



# Statens jernbanetilsyn

## Årsrapport 2004

Dato: 21.2.2005

### Innledning

Dette dokumentet er en overordnet rapportering på våre kjernearbeidsområder. For informasjon om status, fremdrift og særlige utfordringer på det enkelte tiltak, se vedlegg 1 og 2.

### Innholdsfortegnelse

<b>1. Rammer - 2004</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Hoved- og delmål</b> .....	<b>3</b>
2.1 Hovedmål .....	3
2.2 Delmål .....	3
<b>3. Aktivitet</b> .....	<b>4</b>
3.1 Regelverksutvikling .....	5
3.2 Virksomhetstillatelse .....	5
3.3 Sikkerhets sertifikat .....	5
3.4 Revisjon og inspeksjon .....	5
3.5 Oppfølging av uønskede hendelser .....	6
3.6 Godkjenning infrastruktur og rullende materiell .....	6
3.7 Internasjonalt arbeid .....	6
3.8 Klage- og unntaksbehandling .....	7
3.9 Ledelse og organisasjonsutvikling .....	7
3.10 Personal- og kompetanseutvikling .....	7
3.11 Administrasjon.....	8
3.12 Intern informasjonsforvaltning .....	8
3.13 Informasjonsarbeid og samfunnskontakt .....	9
<b>4. Likestilling hos Statens jernbanetilsyn</b> .....	<b>9</b>
<b>5. Miljøledelse</b> .....	<b>10</b>
<b>6. Regnskap og budsjett</b> .....	<b>12</b>

## 1. Rammer - 2004

Statens jernbanetilsyns hovedoppgaver for 2004 framgår av omtalen i St.prp. nr.1 (2003-2004) for Samferdselsdepartementet (SD), tildelingsbrev datert 19.12.2003 samt instruks for tilsynet, fastsatt av Samferdselsdepartementet 8. januar 1997 med senere endringer av 1.8.2003.

I St.prp. nr. 1 (2003-2004) under kap.1354 Statens jernbanetilsyn heter det bl.a.: (klippet fra Odin st.prp. nr 1 2003-2004)

Den pågående liberaliseringen av tilgang til jernbanenettet vil skape økt arbeidsmengde for Statens jernbanetilsyn i form av økt antall søknader om virksomhetstillatelser og godkjenning/tillatelser knyttet til togmateriell og infrastruktur/kjøreveg. Flere aktører innenfor persontrafikk og godstransport vil også føre til at antallet tilsynsobjekter vil øke.

Internasjonalt arbeid og standardiseringsarbeid har blitt et stadig mer ressurskrevende område for tilsynet. Dette både på grunn av internasjonale forpliktelser gjennom EØS-avtalen og liberaliseringen knyttet til tilgang til jernbanenettet, som berører den grenseoverskridende trafikken mellom landene i Europa.

Myndighetsoppgaver i henhold til EU-direktiv 2001/14/EF art. 30 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhets sertifikat er lagt til Statens jernbanetilsyn. Direktivet ble implementert i norsk rett 15.3.2003.

De nye myndighetsoppgavene omfatter klager fra operatører på fordeling av infrastrukturkapasitet, på infrastrukturforvalters nettveiledning mv., og vil kreve oppbygging av ny kompetanse i tilsynet. I henhold til EØS-avtalen er det videre fra våren 2003 en myndighetsoppgave å opprette registre over infrastruktur og rullende materiell. Slike registre vil bli etablert i regi av Statens jernbanetilsyn.

Hovedvekten av arbeidet med etablering av disse registrene vil bli utført i 2004.

I forhold til nye myndighetsoppgaver knyttet til jernbanevirksomhet som i henhold til EØS-avtalen må ivaretas, legger Samferdselsdepartementet opp til at Statens jernbanetilsyn skal ivareta disse når det ikke er i konflikt med tilsynets øvrige roller. Det forventes at dette vil kreve ytterligere ressurser og oppbygging av kompetanse i tilsynet.

I tildelingsbrevet 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, banens personale og publikum i alminnelighet. Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med at utøverne av jernbanevirksomhet oppfyller de krav som er satt til virksomhetene i henhold til jernbanelovgivningen. I tillegg skal Statens jernbanetilsyn etter delegert myndighet fra Samferdselsdepartementet gi tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, godkjenne og gi tillatelse til å ta i bruk rullende materiell og kjørevei samt utstede sikkerhets sertifikat m.v.

