

Sikkerhetsrapport 2011

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	6
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	13
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	14
7.2 Pågående forskriftsarbeid	16
8 Det internasjonale arbeidet i tilsynet	16
9 Nye oppgaver for tilsynet	17
10 Videre arbeid og fokus	17

Tabeller

Tabell 1: Oversikt over jernbanevirksomheter og type virksomhet per 31.12.2011	5
Tabell 2: Oversikt over togkilometer for 2009 - 2011	7
Tabell 3: Oversikt over personkilometer for 2009 - 2011	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- 2011	9
Figur 2: Antall alvorlige skader i perioden 2006 - 2011	9
Figur 3: Signal falt i stopp (teknisk signalfall)	10
Figur 4: PASS-hendelser fordelt i to kategorier	11

Oppsummering

I 2011 ble det rapportert inn over 23 000 hendelser. Det er en økning på nesten 8 000 innrapporterte hendelser fra 2010 til 2011. Dette skyldes blant annet en forbedring i rapporteringspraksisen blant virksomhetene.

5 norske togselskaper fikk fornyet sikkerhets sertifikat fordi deres gyldighetsperiode på sertifikatene løp ut i 2011. Fornyelse ble gitt til 3 persontogselskaper og 2 godsselskaper. Et selskap fikk en ny løpetid på 1 år, øvrige fikk sikkerhets sertifikater med maksimal løpetid dvs. 5 år. Det var også oppdateringer for flere av de svenske godsoperatørene som kjører i Norge. Det ble gjennomført fornyelse av 2 svenske B sertifikater og et B sertifikat ble omgjort som følge av endret løpetid i det svenske A sertifikatet. Dessuten ble et sertifikat utvidet med tillatelse til å kjøre på flere strekninger og ett nytt sertifikat ble gitt til en ny aktør.

Tilsynet mottok høsten 2011 søknad om fornyelse av sikkerhetsgodkjenningen til Jernbaneverket. Saksbehandling av denne søknaden har vært planlagt over lengre tid, og ble ferdigstilt juni 2012.

Tilsynene avdekket omfattende avvik i sikkerhetsstyringssystemene hos flere av de reviderte selskapene i 2011. Dette gjelder særlig Bybanen, Fjord 1 Partner og Jernbaneverket. Disse har senere gjort nødvendige endringer. Ett selskap klarte ikke å korrigere avvik etter tilsyn, med den følge at de ikke fikk fornyet sitt sikkerhets sertifikat.

Våren 2010 startet tilsynet arbeidet med å revidere sikkerhetsforskriften. Arbeidet er basert på blant annet evalueringen som ble gjennomført i 2009. Evalueringen resulterte i at sikkerhetsforskriften ble splittet opp i tre forskrifter: Sikkerhetsstyringsforskriften, jernbaneinfrastrukturforskriften og kjøretøysforskriften.

Generelt er det en utvikling mot økende internasjonalisering og standardisering av jernbanevirksomhetene i Europa. Norge har tradisjonelt hatt et nært samarbeid med Sverige og Danmark om grenseoverskridende trafikk. I dette samarbeidet inngår infrastrukturforvalter, jernbaneforetak og tilsynsmyndigheter.

Samferdsels- og kommunal og regionaldepartementet har sommeren 2011 gitt tilsynet oppgaven med å legge til rette for en virksomhetsoverdragelse av taubane, park- og tivolitilsynet med virkning fra 1.januar 2012. Dette medførte omfattende utredningsarbeid, ikke minst med etablering av nødvendige hjemler i forskrifter.

Det er bestemt noen spesielle fokusområder for 2012, og disse forankres i tilsynets årlige mål og reflekteres som tema i de planlagte tilsynene.

1 Innledning

Denne rapporten er utarbeidet av Statens jernbanetilsyn og formidler sikkerhetsstatus for det nasjonale jernbanenettet, T-bane og sporvogn/trikk, med formål om å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået. Årsaken til at denne rapporten ikke utgis tidligere er at den er skrevet med bakgrunn i årsrapporten som blir sendt til det europeiske jernbanebyrået (ERA) 30. september 2012.

Målet med rapporten er å kunne bidra til erfaringsutveksling og inspirasjon i sikkerhetsarbeidet 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.

