

Sikkerhetsrapport 2010

Innholdsfortegnelse

Oppsummering	3
1 Innledning	4
2 Anvendte definisjoner	4
3 Oversikt over aktører	5
4 Sikkerhet i tall	6
4.1 Bakgrunn for statistikk	7
4.2 Innrapporterte hendelsestyper	7
4.3 Personskader	8
4.4 Uregelmessig passering av restriktivt signal	10
4.5 Sikkerhetsindikatorer	11
5 Sikkerhets sertifikat/ tillatelser til å ta i bruk	12
6 Håndtering av jernbanesikkerhet	12
6.1 Oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon for transport	13
6.2 Konkrete erfaringer fra tilsyn	13
7 Lovverk	14
7.1 Nye forskrifter	15
7.2 Pågående forskriftsarbeid	15
8 Det internasjonale arbeidet i tilsynet	15
9 Nye oppgaver for tilsynet	16
10 Videre arbeid og fokus	17

Tabeller

Tabell 1: Oversikt over jernbanevirksomheter og type virksomhet per 31.12.2010	5
Tabell 2: Oversikt over togkilometer for 2009 og 2010	7
Tabell 3: Oversikt over personkilometer for 2009 og 2010	7
Tabell 4: Antall innrapporterte hendelser per kategori (minus dyrepåkjørslar, dubletter og selvmord) ..	8
Tabell 5: Antall innrapporterte hendelser fordelt på tre områder og år	8
Tabell 6: Oversikt over noen indikatorer innrapportert av Jernbaneverket	12

Figurer

Figur 1: Antall omkomne i perioden 2000- 2010	9
Figur 2: Antall alvorlige skader i perioden 2006 - 2010	9
Figur 3: PASS-hendelser som skyldes tekniske feil på infrastruktur	10
Figur 4: PASS-hendelser fordelt i to kategorier	11

Oppsummering

Statens jernbanetilsyn fokuserer på jernbanevirksomhetenes ansvar for å drive sin virksomhet sikkert. Statistikk over uønskede hendelser brukes systematisk i oppfølgingen av virksomhetene og i planleggingen av tilsyn. Tilsynsaktivitetene baseres blant annet på en konkret vurdering av risikonivået den enkelte virksomheten representerer.

Opplysninger og tall i denne rapporten er basert på innrapporterte hendelser fra jernbanevirksomhetene etter gjeldende internasjonale og nasjonale definisjoner og indikatorer fra European Railway Agency (ERA). Årlig rapporteres det i gjennomsnitt rundt 8 000 hendelser. De siste fem årene har det vært en stigning på hendelsesrapporteringer fra virksomhetene.

I 2010 var det ingen endringer i sikkerhetssertifikatene til de 8 norske jernbanevirksomhetene. Ved utgangen av 2010 hadde 7 svenske godsoperatører sikkerhetssertifikat del B i Norge, 1 av disse ble utgitt til en ny virksomhet og 4 ble endret i løpet av året. Utenfor det nasjonale nettet fikk Fjord 1 Partner AS i april 2010 tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og trafikkstyring av Bybanen i Bergen.

Statens havarikommisjon for transport avga i 2010 9 rapporter med til sammen 16 sikkerhetstilrådinge og gjentok 2 sikkerhetstilrådinge fra 2009. I tillegg ble det gitt 2 umiddelbare sikkerhetstilrådinge. Alle sikkerhetstilrådinge blir fulgt opp fra tilsynet i forhold til aktuelle aktører og infrastrukturforvaltere.

Revisjonsaktivitetene har i stor grad avdekket alvorlige mangler i sikkerhetsstyringen med ett tilbakekall av sikkerhetssertifikat. En virksomhet fikk begrenset gyldighetstid for forlengelsen av sitt sikkerhetssertifikat til ett år fordi det ble avdekket vesentlige mangler gjennom systemrevisjon. Erfaringer fra tilsyn viser at blant annet forhold knyttet til styring av kompetanse og leverandører er krevende for virksomhetene.

Tilsynet er aktivt med i relevante internasjonale fora for å medvirke til erfaringsutveksling om trafiksikkerhet, for å sikre seg kunnskap om utvikling i andre land og for å fremme harmonisering av regelverk, spesielt mot EU.

Samferdselsdepartementet har gitt Statens jernbanetilsyn oppgaven med å behandle klager i forbindelse med togreiser som omfattes av jernbanepassasjerrettighetsforskriften. I tillegg har tilsynet fått oppgaven med å påse at togselskapene overholder forskriften. Forskriften gjelder fra 3. september 2010.

Statistikken over uønskede hendelser og resultatene fra tilsynsvirksomheten brukes i planleggingen av kommende års aktiviteter med tanke på å prioritere tilsynet der risikoen er størst. Styring av leverandører, sikkerhetskultur og etterlevelse av regler og arbeid i og ved spor er områder som vil ha spesiell oppmerksomhet i 2011.

1 Innledning

Denne rapporten er utarbeidet av Statens jernbanetilsyn og inneholder sikkerhetsrelatert informasjon om jernbanevirksomhetene og resultater for parametere innen jernbanesikkerhet for 2010.

Sikkerhetsrapporten 2010 formidler sikkerhetsstatus for det nasjonale jernbanenettet, T-bane og sporvogn/trikk, med formål om å bevare sikkerheten. Årsaken til at denne rapporten ikke utgis tidligere er at den er skrevet med bakgrunn i årsrapporten som ble sendt til det europeiske jernbanebyrået (ERA) 30. september 2011.

