



# Årsrapport 1999

# Innhold

<b>Formål og oppgaver</b>	<b>1</b>
<b>Statens jernbanetilsyn</b>	<b>2</b>
<b>Hovedaktivitet, 1999</b>	<b>4</b>
<b>Direktørens beretning, 1999</b>	<b>5</b>
<b>Regnskap, 1999</b>	<b>9</b>
<b>Regnskap</b>	<b>10</b>
<b>Ulykkesstatistikk</b>	<b>10</b>
<b>Virksomhet, 1999</b>	<b>13</b>
<b>Virksomheten, 1999</b>	<b>14</b>
<b>Revisjoner og ledelsesmøter</b>	<b>14</b>
<b>Regelverktvikling</b>	<b>15</b>
<b>Tillatelser og godkjenninger</b>	<b>16</b>
<b>Granskning av uhell og ulykker</b>	<b>18</b>
<b>Internasjonalt samarbeid</b>	<b>18</b>
<b>Særlige utfordringer, 2000–</b>	<b>19</b>

# Formål og oppgaver

*Statens jernbanetilsyn (SJT) har formål og oppgaver som fastsatt i instruks gitt av Samferdselsdepartementet.*

*Her heter det at SJT skal:*

- ivareta det offentliges interesser i tilknytning til sikkerhetsspørsmål m.v. ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner, herunder sporvei, tunnelbaner og forstadsbaner til det beste for de reisende, banens personale og publikum i alminnelighet;*
- føre tilsyn med at utøvere av jernbanevirksomhet oppfyller de krav som er med hjemmel i jernbaneloven eller bestemmelser gitt med hjemmel i denne loven.*

Statens jernbanetilsyn er satt til å føre tilsyn og kontroll med at jernbanevirksomheter i Norge følger bestemmelsene i lov av 11. juni 1993 nr. 100 (Jernbaneloven) og forskrifter gitt med hjemmel i denne. Per januar 2000 var dette:

- Forskrift av 22. juli 1994 nr. 746 om krav til anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. («Kravforskriften»)
- Forskrift av 10. juli 1997 nr. 781 om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. («Tillatelsesforskriften»)
- Forskrift av 10. juli 1997 nr. 782 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet
- Forskrift av 8. april 1999 nr. 424 om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog
- Forskrift av 23. desember 1999 nr. 1402 om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbane herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.

## Statens jernbanetilsyn

### Hva er Statens jernbanetilsyn?

Statens jernbanetilsyn ble opprettet 1. oktober 1996, og er en selvstendig etat underlagt Samferdselsdepartementet, med en tilsatt direktør som leder. SJTs virksomhet finansieres over statsbudsjettet. Ved utgangen av 1999 hadde tilsynet ni fast ansatte, med variert bakgrunn fra privat og offentlig sektor. Bemanning per april 2000.



*Sverre Quale*  
Direktør



*Knut Rygh*  
Sikkerhetssjef



*Harald Sundlo*  
Administrasjonssjef/  
juridisk rådgiver



*Sølvi Johnsen*  
Administrasjonskonsulent



*Siri Kjær*  
Utredninger og  
virksomhetstillatelser



*Sjur Sæteren*  
Revisjonssjef



*Liv M. Bjørnå*  
Risikoanalyser og  
sikkerhetsstyring



*Kjell Johansen*  
Rullende materiell



*Gunhild Halvorsrud*  
Signal- og sikrings-  
anlegg/kjørevei

### Hvorfor et jernbanetilsyn?

Utviklingen innen jernbanesektoren i Norden, og Europa for øvrig, har de seneste år gått i retning av å skille forvaltningen av infrastrukturen (skinner, signal- og strømanlegg, etc.) fra trafikkvirksomheten. Dette skjer for bedre å tilrettelegge forholdene for at flere trafikkelskaper, offentlige og private, kan trafikere jernbanenettet. Sommeren 1996 fikk for eksempel det private selskapet Malmtrafikk AS tillatelse til å frakte malm på Ofotbanen, og høsten 1996 ble NSB delt i et trafikkelskap (NSB BA) og en ny forvaltningsetat (Jernbaneverket) med ansvar for jernbaneinfrastrukturen.

Da Statens jernbanetilsyn ble opprettet, skjedde det blant annet ut fra et ønske om å etablere et selvstendig statlig organ med ansvar for å føre tilsyn med de ulike jernbane- og sporveisaktørene – uavhengig av om virksomheten drives i offentlig eller privat regi. Med etableringen av SJT fikk Norge et jernbanetilsyn på lik linje med flere andre europeiske land.

### Hva gjør Statens jernbanetilsyn?

For å ivareta oppgavene som er gitt av myndighetene, skal Statens jernbanetilsyn:

- utføre tilsyn i form av systemrevisjoner og inspeksjoner av de virksomheter som er omfattet av Jernbaneloven
- forhåndsbehandle søknader om å drive jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (drift av rullende materiell, etablere og drive kjørevei, trafikkvirksomhet eller drive trafikkstyring) før slike søknader blir endelig avgjort av Samferdselsdepartementet
- behandle søknader og fatte vedtak om tillatelse til å drive spesiell jernbanevirksomhet (hobby- og museumspreget jernbanevirksomhet)
- gi formelle godkjenninger og tillatelser at rullende materiell og kjørevei kan tas i bruk
- forhåndsbehandle søknader om lisens fra norske foretak som ønsker å drive internasjonal jernbanetransport; lisens utstedes av Samferdselsdepartementet
- utstede sikkerhetsattest for utenlandske lisensierte jernbaneforetak som ønsker å drive internasjonal jernbanetransport til og fra Norge
- utarbeide utfyllende forskrifter til Jernbaneloven
- utarbeide veiledninger til Jernbaneloven med forskrifter og annet informasjonsmateriale
- delta i internasjonale jernbanefora, inklusiv EU, og overvåke internasjonalt standardiseringsarbeid innenfor jernbanesektoren
- delta i offentlige kommisjoner for utredning av jernbaneulykker

Dertil har SJT en generell plikt til å informere andre offentlige myndigheter om forhold innenfor jernbane-/sporveissektoren hvor det bør treffes avgjørelser, men hvor forholdet ligger utenfor tilsynets egen beslutningsmyndighet.

### Hvem omfattes av tilsyns- og kontrollvirksomheten?

De som Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn og kontroll med, kan deles inn i følgende grupper:

- Jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet: Jernbaneverket, NSB BA, NSB Gardermobanen AS og Malmtrafikk AS
- Sporveier/tunnelbaner: AS Oslo Sporveier og Gråkallbanen AS
- Museums- og hobbypreget jernbanedrift, som Thamshavnbanen, Krøderbanen, Setesdalsbanen, Gamle Vossebanen
- Enkelte bruksbaner
- Dressinvirksomhet

### Hvilke andre tilsyn samarbeider SJT med?

Siden Statens jernbanetilsyn også skal informere andre offentlige myndigheter om forhold innenfor jernbane-/sporveissektoren hvor det bør treffes avgjørelser, men hvor forholdet ligger utenfor SJTs beslutningsmyndighet, er det viktig for Statens jernbanetilsyn å ha jevnlig kontakt også med andre tilsynsmyndigheter.

I forhold til SJTs utøvelse av godkjenningsmyndighet, vil tilsynet be om at den som søker om godkjenning kan dokumentere hvordan krav fra andre myndigheter er ivaretatt. Som eksempel kan nevnes:

- ved godkjenning av materiale for transport av farlig gods må søker koordinere mot krav i regelverket som forvaltes av *Direktoratet for brann og eksplosjonsvern (DBE)*
- ved branntekniske løsninger m.v. for tunneler må søker koordinere med de lokale brann- og redningsetater
- for sikkerhet for togførere og ombordansvarlige må søker koordinere mot krav m.v. fastsatt av *Arbeidstilsynet*
- for elektriske løsninger i kjøreveisanslegg og rullende materiell må søker koordinere mot *Produkt- og elektrisitetstilsynet*.