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

¹ Referanse: Sikkerhetsstyringsforskriften vedlegg I. Felles sikkerhetsindikatorer

- 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 sikkerhets sertifikat, samt tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i Norge for 2011.

Tabell 1: Oversikt over jernbanevirksomheter og type virksomhet per 31.12.2011

Virksomhet	Type
Jernbaneverket	Infrastrukturforvalter
Bybanen AS	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

LKAB Malmtrafikk AS (tidligere 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
Oslo trikken AS	Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift
Boreal Transport Bane AS (Gråkallbanen)	Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift
Fjord 1 Partner	Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift
Stiftelsen Kunstnerdalen Kulturmuseum	Infrastrukturforvalter
AS Valdresbanen ²	Museumsvirksomheter
Bergens Elektriske Sporvei	Museumsvirksomheter
Norsk Jernbaneklubb Gamle Vossebanen	Museumsvirksomheter
Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen	Museumsvirksomheter
Norsk Jernbanemuseum, Jernbaneverket	Museumsvirksomheter
Museene i Sør-Trøndelag AS	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 virksomhetenes 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 virksomhetene i Norge inn en oversikt over jernbaneulykker³. Videre sendes det inn en årsrapport som belyser årsaker, behov for korrigerende tiltak og satsningsområder for sikkerhet de nærmeste årene.

² Sikkerhetssertifikat del A og B var gyldige til 23.3.2012.

Opplysninger og tall i denne rapporten er basert på innrapporterte hendelser fra virksomhetene etter gjeldende internasjonale og nasjonale definisjoner og indikatorer fra European Railway Agency (ERA). I 2011 ble det rapportert inn over 23 000 hendelser. De siste fem årene har det vært en stigning på hendelsesrapporteringer fra virksomhetene.

Trafikktallene for 2009 - 2011 vises i Tabell 2 og Tabell 3. Togkilometer for arbeidsmaskiner er estimert ut i fra antall driftstimer.

Tabell 2: Oversikt over togkilometer for 2009 - 2011

		Nasjonale nettet			T-bane	Sporvogn/trikk
		Godstog	Persontog	Arbeidsmaskiner		
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
2011	Togkilometer	10 871 134	35 434 741	2 350 800	6 184 778	5 380 986

Tabell 3: Oversikt over personkilometer for 2009 - 2011

		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
2011	Personkilometer	3,036 milliarder km	510 millioner km	159,13 millioner km

4.2 Innrapporterte hendelsestyper

Den nasjonale lovgivningen i Norge⁴ krever at alle alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker rapporteres 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 nesten 8 000 innrapporterte hendelser fra 2010 til 2011. Dette skyldes blant annet en forbedring i rapporteringspraksisen blant virksomhetene. Tallene inkluderer alle hendelser på det nasjonale nettet, T-bane og sporvogn/trikk, jf. Tabell 4. Dyrepåkørsler og selvmord er utelatt fra statistikken.

Mange av jernbaneulykkene i 2011 skyldes nedringing av kjøreledning og flere avsporinger på jernbanen. Dette har bidratt til en økning av antall jernbaneulykker i 2011. I 2011 var det 35 jernbaneulykker på det nasjonale nettet, hvorav 22 skjedde i første halvår.

³ 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.

⁴ Jernbaneundersøkelsesloven og varslings- og rapporteringsforskriften

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

	År 2009	År 2010	År 2011
Jernbanehendelser	8 957	10 581	18 295
Alvorlige jernbanehendelser	864	784	680
Jernbaneulykker	19	31	41
Totale hendelser	9 840	11 392	19 016

Innrapporterte hendelser fordelt på det nasjonale nettet, T-bane og sporvogn/trikk vises i Tabell 5. Fra 2010 til 2011 har det nasjonale nettet nesten doblet innrapporteringen av uønskede hendelser. Flere av virksomhetene på det nasjonale nettet har økt innrapporteringen av hendelser til tilsynet, og dermed medført flere hendelser totalt sett. Rapporteringspraksis på tilstander og forhold som har betydning for sikkerheten har også blitt forbedret. Eksempler på dette er glatte plattformer og planoverganger som ikke går opp etter at tog har passert.

