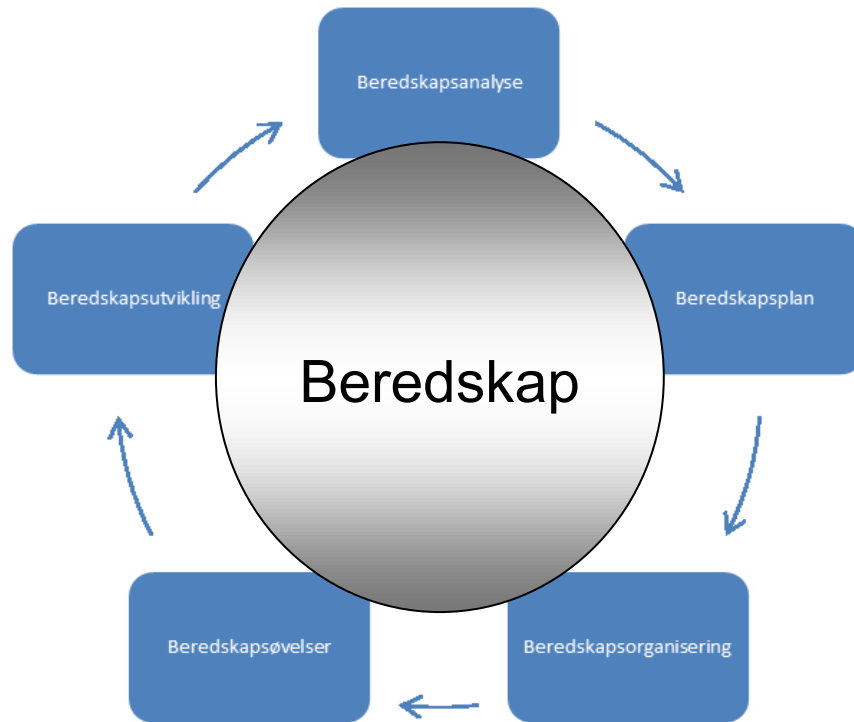


Veiledning om beredskap i jernbanevirksomhet



”Det er sannsynlig at det usannsynlige vil skje.”
Aristoteles, 384-322 f.Kr

1.	Hensikt og målgruppe	3
1.1	Innledning	3
1.2	Hensikt.....	3
1.3	Målgruppe.....	3
2.	Rammebetingelser	3
3.	Avgrensning.....	4
4.	Hva er beredskap?	4
4.1	Definisjon	4
4.2	Kort om beredskapstiltak	4
4.3	Kort om hva beredskaperen omfatter	5
5	Beredskapselementer	5
5.1	Beredskapens hensikt	5
5.2	Beredskapsanalyse	6
5.3	Beredskapsplan	8
5.3.1	Generelt.....	8
5.3.2	Deteksjon	8
5.3.3	Varsling.....	8
5.3.4	Bekjempelse, Selvevakuering og Redning.....	8
5.3.5	Normalisering	9
5.3.6	Beredskapsdokumentasjon.....	9
5.4	Beredskapsorganisering	10
5.5	Beredskapsøvelser	11
5.6	Beredskapsutvikling.....	12
6	Erfaringer fra tilsyn	12
7	Regelverk og referanser.....	13
7.1	SJTs regelverk	13
7.2	Annet regelverk.....	15
7.3	Stortingmeldinger, offentlige utredninger, o.l.....	15
7.4	Andre veiledninger fra SJT	15
7.5	Diverse kilder	15
8	Mer informasjon	16

1. Hensikt og målgruppe

1.1 Innledning

Veiledning om beredskap i jernbanevirksomhet er utgitt som en orientering om Statens jernbanetilsyn sin praksis på området. Kravene til sikkerhetsstyring, gitt i sikkerhetsstyringsforskriften (for jernbanevirksomheter på det nasjonale nettet) og kravforskriften (for sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m.) har vært sentrale. Veiledningen er dog sammenstilt basert på et bredere grunnlag¹, blant annet med bakgrunn i annet gjeldende regelverk og på bransjedokumentasjon, som for eksempel Network statement for det nasjonale jernbanenettet og sportilgangsavtaler.

1.2 Hensikt

Jernbanevirksomhetene skal kunne håndtere og redusere skadevirkninger ved fare- og ulykkessituasjoner. Fare- og ulykkessituasjoner er her et samlebegrep for alvorlig jernbanehendelse, jernbaneulykke, nødssituasjoner og andre situasjoner omhandlet i jernbanelovgivningen.