Målet med rapporten er å kunne bidra til erfaringsutveksling og inspirasjon i arbeidet rundt sikkerhet for virksomhetene.

2 Anvendte definisjoner

I rapporten brukes det en del begreper, og i dette kapittelet defineres de viktigste begrepene¹.

Definisjoner på personkategorier:

Ansatte: Jernbanepersonell i tjeneste.

Reisende: Personer om bord i tog (passasjerer) eller personer som er under på/avstigning.

Tredjeperson: Personer som befinner seg i nære omgivelser til jernbanevirksomheten, dvs. de som ikke er reisende eller ansatte.

Definisjoner på skader:

Alvorlige personskader: Person som er innlagt på sykehus i mer enn 24 timer som følge av ulykken.

Døde: Person som avgår med døden på uhellsstedet, eller som dør innen 30 dager som følge av påførte skader ved uhellet.

Betydelig skade: Materielle skader eller skader på miljø mm. for mer enn 150.000 euro, ca 1 200 000 norske kroner.

Definisjoner på hendelsestype:

Jernbaneulykke: Med jernbaneulykke menes en hendelse som forårsaker død eller alvorlig personskade eller, betydelig skade på materiell, spor, andre installasjoner eller ytre miljø, eller omfattende trafikkforstyrrelser (konsekvenser av ulykken). Faktisk skade og skadepotensialet er betydelig.

Hendelser som forårsaker stans i togtrafikken på en strekning i 6 timer eller mer skal karakteriseres som en jernbaneulykke.

¹ Referanse: Sikkerhetsstyringsforskriften vedlegg I. Felles sikkerhetsindikatorer

Alvorlig jernbanehendelse: Alvorlig jernbanehendelser er en hendelse, som under litt andre omstendigheter kunne ført til en jernbaneulykke.

- Med "litt andre omstendigheter" menes når bare tilfeldigheter forhindret at dette kunne ha utviklet seg til en jernbaneulykke. Det er sannsynlig skadepotensial (utfall) som er relevant, og ikke hva som i verste fall kunne ha skjedd.

Jernbanehendelse: Jernbanehendelser er enhver annen hendelse som innvirker på sikkerheten, men som ikke har skadepotensial som en jernbaneulykke, og som heller ikke under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke. Dette omfatter blant annet hendelser som:

- Personskader som ikke er definert som alvorlig eller død.
- Materielle skader som ikke er definert som betydelig.
- Med "sammenheng med jernbanedriften" menes alle hendelser som kan knyttes til driften av jernbanen, herunder blant annet togframføring, infrastruktur, skifting, kjøring av arbeidstog, av- og påstigning osv.
- Med "driftssikkerheten" menes sikkerhet for personer, materiell eller miljø i forbindelse med jernbanedriften.

Generelle merknader:

- Begrepene jernbanehendelse og alvorlig jernbanehendelse omfatter både tilløp til ulykker og reelle hendelser som har mindre konsekvens enn det som er definert som jernbaneulykke over.
- Både hendelser som innebærer liten skade og hendelser som (kun) har lite skadepotensial skal rapporteres som jernbanehendelse til tilsynet.
- Dersom vurderingen av skadepotensialet indikerer at det ikke var større skadepotensial enn den skaden som faktisk oppstod, skal skadepotensialet settes lik skaden. Selv om en hendelse ledet til en stor skade, må det gjøres en vurdering på potensialet for enda større skade og/eller andre skader som følge av hendelsen.

3 Oversikt over aktører

I dette kapittelet presenteres en oversikt over jernbanevirksomheter. Tabell 1 viser en oversikt over virksomheter med lisens og/eller sikkerhetssertifikat, samt tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i Norge for 2010.

Tabell 1: Oversikt over jernbanevirksomheter og type virksomhet per 31.12.2010

Virksomhet	Type
Jernbaneverket	Infrastrukturforvalter
Flytoget AS	Persontransport nasjonalt nett
NSB AS	Persontransport nasjonalt nett
NSB Gjøvikbanen AS	Persontransport nasjonalt nett
SJ AB	Persontransport nasjonalt nett
Cargolink AS	Godstransport nasjonalt nett
CargoNet AS	Godstransport nasjonalt nett
Green Cargo AB	Godstransport nasjonalt nett

Hector Rail AB	Godstransport nasjonalt nett
Malmtrafikk AS	Godstransport nasjonalt nett
Peterson Rail AB	Godstransport nasjonalt nett
Railcare Tåg AB	Godstransport nasjonalt nett
TX Logistik AB	Godstransport nasjonalt nett
Tågåkeriet i Bergslagen AB	Godstransport nasjonalt nett
Oslo T-banedrift AS	Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift
Oslotrikken AS	Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift
Veolia Transport Bane AS (Gråkallbanen)	Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift
AS Valdresbanen	Museumsvirksomheter
Bergens Elektriske Sporvei	Museumsvirksomheter
Norsk Bergverksmuseum	Museumsvirksomheter
Norsk Jernbaneklubb Gamle Vossebanen	Museumsvirksomheter
Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen	Museumsvirksomheter
Norsk Jernbanemuseum, Jernbaneverket	Museumsvirksomheter
Orkla Industrimuseum	Museumsvirksomheter
Stiftelsen Krøderbanen	Museumsvirksomheter
Stiftelsen Rjukanbanen	Museumsvirksomheter
Stiftelsen Setesdalsbanen	Museumsvirksomheter
ABB Eiendom	Sidespor
Borregaard	Sidespor
Harald A. Møller AS	Sidespor
Helge R. Olsen & Sønn AS	Sidespor
MiTrans Hamar AS	Sidespor
Narvik Havn KF	Sidespor
Norcem AS	Sidespor
Norske Skogindustrier AS	Sidespor
Oslo Havn KF	Sidespor
Smurfit Norpapp AS	Sidespor

4 Sikkerhet i tall

Statens jernbanetilsyn fokuserer på jernbanevirksomhetenes ansvar for å drive sin virksomhet sikkert. Statistikk over uønskede hendelser brukes systematisk i oppfølgingen av virksomhetene og i planleggingen av tilsyn. Tilsynsaktivitetene baseres blant annet på en konkret vurdering av risikonivået den enkelte virksomheten representerer.