Fra T-banen er det økt rapportering innenfor kategoriene personer i spor og personer på planoverganger. Personer på planoverganger er knyttet til gjenåpning av Holmenkollbanen. Innrapportering av av- og påstigningshendelser har også økt. Årsaken til økningen er også her grunnet en forbedret rapporteringspraksis av hendelser.

Hos trikk/sporvogn er det innrapportert flest hendelser innenfor kategorien sammenstøt med kjøretøy (fare for kollisjon mellom trikk og bil). Rapportene preges av stor grad av at trikk/sporvogn kjører i blandet trafikk. Det er i tillegg en del personpåkjørslar.

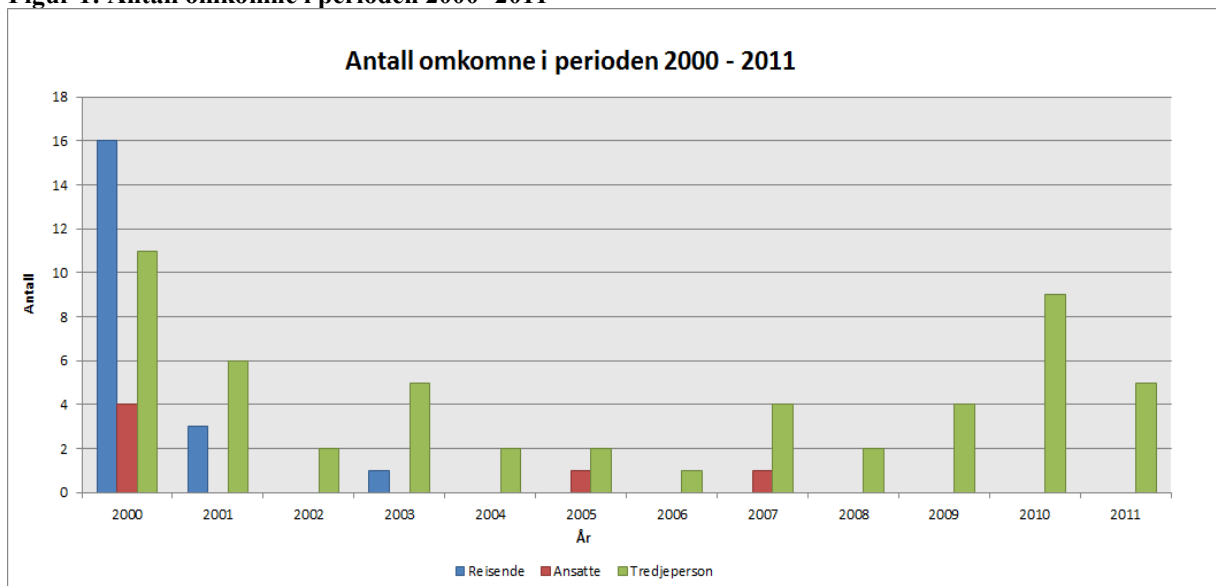
Tabell 5: Antall innrapporterte hendelser fordelt på tre områder og år

	Nasjonale nettet			T-bane			Sporvogn/trikk		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Jernbanehendelser	7 029	8 521	15 346	1 624	1 246	1 855	304	984	1 094
Alvorlige jernbanehendelser	749	688	614	20	26	26	95	70	40
Jernbaneulykker	15	20	35	3	1	0	1	10	6
Totale hendelser	7 793	9 229	15 995	1 647	1 273	1 881	400	890	1 140