Med utgangspunkt i disse saksforholdene vil tilsynet anvende samme synsmåte i tilsvarende saker.

## Hovedaktivitet 1999

### Administrasjon

- Ny direktør, Sverre Quale, ble tilsatt i mars; ytterligere to nye medarbeidere ble ansatt, og to konsulenter ble innleid på deltid i administrasjonen. Primo november flyttet Statens jernbanetilsyn fra Jernbaneverkets lokaler til egne lokaler i Wergelandsveien i Oslo. Kompetansebyggingen har omfattet risikoanalyse; utredning av ulykker; regelverktvikling; juridisk metode; brannfysikk; forvaltningsrett; sikkerhetsledelse.

*Direktørens redegjørelse finnes på side 6–8.*

### Regelverktvikling

- SJT startet i 1999 arbeidet med å fastsette en utfyllende forskrift til Kravforskriften. Forslag til en sikkerhetsstyrings forskrift, veiledning til Sikkerhetsstyringsforskriften og veiledning til prosess vedrørende godkjenning av rullende materiell ble sendt på høring i mai. Dette resulterte i at SJT 23. desember 1999 fastsatte en ny forskrift om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbane, her under sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.

*Full gjennomgang av forskriftutviklingen på side 15–16.*

### Internasjonalt samarbeid

- Statens jernbanetilsyn deltar i flere internasjonale fora, som observatør eller som formell deltager. I 1999 deltok SJT i: Forum for direktørene i de nordiske jernbanetilsynene; International Liaison Group of Government Railway Inspectors); NK9 (normkomité 9 innen Norsk elektronisk komité). SJT deltok også i europeisk samarbeid gjennom EU/EØS; i samarbeid om utvikling av tekniske standarder for høyhastighetstog, samt i EU-fora med myndigheter som gir lisens og sikkerhetssertifikat for grenseoverskridende trafikk.

*Bredere oversikt over internasjonal deltakelse på side 18.*

### Tillatelser og godkjenninger

- Statens jernbanetilsyn ga i 1999 til sammen 12 tillatelser og godkjenninger, deriblant for trafikkerings av Romeriksporten på Gardermobanen og for bruk av flytoget i maksimal

hastighet på samme bane. Det ble også gitt godkjenning for bruk av NSBs nye ekspressstog, og tillatelse til bruk av dette på Sørlandsbanen. Ny type trikk ble godkjent for bruk på AS Oslo Sporveiers nett, som ble utvidet med en ny linje til det nye Rikshospitalet.

*Komplett oversikt over tillatelser og godkjenninger på side 16–17.*

### Stans av virksomhet

- For første gang benyttet Statens jernbanetilsyn seg av bestemmelsen i forskrift 10.07.997 nr. 781 § 7–1, 2. ledd, som gir rett til å stanse jernbanevirksomhet dersom hensynet til sikkerhet tilsier det. SJT påla i desember 1999 Jernbaneverket å stanse av- og påstigning fra mellomplattform på Stange stasjon i Hedmark inntil sikkerhetstiltak er iverksatt. Jernbaneverket påklaget vedtaket. Samferdselsdepartementet stadfestet 1. mars 2000 SJTs vedtak.

## Direktørens beretning 1999

*«søkelyset på sikkerhetsforvaltningen er både ønskelig og nødvendig»*

## Tilsyn og sikkerhet i fokus

*Statens jernbanetilsyn kom med ett i fokus etter den tragiske togkollisjonen ved Åsta, 4. januar 2000. 19 mennesker mistet livet, og media rettet et grundig og kritisk søkelys mot forvaltning og drift av jernbanen i Norge – politiske beslutningstakere fulgte opp. En ny, dramatisk påminnelse om sikkerhetsfarene fant sted bare tre måneder senere: Kollisjonen på Lillestrøm stasjon 5. april førte til at et stort byområde måtte evakueres pga. eksplosjons- og brannfare.*

Hovedfokuset ved disse to svært alvorlige ulykkene, var på ivaretagelse av sikkerheten, og her sto våre revisjonsrapporter sentralt. Ved Åsta-ulykken ble det særlig fokusert på de rapporter som avdekket kritikkverdige forhold ved Jernbaneverkets sikkerhetsstyring. Spørsmål ble stilt blant annet ved tilgjengelighet, bruk og oppfølging av rapportene. Samtidig kom den nasjonale organisering av sikkerhetstilsyn opp som diskusjonstema. Fokuset var både viktig og riktig – og er det fortsatt.

Statens jernbanetilsyn har som en hovedoppgave nettopp å bevirke at tilstrekkelig fokus rettes mot sikkerhetshensyn knyttet til skinnegående transport. Det søkelys som ved Åsta-ulykken, og dernest ved Lillestrøm-kollisjonen, ble stilt på sikkerhetsforvaltningen, er både ønskelig og nødvendig for å kunne bedre sikkerheten for de reisende, for dem som arbeider ved jernbane og sporveier – og for tredjepart.

Det er samfunnsmessig verdifullt at det stilles grunnleggende spørsmål ved sikkerheten – også fra media. Likevel blir det et paradoks å registrere at det fortsatt skal alvorlige ulykker til før media, og til dels også de politiske myndigheter, viser aktiv interesse for jernbanesikkerhet. Vi har gjennom vårt revisjonsarbeid over lengre tid påpekt mangelfull ivaretagelse av sikkerhet hos jernbaneverkshetene i Norge. Bare i liten grad har dette vakt interesse utenfor fagkretsene.

### Effektiv risikobasert sikkerhetsstyring

Året 2000 startet med den forferdelige ulykken ved Åsta, som var en tragisk påminnelse om at en ikke kan ta togsikkerhet for gitt – til tross for jernbanens relativt sett svært gode sikker-

hetsstatistikk. Den uavhengig granskningen, som når dette skrives ennå pågår, vil forhåpentligvis klarlegge både direkte og bakenforliggende årsaker til ulykken på Åsta. Det samme gjelder kollisjonen på Lillestrøm.

Togkollisjonen på Lillestrøm stasjon 5. april 2000, der det tok fyr i propantanker på godsvogner med påfølgende stor eksplosjonsfare, ga oss en sterk påminnelse om at sikkerhet for tredjemann og omgivelser også må prioriteres høyt.