4.1 Bakgrunn for statistikk

Hvert år sender jernbanevirksomhetene på det nasjonale nettet i Norge inn en oversikt over jernbaneulykker². Videre sendes det inn en årsrapport som belyser årsaker, behov for korrigerende tiltak og satsningsområder for sikkerhet de nærmeste årene.

Opplysninger og tall i denne rapporten er basert på innrapporterte hendelser fra jernbanevirksomhetene etter gjeldende internasjonale og nasjonale definisjoner og indikatorer fra European Railway Agency (ERA). Årlig rapporteres det i gjennomsnitt rundt 8 000 hendelser. De siste fem årene har det vært en stigning på hendelsesrapporteringer fra virksomhetene.

Trafikktallene for 2009 og 2010 vises i Tabell 2 og Tabell 3. Togkilometer for arbeidsmaskiner er estimert ut i fra antall driftstimer. Nedgangen i antall togkilometer på t-banen skyldes vedlikeholdsarbeid og begrensninger i trafikken sommer 2010.

Tabell 2: Oversikt over togkilometer for 2009 og 2010

		Nasjonale nettet				
		Godstog	Persontog	Arbeidsmaskiner	T-bane	Sporvogn/trikk
2009	Togkilometer	8 827 791	34 236 489	2 065 170	6 071 130	4 232 482
2010	Togkilometer	11 493 648	34 603 492	2 771 771	5 883 328	4 764 653

Tabell 3: Oversikt over personkilometer for 2009 og 2010

		Nasjonale nettet	T-bane	Sporvogn/trikk
2009	Personkilometer	2,996 milliarder km	466 millioner km	142,5 millioner km
2010	Personkilometer	3,154 milliarder km	479 millioner km	150,03 millioner km

4.2 Innrapporterte hendelsestyper

Den nasjonale lovgivningen i Norge³ krever rapportering av alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker til Statens jernbanetilsyn og Statens havarikommisjon for transport (SHT) innen 72 timer. Alle andre uønskede hendelser som påvirker jernbanesikkerheten (jernbanehendelser) skal rapporteres til Statens jernbanetilsyn innen 8 dager.

Det er en økning på over 1 500 innrapporterte hendelser fra 2009 til 2010. Tallene inkluderer alle hendelser på det nasjonale nettet, T-bane og sporvogn/trikk, jf. Tabell 4. Dyrepåkjørsler og selvmord er utelatt fra statistikken.

² Forskrift 11. april 2011 nr. 389 om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften) § 8-1 første ledd. Rapporteringskravene for virksomheter utenfor det nasjonale jernbanenettet, herunder for T-bane og sporvogn/trikk, fremgår av forskrift 6. desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften) § 9-1.

³ Jernbaneundersøkelserloven og varslings- og rapporteringsforskriften

Tabell 4: Antall innrapporterte hendelser per kategori (minus dyrepåkørsler, dubletter og selvmord)

	År 2008	År 2009	År 2010
Jernbanehendelser	6 430	8 947	10 581
Alvorlige jernbanehendelser	671	864	778
Jernbaneulykker	19	19	31
Totale hendelser	7 120	9 830	11 390

Innrapporterte hendelser fordelt på det nasjonale nettet, T-bane og sporvogn/trikk vises i Tabell 5. Generelt har det vært en økning av rapportering til tilsynet. Fra 2009 til 2010 har sporvogn/trikken doblet innrapporteringen av uønskede hendelser. Noe av dette skyldes at sporvogn/trikk har forbedret rapporteringspraksisen og at de i 2010 dermed innrapporterte flere hendelser til tilsynet enn i 2009. I tillegg ble Bybanen i Bergen etablert i juni 2010. Dette har også bidratt til økt rapportering. Nedgangen på rapporteringen til t-banen skyldes blant annet færre hendelser hvor signal går til stopp foran tog på grunn av teknisk feil.