4.3 Personskader

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

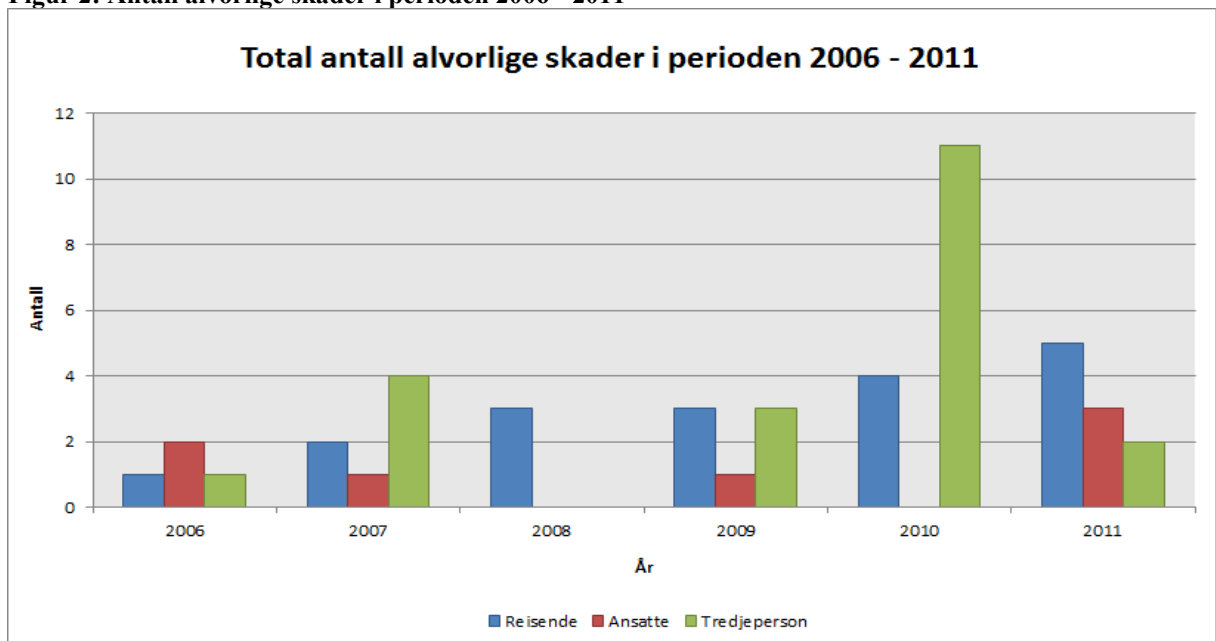
Figur 1: Antall omkomne i perioden 2000- 2011



Det har vært en nedgang i antall omkomne reisende i perioden 2000 – 2011, jf. Figur 1. Det var mange reisende som ble drept i Åstaulykken i 2000. I 2011 har det vært en nedgang i antall omkomne tredjepersoner i forhold til 2010, til tross for flere jernbaneulykker. Alle de omkomne i 2011 var ved jernbaneulykker på det nasjonale nettet. Flere av jernbaneulykkene i 2011 var nedringing av kjøreledning som førte til stans i trafikken i mer enn 6 timer. Siden 2003 er det ingen reisende som er omkommet.

Fra 2000 – 2011 er det i snitt 6,58 personer (reisende/ansatte/tredjepersoner) som er omkommet i jernbaneulykker. I samme periode er det 6 ansatte, 20 reisende og 53 tredjepersoner som er omkommet. Det er flest dødsfall på jernbanen (det nasjonale nettet).

Figur 2: Antall alvorlige skader i perioden 2006 - 2011



Halvparten av alvorlige skadde i 2011 var på det nasjonale nettet, mens statistikken fra tidligere år viser at de fleste reisende som blir alvorlig skadd forekommer på trikk/sporvogn. I 2011 var det fire reisende og en tredjeperson som ble alvorlig skadd på trikk/sporvogn. Det har vært en økning av alvorlige skadde for ansatte i perioden 2009 – 2011, jf. Figur 2. I motsetning til dette er det en nedgang i antall alvorlige skader når det gjelder tredjepersoner. Det var ingen tredjepersoner eller ansatte som ble alvorlig skadet i 2008. I 2010 var det ingen ansatte som ble alvorlig skadet.

