

Flytoget AS
Postboks 19 Sentrum
0101 OSLO

Att.: Odd Lynnebakken

Saksbehandler: Ola R. Fossum, 22 99 59 65

Vår ref.: 23/155-7

Deres ref.:

Dato: 13.04.2023

Tilsynsrapport med vedtak

Tilsyn med Flytoget AS - 23/155

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn 30. januar - 6. februar 2023. Tilsynet var en oppfølging av hendelsen i Romeriksporten den 12. desember 2022, der tog fra Flytoget med passasjerer om bord ble stående fast i kø gjennom tunnelen i retning Oslo S. Vi undersøkte Flytogets håndtering av hendelsen med tanke på sikkerhet og beredskap og verifiserte om Flytogets beredskapsplaner ivaretar sikkerhet og beredskap på en tilfredsstillende måte med utgangspunkt i hendelsen, både med tanke på ulykkehendelser og driftsavbrudd som kan ha betydning for sikkerheten. Tema for tilsynet var beredskap i tunneler, særlig når tog blir stående i tunneler. Vi har sett på:

- Flytogets prioriteringer, kommunikasjon, gjennomføringsevne og svakheter knyttet til tog som blir stående i tunnel
- Beslutninger som ble tatt under hendelsen i Romeriksporten
- Beslutningsunderlag for risikovurderinger, beredskapsanalyser og planer knyttet til tunneler
- Hvordan hensynet til passasjerers rettigheter er ivaretatt

Hendelsen i Romeriksporten 12. desember 2022

På morgenen den 12. desember 2022 ble to tog med til sammen omkring 550 passasjerer stående i Romeriksporten i ca. 4 timer, etter en hendelse med skade på kjøreledning og bortfall av kjørestrøm. Mens togene stod fast i tunnelen henholdsvis ca. 1500 meter og ca. 150 meter inne i tunnelen fra Oslo S siden, ble det prioritert fortsatt å kjøre trafikk på nabosporet i tunnelen for å betjene et stort antall reisende på Lillestrøm stasjon. Togene ble fremført på sikthastighet (saktekjøring/telefonkjøring). Samtidig håndtering av driftsavbrudd og togfremføring førte til stor belastning på togledelsen.

Det var også flere andre samtidige hendelser som bidro til en utfordrende situasjon for togledelsen på morgenen 12. desember:

- Romeriksporten var uten strøm på grunn av avbrent kjøreledning
- Feilaktig belagt spor i sørenden av Romeriksporten, noe som førte til fremføring i redusert hastighet
- Morgenrush og mange reisende på plattformene i Lillestrøm
- Åpning av Blixtunnelen
- Problemer med Jernbaneinfrastrukturen på Grorud
- Første dag med full produksjon i ny ruteplan R23
- Feilretting på sporveksel som medførte redusert sportilgang på Oslo S, spor 1-3 ble berørt

Flytoget vurderte at hendelsen i Romeriksporten ikke truet liv og helse. Den ble derfor ikke håndtert som en nødsituasjon, men som et driftsavvik. Flytogets håndtering av hendelsen, ble gjort for å ivareta de reisende på en god måte samtidig som sikkerheten ble ivaretatt.

Flytoget var aktive mot togledelsen, og hadde forslag til hvordan håndtere situasjonen med tanke på evakuering. Ombordansvarlig hadde løpende kontakt med de reisende og vurderte i hvilken grad ytterligere bistand ville være nødvendig med hensyn til passasjerer. Operativ ledelse i Flytoget fikk tilbakemeldinger fra ombordansvarlig om gjeldende status.

Overordnet vurdering

Det er SJTs vurdering at det ikke er akseptabelt at tog med passasjerer blir stående i tunnel i flere timer. Håndteringen av hendelsen i Romeriksporten den 12. desember 2022 tyder på at beredskapen ikke er tilstrekkelig koordinert med Bane NOR for å håndtere slike hendelser.

Flytoget håndterte hendelsen innenfor de rammene som ble gitt av Bane NOR. Operativ ledelse i Flytoget håndterte situasjonen i dialog med Bane NOR. Operativ ledelse forsøkte å få til en løsning for å få passasjerene raskere ut av tunnelen. Flytoget benyttet ikke øvrige ressurser i beredskapsorganisasjonen, og hadde dermed ressurser i organisasjonen som ikke ble aktivt benyttet for å håndtere driftsforstyrrelsen.

