

Årsrapport 2002
Statens jernbanetilsyn

17. februar 2003



Innholdsfortegnelse

1	Rammer for SJTs virksomhet.....	3
2	Hovedmål	4
3	Tilstandsvurdering, hovedutfordringer, resultatoppnåelse i 2002.....	4
4	Aktiviteter i 2002	6
4.1	Administrasjon	6
4.2	Virksomheter under SJTs tilsynsansvar i 2002	7
4.3	Regelverk	7
4.3.1	Oversikt over regelverk SJT håndhever	7
4.3.2	Oversikt over tilgjengelige veiledninger	7
4.3.3	Regelverksutvikling i 2002	7
4.3.4	Arbeid med veiledninger i 2002.....	8
4.4	Teknisk standardisering.....	8
4.5	Nordisk/Internasjonalt arbeid	9
4.6	Tillatelser.....	9
4.7	Godkjenninger	10
4.8	Revisjoner/Inspeksjoner	10
4.8.1	Generelt	10
4.8.2	Revisjoner og inspeksjoner	11
4.8.3	Oppfølging av tidligere systemrevisjoner og inspeksjoner	11
4.8.4	Tilsynsmøter.....	11
4.9	Oppfølging av anbefalinger etter ulykkesgranskninger	11
4.9.1	Sikkerhetstilrådninger fra HSLB.....	11
4.9.2	Oppfølging av Groth-kommisjonens anbefalinger etter Åsta- og Lillestrømmulykkene.....	12
4.9.3	Behandling og oppfølging av uønskede hendelser.....	12
4.10	Oppsummering av ulykker og hendelser i 2002.....	13
5	Økonomi.....	13
6	Bilag	14



1 Rammer for SJTs virksomhet

Statens jernbanetilsyns hovedoppgaver for 2002 framgår av omtalen i St.prp. nr.1 (2001-2002) for Samferdselsdepartementet (SD), tildelingsbrev datert 03.01 2002 samt instruks for tilsynet, fastsatt av Samferdselsdepartementet 8. januar 1997 med senere endringer.

I Samferdselsdepartementets tildelingsbrev datert 03.01. 2002 heter det bl.a.:

”Statens jernbanetilsyn har bl.a. som formål å ivareta offentlighetens interesser i tilknytning til sikkerhetsspørsmål mv. ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner, herunder sporveg, tunnelbaner og forstadsbaner; til beste for de reisende og banens personale. Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med at utøverne av jernbanevirksomhet oppfyller de krav som er satt i eller i medhold av jernbaneloven. I tillegg skal Statens jernbanetilsyn etter delegert myndighet fra Samferdselsdepartementet behandle søknader om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet mv.”

I St.prp. nr. 1 (2001-2002) under kap.1354 Statens jernbanetilsyn heter det:

”Mange av de oppgaver og aktiviteter som har pågått i 2001 vil måtte videreføres til 2002. Det forventes imidlertid at en del av arbeidet direkte knyttet til oppfølging av Groth-kommisjonenes rapport vil være avsluttet i løpet av 2001. Resultatet av mye av dette arbeidet vil imidlertid medføre at Statens jernbanetilsyn påføres ekstra permanente oppgaver. Dette gjelder oppgaver knyttet til forskriftsutarbeiding og forvaltning av forskrifter, men også ressurser knyttet til oppfølging av uhell/nesten-uhell hos jernbanevirksomhetene, videreutvikling av administrative rutiner og prosedyrer, samt at omfanget av internasjonalt arbeid forventes å økes i 2002. Det forventes også økt arbeidsmengde knyttet til søknader om virksomhetstillatelser, samt tilhørende søknader om godkjenninger/tillatelser knyttet til materiell og kjørevei på bakgrunn av den pågående liberaliseringen av tilgang til jernbanenettene i Europa (gjelder særlig godstransporter).”

I tildelingsbrevet framholdes følgende forhold som skal gis særskilt oppmerksomhet i 2002:

” I 2002 vil bl.a. ny teknologi, høyhastighets – og krengetog, mer komplekse tekniske sporsystemer, organisasjonsmessige strukturforandringer, evt. nye jernbaneaktører, økt oppmerksomhet om revisjon av eksisterende infrastruktur, samt økende grenseoverskridende internasjonal trafikkavvikling innebære særlige utfordringer for Statens jernbanetilsyn. Tilsynet må påse at jernbanevirksomheten utøves i samsvar med bl.a. fastsatte sikkerhetsbestemmelser. Videre vil aktiviteten på det internasjonale området vedrørende bl.a. sikkerhet og tilsyn innebære økt arbeidsbelastning i 2002. Det samme gjelder forskriftsarbeidet i forbindelse med implementeringen av EUs jernbanepakker.

Som et ledd i den videre utviklingen av dette arbeidet i 2002 vektlegger Samferdselsdepartementet oppgaver knyttet til forskriftsutarbeiding og forvaltning av forskrifter. Det samme gjelder internasjonalt samarbeid og standardiseringsarbeid, revisjonsarbeid, arbeidet med og oppfølging av ulykker/nestenulykker, søknader om virksomhetstillatelser, samt tilhørende søknader om godkjenninger/-tillatelser knyttet til materiell og kjøreveg. For å sikre en effektiv og rasjonell drift av tilsynsvirksomheten ber departementet tilsynet om å prioritere videreutvikling av administrative rutiner og prosedyrer.”