Hensikten med veiledningen er å bidra til at jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere jobber målrettet, systematisk og dokumentert med å:

1. forebygge at faresituasjoner eskalerer til en jernbaneulykke med skader på mennesker, omgivelser, kjøretøy og infrastruktur
2. etablere, drifte og vedlikeholde en beredskap som sikrer at nødvendige tiltak blir satt i verk så raskt som mulig ved fare- og ulykkessituasjoner slik at risiko og eventuelle skader begrenses

1.3 Målgruppe

Målgruppen for veiledningen er alle jernbanevirksomheter som omfattes av jernbanelovgivningen både på og utenfor det nasjonale jernbanenettet. Eksempler på virksomhetstyper er tog, trikk, bybane, T-bane og infrastrukturforvalter.

2. Rammebetingelser

Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere har et selvstendig ansvar for å kjenne til og etterleve kravene i lover og forskrifter. Veiledningen er ikke uttømmende og må brukes sammen med tilhørende regelverk og de presiseringer og tolkninger som er gitt i bl.a. veiledninger og forskriftskommentarer (se bl.a. kapittel 7).

Den enkelte jernbanevirksomhet skal ha tilstrekkelig og fungerende beredskap for sin aktivitet. Dette omfatter å ha et dokumentert og oppdatert planverk og verifisert tilgang til tilstrekkelige operative beredskapsressurser. Beredskapen skal være en integrert del av virksomhetens sikkerhetsstyring.

¹ Viktig regelverk og kravdokumentasjon er listet i kapittel 7. Merk at beredskapsrelevante forhold også omfattes av andre myndigheter og annet regelverk og standarder. Eksempler er DSB (Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap), Arbeidstilsynet og lokal brannmyndighet.

Infrastrukturforvalter skal i fellesskap med det enkelte jernbaneforetak² ha dekkende beredskap for infrastruktur, trafikkstyring og trafikkvirksomhet på den aktuelle strekningen og beredskapsplanen(e) skal være samordnet med bl.a. politi og brann- og redningsetatene.

Den enkelte jernbanevirksomhet som er innblandet i en fare-/ulykkessituasjon har ansvar for å iverksette og lede nødvendige varslings-, bekjempelses- og redningstiltak inntil eventuelt offentlige instanser formelt overtar ledelsen.

3. Avgrensning

Veiledningen omfatter virksomheter som reguleres av jernbaneforskriften eller tillatelsesforskriften. Beredskapsveiledningen dekker beredskap³ ved fare- og ulykkessituasjoner i forbindelse med utilsiktede hendelser i jernbanevirksomhet.

Veiledningen omfatter ikke beredskap knyttet til:

- sikkerhetspolitiske kriser, krig, store fredskriser og katastrofer. I slike tilfeller har jernbanevirksomhetene et begrenset beredskapsansvar⁴ og deltar da i planlegging via sentrale og regionale felles beredskapsutvalg for jernbanen
- sabotasje, terror og andre typer viljeshandlinger⁵

4. Hva er beredskap?

4.1 Definisjon

Med beredskap menes alle på forhånd identifiserte og planlagte organisatoriske, operasjonelle og tekniske tiltak som skal iverksettes for å håndtere og begrense negative konsekvenser av inntrådte utilsiktede fare- og ulykkessituasjoner.

Beredskapen må være tilpasset⁶ infrastruktur, rullende materiell og typen og omfanget av aktivitetene som drives.

4.2 Kort om beredskapstiltak

Virksomheten skal bl.a. sikre at nødvendige tiltak blir satt i verk raskest mulig slik at:

² Det kan være store forskjeller mellom hva som er nødvendig for en trafikoperatør som driver med godstransport, og som i tilfelle av havari på høyfjellet skal sørge for å beskytte lokomotivfører og forhindre unødig blokkering av strekningen, og hva som er nødvendig for et passasjerselskap som transporterer flere hundrede passasjerer.

³ I tillegg til jernbanesikkerhet, kan beredskapen også dekke forhold som ikke omfattes av jernbanelovgivningen for eksempel miljø, kvalitet, omdømme, kontinuitetsplanlegging, terror og andre tilsiktede handlinger, mm.

⁴ jf. St.prp.nr.02 (1996 – 97)

⁵ Beredskapstenkingen og – elementer i slike tilfeller vil til stor del kunne være lik den som beskrives i denne veiledningen.

⁶ For eksempel krever trafikkering av høyfjellet på vinterstid andre forberedelser enn framføring av trikk i et byområde.