Statens jernbanetilsyn skal påse at hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling er ivaretatt i forhold til de reisende, banens personale og publikum i sin alminnelighet. Som ledd i den videre utviklingen av dette arbeidet i 2004, vektlegger departementet oppgaver knyttet til forskriftsarbeid 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.

Driften av statlige virksomheter påvirker det ytre miljø bl.a. gjennom innkjøp av varer og tjenester, energibruk, transport og avfallshåndtering, og spiller en viktig rolle når det gjelder å vri dagens

produksjons- og forbruksmønster i en mer miljøvennlig retning. Det er et mål at statlige virksomheter jobber systematisk med å integrere miljøhensyn i sin drift, og på den måten bidrar til å nå regjeringens miljømål. Miljøledelse er et verktøy for å øke bevisstheten om miljøkonsekvensene av en virksomhet og å sette i gang et systematisk arbeid for å endre virksomheten i en miljøvennlig retning. Innen 2005 skal alle statlige etater og virksomheter ha innført miljøledelse som en integrert del av organisasjonens styringssystemer. Det skal rapporteres om framdriften i miljøarbeidet. På [www.gronn.stat.no](http://www.gronn.stat.no) er det samlet veiledninger og erfaringsmateriale fra de virksomhetene som allerede har innført miljøledelse. Miljøverndepartementet har utarbeidet en veileder for innføring av miljøledelse i statlige etater og virksomheter.

Reduksjon av byrdene som det offentlige pålegger næringslivet gjennom rapporteringsplikter står høyt på Regjeringens dagsorden, og det er en viktig del av Regjeringens moderniseringsprogram. Målet er å gjøre belastningen ved slik rapportering så liten som mulig, slik at næringslivet kan bruke mer tid og ressurser på verdiskapning. For å sikre størst mulig samordning og gjenbruk av data og informasjon har Regjeringsutvalget for modernisering og forenkling sluttet seg til at: 1) all elektronisk innrapportering fra næringslivet skal bygge på Oppgaveregisterets metadatabase, og 2) alle offentlige etater skal bruke grunndata fra Enhetsregisteret. Den enkelte etat plikter å ha en kritisk holdning til om eksisterende/ nye oppgaveplikter virkelig er nødvendige. Etatens behov for rapportering skal alltid veies opp mot belastningen for den som pålegges å gi opplysningen.

Også i 2004 vil bl.a. ny teknologi, høyhastighets- og krengetog, mer komplekse tekniske sporsystemer, organisasjonsmessige strukturforandringer, flere jernbaneaktører, økt antall tilsynsobjekter, samt økende internasjonal jernbanetraffikk 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, tilsyn og interoperabilitet innebære økt arbeidsbelastning i 2004. Det samme gjelder forskriftsarbeid i forbindelse med implementering av EU-regelverk i norsk rett på jernbaneområdet.

Statens jernbanetilsyns hovedoppgaver i 2004 fremgår av St.prp. nr. 1 (2002-2003) og instruks for tilsynet fastsatt 1. august 2003. Samferdselsdepartementet forutsetter at tilsynet i 2004 følger opp de formål og oppgaver som nevnt ovenfor, herunder instruks for tilsynet, samt oppgaver som er tillagt tilsynet iht. jernbanelovgivningen. Videre forutsetter departementet at tilsynet følger opp det pågående regelverksprosjektet".

## **2. Hoved- og delmål**

### **2.1 Hovedmål**

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 europeiske land det er naturlig å sammenlikne seg med.

### **2.2 Delmål**

Mål for Regelverksutvikling  
Et godt og oppdatert regelverk.

Mål for Virksomhetstillatelse  
Sikre en forutsigbar og effektiv behandling av søknader om tillatelse.

Mål for Sikkerhetssertifikat  
Sikre en forutsigbar og effektiv behandling av søknader om sikkerhetssertifikat.

