det er en utfordring å sikre at varslingslistene er oppdatert til enhver tid. Bane NOR ser nødvendigheten av en viss hyppighet for å verifisere varslingslistene. Det foreligger ikke en plan for varslingsøvelsene. Det foretas en skjønsmessig vurdering av behov for varslingsøvelser for de enkelte områdene. Varslingsøvelsene ligger ikke som en del av øvelsesplanen. Bane NOR informerte om at gjennomførte varslingsøvelser har vist at varslingsliste har fungert som planlagt. SJT forventer at Bane NOR sikrer at varslingslistene er oppdatert.

Bane NOR har foretatt endringer i øvelsesplan for 2020. Dette på grunn av omorganisering og Covid-19. Det ble opplyst at det var foretatt en risikobasert tilnærming med hensyn til de nødvendige

endringene. Det foretas tilpasninger i beredskapssystemet slik at det skal kunne virke også i en pandemisituasjon

Rapportdato: 27.05.2021

*Geir Rune Samstad*  
Seniorrådgiver, Tilsyn

Ine Ancher Grøn  
*Revisjonsleder*

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

### 3 Avvik

Det ble ikke notert avvik under tilsynsmøtet

### 4 Observasjoner

Det ble ikke notert observasjoner under tilsynsmøtet

### 5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under tilsynsmøtet

## 6 Om tilsynet

#### 6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2020-12
Saksnr.:	20/2512
Virksomhet:	Bane NOR
Kontaktperson:	Jens Melsom
Revisjonslag:	Katherine Hui, Kåre Bøklepp, Geir Hagbø og Ine Ancher Grøn

#### 6.2 Gjennomføring

Tilsynet ble gjennomført som et tilsynsmøte 16.04.2021.

#### 6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført ved møte der Bane NOR presenterte temaet basert på agendaen i varselet om tilsynsmøte, samt besvarte spørsmål fra SJT.

#### 6.4 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).

#### 6.5 Om avvik og observasjoner

Tilsyn er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe objektive bevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller tilsynskriteriene. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for Tilsynsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer tilsynsfunnene 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

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 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.

## **Vedlegg 1 – Deltagere**

Fra Statens jernbanetilsyn:

- Katherine Hui
- Kåre Bøklepp
- Geir Hagbø
- Ine Ancher Grøn

Fra Bane NOR:

- Karsten Boe
- Jens Melsom
- Vibeke Aarnes
- Martin Kristiansen
- Otto Arne Breivik