

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Att.: Sissel B. Eggen

Saksbehandler: Geir-Rune Samstad,
Vår ref.: 23/1296-17
Deres ref.:
Dato: 19.01.2024

Tilsynsrapport med vedtak

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av Bane NOR. Tilsynet ble gjennomført som en revisjon. Åpningsmøte ble avholdt 31. oktober 2023, intervjuer i perioden 31. oktober – 1. november 2023 og sluttmøtet ble avholdt 7. november 2023.

Vårt revisjonslag bestod av Geir-Rune Samstad (revisjonsleder), Ine Ancher Grøn (medrevisor), Mette Mjelstad (fagrevisor) og Harald Hilton (fagrevisor).

Kontaktperson fra virksomheten var Antonia Kvalsvik.

Tema for tilsynet var å undersøke om Bane NOR blant annet oppfyller krav i sikkerhetsforskriften¹ og forskrift om felles sikkerhetsmetode for krav til sikkerhetsstyringssystem (CSM SMS)² med hovedvekt på:

- barrierestyling og kjøring uten virksom ATC, både som trafikkutøver og i forbindelse med trafikkstyring og togledelse
- rapportering og oppfølging av uønskede hendelser blant annet i forbindelse med kjøring uten virksom ATC

Tilsynet ble gjennomført som en del av vårt årlige tilsynsprogram. Tilsynet er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket under tilsynet.

Under tilsynet så vi at dere gjør mye godt arbeid, blant annet ved registreringer og oversikt i eget vedlikeholdssystem og bruk av dashboards for overvåking av uønskede hendelser. Når det gjelder uønskede hendelser fant vi at dere mangler registrering av enkelte typer hendelser, at dere har enkelte mangler i oppfølgingen av uønskede hendelser og også mangler

¹ Forskrift om sikkerhet på jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) FOR-2022-05-25-914

² Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2018/762

knyttet til vurderingen av effekten til gjennomførte tiltak. Vi fant også at dere har enkelte mangler når det gjelder vurdering av risiko og behov for kompenserende tiltak ved bortfall av ATC både innen trafikkstyring og i forbindelse med egen kjøring av tog.

Tilsynsrapporten inneholder sju varsler om vedtak. Vedtak 1 til 4 er gitt i forbindelse med trafikkstyring, mens vedtak 5 til 7 gjelder egen kjøring av tog.

Vi har fått en uttalelse til utkast til rapport fra dere. Uttalelsene er kommentert under hvert av vedtakene.

Bane NOR skal følge opp vedtakene i rapporten systematisk og helhetlig. Det er viktig å analysere de direkte og bakenforliggende årsakene til funnene som blir angitt i rapporten, og å evaluere effekten av tiltakene i ettertid. Se kravene i overvåkningsforskriften artikkel 3 og vedlegget punkt 3.2 bokstav c og vedlegget punkt 6. Tilsynet kan be om å få dokumentert evalueringen som en del av vår oppfølging av dette tilsynet.

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

Vedtak

1. Vedtak om enkeltfeilprinsippet og barrierer

Vi har fattet følgende vedtak:

Bane NOR må dokumentere hvordan de planlegger, organiserer og utfører trafikkstyring i de tilfeller hvor det gis tillatelse til kjøring uten virksom ATC, slik at en enkeltfeil ikke kan føre til en jernbaneulykke.

En redegjørelse for hvordan Bane NOR planlegger, organiserer og utfører trafikkstyring i de tilfeller hvor de tillater kjøring uten virksom ATC, slik at en enkeltfeil ikke kan føre til en jernbaneulykke må sendes til oss innen **15. juni 2024**.

Hva regelverket sier

Regelverket sier at virksomheten skal planlegges, organiseres og utføres med henblikk på at en enkeltfeil ikke skal føre til en jernbaneulykke, tap av menneskeliv eller alvorlig personskade.

Virksomheten skal ha barrierer som reduserer sannsynligheten for at feil, fare- og ulykkessituasjoner utvikler seg, og barrierene og deres funksjoner skal være kjent i virksomheten. Barrierene skal være identifisert og dokumentert. Dette står i sikkerhetsforskriften § 4-5.