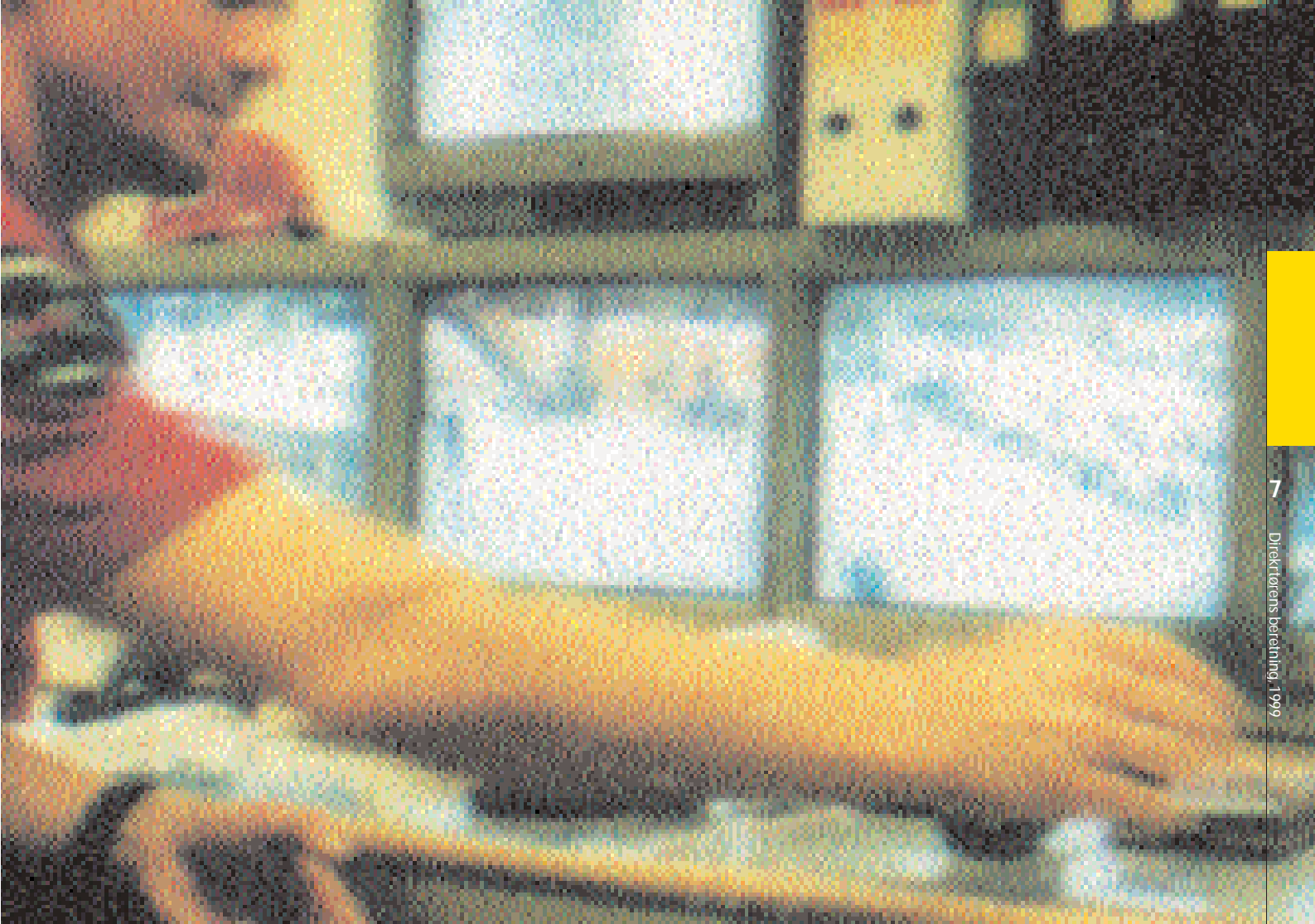
Det er sterkt å håpe at det kan trekkes både prinsipiell og praktisk lærdom av ulykkene; ved å iverksette tiltak for å forhindre gjentakelser, og ved å drive generelt forebyggende sikkerhetsarbeid. Her må alle farlige forhold kartlegges og analyseres, for at de mest effektive risikoreduserende tiltak skal kunne iverksettes.

En må likevel vokte seg for ikke å overfokusere på og prioritere kun ut fra de store ulykkene. Grunnlaget for iverksetting av nødvendige tiltak, ligger i det systematiske arbeidet med å skaffe kunnskap om og oversikt over flest mulige nestenulykker og tilløp til uønskede hendelser. Først da vil en kunne utøve risikobasert sikkerhetsstyring, og bedre forutsetningene for å kontrollere og styre risikoen blant annet ved iverksettelse av de «riktige» tiltak. I skyggen av Åsta-ulykken og Lillestrøm-kollisjonen er det viktig å framholde at det ble innrapportert langt flere nestenulykker til SJT i 1999 og ved inngangen av 2000 enn tidligere år. Det er å håpe at dette skyldes at jernbaneverkshetene er blitt flinkere til å registrere og rapportere hendelser; ikke at det har vært en økning i antall reelle hendelser.

### Omstilling i offentlig jernbanesektor

Fra 1996 har jernbanen i Norge vært i kontinuerlig og rask omstilling. Det året ble den tidligere forvaltningsbedriften NSB delt i trafikkselskapet NSB BA og forvaltningsetaten Jernbaneverket, samtidig som et uavhengig jernbanetilsyn ble etablert; uavhengig av de to forannevnte aktører, men likevel underlagt det samme departement. Denne organisasjonsendringen var startskuddet for de siste års betydelige, og raske, endringer i norsk jernbanesektor.





Denne endringen hadde blant annet som følge at en fikk flere trafikkutøvere og aktører i jernbanesektoren; en følge av dette var også oppdeling av ansvarsforhold. Togparken skiftes ut raskere enn noen gang, hvilket også medfører introduksjon av ny togteknologi, som blant annet utnyttet til høyere hastigheter. Utviklingen i arbeidsmarkedet og kravene til forretningsmessig drift, bidrar begge til større gjennomtrekk av arbeidskraft enn før; til dels også nedbemanning og rasjonalisering. Denne utviklingen stiller store krav til enhetlig, koordinert, velorganisert og dokumenterbar sikkerhetsstyring.

### Bredt spekter av oppgaver

Statens jernbanetilsyn har mange oppgaver, hvor tilsynsvirksomheten er den viktigste. Vi har ansvar for å føre tilsyn med jernbanevirksomheten i Norge, hvor NSB BA, Jernbaneverket og Oslo Sporveier er de største aktørene. Også andre operatører, blant andre på mange private sidespor, omfattes av vår tilsynsvirksomhet.

Den viktigste utøvelsen av tilsynet skjer i form av systemrevisjoner og inspeksjoner. I 1999 utførte SJT fire systemrevisjoner, som alle har avstedkommet tiltaksplaner. Særlig viktig var det at tilsynet fant

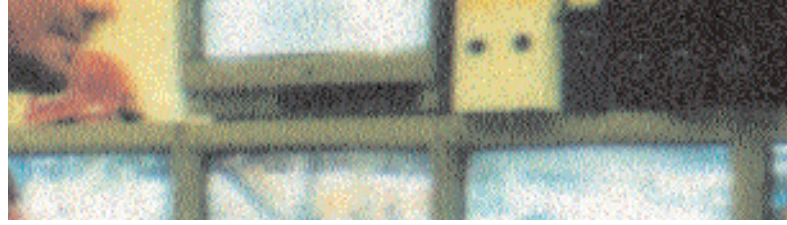
1) at linjeledere på ulike nivåer gjennomgående har kunn-

skapsmangler i forhold til hvordan arbeidsoperasjoner faktisk utøves i praksis, hvordan sikkerheten ivaretas; samt at det er tilfredsstillende egenkontroll og kvalitetssikring av arbeidet som utføres

2) en generell mangel på gjennomføring av en sikkerhetsfaglig koordinering av arbeidet med å ivareta sikkerheten i de ulike foretak

En sikkerhetsmessig viktig oppgave som også tilligger Statens jernbanetilsyn, er godkjenninger. De største gjennomganger i 1999 var knyttet til Flytogets trafikkering av Romeriksporten med hastighet 210 km/h – den høyeste tillatte hastighet for tog i Norge. Sørlandsbanen ble godkjent for kjøring med NSBs nye ekspresstog, krengetoget, Signatur. Økte hastigheter stiller nye krav til sikkerhet, både ift. personell, materiell og kjørevei – og sikringen av denne.

En merkesak i 1999 var vårt pålegg overfor Jernbaneverket i desember, om å stanse av- og påstigning fra en plattform på Stange jernbanestasjon – i påvente av iverksetting av sikkerhetstiltak. Dette var første gang Statens jernbanetilsyn benyttet seg av retten til å stanse virksomhet, hvilket ble gjort ut fra hensynet til sikkerheten. Bestemmelsen skal imidlertid benyttes i særskilte tilfeller, men vil om nødvendig kunne tas i bruk igjen.



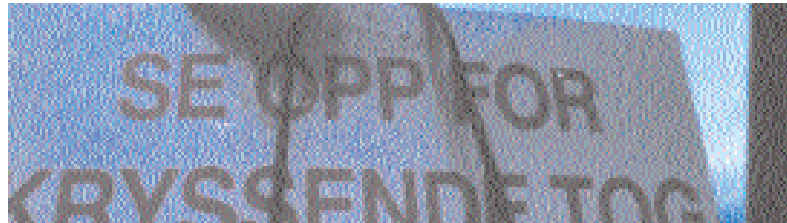
### Utfordringer for Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn har vært under kontinuerlig oppbygging siden 1996. Gjennom 1999, og tidlig 2000, har det vært en vesentlig økning i arbeidsoppgaver og saker, og de neste ett til to år må etatens bemanning styrkes med anslagsvis fire–fem medarbeidere. Tilsynet bør ikke vokse særlig utover dette. Forutsetningen er at jernbanevirksomhetene i større grad enn til nå følger internkontrollprinsippet vedrørende sikkerhet; virksomhetene er lovpålagt å føre tilsyn med seg selv.