- korrekt varsling blir gitt umiddelbart
- faresituasjoner ikke utvikler seg til ulykkessituasjoner
- det ved ulykkessituasjoner settes i verk tilstrekkelige bekjempelsestiltak
- personer kan evakueres raskt, effektivt og trygt til enhver tid
- personer kan reddes i fare- og ulykkessituasjoner
- tilstanden kan normaliseres når utviklingen av fare- og ulykkessituasjonen er stanset

4.3 Kort om hva beredskapen omfatter

Beredskapen omfatter bl.a.:

- kompetent og øvd personell
- forberedt organisasjon, utstyr og materiell for effektiv beredskapsinnsats
- oversikt over og avklarte grensesnitt med beredskapsressurser virksomheten samvirker med
- et dokumentert beredskapsplanverk, med:
 - tydelig rollefordeling (hvem skal gjøre hva)
 - varslingslister (hvem skal varsles)
 - innsatsplaner (hva skal gjøres)
 - aksjonskort (hva skal gjøres)
- informasjonsberedskap (hvilken informasjon skal gis når og system for nødkommunikasjon)
- beredskapsanalyse(r) og andre underliggende analyser som dimensjonerer beredskapen
- øvelser, revisjoner og annen type erfaringstilbakeføring som brukes aktivt i arbeidet med kontinuerlig forbedring

5 Beredskapselementer

5.1 Beredskapens hensikt

Hensikten med beredskapen vil ha direkte betydning for dimensjoneringen. Som et minimum skal den bidra til å redusere konsekvensene for mennesker og materiell av fare- og ulykkessituasjoner, men den kan om ønskelig gå videre enn det, f.eks. omfatte å raskest mulig gjenopprette normal drift, å opprettholde øvrig aktivitet som normalt, å begrense skader på miljø, og/eller å begrense skader på omdømme.

Beredskapen skal bestå av nødvendige tekniske, operasjonelle og organisatoriske barrierer og være robust. Den skal hindre at oppståtte faresituasjoner utvikler seg til en ulykke. Er ulykken et faktum skal beredskapen sikre nok bekjempelses- og redningsressurser til å takle forhåndsidentifiserte fare- og ulykkessituasjoner (dimensjonerende ulykker). Eksempel på fare- og ulykkessituasjoner er:

- storulykker (f.eks. brann og kollisjon med mange potensielt involverte)
- avsporinger med mindre konsekvenser eller påkjørsler av ting i sporet og som kun påvirker normal drift
- spesielle forhold som vil kreve oppfølging på grunn av midlertidig økning av fare (f.eks. skogbrannfare og utvaskingsfare)

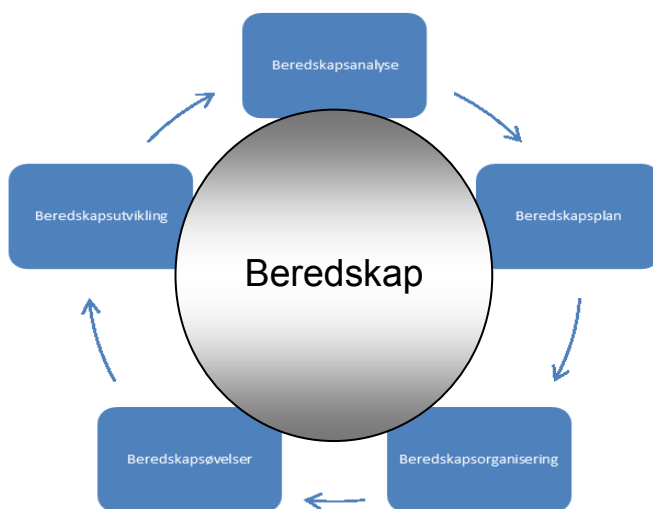
Beredskapen etableres på grunnlag av bl. a. krav i regelverk⁷, resultater fra analyser, dimensjonerende ulykker og hendelser og funksjonskrav til beredskapsbarrierene.

Virksomhetens sikkerhetspolitikk gir rammebetingelser, mål og "retning" for beredskapen og virksomheten skal sikre at beredskapsarbeidet skjer i samvirke med:

- infrastrukturforvalter og dennes beredskapsplan for den aktuelle strekningen
- den offentlige redningstjenesten (bl.a. politi, brann- og redningsetat og helsevesenet)

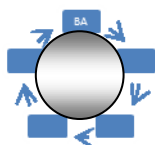
Ved samarbeid om ulike virksomheters beredskapsressurser avtales samarbeidet skriftlig.

Beredskapsarbeidet skal være systematisk og inneholder og bygger på bl.a. elementene beredskapsanalyse, beredskapsplan, beredskapsorganisering, beredskapsøvelse og beredskapsutvikling (se figur 1).



Figur 1 Viktige beredskapselementer

5.2 Beredskapsanalyse



Beredskapsanalyse gjennomføres for å etablere beslutningsgrunnlaget for beredskapen, bl.a. for å sette funksjons-/ytelseskrav til beredskapen og velge å dimensjonere beredskaps tiltak. Underlag som risikovurderinger, strekningsanalyser, spesialanalyser, sportilgangsavtaler og annen relevant informasjon (f.eks. rapportering fra jernbanehendelser/alvorlige jernbanehendelser/ulykker) utgjør underlag for beredskapsanalysen, og må vurderes for å få et nyansert og helhetlig bilde av beredskapsbehovet knyttet til med de aktivitetene virksomheten utfører.