2 Hovedmål

På bakgrunn av styrende dokumenter for Statens jernbanetilsyn gitt av Samferdselsdepartementet, gjelder følgende hovedmål for SJT:

Statens jernbanetilsyn skal bidra til at sikkerheten ved transport med tog og bane kontinuerlig forbedres. Sikkerheten ved jernbane i Norge skal minst være på nivå med andre nordiske/europeiske land.

Tilsynet skal nå dette målet gjennom systematiske aktiviteter og tiltak, og ved hjelp av tilsynets virkemidler:

- fastsetting og håndheving av regelverk
- utstedelse av tillatelser og godkjenninger
- gjennomføring og oppfølging av revisjoner
- informasjon

Statens jernbanetilsyn skal bidra til at risikonivået for jernbanetransport i Norge kontinuerlig forbedres, og minst er på høyde med tilsvarende i land vi sammenligner oss med. Områder med størst antatt risiko skal prioriteres i regelverksutvikling og tilsyn.

Statens jernbanetilsyn skal videre bidra til at rolledelingen innefor jernbanesektoren tydeliggjøres for alle aktører. Tilsynet skal gjennom regelverksutgivelse og agering tydeliggjøre sin myndighetsrolle, bidra til klare grensesnitt mot andre myndigheter, og bidra til at regelverket klart beskriver jernbaneaktørenes ansvar og oppgaver.

Statens jernbanetilsyn skal bidra til en nordisk og videre internasjonal harmonisering av regelverket innenfor jernbanesektoren for å fremme grenseoverskridende trafikk. Tilsynet skal arbeide for å harmonisere krav til rullende materiell, infrastruktur, drift og trafikkstyring.

Statens jernbanetilsyn skal være effektivt og kompetent. Det innebærer at tilsynet skal ha en kostnadseffektiv organisasjon, og vektlegge kjernekompetanse ved rekruttering og utvikling av den enkelte. Tilsynet skal i stor grad benytte ekstern kompetanse på områder hvor spisskompetanse eller større kapasitet er nødvendig bare i perioder.

Statens jernbanetilsyn skal være åpent og serviceorientert. Tilsynet skal vektlegge arbeid med veiledning og informasjon overfor jernbaneaktørene, og være samordnet med andre tilsynsmyndigheter som tilsynsobjektene innenfor jernbanesektoren møter. Tilsynet skal videre være tilgjengelig for allmennheten i forhold til de saker som er innenfor tilsynets ansvarsområde. Tilsynet skal i størst mulig grad praktisere meroffentlighet.

3 Tilstandsvurdering, hovedutfordringer, resultatoppnåelse i 2002

Året 2002 har gått uten alvorlige ulykker med tap av menneskeliv eller store materielle skader innen jernbanevirksomheten. Små marginer skiller i mange tilfeller et tilløp til ulykke eller et farlig forhold fra å bli en alvorlig ulykke. Også i løpet av 2002 ble det registrert flere tilløp og



forhold som var av en slik art at det kunne gått forferdelig galt under noe endrede omstendigheter. Hvor små eller store marginene egentlig var i noen av disse tilfellene er det i realiteten umulig å si noe om, men historien viser med all tydelighet at der hvor det er potensial for alvorlige ulykker vil det også skje alvorlige ulykker fra tid til annen.

Det ligger i jernbanevirksomhetens natur at det ikke er mulig å eliminere storulykkespotensialet helt, men sannsynligheten for slike hendelser kan reduseres til et akseptabelt nivå. Det bør være klart for alle som har en rolle i jernbanevirksomheten at det fortsatt er et betydelig forbedringspotensial knyttet til sikkerhet.

Det foreligger foreløpig ikke statistikk for 2002 som viser utviklingen av risikopotensialet det siste året. Imidlertid synes rapportering av ulykker, og ikke minst tilløp til ulykker og farlige forhold, å fungere tilfredsstillende i de fleste virksomhetene. Virksomhetenes engasjement i forhold til oppfølging og forbedring på bakgrunn av slike rapporter gir en gradvis forbedring av sikkerheten, også i forhold til storulykkespotensialet. Engasjement fra virksomhetenes ledelse, ikke minst på toppledernivå, som legitimerer og tilrettelegger rammene for forbedringsarbeidet er avgjørende for at dette skal lykkes. Slikt engasjement synes klart å være tilstede i dagens jernbanevirksomhet, selv om det helt klart er betydelig forbedringspotensiale også her.

Som for tidligere år er takten i forbedringsarbeidet også i 2002 i stor grad styrt av de til dels trange økonomiske rammene som virksomhetene må operere innenfor. Inntrykket fra 2002 er at viljen til å forbedre på alle områder hvor risikonivået er for høyt er betydelig større enn den økonomiske evnen. Dette synes også å være det økonomiske bildet jernbanevirksomheten i Norge skal operere innenfor i overskuelig fremtid.

Tilsynets rolle er å ivareta offentlighetens interesser i tilknytning til sikkerhetsspørsmål, i vid forstand. Det er dessuten tilsynets målsetning å bidra til en kontinuering forbedring av sikkerheten i jernbanevirksomheten. En av hovedutfordringen for tilsynet er til enhver tid å identifisere de områder hvor sikkerheten er dårligst. Tilsynet skal medvirke til at forbedring på disse områdene prioriteres. Samtidig må det erkjennes at alternativet til å akseptere dårligere enn tilsiktet sikkerhet fortsatt, i lang tid, vil være ensbetydende med stans i jernbanevirksomheten. Dette er et dilemma som til tider tilspisses.