SJTs størrelse og bemanningsprofil vil også tydeliggjøre det forhold som slås fast i jernbanelovgivningen: at det er jernbanevirksomheten som skal være ansvarlig for sikkerheten på jernbanen – ikke Statens jernbanetilsyn.

Statens jernbanetilsyn er ett av flere tilsyn i Norge som har tilsyn med passasjersikkerhet som et ansvarsområde; andre fagmiljøer og sektorer har erfaring fra andre sider ved sikkerhetsstyring. Her bør det ligge en kime til økt samarbeid, koordinering og utveksling av erfaring og synspunkter. Ulykkene og de alvorlige nestenulykkene i 1999/2000 viser til fulle at fokus på sikkerhet i et vidt perspektiv er viktig og nødvendig. Fra vår side ønsker vi å bidra til en dialog om mulige forbedringer, også på dette området.

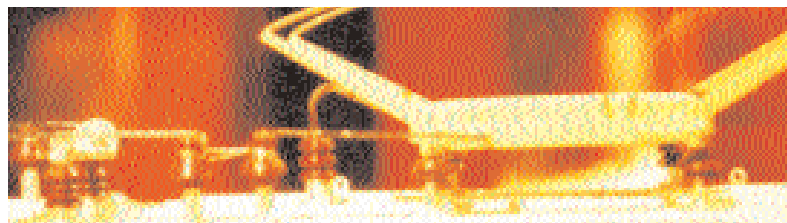


### Sverre Quale

*Direktør*

*Statens jernbanetilsyn*

Oslo, 2. mai 2000





# Regnskap 1999





# Regnskap

Regnskap 1999

Kapittel	Post	Under-post	Aktivitet	Debet	Kreditt	Budsjett 1999	Budsjett 2000
1354	01	11	Organiserte stillinger	3 049 713		3 600 000	4 000 000
1354	01	12	Ekstrahjelp	–		–	100 000
1354	01	18	Arbeidsgiveravgift	460 978		–	564 000
1354	01	21	Maskiner, inventar, utstyr	382 092		400 000	400 000
1354	01	22	Forbruksmateriell	165 039		–	200 000
1354	01	23	Reiseutgifter	702 903		400 000	900 000
1354	01	24	Kontortjenester	755 517		340 000	300 000
1354	01	25	Konsulenttjenester	868 608		2 500 000	2 500 000
1354	01	29	Bygningers drift – lokalleie	1 092 572		–	1 136 000
4354	16	11	Refusjon lønnsutgifter		27 395		
4354	16	12	Refusjon arbeidsgiveravgift		3 863		
<b>Sum</b>				<b>7 477 422</b>	<b>31 252</b>	<b>7 240 000</b>	<b>10 100 000</b>

Budsjettet til Statens jernbanetilsyn er del av budsjettet til Samferdselsdepartementet; kapittelnummer med resp. poster og underposter viser til plassering i dette budsjettet.

## Ulykkesstatistikk

*Foretakene som driver jernbanevirksomhet i Norge sender hvert år inn statistikk og årsrapport til Statens jernbanetilsyn. Statistikken viser siste års personskader, brann i materiell, akutte forurensninger, skogbranner og dyrepåkjørslar.*

For å finne trender, er det viktig å rapportere og behandle også nestenulykker. Denne type rapportering er ennå i startfasen når det gjelder flere av foretakene som driver jernbanevirksomhet i Norge.

### Jernbane

Sammenlignet med 1998, gikk antall skader i jernbanevirksomheten betydelig ned i 1999. Høyrisikoområder blir fulgt nøye opp fra foretakene så vel som Statens jernbanetilsyn. Det var over 20 tilfeller av kjøring forbi signal som viste rødt i 1999. Disse hendelsene rapporteres og behandles av foretakene. Se for øvrig tabeller og grafer.

I 1999 var det fire drepte i omgivelsene (dvs. de nære omgivelser til jernbanevirksomheten, mao. personer som verken er

passasjerer eller ansatte) – en nedgang fra sju i 1998. De fire omkom som følger:

- én person i bil kolliderte med toget på en planovergang;
- én syklist ble påkjørt på en planovergang;
- to personer, ved to tilfeller, ble påkjørt mens de befant seg i sporet.

### Museumsbaner

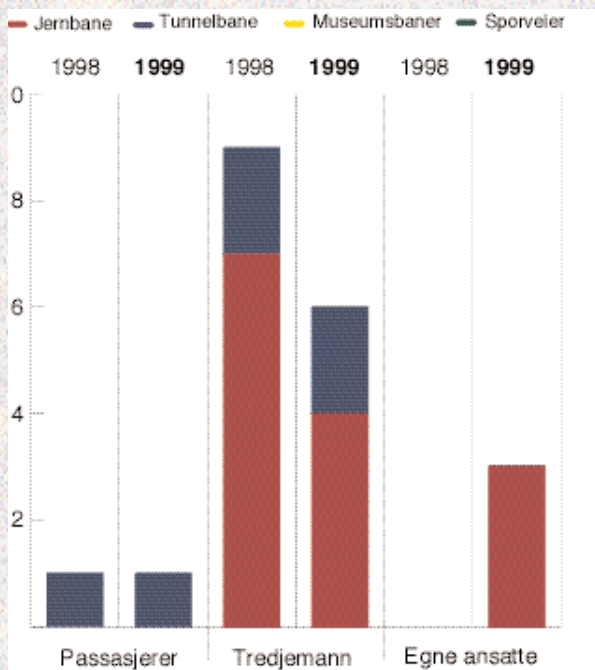
Museumsbanene Krøderbanen, drevet av Norsk jernbaneklubb, og Thamshavnbanen, drevet av Orkla Industrimuseum, hadde ikke alvorlige ulykker i 1999.

### Tunnelbaner og sporvei

For tunnelbaner og sporvei er det ikke mulig å fastslå om det var flere eller færre ulykker i 1999 i forhold til tidligere år. Uhellsrapporteringen i foretakene som driver tunnelbane og sporvei er ikke gjennomført i tilstrekkelig omfang ennå. Tunnelbanen i Oslo hadde i 1999 ti tilfeller av kjøring mot rødt lys. Sporvognsdivisjonen i AS Oslo Sporveier registrerte kun ett tilfelle av kjøring mot rødt lys i 1999. Se for øvrig tabeller og grafer.



OMKOMNE PERSONER SOM FØLGE AV JERNBANEVIRKSOMHET, 1998-99



Seks personer omkom ved to planovergangsulykker i 1998. Den ene skjedde 13.06.1998 ved Kongsvinger, der én person omkom. Den andre skjedde ved Gol stasjon 19.09.1998, der fem personer omkom.

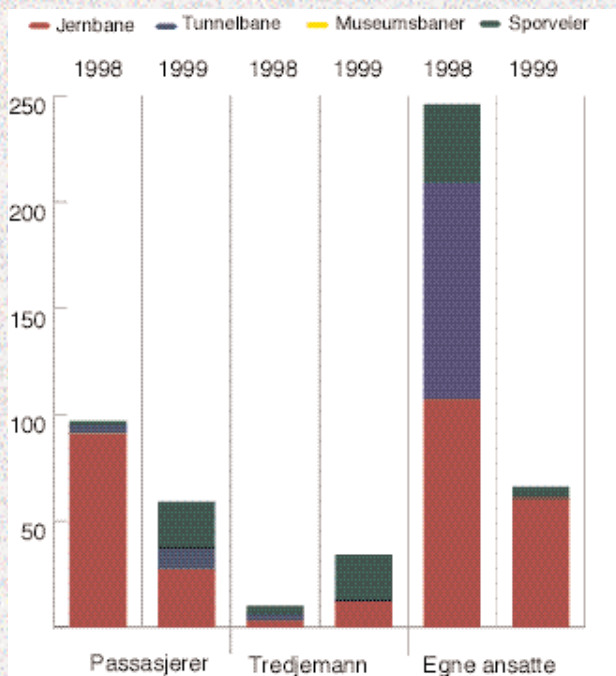
Forklaring til statistikken:

**Tredjemann** er personer som befinner seg i de nære omgivelsene til jernbanevirksomheten, dvs. som ikke er passasjer eller egne ansatt.