4.4 Uregelmessig passering av restriktivt signal

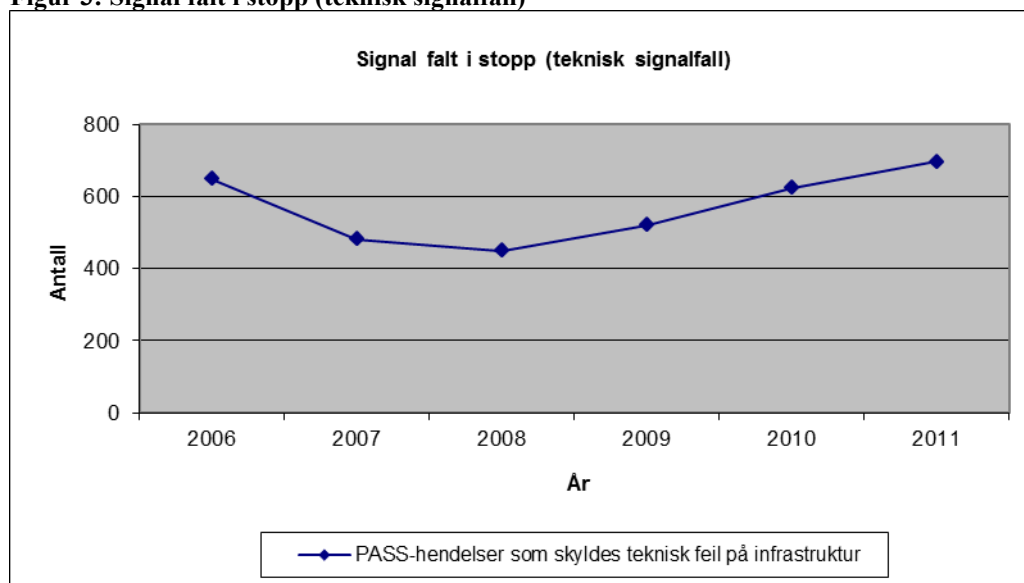
Uregelmessige passeringer av restriktivt signal (PASS- hendelser) har stor oppmerksomhet. Dette skyldes at forbipassering av stoppsignal i verste fall kan føre til sammenstøt mellom tog. PASS-hendelsene kan deles inn i tre grupper.

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 nedgang i antall signal falt i stopp fra 2006 til 2007, jf. Figur 3. For samme kategori har det vært økning fra 2008 til 2011. Noe av årsaken antas at det skyldes bedre rapportering. Det antas også at det har vært en reell økning av teknisk signalfall fra 2010 til 2011. Det foreligger ikke tilstrekkelig informasjon til at tilsynet klarer å konkludere andre årsaker til denne utviklingen.

Figur 3: Signal falt i stopp (teknisk signalfall)



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

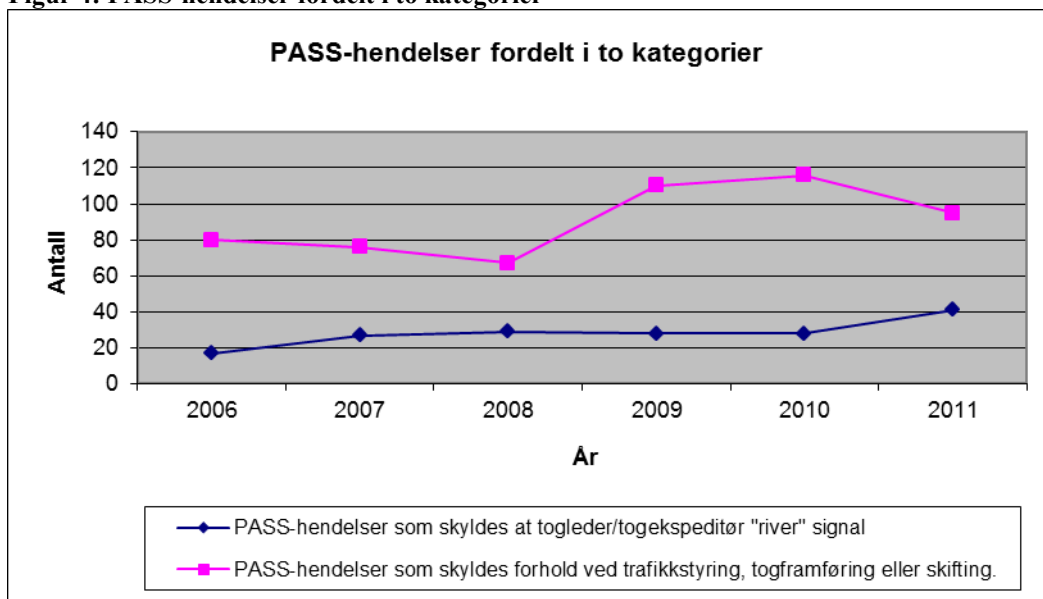
Disse PASS-hendelsene skyldes som oftest at togleder/togekspeditør bevisst eller ubevisst setter signalet i stopp og toget er så nær signalet at det ikke rekker å stoppe i tide. Ingen av disse hendelsene i 2011 kunne forårsaket jernbaneulykker.