Hva vi fant under tilsynet

- Bane NOR har etablert barrieren ATC for å forhindre sammenstøt mellom tog. Barrieren ble etablert etter en jernbaneulykke i 1975 der to tog kolliderte. Bane NOR tillater kjøring uten virksom ATC uten at de kan dokumentere hvordan de planlegger og gjennomfører trafikkstyring i uten denne barrieren forhold til enkeltfeil, som for eksempel passering av signal i stopp.

Merknad:

Det ble opplyst at det ved kjøring uten virksom ATC innføres kompenserende tiltak som at hastighet reduseres til 80 km/t og det tillates ikke samtidig innkjør. I tillegg opplyste Bane NOR at akustisk alarm og togradio/nødanrop er barrierer ved kjøring uten virksom ATC.

Bane NOR har ikke gjennomført risikovurdering for kjøring uten virksam ATC hverken knyttet til egen transport eller til trafikkstyring.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Vi har mottatt følgende uttalelse og tilbakemelding til varsel om vedtak fra dere:

Både vedtaksteksten og beskrivelsen av hva som ble funnet under tilsynet, inneholder formuleringer om at Bane NOR «tillater kjøring uten virksam ATC». En slik formulering er etter vårt syn misvisende. Det varslede vedtaket gjelder trafikkstyringen i Bane NORs regi. Som trafikkstyrer gir Bane NOR ingen tillatelse til kjøring uten virksam ATC, da det å gi slik tillatelse er en funksjon som ligger hos det enkelte jernbaneforetak som kjører tog. Det vi oppfatter at det refereres til, er tilfeller der det har oppstått feil ved ATC/ ETCS hos et tog mens toget er underveis. I slike tilfeller kan toget ta seg fram til vedlikeholdsbase, men dette skjer ikke før togets jernbaneforetak har gjort en vurdering av om kjøring er sikkerhetsmessig forsvarlig, og deretter konkludert med at så er tilfelle. Rammene for dette framgår av Trafikkregler for jernbanenettet (TJN) 7.34 Feil på togets ATC- eller ETCS-utstyr på ATC-strekning.

Vi erkjenner samtidig at kjøring i denne type tilfeller ikke har vært risikovurdert særskilt av Bane NOR etter at vi overtok trafikkregelverket fra SJT, ettersom det var et akseptert referansesystem.

Vi ber om at både vedtakstekst og beskrivelse av hva som ble funnet under tilsynet, omredigeres i henhold til det vi her har påpekt. Vi ber samtidig om at fristen endres til 15. juni 2024.

Vår vurdering

Kravet i sikkerhetsforskriften er at dere skal planlegge, organisere og utføre egen virksomhet med henblikk på at en enkeltfeil ikke skal føre til en jernbaneulykke. For å forebygge jernbaneulykker, tap av menneskeliv eller alvorlig personskade, må dere etablere barrierer for å hindre at feil handling og teknisk svikt fører til ulykker.

Barrierer er alltid rettet mot et bestemt hendelsesforløp. Et eksempel på et slikt hendelsesforløp kan være at «hensatt materiell kommer utilsiktet i bevegelse ut på trafikkert spor og kolliderer med rutegående materiell». Her ønsker vi å ha kontroll med hensatt materiell. Dersom vi har effektiv kontroll med hensatt materiell, kan vi unngå at materiell kommer utilsiktet i bevegelse og ut på trafikkert spor, og dermed bryte hendelsesforløpet.

En risikoanalyse vil kunne identifisere funksjoner i et teknisk system som gir uakseptabel risiko dersom de feiler. Barrierene er tiltakene som besluttet gjennomført for å ha kontroll selv om funksjonene feiler. For at dette skal gi mening, må barrierene følges opp også i forbindelse med operativ drift.

Kompenserende tiltak som iverksettes må reelt redusere risikoen for de barrierefunksjonene og områdene som blir berørt av at barrierer mangler eller er svekket.

