

Bane NOR SF Revisjon

Sikkerhetsstyring Lodalen

TILSYNSRAPPORT NR. 2021-31

1	Bakgrunn og mål	3
2	Oppsummering	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	Måloppnåelse	6
6.5	Kriterier	6
6.6	Om avvik og observasjoner	6
6.7	Tilsynsrapport	6
6.8	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk.....	6
6.9	Veiledning om oppfølging av avvik og pålegg	6

1 Bakgrunn og mål

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

Tilsynet ble gjennomført som en ad-hoc revisjon, med dokumentgjennomgang og intervjuer. Noen intervjuer ble gjennomført på Teams på grunn av Covid. Det ble også gjennomført en befaring i Lodalen som en del av revisjonen.

I brev datert 23. november 2012 ble Lodalen definert ut av det nasjonale jernbanenettet ved at sporene i Lodalen ikke er «beregnet på gods eller persontransport» etter definisjonen av det nasjonale jernbanenettet i den tidligere jernbaneforskriften § 1-4. Kravene til sikkerhetsstyring ble ansett for å være dekket av kravforskriften, dvs. regimet som gjelder for virksomheter utenfor det nasjonale jernbanenettet. Dette medførte bl.a. at førerforskriften ikke gjelder i det aktuelle området. I ettertid er forskriftene endret slik at virkeområdet til kravforskriften er snevret inn til sporvei, tunnelbane forstadsbane m.m. Det er også innført andre definisjoner av jernbanenettet. Konklusjon per i dag er at det ikke er hjemmel til å stille krav til sikkerhetsstyring og trafikkvirksomhet eller infrastruktur i Lodalen ut over det som følger av jernbaneloven. Vi legger til grunn at ved innføringen av EUs fjerde jernbanepakke vil Lodalen omfattes av virkeområdet til sikkerhetsforskriften § 1-2 (1) som gjelder for den norske delen av jernbanesystemet i EØS og sidespor eid av staten.

2 Oppsummering

Det var i forbindelse med gjennomføringen av revisjonen enkelte utfordringer knyttet til å få oversendt pålagt dokumentasjon innen frist, samt organisering av møterom/befaring og sykdomsfravær grunnet Covid.

Under intervjuer og på befaring snakket vi med personell som var åpne og imøtekomende.

Det ble avdekket enkelte mangler og forbedringsområder innenfor risikovurderinger, ansvar og myndighet, beredskap, deling av erfaringer og tillatelser som blir gitt til skifting.

Rapportdato: 07.07.2022

Geir-Rune Samstad
Seniorrådgiver, Tilsyn

Ine Ancher Grøn
Revisjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

3 Avvik

Avvik 1

Det kommer ikke klart frem hvordan Bane NOR har kontroll på hvilke foretak med sikkerhetssertifikat de tildeler skiftenummer og gir skiftetillatelse til i Lodalen.

Avvik fra

Jernbaneloven § 6 første ledd.

Tilsynsbevis:

Vedr. tillatelser til skifting:

Bane NOR tildeler skiftenummer og tillater skifting til virksomheter som ikke har sikkerhetssertifikat. Det tildeles skiftenummer og gis skiftetillatelse direkte til underleverandører av virksomheter som har sikkerhetssertifikat.

Merknad:

Bane NOR fordeler skiftenummer med forutsetning om at disse er underleverandør for foretak med sikkerhetssertifikat, og Bane NOR forutsetter at foretaket med sikkerhetssertifikat følger opp egne underleverandører.

Gjennom styring av underleverandører, forventer Bane NOR også at foretak med sikkerhetssertifikat har kontroll med hensyn til hvem som kan være skifteleder.

Merknad:

Den som vil drive jernbanevirksomhet må ha tillatelse. Foretak med sikkerhetssertifikat har tillatelse. Til drift av kjørevei ligger ansvaret for trafikkstyringen. Foretak med sikkerhetssertifikat skal ha kontroll med sine underleverandører. Bane NOR må likevel i sin trafikkstyring ha kontroll på hvilke foretak med sikkerhetssertifikat de tildeler skiftenummer og gir skiftetillatelse til uavhengig av hvilken underleverandør som benyttes av foretaket med sikkerhetssertifikat.