#### Mål for Revisjon og inspeksjon

Prosesen skal bidra til kontinuerlig forbedret sikkerhet ved risikobasert revisjons- og oppfølgingsarbeid

#### Mål for Oppfølging av uønskete hendelser

Allmennheten, beslutningstakere og SJT internt skal gis et hensiktsmessig og korrekt risikobilde som gir grunnlag for:

å måle forbedringer i sikkerhetsnivået sammenlikning med sikkerhetsnivået i andre europeiske land  
å kunne gjennomføre et risikobasert tilsyn

#### Mål for Godkjenning infrastruktur og rullende materiell

Godkjenningsprosessene skal være klart beskrevet slik at nødvendige forhold for å ivareta trafiksikkerhet blir belyst

Bidra til at godkjenningsprosessene medfører at trafiksikkerhet får nødvendig fokus samtidig som jernbanevirksomhetenes ansvar synliggjøres, ved å gjennomføre kjente godkjenningsprosjekter i hht plan.

#### Mål for Internasjonalt arbeid

Aktiv deltagelse i Internasjonale fora skal bidra til erfaringsutveksling om trafiksikkerhet og sikre kunnskap om utviklingen i andre land, samt fremme harmonisering av regelverk, spesielt mot EU.

#### Mål for Klage- og unntaksbehandling

Sikre en forutsigbar og effektiv behandling av søknader om unntak fra forskriftene våre og søknader om klage over avgjørelser om fordeling av infrastrukturkapasitet mm.

#### Mål for Ledelse og organisasjonsutvikling

Tilrettelegge for et godt og produktivt arbeidsklima og gode samarbeidsforhold gjennom videreutvikling av interne rutiner, arbeidsmetoder, samarbeidsformer og etablering av nødvendig støtteverktøy.

#### Mål for Personal- og kompetanseutvikling

Tilrettelegge for et godt arbeidsmiljø, et godt læringsmiljø og et fortsatt lavt sykefravær.

#### Mål for Administrasjon

Tilrettelegge administrative funksjoner slik at gruppene kan sørge for sikkerhetsstyring på en mest mulig effektiv måte

#### Mål for Intern informasjonsforvaltning

Fokus på hvordan vi forvalter interninformasjon. Systematisere prosesser som støtter enkel gjenfinning og gjenbruk av informasjon.

#### Mål for informasjons- og samfunnskontakt

Være bevisst på hvordan vi informerer omverdenen om vårt mandat og det arbeidet vi fortløpende utfører.

### **3. Aktivitet**

Opgaver tillagt tilsynet i henhold til St.prp. nr. 1 (2003-2004), tildelingsbrev 2004 samt instruks for tilsynet er i sin helhet reflektert i virksomhetsplan 2004-2008, årsplan 2004 med underliggende tiltak.

Fremdriften for virksomhetsplan 2004-2008, årsplan 2004 er i all hovedsak som planlagt.

TRJ prosjektet er noe forsinket i forhold til opprinnelig plan for høring, men dette forventes ikke å få betydning for kunngjørings- og ikrafttredelsestidspunkt for regelverket.

Revisjonsprogrammet er noe avkortet i forhold til plan, pga. manglende revisorkapasitet.

Oppdatering og ferdigstilling av tilsynets styringssystem er noe forsinket. Dette skyldes i hovedsak redusert kapasitet i administrasjonen som følge av at personell som har sluttet, men også økt belastning som følge av at IT-driftsavtalen med Avinor er sagt opp. Arbeidet som var planlagt i 2004 blir noe forskjøvet.

### **3.1 Regelverksutvikling**

Prosjekt TRJ 2003 etablert som fellesprosjekt mellom Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn ble formelt avsluttet 14.4.2004. All dokumentasjon mv. er siden da overført fra prosjektet til tilsynet. Mye ressurser er brukt i gjennomgang av oversendt materiale. Utkast til nytt regleverk er utarbeidet og sendt på høring med frist 1.3.2005.

I tillegg ble det foreslått mindre endringer i eksisterende togframførings- og signalforskrifter med virkning fra sommeren 2004. Det ble publisert endringer med ikrafttredelse på ulike tidspunkter i løpet av 2004.

Arbeid med å utarbeide forskriftsbestemmelser som stiller krav til lokførerkompetanse igangsatt inklusiv etablering av en arbeidsgruppe med representanter fra relevante jernbanevirksomheter. Arbeidet i arbeidsgruppe er ferdigstilt, et utkast ble i august sendt på høring og det forligger nå en versjon som vurderes stadfestet og publisert. Forskriften vedtas når det blir klart når den offentlige fagskolen for lokførerutdanning er godkjent.

Tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet (TSI) for konvensjonell jernbane ble ikke godkjent i EU som planlagt 1/5. Ny plan er at de skal legges fram for godkjenning i EUs interoperabilitetskomite 31/10 etter en ny kommentarrunde. Dette har medført større aktivitet på dette området enn planlagt for 2004.

Arbeid med implementering av jernbanepakke 2 startet i regi av Samferdselsdepartementet i september.

### **3.2 Virksomhetstillatelse**

Sidespor og bruksbaner.

Frist for søknad om tillatelse til å drive sidespor mv og bruksbaner gikk ut 1. mai. Til nå er det kommet rundt 10 søknader av ujevn kvalitet. utfordringer i saksbehandlingen knyttet til innhold: Vurdering av sikkerhetsstyring, grepet om analysearbeid, akseptkriterier m.m. Det er en utfordring knyttet til å få etterløperne til å søke.

Linx AS har søkt om tillatelse og det har vært arbeidet med vurdering av søknaden, men søknaden ble trukket tilbake selskapet ble besluttet avvirket.

### **3.3 Sikkerhets sertifikat**

Togåkeriet Bergslagen AB fikk sikkerhets sertifikat for trafikkering i Norge 02.04.04. (3 spesifikke strekninger). Har søkt om ytterligere en strekning i ettetid.

Hector Rail har søkt om sikkerhets sertifikat for trafikkering av strekningen Kornsjø-Sarpsborg. Søknadsbehandling pågår.

### **3.4 Revisjon og inspeksjon**

12 revisjoner er gjennomført pr. 31.12.04 hvilket er 2 revisjoner mindre enn plan. En av disse er utsatt til 2005, og en er avlyst pga manglende kapasitet hos fagrevisor og manglende tilsetting av ny ledende revisor.

Det var planlagt en inspeksjon i 2004. Den er utsatt til 2005 pga bemanningssituasjonen.

Ledelsesmøter er gjennomført i hht plan. ( 6 er gjennomført pr. 31.12.04)

Det er gjennomført et tilsynsmøte om Kongsberg stasjon; dette var ikke på plan for 2004.

Oppfølging er grovt sett gjennomført iht plan, men avvik fra flere revisjonsrapporter har trengt flere iterasjoner i oppfølgingsarbeidet enn forutsatt. Mangler ved Oslo T-banedrifts og Jernbaneløstoppens oppfølgingsarbeid resulterte i varsler om tvangsmulkt.

Det er utviklet oppfølgingsverktøy for utestående revisjonsavvik. Verktøyet er pr. 31.12.04 klart til demonstrasjon/gjennomgang; det antas at det kan være behov for noen justeringer før det tas i aktiv bruk.

Kontaktmøter med foretakene:

Det holdes jevnlig kontaktmøter med JBV, NSB og Flytoget. Dette er uformelle møter hvor vi søker å ta opp forhold slik at aktørene selv kan ta tak i dem, før det blir en formell sak hos oss. Det har hittil ikke vært kapasitet til å holde slike møter med øvrige aktører.

### **3.5 Oppfølging av uønskede hendelser**

Rapporter, tilrådinger og umiddelbare tilrådinger fra Havarikommisjonen er fulgt opp. I tillegg til dette er det fulgt opp et lite utvalg av andre enkelthendelser og tema. Antallet hendelser og tema som følges opp er begrenset av kapasitet.

I 2004 lukket tilsynet etter endt oppfølging til sammen 38 tilrådinger og umiddelbare tilrådinger. Totalt i tidsrommet 1.7.2002 til 12.1.2005 har tilsynet mottatt 99 tilrådinger og umiddelbare tilrådinger, 56 av disse er nå lukket.

Databaseadministrator som blant annet jobber med registreringssystemet for uønskede hendelser er ansatt i 2004. Ny versjon av registreringssystemet for uønskede hendelser er innført.

Det er produsert årsstatistikk for 2003 som er publisert på nettet, samt flere interne temastatistikker deriblant månedsrapporter og tverretattlig sammenligning av dødsrisiko. Fortløpende søk etter trender og mønstre er også gjennomført.

### **3.6 Godkjenning infrastruktur og rullende materiell**

Nye Jåttå stasjon godkjent. For øvrig er det mye dialog rundt nytt dobbeltspor Skøyen-Asker og nye Lysaker stasjon.