Vi mener at Flytoget kan etablere en bedre dialog med Bane NOR slik at dette kan bidra til at raskere evakuering av passasjerer iverksettes når et tog blir stående. Videre må Flytoget koordinere og organisere sin beredskap slik at beredskapsorganisasjonen blir benyttet ved større driftsavvik/beredskapssituasjoner, tilsvarende hendelsen 12. desember. Under tilsynet med Flytoget har vi sett mangler på;

- risikovurderinger særlig med tanke på vurderinger knyttet til stans i tunneler
- oppdaterte beredskapsanalyser for Gardermobanen
- oppfølging av risikovurderinger og beredskapsanalyser
- kriterier for overgangen mellom driftsavvik og nødssituasjon
- risikovurdering av nye ruteplaner
- intern oppfølging av identifiserte tiltak og avvik

Gjennomføring av tilsynet

Tilsynet ble gjennomført i lokaler tilhørende Flytoget AS. Åpningsmøtet ble avholdt 30. januar, intervjuer i perioden 30.-31. januar og sluttmøtet ble avholdt 6. februar. Tilsynet er basert på stikkprøver. Det betyr at det kan finnes mangler som ikke er blitt avdekket under tilsynet.

Flytoget la til rette for en god gjennomføring av tilsynet og redegjorde for hendelsen i Romeriksporten. Det var ansatte som stilte på kort varsel både til intervju og for kontakt ved behov. Tilsynslaget fikk et godt grunnlag for å forstå beslutningene og utfordringene som Flytoget håndterte.

Vårt revisjonslag bestod av Ola R. Fossum (tilsynsleder), Mette Mjelstad (fagrevisor) og Siri K. Weiberg (fagrevisor).

Kontaktperson fra virksomheten var: Odd Lynnebakken

Tilsynsrapporten inneholder **tre** vedtak.

Oppfølging av rapporten

Sentralt regelverk for dette tilsynet er:

- Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2018/762 om felles sikkerhetsmetode for krav til sikkerhetsstyringssystemer (forordningen omtales heretter som CSM SMS)
- Forskrift om sikkerhet på jernbanen (heretter sikkerhetsforskriften)
- Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2019/773 om tekniske spesifikasjoner for samtrafikk for drift og trafikkstyring i det europeiske jernbanesystemet (heretter TSI OPE-forskriften)

Vi forventer at Flytoget følger opp vedtakene i denne rapporten systematisk og helhetlig, utover det å korrigere de enkelte manglene som vi påpeker, eller det vi beskriver av funn under tilsynet. Avvikene som er avdekket viser at det er mangler i virksomhetens sikkerhetsstyringssystem. Disse må følges opp som en del av virksomhetens overvåking av sikkerhetsstyringssystemet.

Det er viktig å analysere de direkte og bakenforliggende årsakene til avvikene som blir angitt i rapporten, og å evaluere effekten av tiltakene i ettertid, jevnfør kravene i overvåkingsforskriften¹ artikkel 3 og vedlegget punkt 3.2 bokstav c og vedlegget punkt 6. Dette er også noe vi kan be om å få dokumentert som en del av vår oppfølging av dette tilsynet.

Vi vurderer samtidig å følge opp anbefalingene og tiltakene fra Flytogets interne granskningsrapport, sammen med vedtakene fra dette tilsynet.

Se også veiledning på vår hjemmeside [om oppfølging av avvik og uønskede hendelser](#).

Vedtak

1. Vedtak om å utarbeide krav til overgangen fra et driftsavvik til en nødssituasjon

Vi har fattet følgende vedtak:

Flytoget skal utarbeide bestemmelser for hva som er en nødssituasjon, hvor det fremkommer hva som skal til for at et driftsavvik går over til å bli en nødssituasjon.

Dokumentasjonen må sendes til oss **innen 31. mai 2023**.

Hva regelverket sier

CSM SMS vedlegg I punkt 5.5.1. sier at organisasjonen skal identifisere nødssituasjoner og tilhørende tiltak som skal treffes til rett tid for å håndtere disse (se nr. 3.1.1. Risikovurdering) og for å

¹ Forskrift om gjennomføring av felles sikkerhetsmetode for overvåking som skal anvendes av jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og enheter med ansvar for vedlikehold av 2. juli 2013 nr. 85.

gjenopprette normale driftsforhold i samsvar med forordning (EU) 2015/995 (nå 2019/773) - TSI OPE).