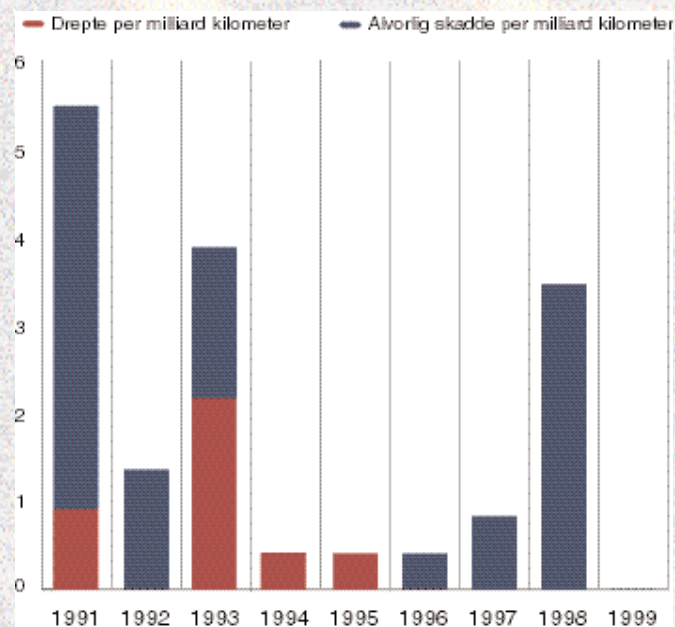
**Jernbane** i tabellene er Jernbaneverket, NSB BA, NSB Gardermobanen AS, MTAS og GM-Gruppen. Museumsbaner i tabellene er NJK Krøderbanen og Orkla Industrimuseum. **Tunnelbane** er AS Oslo Sporveier Banedivisjonen.

**Sporveier** er AS Oslo Sporveier Sporvognsdivisjonen og AS Gråkallbanen.

PERSONSKADER SOM FØLGE AV JERNBANEVIRKSOMHET, 1998-99



ANTALL DREPTE OG SKADDE REISENDE VED ULYKKER MED TOG I NORGE 1991-1999

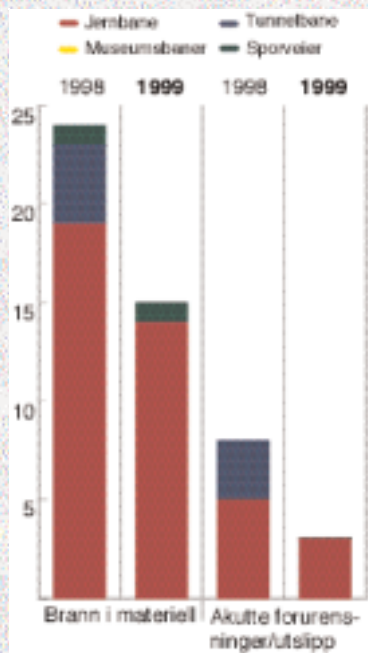




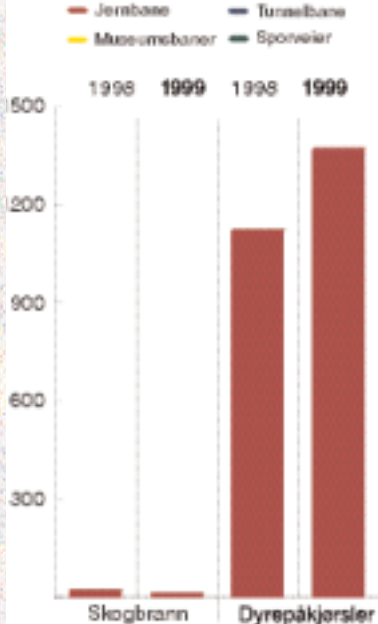
SAMMENSTØT MELLOM VEIKJØRETØY OG SKINNEGÅENDE MATERIELL PÅ PLANOVERGANGER



MATERIELBRANNER OG UTSLIPP I TILKNYT-  
NING TIL JERNBANEVIRKSOMHET, 1998-99

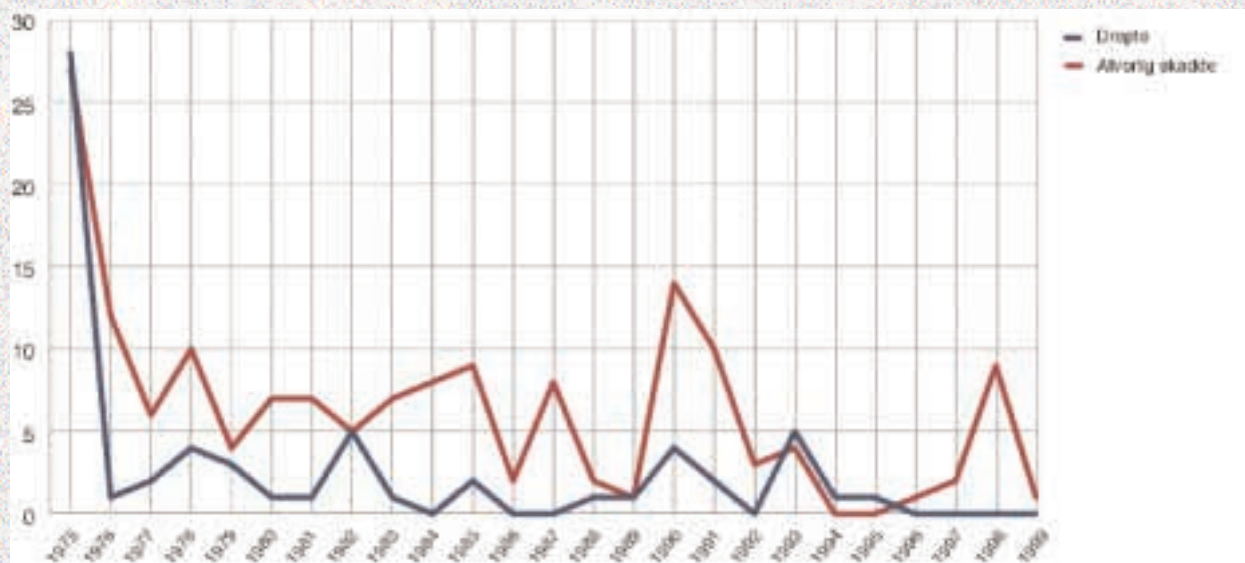


SKOGBRANNER OG DYREPÅKJØRSLER SOM  
FØLGE AV JERNBANEVIRKSOMHET, 1998-99



Skogbrannene langs jern-  
banen i 1999 inkluderer både  
branner og branttillop.

DREPTE OG SKADDE REISENDE VED ULYKKER MED TOG I NORGE, 1975-99



## Virksomhet 1999

*«det er foretakene selv som har ansvar for å ivareta sikkerheten»*



# Virksomheten 1999

*1999 var et år med stor aktivitet og en serie viktige saker for Statens jernbanetilsyn. Flere systemrevisjoner ble gjennomført, og en rekke tillatelser og godkjenninger gitt. Ny forskrift om sikkerhetsstyring trådte i kraft, og SJT benyttet for første gang sin rett til å stanse virksomhet.*

I St.prp. nr. 1 (1998–1999) kap. 6.6.4 er følgende formulert om Statens jernbanetilsyn:

«I 1999 er det planlagt at 9 personer vil være ansatt i Statens jernbanetilsyn. I 1999 vil informasjonsarbeidet og veiledningsarbeidet fortsette. Revisjonsaktivitetene vil trappes opp til å omfatte Jernbanelovverket og NSB Gardermobanen AS. Det ventes at AS Timetog vil søke om å drive jernbanevirksomhet på Bratsbergbanen. Det ventes at NSB BA vil søke om lisens for å drive godstransport i utlandet».