Togkommunikasjon, og spesielt nødkommunikasjon, har vært et sentralt tema i sikkerhetsproblematikken (også) i 2002. På noen strekninger uten fjernstyring er det ikke tilfredsstillende kommunikasjonsløsninger i forhold til forskriftens krav. Det er gitt dispensasjon fra kravet i en periode, men i erkjennelsen av at dette i seg selv ikke forbedrer sikkerheten, er det med stor tilfredshet tilsynet registrerer at etablering av forskriftsmessige kommunikasjonsløsninger har så godt som høyeste prioritet blant de store forbedringsprosjektene i tiden fremover.



I 2002 har det ligget en utfordring i harmonisering av norsk regelverk med felles europeisk regelverk. Tilsvarende gjelder arbeidet med å utgi forskrifter for det nasjonale jernbanenettet. Tilsynet er gitt ansvaret for også å utgi, i forskrifts form, bestemmelser som tidligere har ligget i Jernbaneanverkets regelverk.

Det er også erfart at det ligger en utfordring i å gjøre eksisterende regelverk, og tilsynets fortolkning av dette, klarere og lettere forståelig. Dette arbeidet vil fortsette også i årene fremover.

Forholdene legges stadig bedre til rette for grensekryssende trafikk, og etter hvert også for konkurranse både om og på sporet. Det vil sannsynligvis komme flere, nye, utenlandske og kanskje også annerledes aktører inn i jernbanevirksomheten i Norge i løpet av de kommende årene. Dette er en utfordring som tilsynet har begynt å forberede seg på. Organisasjonen er søkt tilpasset rolle og oppgaver, både i form av struktur, kompetanse og kapasitet. Dette arbeidet vil bli videreført, tilpasset de oppgaver som tilsynet må ha i forhold til det jernbaneregimet som etter hvert etableres i Europa.

4 Aktiviteter i 2002

4.1 Administrasjon

Fra 1.1.2002 til 31.12.2002 har tilsynet gått fra 12 fast ansatte til 18 fast ansatte samt en vikar – med de administrative utfordringer en såpass stor bemanningsøkning innebærer.

En arbeidsgruppe med mandat å drøfte behovet for endringer i organisasjonsstruktur og fremme forslag til eventuelle endringer avga sin rapport 3.12.2001. Denne rapporten beskrev en ny organisasjonsmodell, som ble implementert i tilsynet fra 1.1.2002.

Tilsynet ble organisert med en ”gruppe for støttefunksjoner”, en ”gruppe for regelverk”, en ”gruppe for revisjon” og en ”gruppe for sikkerhet og teknikk”. Hver gruppe (inkludert gruppe for støttefunksjoner) ledes av en seksjonssjef.

Modellen definerer 6 kjernearbeidsprosesser og 6 fagområder, hvor hver av de tre faggruppene har fått klare ansvarsområder.

Ny direktør ble ansatt i juni, og innleid konsulent i administrasjonssjef stilling erstattet av fast ansatt administrasjonssjef i september. Det arbeides fortsatt med rekruttering i en gjenstående ledig stilling.

Administrativt har året vært preget av videreutvikling av intern-administrative systemer og forberedelser til anskaffelse av nytt elektronisk saks- og arkivsystem. Valg av leverandør skjer i disse dager, og nytt system planlegges tatt i bruk i løpet av sommeren 2003.

Jernbanetilsynets ”strategi for kommunikasjon og samfunnskontakt” ble ferdigstilt i 2002, og er gjort tilgjengelig på tilsynets nettsider. Som en oppfølging ble det, i samarbeid med Statskonsult gjennomført en brukerundersøkelse blant tilsynets viktigste brukere og samarbeidspartnere. Resultatene fra undersøkelsen vil bli presentert i en rapport i januar 2003, og vil bli benyttet til å utvikle tilsynet kommunikasjonsstrategi videre.



Et prosjekt for kompetansekartlegging ble igangsatt i 2002, arbeidet videreføres i 2003.

4.2 Virksomheter under SJTs tilsynsansvar i 2002

Per 01.01 2003 er 22 virksomheter underlagt tilsyn av Statens jernbanetilsyn. For oversikt over disse virksomheter vises det til bilag 1.

4.3 Regelverk

Regelverk og veiledninger som nevnt nedenfor er tilgjengelige via tilsynets hjemmeside.

4.3.1 Oversikt over regelverk SJT håndhever

Statens jernbanetilsyn har i 2002 utført oppgaver og ført tilsyn etter følgende lovgivning:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1332 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet (fordelingsforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1333 om tillatelse til å drive jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., samt tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet (tillatelsesforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).
- Forskrift 8. april 1999 nr. 424 om samtrafikkevnen i det trans-europeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1336 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (signalforskriften)

4.3.2 Oversikt over tilgjengelige veiledninger

- Veiledning uhellsrapportering
- Veiledning til prosess for godkjenning av kjørevei
- Kommentarer til helsekravforskriften
- Kommentarer til opplæringsforskriften
- Kommentarer til endringene i signalforskriften
- Kommentarer til endringene i togframføringsforskriften

4.3.3 Regelverksutvikling i 2002

En plan for regelutvikling ble etablert, og følgende igangsatte aktiviteter ble fullført i 2002:

- Bidra til SDs arbeid med å gjennomføre Jernbanepakke I og endringsforslag som følge av høringsuttalelser i oppryddingsprosjektet. Deltagelse i arbeidsgruppe med jevnlig møter i SDs regi.