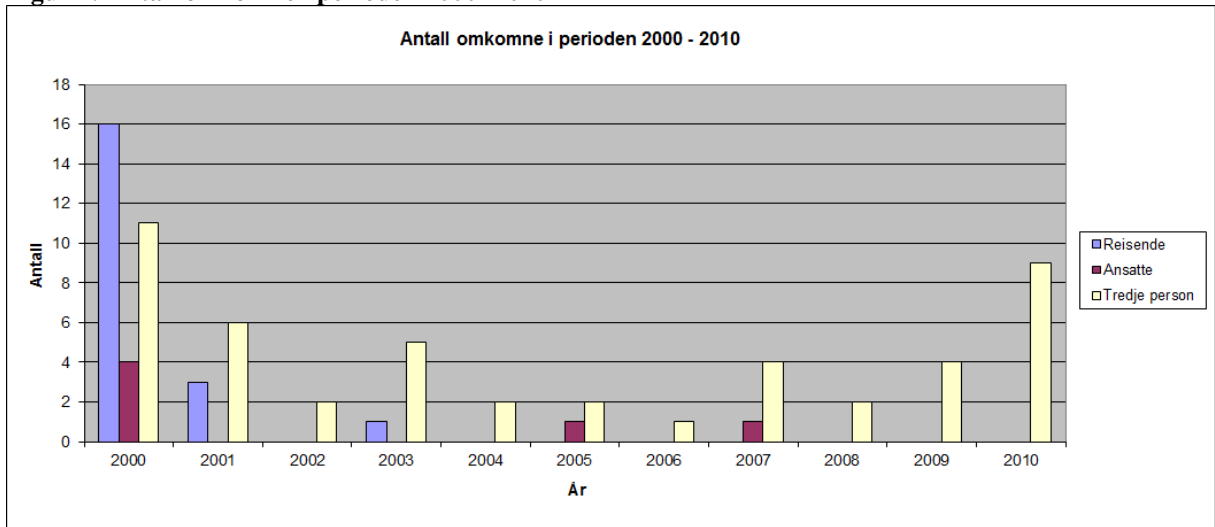
Tabell 5: Antall innrapporterte hendelser fordelt på tre områder og år

	Nasjonale nettet			T-bane			Sporvogn/trikk		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Jernbanehendelser	5 910	7 029	8 521	498	1 614	1 244	22	304	816
Alvorlige jernbanehendelser	654	749	688	14	20	26	3	95	64
Jernbaneulykker	15	15	20	0	3	1	4	1	10
Totale hendelser	6 579	7 793	9 229	512	1 637	1 271	29	400	890

4.3 Personskader

Grafene som presenteres i dette avsnittet inkluderer tall for det nasjonale nettet, T-bane og sporvogn/trikk.

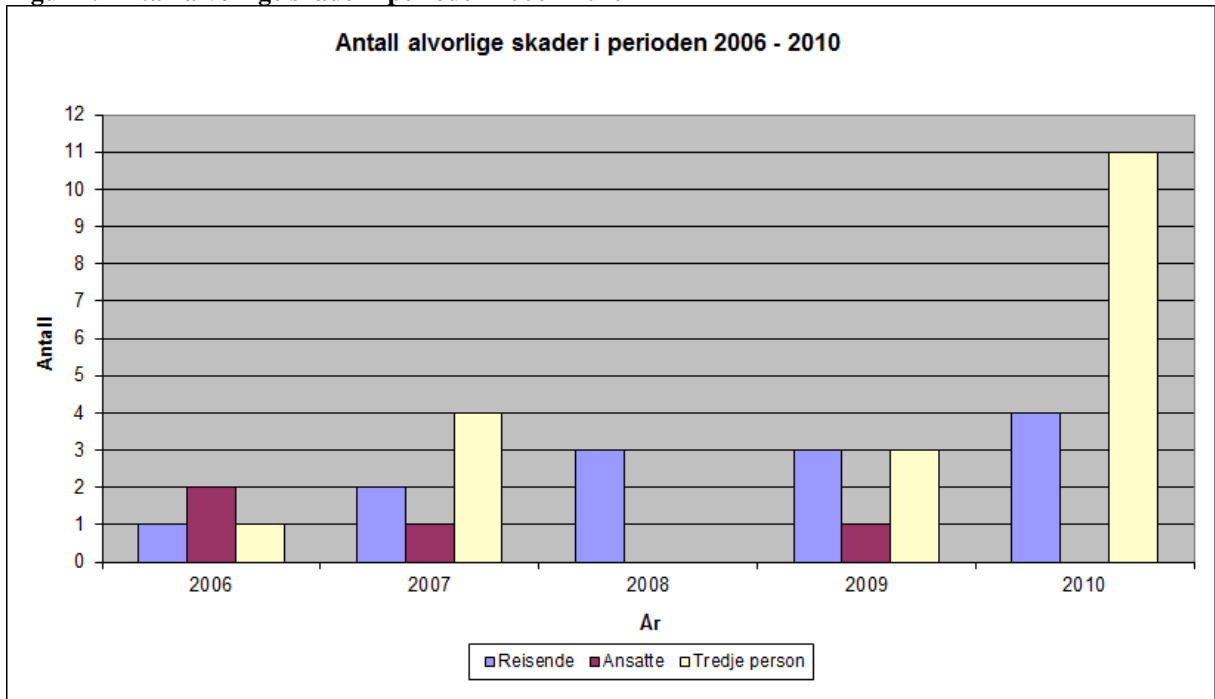
Figur 1: Antall omkomne i perioden 2000- 2010



Det har vært en nedgang i antall omkomne reisende i perioden 2000 – 2010, jf. Figur 1. Åstaulykken førte til mange drepte. I 2010 har det vært en økning i antall omkomne tredjepersoner grunnet planovergangsulykker, personpåkjørslar og Sjursøyulykken. Fra 2001 - 2009 er det i snitt 2 reisende som er omkommet. Det er ingen reisende som er omkommet de siste syv årene i perioden 2000 – 2010.

Fra 2000 – 2009 er det i snitt 4,4 tredjepersoner som er omkommet i jernbaneulykker. I samme periode er det totalt seks ansatte som er omkommet.

Figur 2: Antall alvorlige skader i perioden 2006 - 2010



Det har vært en økning av alvorlige skader for reisende i perioden 2006 – 2010, jf. Figur 2. I motsetning til dette er det en nedgang i antall alvorlige skader når det gjelder ansatte. Det var ingen tredjepersoner som ble alvorlig skadet i 2008. I 2010 ble 11 tredjepersoner alvorlig skadet. Den hendelsen med flest alvorlig skadde var i forbindelse med Sjursøyaulykken. På grunn av definisjonsendring i 2006 på alvorlig skader er tall før 2006 ikke tatt med i statistikken.