Bestemmelsen omfatter beredskapsanalyser og beredskapsplaner som skal settes i verk ved en nødssituasjon. Disse må utarbeides med grunnlag i en risikovurdering.

Hva vi fant under tilsynet

Flytoget håndterte hendelsen i Romeriksporten 12.12.2022 som et driftsavvik, og ikke som en nødssituasjon.

Flytoget kunne ikke vise fastsatte kriterier for når et driftsavvik går over til en nødsituasjon/beredskapssituasjon.

Flytoget Beredskapsvakt ble ikke formelt varslet av Flytoget Operativ leder om driftsstansen i Romeriksporten. I henhold til Flytogets Varslingsliste skal; Beredskapsvakt varsles ved jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og andre hendelser som kan ha betydning for sikker drift, påvirke flytogets produksjon eller selskapets omdømme.

I intervju fremkom det at det er manglende samsvar mellom etablert praksis for varsling til beredskapsvakt ved uplanlagte driftsavvik og gjeldende instruks i Varslingsliste Flytoget.

Prosedyre *Behandling av Driftsavvik* er ikke merket som del av sikkerhetsstyringssystem, men beskriver ansvar, oppgaver, inkludert varsling i henhold til Flytogets Varslingsliste ved ikke planlagte driftsavvik. Oppfølging av driftsavvik mindre enn 30 min og større enn 30 min er beskrevet, men prosedyren ble forklart sett i sammenheng med Flygarantien som er beskrevet i Flytogets transportvilkår.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Flytoget hadde ingen kommentarer til varselet om vedtak i utkastet til tilsynsrapporten.

Vår vurdering

Regelverket sier at virksomheten skal identifisere nødsituasjoner og tilhørende tiltak som skal treffes til rett tid for å håndtere disse.

I Flytogets varslingsliste er det kun beskrevet hva som skal varsles i forhold til hendelser knyttet opp mot jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

Det er derimot ingen beskrivelse i styringssystemet når en nødsituasjon skal varsles (til beredskapsorganisasjonen) da det er utydelig hva som skal til for at et driftsavvik går over til å bli en nødssituasjon.

Det er uklart hvilke nødstilfeller som dekkes og SJT savner en beskrivelse av hvordan nedsatt drift blir håndtert.

De som til enhver tid har ansvar for trafikkavviklingen må ha forhåndsdefinerte kriterier som kan hjelpe til med å avgjøre om en konkret situasjon har et slikt preg at den må håndteres som en beredskapssituasjon/ nødssituasjon.

Manglende identifisering av hva som skal til for å identifisere nødsituasjoner er derfor et avvik fra kravene i CSM SMS vedlegg I punkt 5.5.1.

2. Vedtak om å oppdatere risikovurdering for Romeriksporten

Vi har fattet følgende vedtak:

Flytoget skal sikre at alle identifiserte farer er vurdert og håndtert i risikovurdering for Romeriksporten.

Flytoget skal dokumentere at de har oppdatert risikovurderingene for Romeriksporten, der blant annet strekningsanalyse, risikovurdering av driftsavvik og ruteendringer må fremgå.

Dokumentasjonen må sendes til oss **innen 31. mai 2023**.

Hva regelverket sier

CSM SMS vedlegg I har følgende bestemmelser i punkt 3.1.1.1 som beskriver at:

a) virksomheten skal identifisere og analysere alle driftsmessige, organisatoriske og tekniske risikoer som er relevant for arten og omfanget av driften som organisasjonen utfører. Slike risikoer omfatter dem som skyldes menneskelige og organisatoriske faktorer som arbeidsbelastning, arbeidets utforming, tretthet eller prosedyrenes egnethet samt andre berørte parter virksomhet (se nr. 1. Organisasjonens bakgrunn),

b) organisasjonen skal vurdere risikoene nevnt i bokstav a) ved hjelp av egnede metoder for risikovurdering,

c) organisasjonen skal utvikle og iverksette sikkerhetstiltak, med angivelse av tilhørende ansvarsområder (se nr. 2.3. Roller, ansvar og myndighet i organisasjonen). e) virksomheten skal erkjenne behovet for å samarbeide med berørte parter (for eksempel infrastrukturforvalter) når det er hensiktsmessig om felles risiko og innføring av egnede sikkerhetstiltak

