

Årsrapport 2005

Årsrapport fra Statens jernbanetilsyn til Samferdselsdepartementet
15.02.2006

Innhold

1. [Målsetninger for Statens jernbanetilsyn](#)
2. [Tiltak for 2005](#)
3. [Fravær](#)
4. [Likestilling hos Statens jernbanetilsyn](#)
5. [Miljøledelse](#)
6. [Regnskap 2005](#)
7. [Rapportering](#)

Rammer – 2005

Statens jernbanetilsyns hovedoppgaver for 2005 framgår av omtalen i St.prp. nr.1 (2004–2005) for Samferdselsdepartementet (SD), [tildelingsbrev datert 21.12.2004](#) samt [instruks for tilsynet](#), fastsatt av Samferdselsdepartementet 8. januar 1997 med senere endringer av 1.8.2003.

I St.prp. nr. 1 (2004–2005) under kap. 1354 Statens jernbanetilsyn heter det bl.a.:

Hovedaktivitetene i 2004 har i stor grad vært knyttet opp til tilsyn med sikkerhet hos virksomhetsutøverne, regelverksutvikling, godkjenningsprosesser for nytt rullende materiell og ny infrastruktur, samt virksomhetstillatelser. Den pågående liberaliseringen av tilgang til jernbanenettet skaper økt arbeidsmengde for Jernbanetilsynet i form av økt antall søknader om virksomhetstillatelser og om godkjenning/tillatelser knyttet til togmateriell og infrastruktur/kjøreveg. Flere aktører innenfor persontrafikk og godstransport medfører at antallet tilsynsobjekter vil øke.

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

Samferdselsdepartementet legger opp til at myndighetsoppgaver knyttet til jernbanevirksomhet, som følger av EØS-avtalen, delegeres til Statens jernbanetilsyn. Dette gjelder dersom disse oppgavene ikke kommer i konflikt med tilsynets øvrige roller. Dette medfører at Jernbanetilsynet vil kunne få økt ressursbehov og behov for kompetanseoppbygging i takt med utviklingen av det regelverk og relevante rettsakter som følger av EØS-avtalen. Myndighetsoppgaver i henhold til EU-direktiv 2001/14/EF art. 30 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifikat er lagt til Statens jernbanetilsyn. Direktivet ble implementert i norsk rett 15.3.2003. De nye myndighetsoppgavene omfatter klager fra trafikkutøvere på fordeling av infrastrukturkapasitet, på infrastrukturforvalters nettveiledning mv. Jernbanetilsynet er i ferd med å bygge opp sin kompetanse på dette området. EØS-avtalen definerer det også som en myndighetsoppgave å opprette registre over infrastruktur og rullende materiell. Jernbanetilsynet er i 2004 i ferd med å etablere nødvendige registre over rullende materiell og infrastruktur.

Ved inngangen til 2005 vil det etter planene være 25 personer ansatt i Statens jernbanetilsyn. I 2005 foreslås det bevilget 26,8 mill. kr til drift av Statens jernbanetilsyn, som tilsvarer om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2004.

I tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet for 2005 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. Statens jernbanetilsyn skal etter delegert myndighet fra Samferdselsdepartementet, behandle søknader om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet m.v. Videre har Statens jernbanetilsyn spesielt fått i oppdrag å overvåke de sikkerhetsmessige konsekvensene av det pågående reformarbeidet med konkurranseutsetting i jernbanesektoren og de løsninger som dette arbeidet medfører.

Statens jernbanetilsyn skal påse at hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling er ivarettatt i forhold til de reisende, personellet og tredjeperson. Som ledd i den videre utviklingen av dette arbeidet i 2005, vektlegger departementet oppgaver knyttet til forskriftsarbeid og forvaltning av forskrifter. Videre er det viktig å prioritere internasjonalt samarbeid og standardiseringsarbeid, revisjonsarbeid, arbeidet med oppfølging av ulykker/nestenulykker, søknader om virksomhetstillatelser, samt tilhørende søknader om godkjenninger/tillatelser knyttet til materiell og kjøreveg.

I 2005 vil nye jernbaneaktører, ny infrastruktur og økt konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsoppgaver innebære særlige utfordringer for Statens jernbanetilsyn. Tilsynet må påse at jernbanevirksomheten utøves i samsvar med bl.a. fastsatte sikkerhetsbestemmelser.