Barrierer er en del av virksomhetens sikkerhetsstyring og kontinuerlige forbedring. Gjennom sikkerhetsstyring i virksomheten koordineres aktiviteter for å etablere og opprettholde barrierer slik at de til enhver tid opprettholder sin funksjon.

Dere har etablert barrieren ATC for å forhindre sammenstøt mellom tog. Dere har opplyst at det innføres kompenserende tiltak som at hastighet reduseres til 80 km/t, noe som allerede er maksimal hastighet for godstog, og det tillates ikke samtidig innkjør. I tillegg opplyste dere at akustisk alarm og togradio/nødanrop er barrierer ved kjøring uten virksom ATC.

Dere kan ikke dokumentere hvordan dere har kommet fram til de kompenserende tiltakene og om de er tilstrekkelige til å forhindre at en enkeltfeil kan føre til en jernbaneulykke. Dette er derfor et avvik fra sikkerhetsforskriften § 4-5.

Dere har kommentert til det varslede vedtaket at det er misvisende å si at dere gir tillatelse til kjøring uten virksom ATC. Men dere er enige i at dere ikke har vurdert risiko ved kjøring uten virksom ATC. Dere ber om at vedtaket og tilsynsbevisene endres i tråd med disse innspillene, og ber samtidig om at fristen forlenges til 15. juni 2024.

Vår vurdering av deres kommentar er det dere ved å stille grønt lys gir tillatelse til kjøring av tog i rollen som infrastrukturforvalter og trafikkstyrer, jf blant annet TSI OPE tillegg B2 punkt 15 om feil på utstyr på tog.

Jernbaneforetakene skal ut ifra sine risikovurderinger, kriterier, med mer avgjøre om de kan kjøre videre ved bortfall av ATC, men for å kunne kjøre må de uansett ha tillatelse fra Bane NOR. Tillatelsen fra Bane NOR må være basert på Bane NORs egne vurderinger av risikoen ved bortfall av barriere, som ATC er.

Basert på dette har vi beholdt vedtaksteksten, men vi aksepterer deres ønske om en lengre frist.

2. Vedtak om risikovurdering av kjøring uten virksom ATC i forbindelse med trafikkstyring

Vi har fattet følgende vedtak:

Bane NOR må i forbindelse med trafikkstyring identifisere, analysere og vurdere driftsmessig, organisatorisk og teknisk risiko når det tillates kjøring uten virksom ATC. Bane NOR må også utvikle og innføre sikkerhetstiltak når de tillater kjøring uten virksom ATC.

Risikovurdering av kjøring uten virksom ATC i forbindelse med trafikkstyring må sendes til oss innen **15. juni 2024**.

Hva regelverket sier

Regelverket sier at virksomheten skal analysere alle driftsmessige, organisatoriske og tekniske risikoer som er relevante for arten, omfanget og området av driften. Risikoene skal vurderes ved hjelp av egnede metoder og det skal identifiseres og iverksettes sikkerhetstiltak. Dette er beskrevet i CSM SMS vedlegg II punkt 3.1.1.1. a) til c).

Hva vi fant under tilsynet

- Bane NOR har ikke vurdert risiko for kjøring uten virksom ATC hverken knyttet til egen transport eller til trafikkstyring.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Også varslet vedtakstekst for vedtak 2 inneholder formuleringen «Bane NOR ... når det tillater kjøring uten virksom ATC». Vi viser til vår kommentar til vedtak 1 og ber om at den aktuelle formuleringen omredigeres også her. Samtidig ber vi om at fristen endres til 15. juni 2024.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere må identifisere og analysere den risiko som er relevant for deres art og omfang. Denne skal identifisere behov for tiltak som må gjennomføres for å oppnå kontroll med risiko.

Under tilsynet fant vi at dere ikke har gjennomført noen vurdering av risiko i forbindelse med gjennomføring av trafikkstyring ved bortfall av ATC. En vurdering av risiko ved bortfall av ATC vil kunne avdekke behov for ulike risikoreduserende tiltak som må gjennomføres for å opprettholde sikkerheten.