Basert på informasjon om, og kjennskap til virksomheten identifiseres og beskrives fare og ulykkesituasjoner som kan forekomme (f.eks. fra risikoanalyser og virksomhetens fareregister)⁸.

⁷ Se kapittel 7

⁸ Dvs. virksomheten må liste opp hvilke scenarier som kan oppstå og som vil kreve en beredskapsinnsats.

Denne delen av beredskapsanalysen danner grunnlag for utvelgelsen av de hendelsene som skal vurderes i det videre arbeidet. Enkelte hendelser kan bli utelatt fra videre analyse, dersom de ikke representerer så alvorlige situasjoner at det er behov for å mobilisere en beredskapsorganisasjon.

Beredskapsanalysen(e) omfatter beredskapsfasene i figur 2:

- Deteksjon,
- Varsling,
- Bekjempelse,
- Selvevaktering,
- Redning,
- Normalisering.



Figur 2 Beredskapsfaser

Avgrensninger og forutsetninger som beredskapsanalysen bygger på må dokumenteres, slik at analysens gyldighetsområde klart fremgår. Beredskapsanalysen omhandler relevante forhold som f.eks.:

- passasjergrunnlag og godstyper (f. eks. farlig gods)
- strekninger som omfattes og spesielle hendelser og utfordringer knyttet til disse (f.eks. tunneler og broer og strømstans / brudd i kraftforsyning på høyfjellstrekninger)
- topografiske forhold, tilgjengelighet, vær, klima, etc
- erfaringer fra drift og ulykker
- funksjons-/ytelseskrav
- tilgjengelighet av beredskapsressurser
- samvirke med infrastrukturforvalter og offentlige redningsetater

Hvis det foreligger flere beredskapsanalyser, må man sikre seg at disse tilsammen er dekkende for den aktiviteten som drives. Grensesnitt mellom analyser bør vurderes og kommenteres.

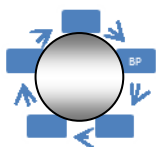
Basert på beredskapsanalysen bør man også vurdere samtidighet. Kan man håndtere normal drift parallelt med en beredskapssituasjon? Kan man håndtere to beredskapssituasjoner samtidig? Vurderingen kan vise at noen kombinasjoner kan gi operative begrensninger.

Beredskapsanalysen må vurderes regelmessig og ved større endringer i forhold som kan påvirke beredskapen, slik at virksomheten kan være sikker på at analysen er dekkende og oppdatert.

Resultatene fra beredskapsanalysen benyttes til å utarbeide beredskapsplan(er).

5.3 Beredskapsplan

5.3.1 Generelt



Beredskapsplanverket skal gjøre virksomheten i stand til – i praksis – å kunne håndtere de fare- og ulykkesituasjoner beredskapsanalysen(e) har behandlet. Et beredskapsplanverk bør være fleksibelt, siden hver nødsituasjon er unik. Beredskapsfasene Deteksjon, Varsling, Bekjempelse, Selvevakuing, Redning og Normalisering dekkes i planverket for beredskapen.

Virksomheten må ha definert en funksjon som har ansvaret for beredskapsplanleggingen.

5.3.2 Deteksjon



Deteksjon er oppdagelsen av at en situasjon avviker fra det normale og å tolke at avviket kan føre til en ulykke. Deteksjon kan være automatisk eller gjøres av personer.

For å bidra til kort responstid og redusere eventuell usikkerhet identifiseres kriterier/klare beskrivelser for når det skal erklæres at det har oppstått en beredskapssituasjon, og hvem som evt. skal ta beslutningen hvis man er i tvil.

5.3.3 Varsling



Varsling innebærer at de som kan bringe avviket tilbake til normal tilstand eller redusere skade alarmeres/tilkalles og gjør seg rede til innsats. System(er) for nødkommunikasjon skal sikre at nødvendig informasjon kan gis og mottas.

Et godt samspill⁹ mellom fører og trafikkleder er en viktig faktor for situasjonens endelige utfall. Det er også viktig med klare kommunikasjonslinjer mellom trafikkleder og redningsetater.

Virksomheten skal ha en effektiv varslingsplan som omfatter aktuelle eksterne og interne aktører/parter. Beredskapsorganisasjonenes kommunikasjonslinjer skal følges slik at ikke feiltolkninger finner sted. Type scenario og størrelse/omfang på situasjonen avgjør hvilke ressurser som skal mobiliseres.

Korrekt informasjon om situasjonen, ressurser, innsats, o.l. skal raskt formidles til, og i beredskapsorganisasjonen.