- Ny forskrift om krav til opplæring for personell med funksjoner av betydning for sikkerheten utviklet. Forskriften fastsatt 18. desember 2002 med ikrafttredelse 1. juli 2003.
- Ny forskrift med krav til helse for personell med funksjoner av betydning for sikkerheten utviklet. Forskriften fastsatt 18. desember 2002 med ikrafttredelse 1. juli 2003.
- Togframføringsforskriften. Arbeid med å forskriftsfeste enkelte bestemmelser fra Jernbaneverkets regelverk (JD 345 og 346) er gjennomført. Forskrift fastsatt 18. desember 2002 med ikrafttredelse 1. juli 2003.

TRJ 2003 (nye trafikkregler for det nasjonale jernbanenett). Deltakelse i styringsgruppemøter og kontaktmøter med prosjektleder i Jernbaneverket gjennomført etter behov. For øvrig vil det bli en utfordring å tilrettelegge for trafikkregler som er klare og tydelige. Erfaringer med dagens regelverk viser at flere hendelser kan føres tilbake til uklart regelverk.

4.3.4 Arbeid med veiledninger i 2002

- Arbeidet med kommentarer til tillatelsesforskriften og kravforskriften ble igangsatt
- Beskrivelse av prosesser for saksbehandling av søknader om virksomhetstillatelse, lisens og sikkerhetsattest, samt krav til å få slike tillatelser/ lisenser/ sikkerhetsattester er igangsatt
- Veiledning til prosess for godkjenning av rullende materiell er under utarbeidelse
- Veiledning til prosess for godkjenning av kjørevei utgitt 20.11.02

4.4 Teknisk standardisering

I 2002 fastsatte EU tekniske standarder for interoperabilitet (TSI) for høyhastighetsbaner. Disse skal sikre en teknisk harmonisering som grunnlag for grenseoverskridende trafikk. Tilsvarende arbeid er nå på gang knyttet til konvensjonelle jernbaner. Tilsynet har sammen med Jernbaneverket deltatt som observatører i EU's Interoperabilitetskomite for Jernbane på vegne av Samferdselsdepartementet. Hensikten med dette er å være orientert om utviklingen, og dermed også å være i stand til å påvirke viktige forhold for norsk jernbane.

I tillegg har tilsynet valgt å prioritere deltagelse innen følgende jernbanerelatert standardiseringsarbeid:

- Cenelec TC9X, WG8. Arbeidsgruppe for utarbeidelse av en veiledning til EN50126. (Railway Applications – The specification of demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS)).
- Cenelec TC9XA, Underkomite til TC9X som arbeider med signalsaker.
- NK 9 - Electrical and Electronic applications for Railways

Tilsynet deltok også i en arbeidsgruppe som utarbeidet en veiledning til Norsk Standard 3901, risikoanalyse av tunneler og underjordiske anlegg for T-bane og Jernbane, selve veiledningen ble ferdigstilt i desember 2001 og utgitt tidlig 2002.



Standardiseringsarbeidet videreføres i 2003.

Det er viktig å merke at omfanget av aktiviteter knyttet til standardiseringsarbeid er langt høyere enn det tilsynet har kapasitet til å dekke. Det vises som eksempel til arbeidet i forbindelse med utarbeidelse av TSI'er i forbindelse med grenseoverskridende trafikk. Her er det etablert en rekke arbeidsgrupper, som arbeider med spesifikke problemstillinger, som tilsynet ikke har kapasitet til å dekke med dagens ressurser. Fordi EU standarder får stor innvirkning på norsk regelverk er det viktig at tilsynet er aktive mot dette arbeidet, omfanget av dette forventes å øke i årene som kommer. Det erkjennes at dette vil bli en utfordring på ressursiden for tilsynet.

4.5 Nordisk/Internasjonalt arbeid

Det er etablert et eget forum for samarbeid mellom de nordiske jernbanetilsynene (NID). Det er 3 faste møter hvert år, med underliggende arbeidsgruppemøter ved behov. Foruten å diskutere felles nordiske saker, er forholdet til EU og europeiske tilsyn for øvrig viktige tema.

Tilsvarende er det etablert et forum for de europeiske Jernbanetilsynene (ILGGRI), her er det også 3 faste møter hvert år, hvor forhold relatert til jernbanesikkerhet diskuteres.

Som nevnt under standardisering deltar tilsynet som observatør i EU's interoperabilitetskomite, som arbeider med grenseoverskridende trafikk. Det nordiske samarbeidet er svært sentralt for dette arbeidet.

4.6 Tillatelser

Det er i 2002 gitt to tillatelser:

- Kongsberg Bergverksmuseum har fått tillatelse til å drive museumsbane
- GM Gruppen har fått en tidsbegrenset tillatelse til å drive jernbanevirksomhet.

For øvrig har det meste av saksbehandlingsarbeidet hittil i 2002 vedrørende søknader om virksomhetstillatelser/ lisenser hovedsakelig vært knyttet opp til forberedende saksbehandling i forhold til de virksomheter som har tidsbegrenset tillatelse fram til 1. juli 2003.

Disse virksomhetene er:

- Oslo Sporveier/Trikken
- Oslo Sporveier/T-banen
- Krøderbanen (Stiftelsen)
- Krøderbanen (Driftsgruppen Norsk jernbaneklubb)
- Norsk Jernbaneklubb
- Norsk Museumstog



4.7 Godkjenninger

Det er gitt en rekke godkjenninger av modifikasjoner på eksisterende infrastruktur og rullende materiell.

Følgende nytt rullende materiell er godkjent i 2002:

- NSB, dieselmotorvognsett type Y1
- NSB, Motorvognsett Type72, begrenset godkjenning.
- NSB, Godkjenning av Type 93, serie 2

Det er også flere større materiellgodkjenninger som er til behandling, men ikke avsluttet i løpet av 2002.