MTAS IORE malmlok godkjent for 25 tonn aksellast.

Togåkeriet Bergslagen fikk i sammenheng med sikkerhetssertifikat godkjent lokomotiv og vogner.

### **3.7 Internasjonalt arbeid**

Møter i NID og ILGGR er gjennomført som planlagt.

Arbeid i forbindelse med Cenelec TC9X, WG8. Arbeidsgruppe for utarbeidelse av en veiledning til EN50126, videreføres neste år, draft ferdig medio 2004.

### **3.8 Klage- og unntaksbehandling**

Saksbehandling av søknader om unntak fra kravforskriften, helsekravforskriften, opplæringsforskriften, togframføringsforskriften og signalforskriften.

Søknader om unntak etter helsekravforskriften blir fortløpende saksbehandlet og avgjort. Forventer økende saksmengde.

Flytoget har søkt om unntak fra togframføringsforskriften for å kjøre enmannsbetjente tog på strekningen Oslo S-Gardermoen. Søknaden er ferdigbehandlet og unntak ble ikke innvilget.

Ingen klager mottatt i perioden vedr. avgjørelser om fordeling av infrastrukturkapasitet mm. ihht fordelingsforskriften § 9-4.

### **3.9 Ledelse og organisasjonsutvikling**

Vi har jobbet mye med å strømlinjeforme planarbeid og oppfølgingsarbeid knyttet til planene. Vi begynner nå å få god struktur på dokumenter og prosesser, og har stor fokus på å kombinere planer, rapportering og nytte. Dette slik at vi minimerer dobbeltarbeid i fbm ulike rapporteringskrav, og har fokus på hvordan rapportering som gjøres kan brukes aktivt i oppfølgingsarbeidet.

Ny struktur på virksomhetsplan, med vedlegg og underlagsdokumenter, er etablert. Tilsvarende er interne rapporteringsrutiner endret. Intern statusrapport utarbeides hver annen måned for oppfølging av planer og budsjett.

Rekruttering har vært en ressurskrevende prosess dette året. Seks personer er tilsatt i faste stillinger i 2004; Mette Mjelstad (1. mai) og Vidar Almås Pettersen (4. aug.) i Sikkerhet og teknikk, Kristin Skaane (1. mai) og Elisabeth R. Nilsen (1. juni) i Regelverk, Hanne Helmersen (6. aug.) i Administrasjonen som register/arkiv ansvarlig og Gro Wisting Haugland (1. sep.) i Administrasjonen som arkivleder. I tillegg er prosjektsekretær Anne Kristin Iversen tilsatt i engasjement fra 20.1.2004 fram til 21.7.2005 og administrasjonssekretær Vigdis Flateng engasjert fram til 31.12.2005.

14 måneders engasjement som arkivmedarbeider ble utlyst i oktober, vi fikk inn en rekke søknader, blant annet en overtallig fra NSB. Vedkommende var ikke kvalifisert for stillingen, men pga tiden det tok med prosessen med overtallighetsrådet forsvant en svært attraktiv søker til annen arbeidsgiver. Det var ingen andre aktuelle søkere, og stillingen ble derfor ikke besatt. Ekstern vikar ble tatt inn siste to måneder for å dekke behovet i stillingen.

Pga. mangel på kapasitet i sikkerhet og teknikk er det besluttet å utsette tilsetting av ny revisjonsleder.

I forbindelse med lokalt lønnsoppgjør ble de 4 seksjonssjefstillingene omgjort til avdelingsdirektør stillinger. Dette innebærer i seg ubetydelig endring i fullmakter eller myndighet, men reflekterer det faktum at gruppene er blitt større. I tillegg kommer også at ny tittel bedre harmonerer med tittelbruk hos det nivået i organisasjonen vi har med å gjøre i virksomhetene. Gruppen Sikkerhet og Teknikk er blitt stor, og for å avlaste gruppeleder er det opprettet en seksjonssjef stilling i gruppen, Gunhild Halvorsrud sitter i denne stillingen. Stillingen innebærer ikke personalansvar, men avlaster Øystein Ravik med koordinering av arbeidet med godkjenningsprosessene knyttet til rullende materiell og infrastruktur.