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 2010 – 2011 har det vært en nedgang 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. Fra 2010 til 2011 har det vært en økning av PASS-hendelser som skyldes at togleder/togekspeditør "river" signal. Tilsynet har fulgt opp enkelte virksomheter og er blitt orientert om utførte tiltak, og dette kan ha ført til færre PASS-hendelser.

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. Antall skinnbrudd har gått ned fra 2010 til 2011. Dette kan skyldes mildere vinter og bedre kontroll av vedlikehold. Opplysninger utover det er ikke tilsynet kjent med. I perioden 2006 til 2011 er flere planoverganger blitt erstattet med kulverter. Nedgangen skyldes også nedleggelse av noen strekninger.

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	2011
Antall skinnebrudd	15	10	36	75	101	47
Antall solslyng	7	14	37	48	11	19
Signal som feiler til mindre restriktiv tilstand (signalfeil)	0	0	1	4	2	9
Antall planoverganger	3 979	3 761	3 687	3 656	3 611	3 615
Signal falt i stopp (teknisk signalfall)	650	483	454	535	624	696

5 Sikkerhetssertifikat/ tillatelser til å ta i bruk

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

For å få utstedt sikkerhetssertifikat del B for utenlandske foretak, skal det sikres at jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem dekker nasjonale krav herunder norske særbestemmelser og at hjemlandets sikkerhetssertifikat del A omfatter tilsvarende aktiviteter som skal utføres i Norge.

Utstedelse av sikkerhetssertifikat gjøres etter EU søknadsskjema med supplerende dokumentasjon. Behandlingstiden på søknadene er avhengig av om dokumentasjonen er komplett eller ikke. Når komplett dokumentasjon er mottatt har tilsynet en maksimal behandlingstid på 4 måneder. I praksis var saksbehandlingstiden i 2011 for vedtak om sikkerhetssertifikater ca. 25 dager fra komplett dokumentasjon var mottatt.

I 2011 fikk 5 norske togselskaper fornyet sikkerhetssertifikatene fordi gyldighetsperioden på sertifikatene løp ut. Fornyelse ble gitt til 3 persontogselskaper og 2 godsselskaper. Et selskap fikk en ny løpetid på 1 år, øvrige fikk sikkerhetssertifikater med maksimal løpetid dvs. 5 år.

Det var også oppdateringer for flere av de svenske godsoperatørene som kjører i Norge. Det ble gjennomført fornyelse av 2 svenske B sertifikater og et B sertifikat ble omgjort som følge av endret løpetid i det svenske A sertifikatet. Dessuten ble et sertifikat utvidet med tillatelse til å kjøre på flere strekninger og ett nytt sertifikat ble gitt til en ny aktør.

Tilsynet mottok høsten 2011 søknad om fornyelse av sikkerhetsgodkjenningen til Jernbaneverket. Saksbehandling av denne søknaden har vært planlagt over lengre tid, og ble ferdigstilt juni 2012.

Utenfor det nasjonale nettet må man ha en tillatelse som bekrefter at virksomheten har sannsynliggjort at den har et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstillter kravforskriften. Forskjellen fra sikkerhetssertifikat er at tillatelse har en ubegrenset gyldighet og er ikke underlagt EU krav. I 2011 fikk både Oslo T-banedrift og Oslo Trikken AS fornyet tillatelser som er tilpasset dagens situasjon. Også Gamle Vossebanen fikk ny tillatelse med unntak av krav fra lisens og sikkerhetssertifikat og bare til å drive museumsvirksomhet.

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 jernbanelovgivningen. 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.

Per 19. september 2012 har SHT utgitt 8 rapporter for år 2011, med til sammen 8 sikkerhetstilrådinge. I tillegg ble det gitt varsel om kritiske forhold i forbindelse med Hallingskeidulykken. I 2011 har tilsynet lukket 10 sikkerhetstilrådinge og avsluttet 9 rapporter. Alle sikkerhetstilrådinge blir fulgt opp fra tilsynet i forhold til aktuelle aktører og infrastrukturforvalter.