Følgende større infrastrukturanlegg er godkjent i 2002:

- JBV, Godkjenning av parsell 5 på Vestfoldbanen
- JBV, Nye plattformer Gol og Geilo stasjoner
- JBV, Nye plattformer for Røros stasjon (med restriksjoner)
- JBV, Etablering av Katterat krysningsspor på Ofotbanen (med forbehold)
- JBV, Drammen stasjon, fornyelse av mellomplattform
- JBV, Midtsannan krysningsspor

Det er for også store infrastruktur prosjekter som er under behandling, herunder nytt dobbeltspor Skøyen – Asker for Jernbaneverket og T-baneringen for Oslo Sporveier.

4.8 Revisjoner/Inspeksjoner

4.8.1 Generelt

Statens jernbanetilsyn utøver sin tilsynsvirksomhet primært gjennom systemrevisjoner, inspeksjoner og tilsynsmøter, samt oppfølging av tidligere tilsynsrapporter.

Det er utgitt 21 tilsynsrapporter i 2002, alle disse er tilgjengelige på tilsynes hjemmeside.

Hovedinntrykket fra revisjonsvirksomheten er at:

- risikobasert sikkerhetsarbeid (analytisk, forebyggende sikkerhetsarbeid) nå i stor grad er systematisk etablert hos foretakene.
- det er mangler i mange virksomheters oppfølging av revisjonsavvik og risikoforhold avdekket i risikokartlegginger (dette gjelder interne funn så vel som avvik identifisert av SJT)
- det er omfattende avvik mellom krav i Jernbaneverkets tekniske regelverk og vedlikeholdsutførelse og tilstand på infrastrukturen

I 2002 har utviklingen fortsatt hos de større virksomhetene med hensyn til å skille ut deler av virksomheten og overlate flere oppgaver til leverandører. Denne økningen i kompleksitet i organiseringen av jernbaneverksamheten har bidratt til at Statens jernbanetilsyn i 2002 har erfart at dagens kapasitet på revisjonssiden ikke lenger er tilstrekkelig. Framover er det klart



at dagens revisjonsressurser blir ytterligere for små når denne trenden fortsetter, samtidig som nye aktører introduseres som følge av konkurranseutsetting og HSLBs granskningsrapporter skal følges opp (se avsnitt lenger bak).

4.8.2 Revisjoner og inspeksjoner

Det er gjennomført 6 systemrevisjoner og 4 inspeksjoner i 2002. Dette er stort sett i tråd med revisjonsplanen som ble etablert ved årets start. Tre planlagte inspeksjoner er skjøvet til 2003 pga ressursknapphet. En revisjon vedrørende fremføring på strekninger uten linjeblokk, som grenser til fjernstyrte strekninger, er initiert utenom plan. Bakgrunnen er et antall hendelser med stort ulykkespotensiale på slike strekninger i 2002.

4.8.3 Oppfølging av tidligere systemrevisjoner og inspeksjoner

SJT har hatt fokus på oppfølging av tidligere tilsynsrapporter og har brukt mye ressurser på dette. Likevel har vi i altfor liten grad lyktes med å lukke identifiserte avvik fra tidligere års revisjoner. Av 27 utførte revisjoner/inspeksjoner i perioden 1998-2001 var fremdeles 20 ikke avsluttet pr. 1.1.03 fordi korrigerende tiltak ikke var fullført. (Herunder er 8 av 10 revisjoner fra perioden 1998-99 enda ikke avsluttet). Frister (som gjennomgående har vært fastsatt av virksomhetene selv) er ofte vesentlig overskredet. For svak jernbanefaglig og/eller sikkerhetsfaglig kvalitetssikring har ført til at gjennomførte tiltak ikke har vært tilstrekkelige for å kunne lukke identifiserte avvik. Mange tilfelle har avdekket at linjeledelsen har engasjert seg i for liten grad for å sikre at korrigeringsarbeidet får nødvendig oppmerksomhet og oppfølging internt.

Statens jernbanetilsyn er for øvrig i 2002 gitt anledning til å ta i bruk tvangsmulkt. Dette virkemidlet vil tas i bruk i 2003 når det anses hensiktsmessig for å lukke avvik.

4.8.4 Tilsynsmøter

Det er gjennomført 9 ledelsesmøter med virksomhetene i 2002. Møtene er i løpet av 2002 strammet inn og fokusert mer på sikkerhetsstyring og engasjement på overordnet nivå.

Det er gjennomført flere uformelle kontaktmøter med virksomhetene der sikkerhetsmessige problemstillinger på fagnivå blir fulgt opp.

4.9 Oppfølging av anbefalinger etter ulykkesgranskninger

4.9.1 Sikkerhetstilrådninger fra HSLB

Den nye forskriften om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser som trådte kraft 1.7.02 utvidet Havarikommisjonen for sivil luftfart sitt virkeområde til også å omfatte jernbane. Normalt vil Samferdselsdepartementet gi Statens jernbanetilsyn oppgaven med å tilse at HSLBs sikkerhetstilrådninger følges opp av virksomhetene. Pr. 1.1.03 har ikke HSLB utgitt noe granskningsrapporter som Statens jernbanetilsyn er bedt om å følge opp. Oppfølgingen i 2002 har derfor vært begrenset til enkelte midlertidige sikkerhetstilrådninger.



4.9.2 Oppfølging av Groth-kommisjonens anbefalinger etter Åsta- og Lillestrømulykkene

SJT har fulgt opp viktige forhold påpekt av Groth-kommisjonen gjennom ordinære kontaktmøter med NSB, Jernbaneverket, og CargoNet. Det er imidlertid ikke gjennomført særskilte oppfølgingsmøter i 2002. Flere av temaene i Groth-kommisjonens rapporter er også fulgt opp gjennom SJTs revisjonsvirksomhet.