Dette er derfor et avvik fra CSM SMS vedlegg II punkt 3.1.1.1. a) til c).

Vi viser til vår vurdering av deres kommentarer til vedtak 1 og beholder vedtaksteksten, men endrer fristen for vedtaket.

3. Vedtak om oppfølging av hendelser

Vi har fattet følgende vedtak:

Bane NOR skal rapportere, registrere, undersøke og analysere ulykker og hendelser for å fastslå årsaker og for å benytte erfaringene til å bedre sikkerheten og eventuelt iverksette korrigerende og eller forbedrende tiltak.

Bane NOR skal innen **1. mai 2024** oversende eksempler på lærdom fra hendelser som er brukt til forbedring av sikkerhetsstyringssystemet.

Hva regelverket sier

Regelverket sier at organisasjonen skal kontinuerlig forbedre sikkerhetsstyringssystemet ved å ta lærdom fra ulykker og hendelser. Dette står i CSM SMS vedlegg II punkt 7.2.1. d).

Hva vi fant under tilsynet

- I rapport fra Statens Havarikommisjon (Bane rap. 2023/02) 8. mai 2023 er det beskrevet at ikke all opplæring ble gjennomført som forutsatt og at det ikke er dokumentert hvilken opplæring som ble gitt. Bane NOR kunne ikke dokumentere oppfølgingen av dette.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere ber om at fristen utsettes til 1. mai 2024.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal lære fra ulykker og hendelser og bruke det dere lærer til kontinuerlig forbedring av sikkerhetsstyringssystemet.

I forbindelse med hendelsen på Bolna var det i havarikommisjonens rapport skrevet at ikke all opplæring ble gjennomført som forutsatt, og at det ikke var dokumentert hvilken opplæring som

ble gitt. Dere kunne ikke dokumentere at dette var fulgt opp og hvilken lærdom og forbedringer av sikkerhetsstyringssystemet dere har gjort etter hendelsen på Bolna.

Dette er derfor et avvik fra CSM SMS vedlegg II punkt 7.2.1. d).

Vi endrer fristen for vedtaket etter kommentar fra dere.

4. Vedtak om vurdering av effekt av tiltak

Vi har fattet følgende vedtak:

Bane NOR skal vurdere effekt av gjennomførte korrigerende tiltak iverksatt etter hendelser.

Bane NOR skal innen **15. juni 2024** oversende en redegjørelse for hvordan de vil sikre at effekten av gjennomførte korrigerende tiltak vurderes. Bane NOR skal også innen samme dato oversende eksempler på vurdering av effekt av gjennomførte korrigerende tiltak iverksatt etter hendelser.

Hva regelverket sier

Regelverket sier at organisasjonen som en del av sin overvåking vurdere effekt av gjennomførte tiltak. Dette står i CSM SMS vedlegg II punkt 6.1.1. d).

Hva vi fant under tilsynet

- Bane NOR kunne ikke dokumentere vurdering av effekt av tiltak iverksatt etter hendelser.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere ber om at fristen utsettes til 15. juni 2024.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal vurdere effekten av gjennomførte tiltak

Under tilsynet gjennomgikk vi flere hendelser hvor det var identifisert behov for, og gjennomført korrigerende tiltak. Om de gjennomførte korrigerende tiltakene hadde noen effekt var ikke vurdert.

Manglende vurdering av effekt av gjennomførte korrigerende tiltak er avvik fra CSM SMS vedlegg II punkt 6.1.1. d).

Vi endrer fristen for vedtaket etter kommentar fra dere

5. Vedtak om risikovurdering av kjøring uten virksom ATC i forbindelse med egen kjøring av tog

Vi har fattet følgende vedtak:

Bane NOR må gjøre en vurdering av risiko når ATC ikke er virksom i forbindelse med egen kjøring av tog.

Risikovurderingen av egen kjøring av tog når ATC ikke er virksom må sendes oss innen **1. juni 2024**.