4 Observasjoner

Observasjon 1

Under intervjuene fremkom det at det er mange bidragsytere til risiko i Lodalen. Mange jernbaneaktører, og leverandører til disse. Ansvar og myndighet er fordelt på flere divisjoner. Bane, Eiendom, Trafikk og Kunde og Marked har alle ansvar for å håndtere risiko og kommunikasjon innenfor sine respektive områder. De ulike divisjonene har i tillegg en rekke underleverandører. Det kom ikke tydelig frem for tilsynet at Bane NOR har tilstrekkelig oversikt og kontroll med koordinering av risiko i Lodalen.

Merknad:

Konsernledelsen i BN bestemte 7.februar at BN vil etablere en koordineringsrolle på jernbaneområder der flere divisjoner har ansvar for å håndtere risiko og kommunikasjon. Koordineringsrollen vil blant annet etableres i Lodalen. Vedkommende skal bidra til ensartet praksis for risikostyring i anleggene og bidra til å sikre tydelig rolle og ansvarsdeling i anleggene.

Observasjon 2:

Det foreligger ingen egen beredskapsanalyse for Lodalen. Det er oppgitt at Beredskapsanalyse Banestrekninger Område Oslokorridoren unntatt særskilte objekter (RA-2017-0131) gjelder for Lodalen. Beredskapsplanen er ikke oppdatert siden 2017.

Merknad:

I tilsynsrapport 2021-12 fremkommer det at Bane NOR har en plan for oppdatering av banevise beredskapsanalyser. Disse er planlagt ferdigstilt i 2022.

Observasjon 3:

Risikovurdering for Lodalen er ikke oppdatert. Det ble sist gjennomført en tverrfaglig risikovurdering av Lodalen driftsbanegård i 2016 (RA-2016-2085). Etter 2016 har flere nye jernbaneaktører og leverandører til disse startet opp aktivitet i Lodalen.

Merknad 1:

STY-604892 Risikostyring sikkerhet – konsernprosedyre. Pkt. 4.1 g sier at risikovurderingen skal gjentas regelmessig og alltid ved endringer som kan ha betydning for risikoforhold.

Merknad 2:

Konsernledelsen i BN bestemte 7.februar at BN vil etablere en koordineringsrolle på jernbaneområder der flere divisjoner har ansvar for å håndtere risiko og kommunikasjon. Koordineringsrollen vil blant annet etableres i Lodalen. Det kommer frem av utkast til rollebeskrivelse for koordinator for store jernbaneområder/plassjef at en av hovedoppgavene vil være å sikre at det gjennomføres helhetlige risikoanalyser på områdene.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under tilsynsmøtet

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2021-31
Saksnr.:	21/8267
Virksomhet:	Bane NOR
Kontaktperson:	Frants Vaagenes/Mette Ryghseter
Revisjonslag:	Geir Hagbø, Tom Helsinghof, Ola R.Fossum, Ida Valen Rukke og Ine Ancher Grøn

6.2 Gjennomføring

Bane NOR ga tilgang til dokumenter og personell – og har lagt til rette for gjennomføring.

Tidspunkt for gjennomføring:

Åpningsmøte:	09.03.2022
Feltarbeid:	09.03.2022-10.03.2022 og 15.03.2022
Sluttmøte:	25.03.22

6.3 Omfang

Tilsynet ble gjennomført ved dokumentgjennomgang, fysiske møter og møter via Microsoft Teams. Det ble også gjennomført en befaring i Lodalen.

6.4 Måloppnåelse

Tilsynet hadde som mål å avklare hvorvidt Bane NOR SF driver sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Tilsynet dekket jernbaneloven. Alle temaer som var gjenstand for tilsynet ble dekket, og målet med tilsynet ble oppnådd.

6.5 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: [Regelverk - lover og forskrifter](#).

6.6 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.

6.7 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.

6.8 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.

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](#).

6.9 Veiledning om oppfølging av avvik og pålegg

Vi har utarbeidet veiledere og tilbyr veiledning til virksomhetene for å bidra til oppfølgingsprosessen.

På tilsynets internettside finnes en veiledning om oppfølging av avvik: [Oppfølging av avvik og uønskede hendelser](#). Her beskrives bla. ulike metoder som kan benyttes for å fastsette årsaker til avvik og det er gitt eksempler på ulike måter å evaluere effekt av tiltak på.

På internettsiden finnes også en veiledning om gjennomføring og oppfølging av pålegg:
[Gjennomføring og oppfølging av tilsyn.](#)