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. Alle statlige etater og virksomheter skal innen 2005 ha innført miljøledelse som en integrert del av organisasjonens styringssystemer. Det skal rapporteres om framdriften i miljøarbeidet. På www.gronnstat.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 verdiskaping. For å sikre størst mulig samordning og gjenbruk av data og informasjon 1) skal all elektronisk innrapportering fra næringslivet 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 er nødvendige. Etatens behov for rapportering skal alltid veies opp mot belastningen for den som pålegges å gi opplysningen. Det legges vekt på tilrettelegging for utvikling av elektroniske tjenester mot næringslivet og publikum, jf. hhv. www.altinn.no og www.minside.no. Det vises til at regjeringen arbeider med en ny arkitektur for elektronisk samhandling i offentlig sektor. Jernbanetilsynet forutsettes å følge anbefalingene fra dette arbeidet når dette foreligger og i den utstrekning dette er relevant.

Statens jernbanetilsyns hovedoppgaver i 2005 fremgår av St.prp. nr. 1 (2004–2005) og instruks for tilsynet fastsatt av Samferdselsdepartementet 8. januar 1997 med senere endringer. Samferdselsdepartementet forutsetter at tilsynet i 2005 følger opp de formål og oppgaver som nevnt ovenfor, herunder instruksen for tilsynet, samt oppgaver som er tillagt tilsynet iht. jernbanelovgivningen. Videre forutsetter departementet at tilsynet følger opp det pågående regelverksprosjektet, samt fortsatt prioriterer arbeidet med å følge opp Åsta-kommisjonens anbefalinger.

1 Målsettinger for SJT

Hovedmål

Hovedmål for tilsynet er etablert med siktet å oppnå resultater i forhold til forventninger i styringsdokumenter og styringssignaler fra overordnede myndigheter, herunder tilsynets instruks, relevante lover og forskrifter, stortingsproposisjon og departementets tildelingsbrev.

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

Delmål

Tiltak etableres under tilsynets kjernearbeidsområder for å sikre oppnåelse av tilsynets hovedmål. Målfokus under det enkelte kjernearbeidsområde skal være:

1.1 Regelverksutvikling

Et godt og oppdatert regelverk.

1.2 Konkurransetilsyn mot jernbane (Regulatory body)

(Oppgaven er inntil videre ikke delegert tilsynet fra Samferdselsdepartementet.)

1.3 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.

1.4. Virksomhetstillatelse og lisens

Sikre en forutsigbar og effektiv behandling av søknader om tillatelse og lisens.

1.5 Sikkerhetsvurdering og Sikkerhets sertifikat

Sikre at jernbanevirksomhet, herunder organisatoriske forhold, utføres med tilfredsstillende sikkerhetsnivå. Sikre en forutsigbar og effektiv behandling av søknader om sikkerhets sertifikat.

1.6 Revisjon og inspeksjon

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

1.7 Uønskede hendelser, sikkerhetstilrådninger og statistikk

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

- å estimere endringer i sikkerhetsnivået
- sammenlikning med sikkerhetsnivået i andre europeiske land
- å kunne gjennomføre et risikobasert tilsyn

Prosessen skal videre bidra til kontinuerlig forbedret sikkerhet gjennom rett prioritering av oppmerksomhet mot de viktigste hendelser og tilrådninger.

1.8 Infrastruktur og rullende materiell

Godkjenningssjessene skal være klart beskrevet slik at nødvendige forhold for å ivareta trafikksikkerhet blir belyst. Bidra til at godkjenningssjessene medfører at trafikksikkerhet får nødvendig fokus samtidig som jernbanevirksomhetenes ansvar synliggjøres, ved å gjennomføre kjente godkjenningssjesser i hht plan.

1.9 Internasjonalt arbeid

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

1.10 Ledelse og organisasjonsutvikling

Tilrettelegge for et godt og produktivt arbeidsklima og gode samarbeidsforhold gjennom løpende fokus på organisering av tilsynet, videreutvikling av interne rutiner, arbeidsmetoder, samarbeidsformer og etablering av nødvendig støtteverktøy, både internt og mot eksterne.

1.11 Personal- og kompetanseutvikling

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

1.12 Administrasjon

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

1.13 Intern informasjonsforvaltning

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

1.14 Informasjons- og samfunnskontakt

Være bevisst på hvordan vi effektivt informerer omverdenen om vårt mandat og det arbeidet vi fortløpende utfører. Videreutvikling av våre hjemmesider er et viktig i denne sammenheng.

1.15 Nasjonale register

Oppfylle krav om opprettelse av register slike dette er formulert i aktuelle direktiv og forskrifter.

Tiltak for 2005

Fremdrift for tiltak i virksomhetsplan er i all hovedsak som planlagt. Som identifisert i ressursplanlegging for 2005 har tilsynet noe færre ressurser enn virksomhetsplanen legger til grunn. Dette vises som noe mindre fremdrift enn planlagt på enkelte saker.