### **3.10 Personal- og kompetanseutvikling**

I tillegg til den enkeltes opplæringstiltak har vi gjennomført flere fellesopplæringstiltak i 2004; forvaltnings- og offentlighetslov, togframføringskurs, e-læringskurs i Office produkter, opplæring i nyheter i ny versjon av WebSak (elektronisk arkivsystem).

Som en oppfølging av at SJT er IA-bedrift er det utarbeidet en handlingsplan for oppfølging av IA-avtalen, samt en rekke underlagsdokumenter for oppfølging av medarbeidere som blir syke/arbeidsuføre.

All-møter er institusjonalisert og gjennomføres i hht. plan hver siste torsdag i måneden.

Tre internseminarer, i hhv mars, august og desember er gjennomført. Tema har vært forvaltnings- og offentlighetslov, fragmentering av jernbanevirksomhet, noe jernbanehistorie, intern administrative forhold og togframføring (med besøk i simulator i Drammen).

### **3.11 Administrasjon**

SJT's avtale med AVINOR om it-driftstjenester måtte pga. Avinors flytting avvikles senest 1.12.2004. Vi igangsatte et arbeid for å få på plass en ny avtale med ny leverandør. Dette ble en relativt stor kontrakt, over EØS terskelverdien. Oppdraget ble utlyst som en begrenset anbudskonkurranse på DOFFIN og i TED i slutten av mai 2004. 14 Søknader om prekvalifisering kom inn til fristen 2. juli 2004, 8 virksomheter ble invitert til å levere tilbud. Pr medio september ble Intility valgt som ny leverandør på disse tjenestene. Intility overtok driften hos tilsynet den 29.11.04.

Fra samme dato fikk de fleste ansatte erstattet sin stasjonære PC med en bærbar PC, noe som gjør at vi ikke lenger behøver å dublere PC-er for ansatte som reiser eller trenger bærbar PC for å jobbe hjemme. Vi fikk også fra 29.11 tilgang til web-mail – dvs at ansatte fra en hvilken som helst internettforbindelse kan lese sin e-post.

Vi fremforhandlet ny husleieavtale i Wergelandsveien, og leier fra 1.4.2004 8-10 etasje, fram til 31.3.2008. En ny etasje er tatt i bruk. Gruppene er foreløpig fordelt over to etasjer, og en fellesfunksjonsetasje er etablert i midten.

Vi har revidert vår visuelle profil, arbeid pågår med implementering av denne i maler og presentasjonsmateriell.

Tilsynets regnskap for 2003 er revidert av Riksrevisjonen, ingen merknader til regnskapet.

Det er forberedt overgang fra regnskapssentral i Tromsø til ny regnskapssentral i Drammen, SSØ region Buskerud.

En prosess er i gang for å migrere SJT over på SAP løsning på lønn, oppstart var tenkt medio september 2004, men tekniske problemstillinger har ført til flere utsettelse, første lønnskjøring i SAP blir for januar 2005.

I løpet av 2004 har vi hatt 5 anbudskonkurranser utlyst på Doffin. Dette gjelder, som nevnt over, it-driftstjenester (over EØS-grensen), kjøp av bærbare PC-er, anskaffelse av nytt it-system for inter- og intranett. Videre gjelder det utredning og grunnlag for valg av plattform(er) for drift av nye registre og et utredningsarbeid vedrørende totalsikkerhet på jernbanen. Anbudene har gått til 5 ulike selskaper, ett av konsultantselskapene et dansk.

For øvrig er det igangsatt opplæringstiltak for å bedre vår interne kompetanse på innkjøpsregelverket i staten.

### **3.12 Intern informasjonsforvaltning**

Knapphet på ressurser i arkivet gjorde at en del planlagte utviklingsaktiviteter i fbm arkivet ble forsinket i 2004. Vi mangler fortsatt en arkivmedarbeider, noe som gjør at arkivleder foreløpig stort sett får holdt unna daglig arkiv, men ikke får fordypet seg i videreutvikling av arkivet.



Arbeidet med å utarbeide en omfattende kravspesifikasjon for nye inter- og intranettsider er avsluttet. Dette har vært lagt ut på offentlig anbud, og systemet er innkjøpt. Prosjektgruppe internt er etablert for oppstart i januar 2005.