SJTs egen bremsegjennomgang (tilsynsrapport 16-02) som skal svare ut anbefalinger i Lillestrøm-rapporten ble ferdigstilt 6.12.02.

Med hensyn til resultatet av oppfølgingene av sentrale anbefalinger rettet mot virksomhetene kan Statens jernbanetilsyn rapportere følgende status pr. 01.01.03:

- Foretakene har generelt etablert tilfredsstillende sikkerhetsstyringssystemer
- Oppdatering av signaltegninger er ikke tilfredsstillende. Dette er et krevende arbeid som SJT har fokusert på i sin oppfølging i 2002. Statens jernbanetilsyn har vært særlig opptatt av at tegningsunderlaget blir oppdatert i fbm endringsarbeider. Pr. 1.1.03 var det fortsatt et stort etterslep, men Jernbaneverket har allokert mer ressurser til oppdateringen, og det er nå en positiv utvikling i arbeidet. Kommisjonens anbefaling omfattet for øvrig ikke bare signaltegninger, men tegningsunderlag generelt. Statens jernbanetilsyn har gjennom sin revisjonsvirksomhet på slutten av 2002 avdekket vesentlige mangler også mht oppdatering av brotegninger
- Installasjon av togradio eller annet sikkert kommunikasjonsutstyr på strekninger som mangler dette er ikke gjennomført. Jernbaneverket satser på utbygging av GSM-R systemet, men finansiering var ikke avklart ved utgangen av 2002
- ATC benyttes i dag kun på fjernstyrte strekninger. JBV har søkt om godkjenning av DATC-system for Østre linje (som ikke har fjernstyring), mens videre arbeid med tilsvarende system for andre ikke fjernstyrte strekninger har blitt stanset. JBV har pr. 1.1.03 konkludert at det er av større sikkerhetsmessig betydning å få på plass sikker kommunikasjon på strekninger der dette mangler. SJT tar konklusjonen til etterretning
- Kompetansekrav for personell med arbeid av sikkerhetsmessig betydning er nå på plass i stor grad
- Gjennomgang av NSB-87 anlegget ble avsluttet i 2002 og i den forbindelse ble fjernstyring tatt i bruk igjen på hele Rørosbanen. NSI-63 anlegget er gjennomgått av Jernbaneverket i 2002, og gjennomgangen er nå til saksbehandling hos SJT

4.9.3 Behandling og oppfølging av uønskede hendelser

Samferdselsdepartementet har fastsatt en ny forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser med ikrafttredelse 1. juli 2002. Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet etter denne forskriften og har også fått oppgaver relatert til mottak og vurdering av uønskede hendelser som rapporteres fra virksomhetene. Som følge av dette ble det i 2002 opprettet og besatt en stilling hos Statens jernbanetilsyn for behandling av uønskede hendelser, og oppfølging av sikkerhetstilrådninger fra HSLB.

Programvare for lagring, klassifisering og søk for innrapporterte hendelser er anskaffet, tilpasset og tatt i bruk. En ordning for effektiv elektronisk innrapportering av uønskede



hendelser, og for effektiv lagring av rapporter i SJTs database for uønskede hendelser er utarbeidet. Systemet er enda ikke fullt ut operativ ved årsskifte 2002/2003. Databasen vil være et grunnlag for statistikk-utarbeidelse for tilsynet i 2003.

4.10 Oppsummering av ulykker og hendelser i 2002

Rapportering til tilsynet av underlagsmateriale for statistikk og analyser er ennå ikke avsluttet for 2002. Oppsummeringer, statistikk og analyser av ulykkes- og hendelsesdata for 2002 vil bli publisert på våre hjemmesider så snart dette er klart.

5 Økonomi

Årets bevilgning over Statsbudsjettet var opprinnelig kr. 20 900 000. I tillegg er overført fra 2001 kr. 978 000 (andel ubrukte midler). Som kompensasjon for lønnsoppgjøret 1. mai 2002 er tilsynet tilført kr. 300 000. Etter søknad er tilsynet gitt tilleggsbevilgning over statsbudsjettet kr. 2 700 000 til dekning av ekstraordinære utgifter. Dette gir en disponibel ramme på kr. 24 878 000.

Tallene viser at regnskapet er avsluttet med ca kr 138 000 under samlet bevilgning.

Kap	Post	Under post	Tekst	Regnskap 2001	Budsjett 2002	Regnskap 2002
1354	01	11	Faste stillinger	5 210 732	8 500 000	6 608 358
1354	01	18	Arbeidsgiveravgift	713 430	1 200 000	838 692
1354	01	21	Maskiner, inventar, utstyr	879 615	1 000 000	764 466
1354	01	22	Forbruksmateriell	610 744	1 000 000	1 546 485
1354	01	23	Reiseutgifter	1 271 846	1 300 000	1 066 966
1354	01	24	Kontortjenester			1 166
1354	01	25	Konsulenttjenester	8 714 548	10 600 000	12 163 993
1354	01	27	Leie av maskiner			3 951
1354	01	29	Bygningers drift - lokalleie	1 093 513	1 278 000	1 745 671
			SUM	18 494 428	24 878 000	24 739 748

Kommentarer til enkeltposter:

Lavt forbruk mot Faste stillinger, jfr. underpost 11 skyldes at det har vært vanskelig å rekruttere til ledige stillinger, og at flere stillinger har vært ubesatt store deler av året.