5.3.4 Bekjempelse, Selvevakuing og Redning



Fare- og ulykkesituasjoner krever et handlingsmønster og et system som raskt gir oversikt og kontroll over tilgjengelige ressurser, kompetanse, utstyr og forventet responstid.

Forhåndsdefinerte planer/aksjonskort muliggjør at riktig mobilisering skjer i forhold til type hendelse, herunder:

⁹ Et godt samspill med elkraftsentral er også viktig ved evakuering av et tog. "Forskrift om sikkerhet ved arbeid og drift av elektriske anlegg" krever direkte kontakt mellom leder for kobling, som normalt er plassert inne på elkraftsentralen, og leder for elsikkerhet ute på stedet hvor det skal evakueres.

- bekjempelsesinnsats som skal gjøres for å unngå at situasjonen utvikler seg videre til en ulykke eller for å minimere skade og muliggjøre effektive tiltak for redning og evakuering
- redningsinnsats som skal sikre at involverte og skadede personer blir funnet, gitt nødvendig førstehjelp og brakt til sikkert sted for behandling av helsepersonell

Det skal være rutiner for selvevakuering, med andre ord hvordan det skal sikres at reisende kan ta seg ut av bl. a. tog og tunneler frem til sikkert område.

Beredskapsplanen identifiserer og definerer for hver enkelt fare- og ulykkessituasjon klart:

- de forskjellige partene/personalet som er berørt/involvert
- grensesnittene mellom jernbanevirksomhet, infrastrukturforvalter og relevante offentlige redningsetater
- beredskapsrelaterte aktiviteter og tiltak
- prosesser og prosedyrer som skal iverksettes avhengig av typen fare-/ulykkessituasjon

Det skal straks etableres en effektiv ledelse på skadestedet. Personale fra jernbanevirksomheten/trafikkutøver har innsatsledelse inntil politi eller brannvesen formelt overtar. Første innsats på skadestedet gjøres av fører/ombordpersonale og omfatter bl.a. å:

- sikre eventuelle reisende og eget personale
- stå for evakuering

5.3.5 Normalisering



Jernbanevirksomheten/trafikkutøver skal stille nødvendige ressurser/materiell til disposisjon for å bidra til å normalisere forholdene knyttet til skadestedet. Trafikk kan først gjenopprettes etter at:

- fare- og ulykkessituasjon er stanset
- nødvendige tiltak er iverksatt for sikker trafikkavvikling
- eventuelle tillatelser er innhentet
- et eventuelt ulykkessted er frigitt av politi (og Statens havarikommisjon dersom aktuelt)

5.3.6 Beredskapsdokumentasjon

Beredskapsanalyser og -planer skal være dokumenterte, samordnede og oppdaterte.

Det kan være hensiktsmessig å dele beredskapsplanverket i en operativ og en administrativ del. Den operative delen av planverket brukes i en reell beredskapssituasjon. Planverket skal bidra til å håndtere og redusere konsekvensene av beredskapssituasjonen og bør derfor være "rett-på-sak".

Den operative delen av beredskapsplanen bør som et minimum beskrive:

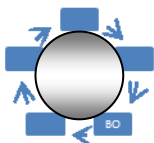
- hvordan fare- og ulykkessituasjoner oppdages og varsles internt og eksternt
- mobiliserings- og innsatsplaner, aksjonskort, tiltak for å redusere konsekvenser av hendelse som truer

- beredskapsorganiseringen
- ressurslister (tilgjengelig materiell og personell)
- oversiktskart der forhold med betydning for beredskapen fremkommer
- instruks for personaltiltak for omsorg og normalisering

Den administrative delen bør gi oversikt over all beredskapsrelevant informasjon, slik som:

- oversikt over beredskapsorganisering og vaktlister/fungeringer/myndighet
- oversikt over tilgjengelige ressurser (materiell og personell)
- beredskapsanalyse(r)
- teknisk dokumentasjon
- kart med beredskapsrelevant informasjon
- oversikt over beredskapskompetanse og -krav
- oversikt over eventuelle beredskapsrom og deres innhold
- referanse til øvelsesprogram og -øvelsesplaner
- referanse til mal for evaluering av øvelser
- referanse til erfaringer fra øvelser
- referanse til funn fra revisjoner og gjennomgåelser, etc.
- referanse til styrende dokumenter

5.4 Beredskapsorganisering



Med beredskapsorganisering¹⁰ menes den planlagte fordelingen av ansvar, myndighet og oppgaver knyttet til oppgaver som skal ivaretas i en beredskapssituasjon.