Hva regelverket sier

Regelverket sier at virksomheten skal analysere alle driftsmessige, organisatoriske og tekniske risikoer som er relevante for arten, omfanget og området av driften. Risikoene skal vurderes ved hjelp av egnede metoder og det skal identifiseres og iverksettes sikkerhetstiltak. Effektiviteten til disse tiltakene skal overvåkes. Dette er beskrevet i CSM SMS vedlegg II punkt 3.1.1.1. a) til c).

Hva vi fant under tilsynet

- Bane NOR har ikke vurdert risiko for kjøring uten virksom ATC hverken knyttet til egen transport eller til trafikkstyring.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere ber om at fristen forlenges til 1. juni 2024.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere må identifisere og analysere den risiko som er relevant for deres art og omfang. Denne skal identifisere behov for tiltak som må gjennomføres for å oppnå kontroll med risiko.

Under tilsynet fant vi at dere ikke har gjennomført noen vurdering av risiko i forbindelse med egen kjøring av tog uten virksom ATC. En vurdering av risiko ved kjøring uten virksom ATC vil kunne avdekke behov for ulike risikoreduserende tiltak som må gjennomføres for å opprettholde sikkerheten ved bortfall av ATC.

Dette er derfor et avvik fra CSM SMS vedlegg II punkt 3.1.1.1. a) til c).

Vi endrer fristen for vedtaket etter kommentar fra dere.

6. Vedtak om oppfølging av feil på kjøretøy med sikkerhetsmessige betydningen

Vi har fattet følgende vedtak:

Bane Nor må etablere et system som sikrer at feil på kjøretøy som er av sikkerhetsmessig betydning blir rapportert og behandlet som hendelser med betydning for sikkerheten.

Bane NOR skal sende oss en redegjørelse for hvordan feil på kjøretøy som er av sikkerhetsmessig betydning blir rapportert og behandlet som hendelser med betydning for sikkerheten innen **1. juni 2024**.

Hva regelverket sier

Regelverket sier at ulykker og hendelser i forbindelse med virksomhetens jernbanedrift skal rapporteres, registreres, undersøkes og analyseres for å fastslå årsakene. Dette står i CSM SMS vedlegg II punkt 7.1.1.a).

Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager. Dette står i varslings- og rapporteringsforskriften § 6.

Hva vi fant under tilsynet

- Bane NOR registrerer feil på kjøretøy i et eget vedlikeholdssystem. Alle feil på kjøretøy som benyttes og som er av sikkerhetsmessig betydning blir ikke rapportert og behandlet som hendelser med betydning for sikkerheten.

Merknad:

Dette gjelder også kjøretøy som benyttes av leverandører.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere ber om at fristen forlenges til 1. juni.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal rapportere, registrere, undersøke og analysere hendelser i forbindelse med virksomhetens jernbanedrift for å fastslå årsakene. Dette inkluderer feil på kjøretøy som benyttes og som er av sikkerhetsmessig betydning.

Feil på kjøretøy som blir oppdaget i verksted behandles kun i deres vedlikeholdssystem. Dersom kjøretøyet har vært benyttet med feil av sikkerhetsmessig betydning under kjøring skal hendelsen rapporteres, registreres, undersøkes og analyseres for at årsakene skal kunne fastslås. Dette er derfor et avvik fra CSM SMS vedlegg II punkt 7.1.1.a).

Det er også et krav til at slike hendelser skal rapporteres til oss. Dette er derfor et avvik fra varslings- og rapporteringsforskriften § 6.

Vi endrer fristen for vedtaket etter kommentar fra dere

7. Vedtak om oversikt over risiko knyttet til kjøretøy

Vi har fattet vedtak:

Bane NOR må etablere et system som sikrer at erfaringer fra uønskede hendelser knyttet til kjøretøy som benyttes i forbindelse med vedlikehold av infrastruktur benyttes til vurdering av risiko.

Bane NOR skal sende oss en redegjørelse for hvordan erfaringer fra uønskede hendelser knyttet til kjøretøy som benyttes i forbindelse med vedlikehold av infrastruktur benyttes til vurdering av risiko innen **1. september 2024**.