Foruten bruk av konsulenter i ubesatte stillinger, kan det høye forbruket mot Konsulenttjenester, jfr. underpost 25 direkte tilbakeføres til tilsynets arbeid med godkjenning av nye lokaltog Type 72, og nye akslinger/boggier for Type 71 og Type 73. I dette arbeidet har tilsynet i stor grad måttet benytte konsulenter, både i forhold til kapasitet og kompetanse.



For Type 72 har dette vært en direkte konsekvens av at Jernbaneverkets typegodkjenningsprosess ikke lenger har vært tilgjengelig for slik godkjenning etter årsskifte 2001/2002. Endringen i godkjenningsprosessen på nevnte tidspunkt har medført betydelige utfordringer både for tilsynet som godkjenningsmyndighet og for NSB BA når det gjelder å dokumentere at togsettene vil tilfredsstillt sikkerhetsnivå i lov og forskrift. Direkte relaterbare konsulentkostnader mot godkjenningsprosessene utgjør i størrelses orden kr. 4 500 000, og som tilsynet i utgangspunktet ikke har hatt mulighet til å ta høyde for i sitt budsjett. Det er søkt om og innvilget tilleggsbevilgning i denne forbindelse.

Budsjett for Forbruksmateriell, jfr. underpost 22, er overskredet, blant annet grunnet betydelige utgifter til annonsering osv. i forbindelse med rekruttering til de faste stillingene.

Høyt forbruk mot bygningers Drift-lokalleie (underpost 29) skyldes at tilsynet har utvidet sitt leieareal i Wergelandsveien 3 for å ha plass til eksisterende bemanning, og noe fleksibilitet for eventuell vekst i 2003-2004.

6 Bilag

Bilag 1: Jernbanevirksomheter underlagt tilsyn per 01.01.2003



Jernbanevirksomheter underlagt tilsyn pr. 01.01 2003

1. Ordinær jernbanevirksomhet

Tilsynsobjekt og kontaktperson	Type virksomhet/ strekning	Konsesjon/tillatelse gitt for perioden	Arkiv
Jernbaneverket Tlf.: 22 45 51 00 Sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl Tlf.: 22 45 52 51 Mobil: 90 05 53 68	Drift av det nasjonale jernbanenett og drift av Norsk Jernbanemuseum	Unntatt fra å søke tillatelse til å drive slik virksomhet, men skal (jf. tillatelsesforskriften § 1.5) følge jernbanelovgivningens bestemmelser for øvrig	
NSB BA Tlf.: 23 15 00 00 Trafikksikkerhetssjef Liv Bjørnå Tlf.: 23 15 31 90 Mobil:	Trafikkvirksomhet på det nasjonale jernbanenettet. Drift av egne bruksbaner og terminaler med transport.	Krav om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet. Må ha slik tillatelse innen 15. 03 2003	
FLYTOGET 0048 OSLO Tlf. 23 15 90 00 Sikkerhetssjef Asle Martinsen Tlf.: 23 15 91 80 Mobil: 918 76 181	Persontransport på strekningen Asker- Gardermobanen	08.09.1998 - 31.12.2028. Hvert femte år må selskapet dokumentere at det oppfyller vilkårene for tillatelsen. Som følge av eierskifte pr. 01.01.03, har Flytoget søkt om ny tillatelse til å drive jernbanevirksomhet	97/76 T61 02/31. T61
Malmtrafikk AS Postboks 314, 8501 NARVIK Tlf.: 76 92 38 00 Faks: 76 92 39 95 Administrerende direktør Halvdan Eliassen Mobil: 91 12 38 43	Malmtransport Narvik – riksgrensen. Bruksbanedrift på terminalen i Narvik.	27.06.1996 og inntil videre. Hvert femte år må selskapet dokumentere at det oppfyller vilkårene for tillatelsen. Tilsynet har etter søknad gitt henstand til 01.10.01 for selskapet til å vise dokumentasjon.	97/115 T61
CargoNet AS 0048 Oslo Tlf.: 23 15 00 00 Trafikksikkerhetsdirektør Knut Mo Tlf.: 23 15 13 49	Godstrafikk på det nasjonale jernbanenettet.		



2. Ordinær sporvei/tunnelbanevirksomhet

Tilsynsobjekt	Type virksomhet/ strekning	Konsesjon/tillatelse gitt for perioden	Arkiv
Oslo Sporveier Tlf.:22 08 40 00	Bytrikkene	Opprinnelig konsesjon gitt fra 08.10.1892 - 1987; Må fornyes innen 1.juli 2003, jf. tillatelsesforskriften § 9-1.	97/116 T61
Oslo Sporveier Tlf.:22 08 40 00	Stortinget-Østerås Stortinget-Frognerseieren Stortinget-Sognsvann	Opprinnelig konsesjon gitt fra 28.08.1987 - 2062 Må fornyes innen 1.juli 2003, jf. tillatelsesforskriften § 9-1.	
Oslo Sporveier Tlf.:22 08 40 00	Bærumsbanen (Kolsåsbanen)	Opprinnelig konsesjon gitt fra 15.06.1972 - 15.06.1997 Må fornyes innen 1.juli 2003, jf. tillatelsesforskriften § 9-1.	
Oslo Sporveier Tlf.:22 08 40 00	Sentrum - Vestli Sentrum - Ellingsrudsåsen Sentrum - Skullerud Sentrum - Bergkrystallen	Opprinnelig konsesjon gitt fra 03.05.1968 - 03.05.2043 Må fornyes innen 1.juli 2003, jf. tillatelsesforskriften § 9-1.	
Gråkallbanen Postboks 3132, 7002 TRONDHEIM Tlf.: 72 55 23 55 Daglig leder: Halvor Dahl	Gråkallbanen, Trondheim; Lian - St.Olavsg.	01. 08.1995 - 01.12.05	97/118 T61