CSM SMS vedlegg I punkt 5.1.3. beskriver at for å kontrollere risikoen når det er relevant for sikkerheten i forbindelse med driften (se nr. 3.1.1. Risikovurdering), skal det tas hensyn til minst følgende

a) Planlegging av eksisterende eller nye togruter og ny togtrafikk, herunder innføring av nye typer kjøretøyer, behovet for å leie kjøretøyer og/eller ansette personale fra eksterne parter og utveksle opplysninger om vedlikehold for driftsformål med enheter med ansvar for vedlikehold.

b) Utarbeiding og gjennomføring av ruteplaner.

d) Togtrafikk eller kjøretøybevegelser under de forskjellige driftsforholdene (under normale forhold, ved driftsforstyrrelser og i nødssituasjoner).

Hva vi fant under tilsynet

Flytoget mangler strekningsanalyse i risikoanalysen *Overordnet risikovurdering–sikker drift, Flytoget AS*.

Flytoget har ikke gjort en risikovurdering av ruteendringer innført av Bane NOR, f.eks. bytte fra spor 2 til spor 6 ved Oslo S.

Flytoget har ikke gjort en risikovurdering av driftsavvik som innebærer at et tog blir stående i tunnel uten strøm på Gardermobanen.

Det fremkom i intervjuer med Flytoget at informasjon i beredskapsportalen ikke ble systematisk identifisert og håndtert i virksomheten og et eksempel er at ved oppdatering av Overordnet risikovurdering-sikker drift i 2022 fremkommer det ikke hvorvidt Bane NOR dokumentasjon i Beredskapsportal ble vurdert av Flytoget. Bane NOR Risikoanalyse for Romeriksporten er tilgjengelig i beredskapsportalen og Ikke planlagt togstopp hvor evakuering kan bli et resultat er definert som en topphendelse av Bane NOR i denne risikoanalysen

Ikke planlagt togstopp og hvor evakuering kan bli et resultat er av Bane NOR også identifisert som en topphendelse i risikovurderingen Romeriksporten tunnel datert 15.10.2015, RA 2015-1775. Denne topphendelsen er ikke vurdert videre i risikovurderingene til Flytoget.

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Flytoget hadde ingen kommentarer til varselet om vedtak i utkastet til tilsynsrapporten.

Vår vurdering

Regelverket sier at virksomheten skal vurdere alle identifiserte farer og de skal følges opp og det skal treffes sikkerhetstiltak for å redusere konsekvensene av faren. Regelverket sier også at for å ha styring over risikoen skal det tas hensyn til utarbeiding og gjennomføring av ruteplaner.

Flytoget har ikke fulgt opp hendelser som Bane NOR har vurdert som topphendelser i sin risikovurdering. Flytoget har bestemmelser i sitt eget sikkerhetsstyringssystem om at hendelser som er identifisert skal følges opp.

Risikovurderingen er mangelfull ettersom Bane NOR har identifisert topphendelser som ikke er vurdert tatt med videre av Flytoget. Manglende oppfølging av identifiserte farer og vurdering av topphendelser er derfor et avvik fra krav i CSM SMS vedlegg I punkt 3.1.1.1 bokstav a) til c og e).

Ruteendring innført av Bane NOR inneholdt endringer for Flytoget. Flytoget mangler derfor oppdatert risikovurdering av endringene i de nye togrutene.

Flytogets manglende risikovurdering av endringene i de nye togrutene er et avvik fra krav i I CSM SMS punkt 5.1.3.

3. Vedtak om å oppdatere beredskapsanalysen for Romeriksporten

Vi har fattet følgende vedtak:

Flytoget skal sikre at alle identifiserte nødssituasjoner blir vurdert og håndtert.

Flytoget skal dokumentere at de har oppdatert beredskapsanalysen for Romeriksporten. Dokumentasjonen må sendes til oss **innen 31. mai 2023**.

Hva regelverket sier

CSM SMS vedlegg I punkt 5.5.1 beskriver at organisasjonen skal identifisere nødssituasjoner og tilhørende tiltak som skal treffes til rett tid for å håndtere disse og for å gjenopprette normale driftsforhold i samsvar med forordning (EU) 2015/995 (nå 2019/773) TSI OPE.

Bestemmelsen i CSM SMS 5.5.1 viser samtidig til CSM SMS vedlegg I punkt 3.1.1 om risikovurderinger. Bestemmelsene sier at identifiserte nødssituasjoner håndteres slik at konsekvensen av situasjonen minimeres. Dette skal gjøres med risikovurderinger og tiltak som skal treffes når nødssituasjonen inntrer.