## Juridiske rammer

Jernbaneloven fra 1993 erstattet flere gamle lover fra forrige århundre. I tillegg var det som følge av endringer i regelverket i andre land samt på EU-nivå også behov for å gjøre endringer i norsk lovverk på jernbanesiden. Det ble derfor gitt ut tre forskrifter i 1994 som ble revidert i 1997.

Jernbanelovgivningen innfører flere nye krav som dreier seg blant annet om krav til virksomheten, krav til de som skal drive virksomheten, generelle krav til utforming og drift av jernbaneinfrastrukturen (kjørevei, signal- og sikringsanlegg, m.v.), rullende materiell og trafikkstyring. Videre slås det fast krav til sikkerhet, styring av denne samt krav til internkontroll og etablering av et dokumentert internkontrollsystem.

Krav til sikkerhet følger blant annet av Tillatelseforskriften § 2–4 bokstav c, som sier at personellet og organisasjonen må være i stand til å sørge for at tjenestene som ytes holder et «høyt sikkerhetsnivå», § 2–5 som sier at den som har ansvar for jernbanevirksomheten blant annet drives på en «sikkerhetsmessig forsvarlig måte», mens det i Kravforskriftens § 6, 1. avsnitt heter at jernbaneforetak skal ha utarbeidet prosedyrer, instruksjoner og rutiner som «sikrer en trygg trafikk under alle driftssituasjoner».

Kravet til etableringen av et internkontrollsystem skal vise hvordan jernbaneforetaket forsikrer at jernbanelovgivningens krav blir ivaretatt på en sporbar og dokumentert måte. Dette følger blant annet av tillatelseforskriften § 2–5 hvor det heter at den ansvarlige for jernbanevirksomheten er ansvarlig for at «vilkårene som er satt for virksomheten i eller i medhold av lov til enhver tid er oppfylt». Tillatelseforskriften § 2–7 og Kravforskriften § 2 stiller videre krav til eksistens og hovedinnholdet av et dokumentert internkontrollsystem.

## Juridisk ansvarsavklaring

Det ble i 1999 avklart at Jernbanelovverket som statlig forvaltningsorgan påtar seg et overordnet operativt ansvar for sikkerheten på det statlige jernbanenettet i Norge. I den forbindelse begynte Jernbanelovverket å utarbeide strekningsbasert, helhetlig sikkerhetsdokumentasjon for kjøring med krengetog. Dette arbeidet vil danne mal for hvordan sikkerheten vil bli dokumentert ivaretatt på det statlige jernbanenettet framover. En forutsetning for et godt resultat, er at trafikkutøverne er aktive medspillere i dette arbeidet.

## Revisjoner og ledelsesmøter

*Statens jernbanetilsyn utfører revisjoner av utvalgte aktiviteter i de selskaper som det er pålagt å føre tilsyn med. Oppfølging av revisjonene og de pålegg som der gis, er en viktig del av arbeidet; dette er ett av formålene med møtene som avholdes med ledelsen i de ulike selskapene.*

Statens Jernbanetilsyn gjennomfører revisjonene i samsvar med prinsipper for kvalitetsrevisjoner som er nedfelt i standarden NS-EN-ISO 10011, og har sett det som fordelaktig å harmonisere revisjonspraksisen med andre tilsynsvirksomheter som fører tilsyn med jernbaneforetak. I stor utstrekning er derfor de samordnede prosedyrer for systemrevisjon benyttet, som er utarbeidet av de myndigheter som fører tilsyn på basis av Internkontrollforskriften.



## Systemrevisjoner

Systemrevisjonene fokuserer på de systemer som foretakene har etablert for å styre og overvåke arbeidet med å ivareta sikkerheten for passasjerer og tredjemann. Gjennom systemrevisjoner søker Statens jernbanetilsyn å få bekreftelse på at ledelsen har etablert hensiktsmessige styringssystemer for å dette formål. Det er foretakene selv som har ansvar for å ivareta sikkerheten.

Det er verken ressursmessig mulig eller prinsipielt ønskelig at Statens jernbanetilsyn skal foreta detaljerte kontroller av alle aktiviteter i et jernbaneforetak. Systemrevisjoner vil aldri gi en full forsikring om at alle sikkerhetsmessige forhold er ivaretatt, men på stikkprøvebasis velges det under revisjon ut enkelte områder som gjennom intervjuer, verifiseringer og observasjoner undersøkes helt ut på operativt nivå. På denne måten oppnås indikasjoner på hvorvidt styringssystemene har en ønsket virkningsgrad.

*Statens jernbanetilsyn gjennomførte i 1999 følgende system-revisjoner:*

AKTØR	REVISJON	STATUS
AS Oslo Sporveier	Sikkerhetsstyring; rapport 1–99	Tiltaksplan mottatt
Jernbaneverket	Sikkerhetsstyring; rapport 2–99	Tiltaksplan mottatt
Jernbaneverket		
Region Nord	Trafikkstyring; rapport 3–99	Tiltaksplan mottatt
NSB BA Gods	Vognopptak, lasting og vedlikehold; av godsvogner rapport 4–99	Tiltaksplan mottatt

Statens jernbanetilsyn ønsker å samordne sine revisjoner med andre tilsynsetater der det ligger til rette for det. Revisjonen av NSB BA Gods skjedde i samarbeid med Direktoratet for brann og eksplosjonsvern (DBE).

## Oppfølging av tidligere systemrevisjoner

De revisjoner som er utført så langt, har avdekket grunnleggende mangler i internkontrollsystemene i forhold til krav i jernbanelovgivningen. Statens jernbanetilsyn har derfor i den innledende oppfølging av den enkelte revisjon vektlagt tilsyn med at foretakene knytter til seg nødvendig kompetanse på utvikling av slike systemer.

Oppfølging av utestående avvik (mangel på overholdelse av krav fastsatt i jernbanelovgivningen) vil etter hvert bli en mer vesentlig del av revisjonsarbeidet i SJT. Det tas sikte på å gjennomføre formell lukking av alle identifiserte avvik. Lukking vil skje på basis av gjennomgang av dokumentasjon og verifisering av gjennomførte korrigerende tiltak på stikkprøvebasis.

Revisjonsrapport 3–98 (lasting av godsvogner) ble i 1999 fulgt opp gjennom en ny revisjon (rapport 4–99). Utover dette har oppfølgingen av tidligere revisjoner vært begrenset til innledende møtevirksomhet og korrespondanse. SJT vil normalt avvente igangsettelse av en prosess for formell lukking av avvik til dette kan gjøres samlet for alle avvik som ble påvist i en revisjon. Alvorlige avvik følges likevel opp separat når det er påkrevet. Med unntak av rapport 1–97 har ikke foretakene avsluttet prosessen for gjennomføring av korrigerende tiltak etter gjennomførte revisjoner. Statens jernbanetilsyn gjennomførte derfor ikke i 1999 oppfølging av identifiserte avvik utover innledende møtevirksomhet og korrespondanse.

Generelt har virksomhetene hatt problemer med å møte de frister som er satt for gjennomføring av korrigerende tiltak.

## Ledelsesmøter

I tillegg til systemrevisjoner har Statens jernbanetilsyn etablert en praksis med å gjennomføre regelmessige møter med ledelsen i de ulike foretakene. I ledelsesmøter gis blant annet en redegjørelse fra foretakenes ledelse for sitt engasjement i sikkerhetsarbeidet. Redegjørelsen følger en fastsatt mal, og møtereferat utgis i form av formelle rapporter. Hensikten er å opprettholde en dialog med foretakenes ledelse.

1999 ble det avholdt et slikt ledelsesmøte med ledelsen i NSB BA, som er referert i rapport 5–99.