4.4 Uregelmessig passering av restriktivt signal

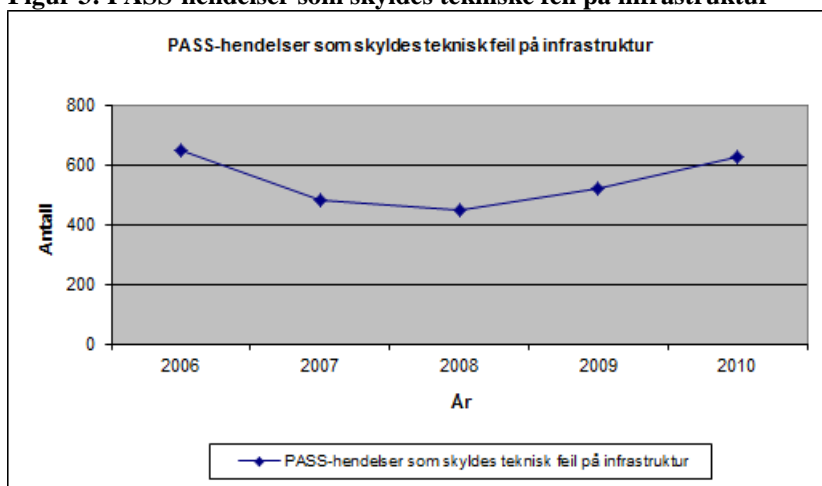
Uregelmessige passeringer av restriktivt signal (PASS- hendelser) har stor oppmerksomhet. Dette skyldes at forbijpassing av stoppsignal i verste fall kan føre til sammenstøt mellom tog. PASS-hendelsene kan deles inn i tre grupper.

Signalfall som skyldes teknisk feil på infrastruktur

Dette er hendelser der signalet faller i stopp/skifter fra kjørtil stopp like foran toget av tekniske årsaker. Tog krever en viss stopplengde og vil om denne blir for kort, passere signalet. En typisk teknisk svikt er slitasje i isolatorer mellom sporfelt slik at det sporadisk inntreffer falskt belegg på strekningen og signalet stilles i stopp. Enkeltvis representerer denne type hendelser liten risiko da det i utgangspunktet er klar kjørevei for toget. Slike hendelser er likevel uheldige da de bidrar til å svekke respekten for signalene og tilliten til det tekniske systemet. Det kan også være en belastning for lokførere som opplever at signalet går til stopp uten at de nødvendigvis vet årsaken.

Det har vært en betydelig nedgang i antall signalfall som skyldes teknisk feil på infrastruktur fra 2006 til 2007, jf. Figur 3. For samme kategori har det vært økning fra 2008 til 2010.

Figur 3: PASS-hendelser som skyldes tekniske feil på infrastruktur



PASS- hendelser som skyldes at togleder/togekspeditør "river" signal

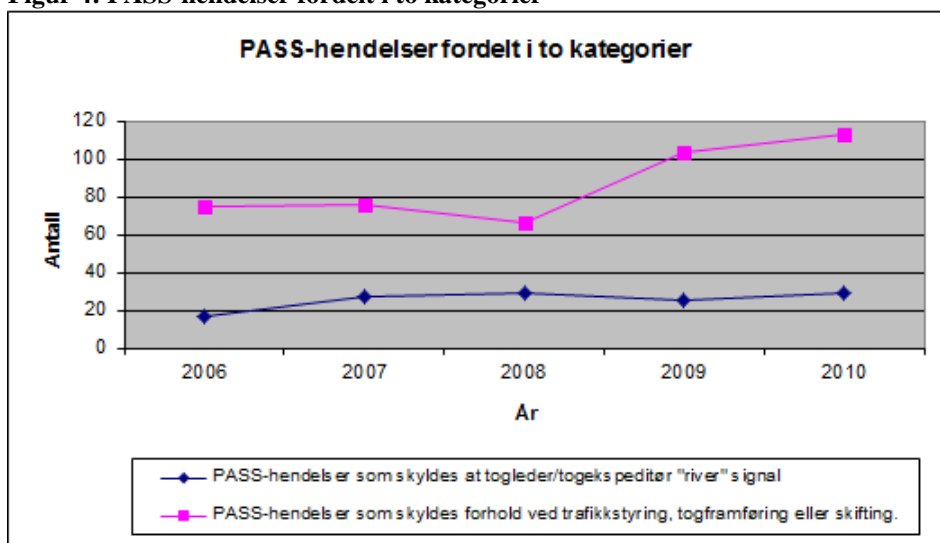
Disse PASS-hendelsene skyldes som oftest at togleder/togekspeditør bevisst eller ubevisst setter signalet i stopp og toget er så nær signalet at det ikke rekker å stoppe i tide. Ingen av disse hendelsene i 2010 kunne forårsaket alvorlige ulykker.

PASS-hendelser som skyldes forhold ved trafikkstyring, togframføring eller skifting

Disse PASS-hendelsene kan, dersom det er tog på tilstøtende blokkstrekning, ha et stort skadepotensiale. Årsakene til disse hendelsene er ofte kompliserte og sammensatte. Hendelser av denne kategorien granskes og følges opp av operatørene, i noen tilfeller også av SHT.