TSI OPE punkt 4.2.3.6 sier at infrastrukturforvalter skal i samarbeid med alle jernbaneforetakene, definere, offentliggjøre og gjøre tilgjengelig beredskapsplaner og tildeler ansvarsområder på grunnlag av kravet om å minske de negative virkningene som følge av driftsforstyrrelser.

Hva vi fant under tilsynet

Flytoget har ikke en tilstrekkelig styrt prosess for beredskapsanalyser. For eksempel;

Flytoget Beredskapsplanverk (oppdatert 1/2-19) og Beredskapsanalyse Flytoget AS - Revisjon 2, (oppdatert 10.11.2019) gjenspeiler ikke risiko i Flytoget Overordnet Risikovurdering som ble oppdatert 04.03.2022

Det er et Internt krav i Flytoget at prosedyrer skal gjennomgås og om nødvendig oppdateres årlig. Manglende oppdatering av beredskapsanalyse og beredskapsplanverk er dermed også et avvik mot interne krav.

Flytoget kunne ikke vise til en styrt prosess for hvordan tilgjengelig informasjon om beredskap og risiko fra Bane NOR blir benyttet i sikkerhetsstyringen. Bane NOR har samlet og delt risikoanalyser og annen relevant beredskapsdokumentasjon i Beredskapsportalen. Videre opplyser Flytoget at det ikke er lik informasjon i dokumentene i beredskapsportalen og Strekningsbeskrivelsen for Jernbaneverkets nett (SJN), f.eks. retning for rømning i Romeriksporten.

Ikke planlagt togstopp og hvor evakuering kan bli et resultat er listet opp som en dimensjonerende hendelse/scenario i Bane NOR beredskapsanalyse Romeriksporten datert 05.01.2021 RA-2015-1783. Flytoget har identifisert hendelsen, at tog kan bli stående hvor det kan være behov for (kontrollert) evakuering i *Beredskapsanalyse Flytoget AS* punkt 7.1, DFU 13, innunder øvrige hendelser, driftsavvik. Hendelsen er ikke vurdert videre, fordi den ikke er vurdert som dimensjonerende hendelse for beredskap. Flytoget mener hendelsen er dekket av andre DFU'er.

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Flytoget hadde ingen kommentarer til varselet om vedtak i utkastet til tilsynsrapporten.

Vår vurdering

Regelverket sier at virksomheten skal identifisere nødssituasjoner og tilhørende tiltak som skal treffes til rett tid for å håndtere disse og for å gjenopprette normale driftsforhold. Dette innebærer at virksomheten skal identifisere nødsituasjoner som skal risikovurderes og det skal fastsettes tiltak som skal treffes når nødssituasjoner inntreffer. De negative virkninger som følge av driftsforstyrrelse skal også inngå i beredskapsplaner.

Flytoget har ikke sikret at alle identifiserte scenarioer blir risikovurdert og håndtert med tilhørende tiltak. Flytoget viser i beredskapsanalysen til informasjon hentet fra Bane NOR uten at hendelse som innebærer at tog blir stående hvor det kan være behov for (kontrollert) evakuering er tilstrekkelig vurdert og fulgt opp i det videre beredskapsarbeidet.

Interne rutiner i Flytoget som tilsier at analyser skal oppdateres årlig er heller ikke blitt ivare tatt ettersom beredskapsanalysen ikke i nødvendig grad er oppdatert. Denne manglende oppfølgingen er ikke blitt nærmere beskrevet eller avvikshåndtert av Flytoget.

Beredskapsanalysen for Romeriksporten er mangelfull ettersom Flytoget har identifisert en vesentlig driftsforstyrrelse som ikke er fulgt opp videre. Manglende risikovurdering og håndtering av identifiserte scenarioer i beredskapsanalysen er et avvik fra CSM SMS vedlegg I punkt 5.5.1.

Klagefrist

Dere kan klage på vedtakene innen tre uker fra dere mottar tilsynsrapporten. Se vedlegget med regelverk og rettigheter for mer informasjon.