## Regelverktutvikling

*Gjennom det siste hundreåret kan jernbanesektoren vise til en fordelaktig ulykkesstatistikk sammenlignet med konkurrerende transportformer. Virksomheten har vært basert på kjent teknologi, beskjedne hastigheter og god beskyttelse mot forutsigbare hendelser.*

De siste årenes raske endringer i konkurransesituasjonen på transportsektoren har blant annet invitert til oppdatering av jernbanen – med høyere hastighet og innføring av ny teknologi, som for eksempel krengsegenskaper. Slike endringer av tidligere relativt enkle forhold som ga både en god oversikt over kjente risikoforhold og en forutsigbar sannsynlighet for en mulig ulykkeshendelse, gjør at det nå må stilles særskilte krav til forebyggende sikkerhetsarbeid etter moderne prinsipper. Det innebærer at sikkerhetsarbeidet må utføres ved hjelp av risikoanalyser og iverksetting av risikoreduserende tiltak før virksomheten igangsettes.

### Sikkerhetsstyringsforskriften

Siden etableringen i 1996, har Statens jernbanetilsyn gjennomført over 20 tilsynsrevisjoner hos de norske jernbaneforetakene. Revisjonene har avdekket at ivaretagelse av sikkerhet fortsatt hviler på prinsipper for tradisjonell jernbanevirksomhet. For å henge med i konkurransesituasjonen må høyere hastighet, ny teknikk og økede togfrekvenser innføres. Innføring av en mer systematisk tilnærming til sikkerhetsarbeidet er en forutsetning for å kunne følge med i denne utviklingen.

Fra årsskiftet 1999/2000 gjorde SJT gjeldende en ny forskrift om såkalt sikkerhetsstyring (forskrift av 23. desember 1999; nr.1402 – om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbane herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. – Sikkerhetsstyringsforskriften). Forskriften forsøker å tydeliggjøre eksisterende bestemmelser i jernbanelovgivningen om at jernbanevirksomheten skal ivareta sikkerheten på en planmessig, styrt og organisert måte. Dette skal oppnås ved at forskriften konkretiserer krav til at planlegging, iverksetting og oppfølging av sikkerhetsarbeidet skal være både ledelsesstyrt- og kontrollert (i sikkerhetsfaget kalt risikobasert

sikkerhetsledelse).

Forskriften krever at den øverste ledelse for jernbanevirksomhet (vanligvis direktøren) er ansvarlig for virksomhetens helhetlige sikkerhetsledelse, og for at bestemmelsene som er gitt i Sikkerhetsstyringsforskriften følges. Det følger av bestemmelsene i forskriften at ledelsen skal fremme god sikkerhetskultur både gjennom ledelsesengasjement og ved jevnlig å utøve formell oppfølging av at sikkerhetsstyringssystemet er etablert og fungerer på alle nivåer i organisasjonen. Den nye forskriften setter videre krav til at sikkerhetsledelsen skal samordnes og styres av en sikkerhetsledelsesfunksjon som er sentralt plassert i virksomhetens øverste ledelse.

### Ny generasjon sikkerhetskrav

Sikkerhetsstyringsforskriften fremmer fire sentrale krav av helt grunnleggende betydning for å sikre særskilt oppmerksomhet mot sikkerhet for togframføring:

- Jernbanevirksomheten skal planlegges, utformes og gjennomføres med henblikk på at enkeltfeil ikke kan føre til tap av menneskeliv eller alvorlig personskade.
- Jernbanevirksomheten skal fastsette mål for trafiksikkerhet for den samlede virksomheten med henblikk på kontinuerlig forbedring av trafiksikkerheten. Videre skal virksomheten sikre at målene blir kjent, etterlevd og fulgt opp. Målene skal utformes slik at resultatene kan sammenlignes med målene.
- Forskriften setter videre krav til at de tekniske, administrative og/eller operasjonelle funksjonene i jernbanevirksomhet som ved feil kan forårsake tap av menneskeliv eller alvorlig personskade, (definert som de sikkerhetskritiske funksjonene), identifiseres, og kontrolltiltak skal iverksettes.
- Jernbanevirksomheten skal etablere og vedlikeholde et dokumentert oppfølgingssystem. Oppfølgingssystemet skal vise hvordan foretaket sikrer oppfølging og ivaretagelse av sikkerhetskritiske funksjoner på en prioritert og sporbar måte.

Disse kravene tydeliggjør at jernbanevirksomheten må forholde seg til en ny generasjon krav når det gjelder metodisk og systematisk sikkerhetsarbeid. Kravene gjenspeiles også i felles euro-

peiske krav til styringssystem for sikkerhet for å forbedre og vedlikeholde jernbanevirksomhetens konkurransedyktighet. Slik økes bevisstheten til sikkerhet ved blant annet at ivaretagelse av sikkerheten styres i henhold til det risikopotensialet virksomheten måtte representere. Det stilles krav til sikkerhet for hele livsløpet for jernbanevirksomheten. De risikoforhold som normalt er relatert til framføring av tog, skal prioritetsmessig ivaretas ved konstruksjon av sikkerhetstekniske egenskaper i togmateriellet framfor løsninger som baserer seg på pålitelighet i den menneskelige funksjon ved togframføring.

## Tillatelser og godkjenninger

*Statens jernbanetilsyn er gitt oppgaven å godkjenne rullende jernbanemateriell, infrastruktur til bruk for jernbanetransport samt gi tillatelse til å drive jernbanevirksomhet hvor ikke Samferdselsdepartementet gir slike tillatelser.*

SJT gir slike tillatelser og godkjenninger dersom kravene i Jernbaneloven med forskrifter kan dokumenteres ivarettatt av den som søker om tillatelse/godkjenning. SJT legger i slike prosesser blant annet vekt på at søker får synliggjort – både overfor seg selv og tilsynet – at den systematisk har identifisert risikoen ved virksomheten, bruken av det rullende materiellet eller driften av infrastrukturen. Videre skal prosessen vise at søker har iverksatt tiltak for å minimalisere risikoen for skade på passasjerer, tredjemenn og omgivelser for øvrig.

*Statens jernbanetilsyn ga følgende tillatelser og godkjenninger i 1999:*

### • NSB Gardermobanen AS:

- SJT erklærte 20.08.99 at alle vilkår var oppfylt for at Romeriksporten kunne trafikkeres med maksimal hastighet 210 km/h.
- SJT godkjente flytoget (motorvognsett type 71) for trafikkering i 210 km/h og ga tillatelse til å ta det i bruk på Gardermobanen med maksimal hastighet 210 km/h på vilkår av at kompenserende tiltak ble iverksatt.

### • AS Oslo Sporveier:

- SJT godkjente Gaustadlinjen (ny trikkelinje fra John Collets plass

til det nye Rikshospitalet) og ga tillatelse til å ta linjen i bruk.

- SJT godkjente Lavgulvtrikk (SL 95) for trafikkering på AS Oslo Sporveiers sporveisnett. Det er gitt tillatelse til å ta trikkene i bruk på visse vilkår knyttet til framtidig sikkerhetsstyring.

### • Private sidespor:

- SJT godkjente private sidespor fra Borgestad st. til Eilag AS, og ga Skien kommune tillatelse til å drive og vedlikeholde det under forutsetning av at de nødvendige avtaler med Jernbaneverket ble inngått.
- SJT ga Ringerike Transportkontor AS tillatelse til å drive og vedlikeholde sidespor på Hensmoen under forutsetning av at selskapet innen 31.12.1999 hadde etablert nødvendig internkontrollsystem, trafikksikkerhetsreglement og avtale med NSB Gods om trafikkering.

### • Jernbaneverket:

- SJT godkjente Sørlandsbanen for kjøring av krengetog på betingelse av at fullstendig sikkerhetsdokumentasjon blir utarbeidet innen 01.04.00.
- SJT godkjente enkelte endringer i noen av bestemmelsene i Jernbaneverkets trafikksikkerhets-bestemmelser.