Det må være tydelig angitt hvem som inngår i beredskapen, med ansvar, myndighet og oppgaver, og hvem som er stedfortredere (med deres ansvar, myndighet og oppgaver). Videre skal det være avklart hvordan jernbaneforetaket skal samvirke med infrastrukturforvalters beredskapsorganisasjon, politi og offentlige redningsetater. Alt personale skal være kjent med hvordan den enkelte skal forholde seg dersom en fare- eller ulykkessituasjon inntreffer. Alt personale skal være opplært og øvet i de oppgaver som de skal utføre under en beredskapssituasjon.

Eksempel på en tredelt beredskapsstruktur med typiske oppgaver		
Operativt nivå	Taktisk nivå	Strategisk nivå
- Det skal straks etableres en effektiv ledelse på skadestedet. Jernbanevirksomheten har innsatsledelse på skadested i	- Intern krisestab - Ofte kontaktpunkt mot offentlig lokal redningssentral (LRS)	- Ofte ledelse i jernbanevirksomheten - Ivareta drift i virksomheten

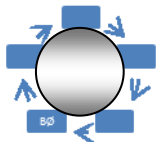
¹⁰ Merknad: På nasjonalt nivå er fire prinsipper lagt til grunn for organisering av beredskap, jf Stortingsmeldingene nr. 17 (2001-2002) om samfunnssikkerhet og nr. 29 (2011-2012):

- Ansvarsprinsippet; Den som har et ansvar i en normalsituasjon, har også ansvaret i ekstraordinære situasjoner
- Likhetsprinsippet; Den organisasjonen man opererer med under kriser skal være mest mulig lik den organisasjonen man har til daglig
- Nærhetsprinsippet; Kriser skal håndteres på et lavest mulig organisatorisk nivå
- Samvirkeprinsippet; Virksomhet, myndighet eller etat har et selvstendig ansvar for å sikre et samvirke med relevante aktører og virksomheter i arbeidet med forebygging, beredskap og krisehåndtering

<p>første fase</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personell skal sikres/evakueres - Kontaktpunkt for innsatsledelse etter at det formelle ansvaret er overtatt av politi/off. redningsetat - Kontaktpunkt for infrastrukturforvalters trafikkleder - ++ 	<ul style="list-style-type: none"> - Trafikkledelsen har en viktig oppgave med å betjene selve ulykkesstedet med oppdaterte tekniske opplysninger, personell og utstyr - Typisk nivå for sikkerhetssjef og driftssjef - ++ 	<ul style="list-style-type: none"> - Håndtere pårørende - Håndtere forhold til kunder, media, o.l. - Kontakt mot styre, eiere, o.l. - ++
---	---	--

Beredskapsorganisasjonen skal være robust slik at den kan håndtere fare- og ulykkesituasjoner på en effektiv måte i hele tiden beredskapssituasjonen pågår.

5.5 Beredskapsøvelser



For å verifisere at beredskapen fungerer, og at fare- og ulykkesituasjonene mestres, må jernbanevirksomheten regelmessig trene og øve på de scenarioene som beredskapsplanen omfatter.

Øvelser med nødvendig planlegging, gjennomføring og evaluering, skal bl.a. bidra til at virksomheten opprettholder nødvendig beredskapskompetanse. Det må øves på egen mestring og på kommunikasjon, samt samhandling/samvirke med andre aktører.

Virksomheten må ha bestemmelser for:

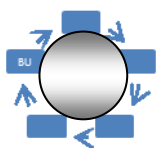
- hvor ofte beredskapstrening og -øvelser skal gjennomføres
- hva og hvem som skal trenes eller øves
- hvilke temaer som skal trenes eller øves
- hvilken type trening eller øvelser som skal avholdes

Virksomhetene må sikre at alt relevant personell blir trent. Det er viktig at også personell som skal kunne fungere som stedfortreder inkluderes.

I øvelser testes beredskapen mot funksjonskravene til aktuelle beredskapsbarrierer som er lagt til grunn i beredskapsanalysen(e). Gjennomførte øvelser skal evalueres, og dokumenteres i rapporter som redegjør for:

- rammebetingelsene
- mål og måloppnåelse
- gjennomføringen av øvelsen
- erfaringer som er gjort
- korrigerende tiltak og forbedringer som er nødvendige for tilstrekkelig beredskap
- hvem som skal gjennomføre korrigerende tiltak og besluttede forbedringer

5.6 Beredskapsutvikling



Jernbanevirksomheten skal fortløpende vurdere behovet for justering av beredskapen. Beredskapen vurderes ut i fra, og tilpasses i nødvendig grad, erfaringer fra trening, øvelser og tilsyn og endringer i bl.a.:

- organisasjon
- infrastruktur og kjøretøy
- aktivitetsomfang og -type
- offentlig beredskap
- beredskap hos avtalepartnere
- beredskapsteknologi og -erfaringer fra trening og øvelser

6 Erfaringer fra tilsyn

Tilsynet har erfaring med hvilke områder flere virksomheter kan streve med å få til. I våre tilsyn er det blant annet funnet at:

- Virksomheter i flere tilfeller ikke tar bevisst stilling til dimensjonering i forhold til sannsynlige ulykkeshendelser. De har ikke tatt stilling til hvilke dimensjoner av hendelser beredskapen skal kunne håndtere og hvilke scenarier man ut i fra en risiko- og ressursvurdering velger ikke å dimensjonere for.
- Virksomhetens beredskapsanalyse er mangelfull og at den ikke muliggjør en etterprøvnbarhet av tilstrekkelighet av eksisterende beredskap. Videre at det er satt få målbare ytelseskrav til beredskapsinnsats og utstyr.
- Beredskapen bare omhandler normalsituasjoner. For eksempel er det ikke etablert rutiner for å opprettholde beredskap under ferieavvikling, håndtere innsatsmateriell som er satt ut av drift i perioder på grunn av vedlikehold osv.
- Nødkommunikasjonssystem har driftsproblemer som begrenser tilgjengeligheten.
- Beredskapen ikke er basert på beredskapsanalyser. Flere virksomheter har ikke egne beredskapsanalyser, men henviser til sine risikovurderinger som grunnlag for deres beredskap, uten at de kan vise på hvilken måte risikovurderingene er relevante for dimensjoneringen av beredskapen. Alle virksomheter skal ha egne beredskapsanalyser.
- Krav til beredskapskompetanse for personell som skal utføre oppgaver i virksomhetens beredskap ikke kunne dokumenteres.
- Beredskapsplanverket ikke er styrt. Det kan være vanskelig å finne hele planverket eller redegjøre for hva som inngår i planverket. Det kan være uklarheter rundt versjonsnummerering og gyldighet, varslingslister kan være utdaterte eller ha uklar revisjonsstatus, beredskapsorganisasjonen er utilstrekkelig eller feil beskrevet, etc.

- Beredskapsplanverket er vanskelig tilgjengelig og lite brukervennlig. Mange planverk er utformet med relativt lange utgreiinger om beredskapsteori og det norske samfunnets kriseberedskap. I en nødsituasjon er det viktig at den mest relevante informasjonen er tydelig presentert og lett tilgjengelig slik at varsling, mobilisering og håndtering kan komme raskt i gang.
- Beredskapsplanverk kan ha mangler ved at det ikke er tilpasset faktisk drift. Planverket tar ikke høyde for de nødsituasjoner som virksomheten kan oppleve enten fordi det aldri har vært beskrevet skikkelig eller fordi virksomheten har foretatt endringer i sin drift uten å oppdatere sin beredskap.
- Det er manglende oversikt over offentlig redning eller infrastrukturforvalters kapasitet. Virksomhetene har et selvstendig ansvar for å sikre at det finnes tilstrekkelig med ressurser internt, via samarbeidspartnere eller i samfunnet, for å håndtere de nødsituasjoner de kan komme til å oppleve. Det er ikke tilstrekkelig å henvise til infrastrukturforvalter eller offentlig redning, uten å selv foreta en vurdering om at det de tilbyr faktisk er det virksomheten trenger for å håndtere mulige nødsituasjoner.
- Virksomheten slår seg ofte til ro med at ekstern redningsetat opplyser å kunne bistå innen en definert minstetid uten å undersøke om den kapasitet som kan bistå på denne tiden er tilstrekkelig.
- Virksomheter har lagt til grunn hjelp fra ekstern redning via vei uten å ta stilling til om for eksempel snøforhold gjør veien utilgjengelig når det er behov for bistand.
- Øvelser ikke verifiserer hensikten med beredskapen. Flere virksomheter har ikke en definert hensikt med sin beredskap. Øvelser utføres også ofte mer som trening enn som et verktøy for å teste om beredskapsopplegget fungerer som tiltenkt.
- Oppfølging av tiltak etter beredskapsøvelser har vært mangelfull.
- Det er manglende rapportering. Feil og mangler knyttet til beredskap er relevant for jernbanesikkerheten og dermed underlagt samme krav til rapportering som øvrige sikkerhetsrelevante avvik. Ofte blir feil og mangler knyttet til beredskap hverken registrert i virksomhetenes interne avvikssystem eller rapportert videre til tilsynet.

7 Regelverk og referanser

7.1 SJTs regelverk

Det gjøres oppmerksom på at listen nedenfor ikke nødvendigvis er komplett. For regelverk henvises til www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/ og til lovdata.