Andre forhold og veiledning

Vedrørende varslet tiltak om å forbedre systemet for utføring og oppfølging av beredskapsøvelser

I utkastet til tilsynsrapport ble følgende vedtak varslet:

Flytoget skal sikre at ordninger for nødssituasjoner prøves ut regelmessig, og sikre at beredskapsøvelser blir utført og systematisk fulgt opp.

Flytoget skal dokumentere at de har et oppdatert system for utføring og oppfølging av beredskapsøvelser.

Hva regelverket sier

CSM SMS vedlegg I punkt 5.5.6 sier at ordningene for nødssituasjoner skal prøves ut regelmessig i samarbeid med andre berørte parter og ajourføres etter behov.

CSM SMS vedlegg I punkt 6.1.1 bokstav d) sier at Organisasjonen skal foreta overvåking i samsvar med overvåkningsforskriften som gjennomfører forordning (EU) nr. 1078/2012 for å fastslå og gjennomføre korrigerende tiltak og vurdere hvor effektive tiltakene er (se nr. 7.2. Kontinuerlig

forbedring), ved behov, dersom relevante tilfeller av manglende samsvar med bokstav a), b) og c) blir oppdaget.

Hva vi fant under tilsynet

Flytoget har ikke gjennomført samtlige beredskapsøvelser som er planlagt, eller fulgt opp resultater fra gjennomførte øvelser på en tilstrekkelig måte, eksempelvis;

1 av 4 beredskapsøvelser beskrevet i vedtatt øvingsplan i Trafikksikkerhetsstyring Flytoget 2022 er overført til 2023. Manglende gjennomføring av øvelse i vedtatt øvingsplan 2022 er ikke avviksbehandlet av Flytoget. Det fremkom i intervju at avviksbehandling skal utføres.

Øvelse Årlig trening av beredskapsvakt blir i intervju beskrevet som gjennomført, men det kunne ikke vises dokumentasjon som bekreftet detaljer for øvelsen inkludert plan og tilhørende evaluering av øvelse.

Ingen anbefalinger etter skrivebordsøvelse 28.02.22 er blitt fulgt opp i form av dokumenterte tiltak eller aksjoner i Flytoget. Flere svakheter i Flytoget beredskapsledelse ble identifisert ved Kriseøvelse Seriositet som ble gjennomført av Flytoget beredskapsledergruppe i samarbeid med et konsultentselskap. Åtte konkrete anbefalinger angående beredskapsledergruppe i Flytoget er beskrevet i evalueringsrapport fra konsultentselskapet etter øvelsen. Flytoget beskriver at øvingsplan for 2023 blir utformet og planlagt basert på blant annet tidligere utførte øvelser.

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Flytoget hadde følgende kommentarer til varselet om vedtak i utkastet til tilsynsrapporten:

Flytoget er ikke enig i vedtak og funn i tilsynsrapporten.

Manglende gjennomføring av øvelsen er avviksbehandlet i fagmøte sikker drift. Dette er dokumentert i referat fra fagmøte 6-2022 og 1-2023. Dette ble informert under tilsynet i januar. Flytoget har etter gjennomført tilsyn registrert avviket i Synergi, men det er et tillegg. Vi mener at vår avviksbehandling i fagmøte sikker drift dekker lovkravet.

Vi mener at funn vedrørende årlig trening av beredskapsvakt ikke kvalifiserer til vedtaket over. Dette var en årlig samling for beredskapsvakter. Hensikten var å gå gjennom oppdatert prosedyre for beredskapsvakter og tilhørende sjekklister. Det ble ikke avdekket noen nye treningspunkter etter denne samlingen. Vi tar til etterretning at vi burde kunne fremvise en enkel agenda og et referat som dokumentasjon på gjennomføring av samlingen. Flytoget mener vedtaket er feil formulert og at funnene kvalifiserer til en eventuell observasjon ikke et vedtak.

Vi har planlagt en ny beredskapsøvelse med dreiebok og direktiv. Øvelsen var klar til gjennomføring 15.12.2022, men er besluttet utsatt til 25.04.2023. Øvelsesdirektivet inneholder treningsmål som er plukket direkte ut fra evalueringsrapporten etter øvelsen 28.02.2022. Vi tar til etterretning SJTs tilbakemelding om at Synergiverktøyet er et godt egnet verktøy for å dokumentere oppfølging av funn etter øvelser og vil vurdere dette.

En eventuell observasjon mener kan være at Flytoget må vurdere å ta i bruk et egnet system for dokumentasjon av gjennomføring og oppfølging av beredskapsøvelser (for eksempel Synergi).