3. Museums- og hobbypreget sporveivirksomhet

Tilsynsobjekt	Type virksomhet/ strekning	Konsesjon/tillatelse gitt for perioden	Arkiv
Bergens Elektriske Sporvei, Postboks 812, 5807 BERGEN Tlf. 55 55 43 65 Daglig leder: Atle Ingebrigtsen, Mobil: 932 08 163	Museumssporvei i Bergen	20.04.1998 – tillatelsen gitt for 20 år.	96/26 T61
Lokaltrafikkhistorisk forening Postboks 5317 Majorstua 0304 OSLO	Museumssporvei på Vinterbro i Ås, Akershus.	30.04.2001 gitt unntak etter § 1-2 i tillatelsesforskriften.	01/85 T61



4. Museums- og hobbypreget jernbanevirksomhet

Tilsynsobjekt	Type virksomhet/ strekning	Konsesjon/tillatelse gitt for perioden	Arkiv
Orkla Industrimuseum Postboks 31, 7331 LØKKEN VERK Tlf.: 72 49 91 00 Daglig leder: Asle B. Bjørgan	Full jernbanedrift på Thamshavnbanen	01.07.1908 - 01.07.1998 24.06.1998 – 30.06.2028 Skifte av daglig leder godkjent 23.05.00	96/9 T61
Stiftelsen Krøderbanen 3535 KRØDEREN Tlf.: 32 14 76 44 Stiftelsen Tlf.: 32 78 38 64 Museumet Mobil: 913 55 002 Museumsbestyrer Ola Ingvoldstad,	Vedlikehold av Krøderbanen;	Tillatelse: 12.05.1992 - 31.12.1998 01.06.1999 – 01.06.2002 Endret Vikersund st. godkjent 29.06.2001	97/119 T61 99/33 T 65 00/441 T67
Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen, Postboks 37, 3535 KRØDEREN Tlf.: Daglig leder: Olaf Bjerknes, Fredsbovei 61, 1370 ASKER	Trafikkvirksomhet på Krøderbanen; trafikkstyring på Krøderbanen	Tillatelse: 04.06.1999 – 04.06.2002 Ny daglig leder godkjent 16.01.01 (Bjerknes)	99/46 T61
Stiftelsen Rjukanbanen Ny adr.: Mæl stasjon, 3658 MILAND Tlf.: 35 09 22 85 Ny daglig leder: Carl Fredrik Thorsager, e- post: stifmae@online.no .	Tillatelsen omfatter full jernbanevirksomhet på Rjukanbanen Persontransporten innstilt 31.12.2000	Tillatelse: 15.06.1999 – 15.06.2003	97/49 T61
Stiftelsen Setesdalsbanen, Grovane, 4700 VENNESLA Tlf.: 39 15 64 82, Faks : 38 15 67 21 Daglig leder: Hans Petter Furuhaug.	Full jernbanevirksomhet på Setesdalsbanen; Grovane -Beihøldalen	Tillatelse gitt av SD: 05.06.1994 - 05.06.2004	97/120 T61
Norsk Jernbaneklubb Gamle Vossebanen, Garnes stasjon. Postboks 638, 5807 BERGEN Tlf og faks: 55 18 38 45 Driftsleder Ivar Gubberud, mobil 900 83 367, tlf: 55 96 98 00 e-post ivar.gubberud@bergen.fou.telenor.no	Persontransport på strekningen Garnes - Midttun	21.05.1996 - 31.12.2005	97/121 T61
GM-Gruppen Postboks 22 Grorud, 0905 OSLO Tlf og faks: 23 38 00 30 Daglig leder Jarl Hole, Mellombølgen 76, 1157 OSLO Mobil 971 29 516	Trafikkvirksomhet på det nasjonale jernbanenettet.	25.07.1997 - 31.12.2002. Tidsbegrenset tillatelse gitt til 30.06 2003. Må ha ny tillatelse fra 01.07 2003, jf. tillatelsesforskriften § 9-1	96/31 T61
AS Valdresbanen, Postboks 122, 2901 FAGERNES Rune Selj, tlf: 61 12 30 62 og 61 36 25 16 Bjørn Karsrud, tlf: 61 36 42 61 og 61 36 42 00 og privat: 61 36 25 56	Persontransport på Valdresbanen.	Tillatelse til å drive museums- og hobbypreget jernbanevirksomhet på strekningen Gjøvik-Eina- Dokka gitt 30.01.03. Tillatelsen gitt til og med 31.12 2005	01/265 T61



Tilsynsobjekt	Type virksomhet/ strekning	Konsesjon/tillatelse gitt for perioden	Arkiv
Norsk Bergverksmuseum Postboks 18, 3602 KONGSBERG Tlf.: 32 72 32 00 Driftsingeniør Per Halvor Sælebakke	Persontransport på Christianstollbanen, sølvgruvene på Kongsberg	Tillatelse til å drive hobby- og museumspreget jernbanevirksomhet i Chritanstoll gruver	00/1 T61

5. Bruksbanevirksomhet

Tilsynsobjekt	Type virksomhet/ strekning	Konsesjon/tillatelse gitt for perioden	Arkiv
Skien kommune Steinar Ris Tlf: 35 58 10 91	Privat sidespor,	27.07.1999 – 27.07.2002	99/102 T65