Ny versjon av WebSak (ACOS' offisielle mai versjon) er installert og opplæring av samtlige medarbeidere er gjennomført. Brukerveiledning er utarbeidet og distribuert til samtlige.

### 3.13 Informasjonsarbeid og samfunnskontakt

Ny brosjyre om SJT, på norsk og engelsk, er trykket og distribuert. Teksten ble også tatt inn i JBV's årskalender for 2004 og for 2005.

Vi jobber med en intern krisekommunikasjonsplan for tilsynet.

Generell kommentar til fremdrift på planlagte aktiviteter i administrasjonen:

I forhold til de planer og den ressursdisponering som fant sted på tampen av 2003 har det dukket opp tre forhold som har tatt ressurser til fordel for en del planlagte aktiviteter:

- Arkivleder sa opp sin stilling på våren, vi var derfor 4 måneder med en ressurs mindre på arkivet, samt at det tar tid før ny arkivleder, som nå er på plass, er fullt operativ
- Personalsak (som departementet er kjent med), som nå er avsluttet gjennom en dom i Oslo Tingrett
- Avinor sa opp avtale om it-drift for SJT, vi måtte ut på EØS anbud med ny forespørsel

## 4. Likestilling hos Statens jernbanetilsyn

Tradisjonelt har jernbaneverdenen vært en mannsdominert bransje, desto viktigere er det å ha et bevisst forhold til likestilling. Statens Jernbanetilsyn ønsker å leve opp til dette.

Som statistikken nedenfor viser har tilsynet fulgt et generelt samfunnsmønster, der kvinner relativt sett er dårlig representert i ledelsen, og kvinner i snitt tjener dårligere enn menn (ved lesing av statistikken er det imidlertid viktig å ha i mente at tilsynets størrelse gjør at små endringer i antall gir relativt store utslag på statistikken).

Siste året har vi imidlertid hatt kraftig fokus på nettopp disse skjevhetene, og det ble gjennomført forhandlinger på særskilt grunnlag for to kvinnelige medarbeidere i februar 2004. I de lokale forhandlingene i 2004 var likestillingsfokus fremtredende, noe som også gjenspeiles i den positive utviklingen av tallene siden 2003.

Kjønnsfordeling fast ansatte:

	Kvinner			Menn	
	Totalt	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Antall fast ansatte 2003	18	8	44%	10	56%
Antall fast ansatte 2004	23	12	52%	11	48%

Aldersfordeling fast ansatte:

	Snitt	Kvinner	Menn
Alle 2003	42	39	45
Alle 2004	40	37	44

#### Lønnsdata alle fast ansatte (inkl direktøren)

	Snitt alle	Kvinner			Menn		
		Snitt	Laveste	Høyeste	Snitt	Laveste	Høyeste
Gjennomsnitt (alle) 2003	100%	88%	60%	113%	109%	95%	144%
Gjennomsnitt (alle) 2004	100%	92%	68%	121%	109%	76%	148%

Som det fremgår er kvinneandelen fast ansatte i tilsynet 52 %. I ledelsen er kvinner relativt sett dårligst representert, 25 % på mellomledernivå. Men igjen, små tall, en kvinne til her gir en 50 % andel.

I tabell over lønn er snittlønn for alle fast ansatte angitt som 100 %. Som det fremgår er snittlønn for kvinner 92 % av snitt lønn for hele tilsynet, mens tilsvarende tall for menn er 109 %. Lavest betalte kvinne tjener 68 % av snitt lønn for hele tilsynet, mens tilsvarende tall for menn er 76 %.

Som tallene viser har det vært en positiv utvikling siste året i forhold til lønnsutvikling for kvinner. Forklaringen på ulikhetene som fortsatt finnes ligger i blant annet alder, snitt alder menn er ca 6 år høyere enn snitt alder kvinner. Som snitt har dessuten menn hos tilsynet lengre formell akademisk bakgrunn enn snitt for kvinner.

Det er etter lønnsoppgjøret 2004 ikke kjønnsrelaterte skjevheter i tilsynets lønnsmasse.

## 5. Miljøledelse

SJT er en organisasjon i vekst. Fra opprettelsen i 1996 har tilsynet vokst jevnt og trutt opp til 23 fast ansatte pr 31.12.2004. I tillegg til SJTs egne ansatte har det i varierende grad vært benyttet innleide konsulenter og hjelp fra vikarbyrå. Veksten tilsier at det blir vanskelig å finne sammenliknbare resultater fra år til annet.