Vår vurdering

Regelverket sier at virksomheten regelmessig skal prøve ut ordningene for nødsituasjoner. SJT vurderte innledningsvis at Flytoget ikke har gjennomført alle planlagte beredskapsøvelser og ikke fulgt opp identifiserte tiltak etter utførte beredskapsøvelser. Videre ble det påpekt at manglende gjennomføring av øvelser og fravær av oppfølging av identifiserte tiltak kan føre til svakheter i Flytogets håndtering av beredskapshendelser.

Flytoget argumenterer for at øvelser er blitt gjennomført og fulgt opp, men sporbarhet og tilhørende dokumentasjon var lite tilgjengelig for SJT. Det vises konkret til dokumentert referat fra fagmøte

sikker drift 6-2022 og 1-2023 der avviksbehandling av utsatt øvelse er behandlet, og dette er dokumentasjon som ikke kunne fremvises da tilsynet ble gjennomført. Videre beskriver Flytoget at dette i ettertid også er fulgt opp i Synergi som et ekstra tiltak. SJT tar denne informasjonen til etterretning. Vi veileder om at Flytoget samtidig kan vurdere hvorvidt det vil være hensiktsmessig å følge opp øvelser mer systematisk for eksempel ved bruk av Synergi.

Regelverket er funksjonelt og det er en vurdering hva som regnes som tilstrekkelig og nødvendig ved gjennomføring og oppfølging av beredskapsøvelser. Basert på innkommet tilbakemelding fra Flytoget til varslet vedtak og en tilhørende vurdering opp mot regelverket har vi derfor vurdert dette til ikke å være et avvik der et vedtak fra SJT er påkrevet.

Rapportdato:

13.04.2023

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
direktør

Ola R. Fossum
senioringeniør -tilsynsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Vedlegg 1 Regelverk og rettigheter

Vi kan føre tilsyn og fatte vedtak

I henhold til jernbaneloven² § 11 kan vi føre tilsyn og fatte vedtak. Vi varsler om vi vil fatte vedtak etter forvaltningsloven³ § 16. Vedtak om å gi oss opplysninger og gjennomføre korrigerende tiltak er hjemlet i jernbaneloven § 11.

Dere har rett til å få veiledning om regelverket

Etter forvaltningsloven § 11 har dere rett til å få veiledning om krav i lover og forskrifter som vi fører tilsyn etter. Dette betyr at dere kan kreve å få vite hvilke lover og forskrifter som gjelder for din virksomhet, hvor dere finner dette regelverket og hvordan vi tolker krav i regelverket. Vi kan ikke gi konkrete råd om hvordan dere skal oppfylle regelverket.

Dere har rett til å klage på vedtak

Dere kan klage på hele eller deler av vedtaket til Samferdselsdepartementet etter reglene i forvaltningsloven § 28 flg. En eventuell klage sender dere til Statens jernbanetilsyn post@sjt.no. Klagefrist er tre uker fra dagen dere mottar tilsynsrapporten. På våre nettsider finner dere mer informasjon om hvordan dere går frem for å [klage](#).

Hvordan kan dere sende dokumentasjon?

Vennligst send deres dokumentasjon ved å benytte skjemaløsningen på våre nettsider: [Skjema for innsending av dokumentasjon](#). Oppgi rapportnummer ved innsending av dokumentasjon.

Dere har rett til å få informasjon om vår saksbehandling

Dere har rett til å få vite hvordan vi behandler saken og få innsyn i dokumentene i deres sak etter forvaltningsloven §§ 18-21.

Vi publiserer tilsynsrapporter på våre nettsider

Vi publiserer våre rapporter fra tilsyn med sikkerhet på våre nettsider, etter at vi har gjort en individuell vurdering om deler av rapporten skal unntas i henhold til offentleglova⁴ og eventuell skjermes i henhold til annet regelverk.

Dere kan kontakte oss

Ta gjerne kontakt med oss, hvis dere har spørsmål til dette brevet eller saken generelt. Dere kan sende en e-post til post@sjt.no eller ringe oss på telefon **22 99 59 00**. Vennligst angi tilsynsnummeret når dere kontakter oss.

² Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) LOV-2021-06-11-87 01.07.1993

³ Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) LOV-2022-06-17-63 01.07.2022

⁴ Lov om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova) LOV-2021-06-18-124 01.07.2021