[Jernbaneloven](#)

[Autorisasjonsforskriften](#) (Forskrift om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av

trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet), se spesielt §11

[Fordelingsforskriften](#) (FOR 2003-02-05 nr 135: Forskrift om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet), se spesielt § 9-2

[FOR 2012-06-19 nr 564](#): (Forskrift om gjennomføring av TSI-drift og trafikkstyring på det nasjonale jernbanenettet), se spesielt punkt 4.2.3.6.3 og 4.2.3.7 i uoffisiell norsk versjon av vedtak 2011/314/EU

[FOR 2008-07-04 nr 790](#): (Forskrift om gjennomføring av vedtak 2008/163/EF av 20. desember 2007 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne vedrørende sikkerhet i jernbanetunneler i det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog og høyhastighetstog (TSI-sikkerhet i jernbanetunneler)), se spesielt uoffisiell norsk versjon av vedtak 2008/163/EF

[Helsekravforskriften](#) (FOR 2002-12-18 nr 1678: Forskrift om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.), se spesielt § 1 annet ledd, bokstav d

[Jernbaneforskriften](#) (FOR 2010-12-10 nr 1568: Forskrift om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet), se spesielt § 6-2, § 7-2

[Jernbaneinfrastrukturforskriften](#) (FOR 2011-04-11 nr 388: Forskrift om nasjonale tekniske krav m.m. for jernbaneinfrastruktur på det nasjonale jernbanenettet), se spesielt § 3-3, § 3-5

[Jernbaneundersøkelsesforskriften](#) (FOR-2006-03-31 nr 378: Forskrift om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m.)

[Kjøretøysforskriften](#) (FOR 2012-06-21 nr 633: Forskrift om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet) se spesielt vedlegg 10

[Kravforskriften](#) (Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m.), se spesielt §7-1, §7-2, §10-11, §11-5, §12-4, §13-6

[Opplæringsforskriften](#) (FOR 2002-12-18 nr 1679: Forskrift om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.), se spesielt § 1, annet ledd, bokstav d

[Sikkerhetsstyringsforskriften](#) (FOR 2011-04-11 nr 389: Forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet), se spesielt kapittel 2 til 7

[Kommentarer til sikkerhetsstyringsforskriften](#)

[Tillatelsesforskriften](#) (Forskrift om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m.), se spesielt § 3-7, § 4-7

Togframføringsforskriften (Forskrift av 4 des.2001nr.1335, kap. III, nr.1.2) , se bl.a. § 5-10, § 6-10, § 7-27

7.2 Annet regelverk

Beredskapsrelevante forhold er også omfattet av andre myndigheters regelverk. Eksempel er Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Aktuelt regelverk er tilgjengelig via aktuell myndighets hjemmeside og/eller i Lovdata.

[Farlig gods ADR/RID](#)

[Forskrift om sikkerhet ved arbeid i og drift av elektriske anlegg](#)

7.3 Stortingmeldinger, offentlige utredninger, o.l.

[St. meld. nr. 29 \(2011 – 2012\)](#), Samfunnssikkerhet

St.meld. nr. 22 (2007–2008), Samfunnssikkerhet Samvirke og samordning

NOU 2012:14, Rapport fra 22. juli-kommisjonen

NOU 2006:6, Når sikkerheten er viktigst

NOU 2000:30, Åsta-ulykken, 4. januar 2000

7.4 Andre veiledninger fra SJT

Når denne veiledning ble gitt ut var følgende øvrige veiledninger tilgjengelig på hjemmesiden til Statens jernbanetilsyn:

Veiledning [ERAs veiledning om sikkerhetsstyringssystem](#)

[Veiledning for saksbehandling ved brannsikring av jernbane- og banetunneler](#)

Veiledning [Interne revisjoner](#)

Veiledning [Kompetansestyring](#)

Veiledning [Leverandørbruk](#)

Veiledning [Ledelsens gjennomgåelse](#)

Veiledning [Målstyring](#)

Veiledning [Sikkerhetsstyringssystem for mindre jernbanevirksomheter](#)

7.5 Diverse kilder

Network statement, Jernbaneverket

[St.meld. nr. 16 \(2008–2009\)](#), Nasjonal transportplan 2010–2019

[Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023](#)

[Nasjonalt risikobilde 2012](#), Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

8 Mer informasjon

Krav i lovgivningen finnes på www.sjt.no, under punktet "Lover og forskrifter".

I de fleste forskrifter gis det kommentarer som gir supplerende informasjon om de enkelte kravene. Statens jernbanetilsyn har også utgitt veiledninger som beskriver gjeldende regelverkskrav, tilsynets erfaringer fra revisjoner og forslag til hvordan virksomheten kan få god styring innen det enkelte tema, se www.sjt.no under punktet "Veiledninger og tips".

De som ønsker utdypende informasjon bes å kontakte oss. Vi oppfordrer dessuten til å komme med tips om andre emner som det bør finnes skriftlige veiledninger for.

Henvendelser rettes til:

post@sjt.no eller til Statens jernbanetilsyn, Postboks 7113 St. Olavs plass, 0130 Oslo.