I perioden 2009 – 2010 har det vært en økning av PASS-hendelser som skyldes forhold ved trafikkstyring, togframføring eller skifting, jf. Figur 4. Det foreligger ikke tilstrekkelig informasjon til at tilsynet klarer å konkludere årsakene til denne utviklingen. PASS-hendelser som skyldes at togleder/togekspeditør "river" signal har holdt seg på et stabilt nivå i perioden 2006 – 2010.

Figur 4: PASS-hendelser fordelt i to kategorier



4.5 Sikkerhetsindikatorer

Noen sikkerhetsindikatorer som rapporteres inn av Jernbaneverket er vist i Tabell 6. Tallene gjelder for det nasjonale jernbanenettet med unntak av signal falt i stopp som inneholder tall fra T-bane i tillegg til det nasjonale nettet. Det er rapportert en økning av antall skinnebrudd de siste tre årene. Dette skyldes hovedsakelig bedre registrering og rapportering. Antall planoverganger har blitt redusert med over 300 fra 2006 til 2010 grunnet nedleggelse av noen strekninger eller at de blir erstattet med kulverter.

Forklaring til tabellen:

Skinnebrudd: Alle skinner som er delt i to eller flere deler, eller alle skinner der en del av metallet har løsnet og skaper et gap på glideflaten, som er mer enn 50mm langt og mer en 10mm dypt.

Solslyng: Alle feil relatert til løpet og geometrien i skinnene og som krever skinneblokkering eller umiddelbar reduksjon av tillatt kjørehastighet for å opprettholde sikkerheten.

Signalfeil: Alle feil på et signalsystem (enten på infrastruktur eller rullende materiell) som fører til signalinformasjon som er mindre restriktiv enn det som kreves.

Teknisk signalfall: Feil på signalsystem som har vist klarsignal men på grunn av teknisk årsak går det til å vise rødt lys.

Tabell 6: Oversikt over noen indikatorer innrapportert av Jernbaneverket

	2006	2007	2008	2009	2010
Antall skinnbrudd	15	10	36	75	101
Antall solslyng	7	14	37	48	11
Signal som feiler til mindre restriktiv tilstand (signalfeil)	0	0	1	4	2
Antall planoverganger	3 979	3 761	3 687	3 656	3 611
Signal falt i stopp (teknisk signalfall)	650	483	454	521	624

5 Sikkerhets sertifikat/ tillatelser til å ta i bruk

På det nasjonale nettet bekrefter sikkerhets sertifikat del A at virksomheten har sannsynliggjort at den har et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstillende krav i jernbanesikkerhetsdirektivet, implementert i sikkerhetsforskriften. Jernbaneforetak skal ha sikkerhets sertifikat del A i landet hvor virksomheten hører hjemme. Sertifikatet og tillatelsen er normalt gyldig i fem år. Alle jernbaneforetakene med sikkerhets sertifikat del A i Norge mottar samtidig et sikkerhets sertifikat del B for kjøring i Norge på bakgrunn av oppfyllelse av nasjonale krav med henblikk på sikker bruk av nettet. Krav for begge sikkerhets sertifikater blir behandlet i en og samme prosess.

For å få utstedt sikkerhets sertifikat del B for utenlandske foretak, skal det sikres at jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem dekker nasjonale krav herunder norske særbestemmelser.

Utstedelse av sikkerhets sertifikat gjøres etter EU søknadsskjema med supplerende dokumentasjon. Behandlingstiden på søknadene er avhengig av om dokumentasjonen er komplett eller ikke. Normal behandlingstid er ca 4 måneder. I 2010 var det ingen endringer i sikkerhets sertifikatene til de 8 norske jernbanevirksomhetene. Ved utgangen av 2010 hadde 7 svenske godsoperatører sikkerhets sertifikat del B i Norge, 1 av disse ble utgitt til en ny virksomhet og 4 ble endret i løpet av året.

Utenfor det nasjonale nettet må man ha en tillatelse som bekrefter at virksomheten har sannsynliggjort at den har et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstillende kravforskriften. Forskjellen fra sikkerhets sertifikat er at tillatelse har en ubegrenset gyldighet. Fjord 1 Partner AS fikk i april 2010 tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og trafikkstyring av Bybanen i Bergen. Bybanen AS hadde allerede i 2009 fått sikkerhetsgodkjenning til driften av infrastrukturen til Bybanen i Bergen.

I tillegg gir tilsynet tillatelse til å ta i bruk nytt eller endret rullende materiell og infrastruktur.

6 Håndtering av jernbanesikkerhet

Statens jernbanetilsyn har i sitt arbeid i stor grad vektlagt at det er jernbanevirksomhetene som gjennom sine sikkerhetsstyringssystemer skal gjennomføre nødvendige tiltak etter ulykker eller

nestenulykker, for å hindre gjentakelser. Det er kun i meget spesielle tilfeller det har vært nødvendig å bruke sanksjonsmidler.

Tilsynsaktiviteter gjennomføres for å verifisere om jernbanevirksomheten utøves i samsvar med jernbanelovgivning. De mest utbredte tilsynsmetodene er systemrevisjoner og inspeksjoner. Oppfølging av tilsynsaktiviteter gjøres på stikkprøvebasis med ulike metoder.

6.1 Oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon for transport

Tilsynet følger opp at alle anbefalinger etter granskningsrapporter fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) og påser at jernbanevirksomhetene gjør de nødvendige vurderingene og eventuelt gjennomfører tiltak som er dekkende.

I 2010 avga SHT 9 rapporter med til sammen 16 sikkerhetstilrådinge og gjentok 2 sikkerhetstilrådinge fra 2009. I tillegg ble det gitt 2 umiddelbare sikkerhetstilrådinge. Alle sikkerhetstilrådinge blir fulgt opp fra tilsynet i forhold til aktuelle aktører og infrastrukturforvaltere.