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

6.2 Konkrete erfaringer fra tilsyn

I 2011 hadde tilsynet særlig fokus på følgende i tilsynsarbeidet:

- Interne revisjoner
- Ledelsens gjennomgåelse og avviksbehandling

- Effektiv oppfølging av pålegg etter tilsyn
- Tilsyn med Jernbaneverket, som underlag for sikkerhetsgodkjenning

SJT har grunnet ressursituasjonen begrenset sitt tilsyn med jernbanevirksomheter til et forsvarlig minimum. Det er avdekket avvik — til dels omfattende – fra forskriftskrav i alle revisjons- og inspeksjonsaktivitetene. Flere virksomheter evner i begrenset grad å gjennomføre tiltak som hindrer at tidligere påviste mangler gjenoppstår.

Tilsynet gjennomfører revisjoner basert på en tilsynsplan som hensyntar den risiko som de enkelte aktørene representerer. 25 av planens tilsyn er gjennomført (10 systemrevisjoner, 6 inspeksjoner, 1 dokumentgjennomgang og 8 ledelsesmøter). En revisjon og 2 ledelsesmøter er kansellert.

Tilsynene avdekket omfattende avvik i sikkerhetsstyringssystemene hos flere av de reviderte selskapene. Dette gjelder særlig Bybanen, Fjord 1 Partner og Jernbaneverket. Disse har senere gjort nødvendige endringer. Ett selskap klarte ikke å korrigere avvik etter tilsyn, med den følge at de ikke fikk fornyet sitt sikkerhetssertifikat.

Av de ovennevnte tilsynene er 4 revisjoner/inspeksjoner og et ledelsesmøte gjennomført mot Jernbaneverket. Disse har avdekket omfattende og alvorlige avvik. Oppfølgingsarbeidet mot Jernbaneverket har vært krevende med blant annet vesentlige overskridelser av frister og illeggelse av tvangsmulkt.

7 Lovverk

Det er foretatt noen endringer i lovverket i 2011.

7.1 Nye forskrifter

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 ble sluttført våren 2011, og begge forskriftene trådte i kraft 1. juli 2011:

- Forskrift 11. april 2011 nr. 389 om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften)
- Forskrift 11. april 2011 nr. 388 om nasjonale tekniske krav m.m. for jernbaneinfrastruktur på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneinfrastrukturforskriften)

Endringer i togframføringsforskriften

Statens jernbanetilsyn vedtok 5. desember 2011 endringer i togframføringsforskriften. Disse endringene vil tre i kraft i to omganger, enkelte endringer 1. januar 2012 og øvrige endringer 9. desember 2012.

Gjennomføring av nye tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSler)

Følgende TSler har blitt tatt inn i EØS-avtalen og gjort til norsk rett i 2011:

- TSI rullende materiell - godsvogner (forskrift 23. mai 2011 nr. 539 om gjennomføring av vedtak 2006/861/EF av 28. juli 2006 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne som gjelder for delsystemet « rullende materiell – godsvogner » i det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog)
- TSI personer med nedsatt bevegelighet (forskrift 23. mai 2011 nr. 540 om gjennomføring av vedtak 2008/164/EF av 21. desember 2007 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne vedrørende « personer med nedsatt bevegelighet » i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog og høyhastighetstog)
- TSI støy (forskrift 5. desember 2011 nr. 1189 om gjennomføring av tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevnen som gjelder for delsystemet « rullende materiell – støy » i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog)

Gjennomføring av kommisjonsvedtak 2010/409/EU

Tilsynet har ved forskrift 5. april 2011 nr. 361 gjennomført kommisjonsavgjørd 2010/409/EF av 19. juli 2010 om felles tryggleiksmål som nevnt i artikkel 7 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF. § 2 i forskriften inneholder de nasjonale referanseverdiene nevnt i vedtakets artikkel 2.