Miljøpolicy som en del av tilsynets styringssystem

Vi har i 2004 laget et dokument som danner utgangspunkt for tilsynets miljøpolicy og som skal inngå som en del av tilsynets styringssystem.

Statens jernbanetilsyns miljøpolicy:

"Statens jernbanetilsyn skal drives på en mest mulig miljøvennlig måte. Over tid skal driften gradvis bli mer miljøvennlig."

Overordnede miljømål for Statens jernbanetilsyn:

Valg av miljøvennlige produkter ved innkjøp  
Redusert papirforbruk  
Bedre avfallshåndtering  
Lavere energiforbruk

Handlingsplan miljøtiltak:

Handlingsplanen skal gi en samlet oversikt over miljøtiltakene, og sikre at ansvaret for å gjennomføre tiltakene blir klart fordelt. Følgende punkter skal inngå som en del av tilsynets miljøpolicy:

### 1. Valg av miljøvennlige produkter ved innkjøp

Stille miljøkrav til leverandører og produkter

Gi ansatte kunnskaper for å ta miljøhensyn ved innkjøp

Innføre rutiner og prosedyrer for miljøhensyn ved innkjøp

Ved kjøp av nytt utstyr benytte eventuelle returordninger som er etablert for det utstyret som skal byttes ut

Ved kjøp av trykkeritjenester kreve svanemerkede trykksaker

## 2. Redusert papirforbruk

Papirforbruket internt i SJT kan reduseres ved å tilrettelegge for elektronisk kommunikasjon istedenfor kopiering og posthulle.

Gjennomførte tiltak er:

- WebSak tatt i bruk for distribusjon av innkomne saker og dokumenter
- Nye, større og bedre skjermer som gjør det mer behagelig å lese tekst på skjerm er anskaffet
- Nye og raske PC-er kjøpt inn
- Prosjektgruppe for etablering av intranett opprettet. Publiseringsløsning anskaffet.

Planlagte tiltak:

- Ta i bruk WebSak som fullelektronisk saksbehandlingssystem
- Etablere intranett som intern informasjons- og kommunikasjonskanal
- Oppdatert styringssystem i elektronisk versjon på intranett i stedet for distribusjon til alle ansatte i papirversjon
- Etablering av ny og mer brukerorientert nettside for virksomhetene, slik at flere tjenester kan utføres elektronisk
- Redusere papirforbruk ved tosidig kopiering. Fremgangsmåte for dette distribuert til samtlige ansatte
- Innkjøp av servise/kopper for redusert bruk av engangsservise

## 3. Bedre avfallshåndtering

Alt papiravfall resirkuleres: returesker plassert på samtlige kontorer, møterom, bibliotek, arkiv, kopirom etc.

Etablere ordning for håndtering av spesialavfall

Brukte tonerkassetter fra laserskriverne sendes i retur til HP. HP har returordning med gratis porto.

Tilrettelegge for redusert papirforbruk

## 4. Lavere energiforbruk

Nattsenking av temperaturen og automatisk avslåing av lys etter arbeidstid, utfordringer:

- Krever at dette kan sentralstyres av huseier
- Arkivlokaler skal holde stabil temperatur på rundt 20 °C

Lavere temperatur på rom som ikke er i bruk

Slå av lyset når man ikke er på kontoret

Slå av lyset på rom som ikke er i bruk

Alle ansatte oppfordres til å gå i trappa slik at heisen ikke benyttes unødig

Siste mann som går hjem slår av lysene med bryterpanelet ved siden av heisen

Programmere kopimaskinene til å slå seg av etter arbeidstid (tror dette allerede er slik)

Øke bevisstheten blant de ansatte

## 6. Regnskap og budsjett

DISPONIBELT 2004:	
Bevilgning 2004 (tildelingsbrev)	26 000
Overført fra 2003	21
Kompensasjon lønnsoppgjør	393
Inntekt (refusjon lønn fødselsperm, sykdom – inkludert arbeidsgiveravgift)	20
DISPONIBELT 2004	26 434

DISPONIBELT 2004	26 434
Regnskap 2004	24 749
Rest	1 685
Overføring til 2005 – jf brev fra Finans 27.01.01	1 320
"Tapt"	365