Tilsynet vurderer til enhver tid om rapportene fra SHT trenger ytterligere oppfølging utover det SHT tilrår.

6.2 Konkrete erfaringer fra tilsyn

I 2010 hadde tilsynet særlig fokus på følgende i tilsynsarbeidet:

- optimalisering og effektivisering av tilsyn (hva gjelder bemanning, metodevalg, omfang og fokusområder)
- effektivisering av oppfølging etter tilsyn
- økt bruk av veiledning som virkemiddel for å bidra til bedre etterlevelse av krav i jernbanelovgivningen
- forberedelse av tilsyn på nye områder (markedsovervåking og passasjerrettigheter)

Tilsynet har også kontinuerlig fokus på virksomhetenes etterlevelse av regelverket. Det er en tett dialog knyttet til forhold av sikkerhetsmessig betydning, herunder oppfølging av uønskede hendelser og trender samt tekniske og organisatoriske forhold hos den enkelte jernbanevirksomhet.

Tilsynet har i 2010 videreført sin systematikk for risikobasering av tilsynsvirksomheten på sikkerhetsområdet. Systematikken baserer seg på å prioritere tilsyn basert på relativ risiko.

Tilsynet har observert at det fortsatt ved førstegangs tilsyn av selskaper som har mottatt nytt sikkerhetssertifikat/tillatelse, ofte avdekkes store mangler i sikkerhetsstyringen.

Det er gjennomført, 8 systemrevisjoner, 5 inspeksjoner, 2 tilsynsmøter, 1 dokumentgjennomgang og 4 ledelsesmøter i 2010. Gjennomføring av revisjonsaktiviteter har vært begrenset til et minimum på grunn av bemanningssituasjonen.

Revisjonsaktivitetene har i stor grad avdekket alvorlige mangler i sikkerhetsstyringen, og ett sikkerhetssertifikat ble tilbakekalt. En virksomhet fikk begrenset gyldighetstid for forlengelsen av sitt sikkerhetssertifikat til ett år fordi det ble avdekket vesentlige mangler gjennom systemrevisjon.

Erfaringer gjennom tilsyn viser at følgende konkrete forhold er særlig krevende for virksomhetene:

- Tilpassing av styringssystem til egen virksomhet er ofte dårlig.
 - Det erfarer både at små virksomheter/ avdelinger anskaffer styringssystemer som er mye mer kompliserte og omfattende enn det som er behovet. Resultatet er at systemet ikke etterleveres.
 - På andre områder erfarer at virksomhetene ofte gjengir forskriftenes funksjonskrav uten å utfylle disse på en måte som gir meningsfulle føringer for operativt personell (for eksempel hva gjelder bestemmelser om barrierer)
- Tekniske farlige tilstander eller forhold knyttet til rullende materiell og infrastruktur blir ofte håndtert i vedlikeholdet uten at de forhold som er alvorlige jernbanehendelser eller jernbanehendelser også registreres og behandles som slike.
- Styring av leverandører og tjenester levert av samarbeidspartnere eller eiere har vist seg mangelfull.
 - Det er ofte manglende forståelse hos jernbanevirksomhetene for at de skal ha samme styring og kontroll på tjenester levert av andre som de aktiviteter de utfører selv.
- Styring av kompetanse er ofte mangelfull.
 - Hva gjelder ikke-operativt personell er opplæringsprogrammer ofte ikke etablert.
 - Hva gjelder førere er det avdekket vesentlige mangler knyttet til autorisering; herunder erfarer ofte at virksomheten baserer seg på godkjenninger hos tidligere arbeidsgivere uten at virksomheten selv har innsyn i grunnlaget for disse godkjenningene. Godkjenning og oppfølging av strekningskunnskap hos førere er ofte tilfeldig og mangelfull.
 - Kompetansekrav er ofte usystematisk etablert og brukes sjelden aktivt i kompetansestyringen.
- Det er tilsynets erfaring at det er mangler hva gjelder interne revisjoner.
 - Særlig bemerkes det at virksomhetene ikke har basert sine revisjonsprogrammer på en sikkerhetsmessig prioritering. Det mangler ofte føringer som sikrer at ulike deler av virksomheten undersøkes systematisk basert på sikkerhetsmessige prioriteringer.
- Virksomhetene er fortsatt ikke gode nok til å følge opp tilsynets pålegg etter tilsynsaktiviteter.
 - Påleggsfrister er i stor grad overskredet.
 - Det fokuseres i for stor grad mot konkrete mangler som er påvist i tilsynsrapportene (revisjonsbevisene) og i for liten grad mot de grunnleggende forhold som er årsaken til de konkrete mangler.

7 Lovverk

Det er foretatt noen endringer i lovverket i 2010.

7.1 Nye forskrifter

Jernbaneforskriften og tillatelsesforskriften

Det ble vedtatt en forskrift, jernbaneforskriften, som erstatter lisensforskriften (det nasjonale jernbanenettet) og en ny tillatelsesforskrift (utenfor det nasjonale jernbanenettet). Begge forskriftene har ikrafttredelsesdato 1. juli 2011.

Forskrift om gjennomføring av kommisjonsvedtak 2009/965/EF

I 2010 vedtok tilsynet forskrift 2. juli 2010 nr. 1063 om gjennomføring av kommisjonsvedtak 2009/965/EF av 30. november 2009 vedrørende referansedokument referert til i artikkel 27(4) i direktiv 2008/57/EF om samtrafikkvevnen i Fellesskapets jernbanesystem.

Forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger

12. mars 2010 trådte forskrift om gjennomføring av kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009 om innføring av felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger i henhold til artikkel 6 punkt 3a i direktiv 2004/49/EF (forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger) i kraft. Formålet med de felles sikkerhetsmetodene for risikoevaluering og risikovurdering er å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået ved Fellesskapets jernbaner.

Jernbanepassasjerrettighetsforskriften

3. september 2010 trådte forskrift om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (jernbanepassasjerrettighetsforskriften) i kraft. Forskriften inneholder detaljerte bestemmelser om blant annet: informasjon til passasjerer, kjøp av billetter, erstatning ved forsinkelser, assistanse for funksjonshemmede og bevegelseshemmede, kvalitetsstandarder og krav om at togselskapene skal ha en klageordning. Forskriften gjelder ikke T-bane og trikk.

7.2 Pågående forskriftsarbeid

Sikkerhetsstyringsforskriften og jernbaneinfrastrukturforskriften

Statens jernbanetilsyn startet våren 2010 arbeidet med å revidere sikkerhetsforskriften. Arbeidet er basert på blant annet evalueringen som ble gjennomført i 2009. Sikkerhetsforskriften blir splittet opp i tre forskrifter: Sikkerhetsstyringsforskriften, jernbaneinfrastrukturforskriften og kjøretøysforskriften.

Arbeidet med sikkerhetsstyringsforskriften og jernbaneinfrastrukturforskriften vil bli slutført våren 2011.

Kjøretøysforskriften

Statens jernbanetilsyn startet høsten 2010 opp et arbeid med en ny kjøretøysforskrift som skal samle kravene knyttet til kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet. Forskriften planlegges å tre i kraft i 2012.

8 Det internasjonale arbeidet i tilsynet

Statens jernbanetilsyn er av Samferdselsdepartementet gitt oppgaven å sikre kunnskap, samt ivareta og fremme norske interesser i internasjonale fora.

Generelt er det en utvikling mot økende internasjonalisering og standardisering av jernbanevirksomhetene i Europa. Tilsynet er aktivt med i relevante internasjonale fora for å medvirke til erfaringsutveksling om trafiksikkerhet, for å sikre seg kunnskap om utvikling i andre land og for å fremme harmonisering av regelverk, spesielt mot EU.

Norge har tradisjonelt hatt et nært samarbeid med Sverige og Danmark om grenseoverskridende trafikk. I dette samarbeidet inngår infrastrukturforvalter, jernbaneforetak og tilsynsmyndigheter.

Statens jernbanetilsyn deltar på sammen med Samferdselsdepartementet som observatører i relevante EU-komiteer. I tillegg representerer tilsynet Norge i styret i Det europeiske jernbanebyrået (European Railway Agency, ERA) og i ulike nettverk og arbeidsgrupper opprettet av byrået. En oversikt over hvilke arbeidsgrupper tilsynet deltar i finnes på tilsynets hjemmeside (<http://www.sjt.no/no/Om-oss/Internasjonalt-arbeid/>). ERA utfører oppgaver i henhold til instruks fra EU Kommisjonen. Disse oppgavene er dels rådgivende ekspertise og dels utvikling av utfyllende regelverk hvor EU Kommisjonen er gitt delegert myndighet i forordninger eller direktiv.

Det er opprettet uformelt samarbeidsorgan mellom tilsyn på europeisk nivå (International Liason Group of Governmental Railway Inspectorates, ILGGRI).

Statens jernbanetilsyn arrangerte to bransjeforum om internasjonalt arbeid i 2010.

9 Nye oppgaver for tilsynet

Passasjerrettigheter

Samferdselsdepartementet har gitt Statens jernbanetilsyn oppgaven med å behandle klager i forbindelse med togreiser som omfattes av jernbanepassasjerrettighetsforskriften. I tillegg har tilsynet fått oppgaven med å påse at togselskapene overholder forskriften. Forskriften gjelder fra 3. september 2010.

Statens jernbanetilsyn er et uavhengig klageorgan for togpassasjerer. Togpassasjerer må fortsatt klage til togselskapet først. I de tilfeller passasjerene ikke får gjennomslag kan de klage til tilsynet.

Forutsetningen for å kunne klage til tilsynet er at billetten er kjøpt 3. september 2010 eller senere, at det først er klaget til togselskapet og at forholdet omfattes av forskriften.

Statens jernbanetilsyn har opprettet et telefonnummer for henvendelser om passasjerrettigheter, og telefontid er fra kl.12.00 - 14.00 på hverdager. Telefonnummeret er: 40 00 00 93. Henvendelser kan også sendes per e-post til post@sjt.no. Merk henvendelsen "Passasjerrettigheter".

10 Videre arbeid og fokus

Statistikken over uønskede hendelser og resultatene fra tilsynsvirksomheten brukes i planleggingen av kommende års aktiviteter med tanke på å prioritere tilsynet der risikoeksponeringen er størst. Det er etablert en intern metodikk/prosedyre for risikobasert planlegging av tilsyn.

Spesielle fokusområder for 2011:

- Styring av leverandører
- Sikkerhetskultur og etterlevelse av regler
- Arbeid i og ved spor

Tilsynet arrangerer et årlig sikkerhetsseminar for å belyse viktige temaer innen sikkerhet på jernbanen. Dette vil prioriteres også i 2011. I tillegg har tilsynet etablert temamøter (morgenmøter) for dialog med jernbanevirksomhetene om sentrale temaer. Dette videreføres også.