Gjennomføring av kommisjonsvedtak 2011/155/EU

Tilsynet har ved forskrift 5. desember 2011 nr. 1188 gjennomført kommisjonsvedtak 2011/155/EF vedtak 2011/155/EU om offentliggjøring og forvaltning av referansedokumentet nevnt i artikkel 27 nr. 4 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF om samtrafikkevnen i Fellesskapets jernbanesystem.

Gjennomføring av kommisjonsvedtak 2011/107/EU

Tilsynet har ved forskrift 5. desember 2011 nr. 1187 gjennomført kommisjonsvedtak 2011/107/EU av 10. februar 2011 om endring av vedtak 2007/756/EF om vedtakelse av en felles spesifikasjon for det nasjonale kjøretøyregisteret.

Gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 1158/2010

Tilsynet har ved forskrift 2. desember 2011 nr. 1177 gjennomført kommisjonsforordning (EU) nr. 1158/2010 av 9. desember 2010 om en felles sikkerhetsmetode for vurdering av oppfyllelsen av krav for å få sikkerhetsattestater for jernbane.

Gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 1169/2010

Tilsynet har ved forskrift 2. desember 2011 nr. 1176 gjennomført kommisjonsforordning (EU) nr. 1169/2010 av 10. desember 2010 om en felles sikkerhetsmetode for vurdering av samsvar med krav for å få sikkerhetsgodkjenning for jernbane.

Gjennomføring av kommisjonsvedtak 2010/713/EU

Tilsyn har ved forskrift 4. oktober 2011 nr. 994 gjennomført kommisjonsvedtak 2010/713/EU av 9. november 2010 om moduler for framgangsmåter for vurdering av samsvar, bruksegnethet og EF-verifisering som skal brukes i de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne vedtatt ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF.

7.2 Pågående forskriftsarbeid

Kjøretøyforskriften

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

Togframføringsforskrift for ERTMS-strekninger

Statens jernbanetilsyn har siden 2010 arbeidet med en ny forskrift om togframføring på ERTMS-strekninger. Forskriften var høsten 2011 på alminnelig høring, og var planlagt vedtatt i begynnelsen av 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 EU-komiteen RISC. I tillegg sitter tilsynet som observatør i styret i Det europeiske jernbanebyrået (European Railway Agency, ERA). Saksbehandlere fra tilsynet deltar aktivt i ulike nettverk og arbeidsgrupper opprettet av byrået ERA. 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. Markedsovervåkningsseksjonens representanter sitter i grupper underlagt EU-komiteen DERC, samt i andre grupper av verdi for seksjonens arbeid. Tilsynet er også aktive deltakere i arbeidsgrupper som utarbeider regelverk og standarder for taubaner, park- og tivoliområdet.

Det er opprettet uformelt samarbeidsorgan mellom tilsyn på europeisk nivå (International Liason Group of Governmental Railway Inspectorates, ILGGRI) hvor tilsynet deltar på lik linje med de andre tilsynene i Europa.

Statens jernbanetilsyn arrangerte fire bransjeforum om internasjonalt arbeid i 2011, hvor vi søker å informere bransjen i god tid om hvilke endringer som kommer slik at de har best mulig tid til å forberede seg på endringer.

9 Nye oppgaver for tilsynet

Sommeren 2011 fikk tilsynet i oppgave fra Samferdsels- og kommunal og regionaldepartementet å legge til rette for en virksomhetsoverdragelse av taubane, park- og tivolitilsynet med virkning fra 1.januar 2012. Dette medførte omfattende utredningsarbeid, ikke minst med etablering av nødvendige hjemler i forskrifter.

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 2012:

- Aktiv involvering av øverste ledelse
- Aktiv bruk av risikoanalyse (og kjennskap til CSM RA)
- Oppfølging av Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning
- Risikoforhold på det nasjonale jernbanenettet knyttet til spor
- Risiko som følge av ekstremvær

Fokusområdene forankres i tilsynets årlige mål og reflekteres som tema i de planlagte tilsynene.

Tilsynet arrangerer et årlig sikkerhetsseminar for å belyse viktige temaer innen sikkerhet på jernbanen. I 2011 var temaet risikostyring. Dette vil prioriteres også i 2012, i tillegg har tilsynet etablert temamøter (morgenmøter) for dialog med jernbanevirksomhetene om sentrale temaer. Dette videreføres også.