### • NSB BA:

- SJT godkjente ekspresstoget Signatur, motorvognsett type 73, med begrensninger og forutsetninger. Begrensning er knyttet til trafikkering av Gardermobanen hvor maksimal hastighet for Signatur-toget er satt til 160 km/h.

### • Malmtrafikk AS (MTAS):

- SJT og Jernbaneverket ga tillatelse til å prøve nye malmvogner på deler av Ofotbanen som tåler 30 tonn akseltrykk.

### • Hobby- og museumspreget virksomhet på private museumsbaner:

- SJT ga stiftelsen Rjukanbanen tillatelse til å drive museums jernbanedrift og -trafikk på Rjukanbanen. SJT ga også tillatelse til å drive dressinsykling på del av Rjukanbanen.
- SJT ga stiftelsen Krøderbanen tillatelse til å drive og vedlikeholde Krøderbanen.

## Granskning av uhell og ulykker

*Jernbaneforetakene skal etablere og vedlikeholde systemer for systematisk rapportering og registrering av nestenuhell, uhell, ulykker og lignende, og skal selv granske inntrufne nestenuhell og uhell. Statens jernbanetilsyn mottar fortløpende rapportering av de uønskede hendelser som oppstår.*

Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med at utøver av jernbanevirksomhet oppfyller de krav til granskning av uhell som er satt i eller med hjemmel i jernbaneloven. SJT har et særlig våkent øye for de forhold som representerer et stort risikopotensiale. Disse blir fulgt opp på ulike måter, blant annet gjennom å kreve oversendt beskrivelse av den granskning som er utført samt dokumentasjon av de nødvendige tiltak som er iverksatt for å hindre gjentakelse. Videre blir virksomhetutøvers system for å ivareta nestenuhell og ulykkesgranskning gjenstand for revisjon fra tilsynet.

### Uhellsgranskning

Granskning av registrerte tilløp til ulykker samt granskning av ulykker utgjør vesentlige grunnpilarer i det forebyggende sikkerhetsarbeidet. En kontinuerlig vurdering og oppfølging av registrerte tilløp til ulykker synliggjør mangler i jernbanevirksomhetens sikkerhetsledelse og etablerte risikobilde som er nødvendig å redusere risikoen for ulykker.

Statens jernbanetilsyn satte i 1999 uhellsrapportering og granskning av uhell og ulykker på dagsorden i sine revisjoner, og i ledelsesmøter med foretakene som driver jernbanevirksomhet. Medarbeidere i tilsynet deltok også i kurs om uhellsgranskning for å heve medarbeidernes kompetanse innenfor dette fagområdet.

### Risikovurdering

Hendelser med stort risikopotensiale, og som skjer ofte, må behandles systematisk slik at sikkerheten ved togframføring kan bli stadig bedre. Eksempelvis forekommer det at tog, tunnelbane og sporvogn kjører forbi rødt lys. Systematisk sikkerhetsarbeid i foretakene vil medføre at slike hendelser blir rapportert og behandlet. Revisjoner utført av Statens jernbanetilsyn har avdekket at foretakene ikke arbeider tilstrekkelig systematisk med dette.

NSB BA og Jernbaneverket har iverksatt tiltak for å redusere risiko for personskader og ulykker. Dører i personvogner og planoverganger er to områder det arbeides med. Det har vært ulykker i forbindelse med at dører på personvogner kan åpnes i fart. NSB BA skifter ut materiell slik at dette ikke skal kunne skje. Jernbaneverket nedlegger flere planoverganger hvert år, slik at det blir mindre risiko for kollisjoner mellom bil og tog.

AS Oslo Sporveier har gjennomført en rekke tiltak for å bedre sikkerheten og redusere antall uhell. Selskapet registrerer ulykker og tilløp til ulykker, og arbeider blant annet med å bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten langs sporvognstraseene. Risikovurdering av dørfunksjonene på tunnelbanen er påbegynt.

## Internasjonalt samarbeid

*Statens jernbanetilsyn har utstrakt kontakt med internasjonale jernbanetilsynsmyndigheter, både på nordisk nivå og i Europa for øvrig. Utveksling av erfaringer samt koordinering av risikoreducerende tiltak vedrørende forhold av betydning for sikkerhet er spesielt viktig i det forebyggende arbeidet.*

Jernbanevirksomheten i Europa er i rask utvikling – med ny teknologi, høyhastighetstog, og utvikling av EU-direktiver for konvensjonelle tog og høyhastighetstog. SJT har et særlig nært samarbeid med de nordiske jernbanetilsynene, som gjennom et eget forum utveksler erfaringer og koordinerer krav til og oppfølging av forhold av betydning for sikkerheten. Dette skjer både på et rent nordisk nivå, samtidig som en søker å oppnå et harmonisert nordisk syn i europeiske sikkerhetsfora.

SJT er medlem av International Liaison Group of Government Railway Inspectors (Den internasjonale kontaktgruppen for offentlige jernbanetilsynsmyndigheter); en gruppe som har møter på europeisk nivå ca. fire ganger årlig. Arbeidet tilrettelegger blant annet for utveksling av erfaring og koordinering av forhold av betydning for sikkerhet. Et annet anliggende er å følge opp harmonisering av nye jernbanesignalsystem og felles sikkerhetsstandarder for grenseoverskridende jernbanetraffikk innen Europa.

## Særlige utfordringer, 2000–

*«styrke kontakten med andre tilsyn; videreutvikle egen kompetanse»*





## Særlige utfordringer

- Erfaringene SJT har høstet fra 1996, tilsier ikke minst at det er behov for en tett dialog med operatørene. Gjennom revisjonsvirksomheten har tilsynet konstatert at atskillig gjenstår før internkontrollen er tilfredsstillende. Det samme gjelder oppfølgingen av forhold tilsynet har påpekt.
- Jernbanelovgivning medfører at det stilles krav overfor operatørene om en egenkontrollorientert ivaretagelse av krav til sikkerhet. Dette krever planlegging og organisering. Jernbanetilsynet vil bistå med rådgiving og veiledning på området, i tillegg til fortsatt revisjonsvirksomhet.
- Utskiftning og oppgradering av materiell byr på vesentlige utfordringer blant annet med hensyn til godkjenninger. Innføring av ny teknologi, mer komplekse tekniske transportsystemer, organisatoriske strukturforandring, nye aktører og økende grenseoverskridende trafikk tilhører utfordringene for SJT.
- Utfordringene knyttet til kjøreveien er betydelige, med behov for oppgradering, inklusive sikring og sanering av planoverganger. Planlagte nyutbygginger medfører også oppgaver for SJT. Videre utbygging av sikringssystemene for jernbanen, ATC og ATC-F, er et sentralt område.
- SJT har en viktig oppgaver innen regelverktvikling, og med å videreutvikle eksterne prosedyrer/veiledninger og interne prosedyrer innen godkjenning av kjørevei og rullende materiell, samt sikkerhetsstyring. Grensesnitt mot andre tilsyn, samt muligheter for samarbeid med disse, må også utredes.
- SJT må videreføre arbeidet med intern kompetanseoppbygging, blant annet innen revisjonsmetodikk, risikoforståelse og granskning/utredning. Ressursbruken vil i noen grad vris mot revisjon av anskaffelses- og utbyggingsprosesser, og det må i større grad også avsettes kapasitet til ikke-planlagte tilsyn.

*I sitt femte år står Statens jernbanetilsyn overfor flere vesentlige utfordringer, framfor alt knyttet til sikkerhetsaspektet ved skinnegående transport av mennesker. For å løse disse og andre oppgaver, legger SJT blant annet stor vekt på ytterligere å styrke kontakten med andre tilsyn, samt å videreutvikle egen kompetanse.*



Tekst: SJT/Gazette  
Foto: Linda Cartridge  
Design: Gazette  
Produksjon: Gazette  
Trykk: Optimal  
Opplag: 1.500

Mai 2000





Statens  
jembanetilsyn

Adresse  
Wergelandsveien 3  
N-0167 Oslo  
Telefon  
22 99 59 00  
Telefaks  
22 99 59 03