Hva regelverket sier

Regelverket sier at jernbanevirksomheten skal ha oversikt over all risiko som er forbundet med virksomheten. Dette står i CSM SMS vedlegg II punkt 1.1. b).

Regelverket sier at virksomheten skal analysere alle driftsmessige, organisatoriske og tekniske risikoer som er relevante for arten, omfanget og området av driften. Risikoene skal vurderes ved hjelp av egnede metoder og det skal identifiseres og iverksettes sikkerhetstiltak. Effektiviteten til disse tiltakene skal overvåkes. Dette er beskrevet i CSM SMS vedlegg II punkt 3.1.1.1. a) til c).

Det er også et krav at virksomheten skal bruke opplysninger fra undersøkelsen av hendelser til å gjennomgå risikovurderinger slik at erfaringene kan benyttes til å bedre sikkerheten. Dette står i CSM SMS vedlegg II punkt 7.1.3.

Hva vi fant under tilsynet

- Bane NOR registrerer feil på kjøretøy i et eget vedlikeholdssystem. Alle feil på kjøretøy som benyttes og som er av sikkerhetsmessig betydning blir ikke rapportert og behandlet som hendelser med betydning for sikkerheten.

Merknad:

Dette gjelder også kjøretøy som benyttes av leverandører.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere hadde ingen kommentarer til det varslede vedtaket.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal ha oversikt over all risiko forbundet med egen drift. For å få til dette må dere analysere risikoene som er relevant for dere. Dere må også bruke resultater fra undersøkelser av hendelser til å gjennomgå risikovurderinger slik at erfaringene fra hendelsene kan benyttes til å forbedre sikkerheten.

Under tilsynet fant vi at dere registrerer feil på kjøretøy inn i eget vedlikeholdssystem, men at dere ikke vurderer om feilene har sikkerhetsmessig betydning. Dette gjør at feil som er av sikkerhetsmessig betydning ikke blir rapportert som uønsket hendelse i avvikssystemet for uønskede hendelser, og at feil som er av sikkerhetsmessig betydning ikke tas hensyn til i vurdering av risiko. Dette gir en mangelfull oversikt over risiko forbundet med egen kjøring. Når disse feilene ikke blir rapportert som uønskede hendelser vil de heller ikke bli brukt til å gjennomgå risikovurderinger og til å forbedre sikkerheten.

Dette er avvik fra CSM SMS vedlegg II punkt 1.1. b), punkt 3.1.1.1. a) til d) og 7.1.3.

Vi endrer fristen for vedtaket etter kommentar fra dere

Andre forhold

Vi har ikke notert andre forhold som vi anser som relevant å rapportere i forbindelse med dette tilsynet.

Klagefrist

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

Rapportdato:

19.01.2024

Øystein Ravik
Avdelingsdirektør, tilsyn

Geir-Rune Samstad
tilsynsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Vedlegg 1 Regelverk og rettigheter

Vi kan føre tilsyn og fatte vedtak

I henhold til jernbaneloven³ § 11 kan vi føre tilsyn og fatte vedtak. Vi varsler om vi vil fatte vedtak etter forvaltningsloven⁴ § 16. Vedtak om å gi oss opplysninger og gjennomføre korrigerende tiltak er hjemlet i jernbaneloven § 11.

Dere har rett til å få veiledning om regelverket

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

Dere har rett til å klage på vedtak

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

Hvordan kan dere sende dokumentasjon?

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

Dere har rett til å få informasjon om vår saksbehandling

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

Vi publiserer tilsynsrapporter på våre nettsider

Vi publiserer våre rapporter fra tilsyn med sikkerhet på våre nettsider, etter at vi har gjort en individuell vurdering om deler av rapporten skal unntas i henhold til offentleglova⁵ og eventuell skjermes i henhold til annet regelverk.

Dere kan kontakte oss

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

³ Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) LOV-2021-06-11-87 01.07.1993

⁴ Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) LOV-2022-06-17-63 01.07.2022

⁵ Lov om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova) LOV-2021-06-18-124 01.07.2021