Ett element i tiltaksplanen må fremheves som mulig kritisk:

- Fremdrift for prosjektet med utarbeide av nye/reviderte trafikkregler (TRJ) er avhengig av avklaring av kommentarer til høringsutkastet. Jernbaneverket har levert en svært kritisk kommentar, som i sin form og innhold krever et omfattende arbeid i tilsynet, både å gjennomgå og avklare. Arbeidet med dette ble ikke avklart i løpet av 2005. Det er foreløpig uklart hvor store forsinkelser i utarbeidelse av nye trafikkregler dette vil medføre.

2.1 Regelverksutvikling

Det er brukt mye ressurser på nytt trafikkregelverk på det nasjonale jernbanenettet, implementering av EUs jernbanepakke 2 i regi av Samferdselsdepartementet samt revisjon av egen kravforskrift. Ny sikkerhetsforskrift (for det nasjonale jernbanenettet) trådte i kraft 1. januar 2006. Ny kravforskrift for øvrige jernbanevirksomheter er, sammen med kommentarene til sikkerhetsforskriften, blitt noe forsinket. Arbeidet med trafikkregelverket er forsinket iht. opprinnelig plan pga. behov for avklaringer mot Jernbaneverket. Det har vært en utfordring å sikre god tilgang på interne ressurser i arbeidet.

2.2 Klage og unntaksbehandling

Søknader om unntak fra helsekravforskriftens krav mottas nå jevnlig og rutine med saksbehandling av slike saker evalueres kontinuerlig. Det er en utfordring å holde saksbehandlingstiden så kort som mulig.

2.3 Virksomhetstillatelse og lisens

Tilsynet har til behandling 2 søknader om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (Ofotbanen AS og NSB Anbud AS). I tillegg foreligger det 25 søknader om tillatelse til å drive sidespor/bruksbane. Behandling av disse er stilt i bero i påvente av avklaringer av Jernbaneverket i forhold til deres ansvar for drift av slike spor.

2.4 Sikkerhetsvurdering og sikkerhets sertifikat

Hector Rail har fått innvilget sikkerhets sertifikat for godstransport på strekningen Kornsjø–Sarpsborg. Senere har samme selskap etter dette også blitt innvilget en utvidelse av sertifikatet til å gjelde strekningen Sarpsborg–Hønefoss. Sikkerhets sertifikat for Tågakeriet AB, strekningen Ranheim–Hell–Grensen–Storlien og Kongsvinger–Lillestrøm–Eidsvoll–Hamar tildelt 23.09.05.

Tilsynet har mottatt søknad om sikkerhets sertifikat fra Nya Inlandsgods AB for begrenset strekning.

Tilsynet har tett oppfølging av JBV vedrørende ivaretagelse av sikkerhet ved konkurranseutsetting av virksomheten. Tilsynet har fortsatt fokus på den delen av konkurranseutsettingen som er vedtatt.

Sikkerhetsvurderingen av grensesnitt i jernbanevirksomhet er ferdigstilt. Rapporten vil brukes som innspill til videre vurderinger av at alle relevante aspekter av sikkerhet er ivaretatt på det nasjonale jernbanenettet.

2.5 Revisjon og inspeksjon

Det er gjennomført:

- 13 ledelsesmøter (hvorav et med Mantena AS som ikke er underlagt tilsyn fra SJT),
- 2 inspeksjoner (ledeskiner og styrventiler)
- 4 systemrevisjoner (6 rapporter ettersom 2 revisjoner omfattet 2 ulike virksomheter).

To revisjoner er utsatt til 2006 fordi virksomhetene ikke har ferdigstilt systemer; revisjon av GM-gruppen er utsatt til 2006 fordi GM-gruppen ikke forventes å bli gitt tillatelse til å gjenoppta driften før tidligst ultimo 2005 og revisjon av Valdresbanen er utsatt til 2006 fordi Valdresbanen pga motorhavari ikke har hatt reviderbar virksomhet denne sesongen. To møter er imidlertid avholdt med ledelsen i Valdresbanen.

OTD har i 2005 vist klar bedring i styring av oppfølgingsarbeidet sitt og det fungerer nå bra. Alle utestående avvik mot OTD ble lukket i 2005.

JBVs omfattende oppfølgingsregime som ble etablert etter en revisjon i 2003 har fremdeles ikke fungert tilfredsstillende i 2005 og det er fremdeles svært krevende å følge opp JBV. Alle de andre

større foretakene har nå en tilfredsstillende oppfølging av utestående avvik. Enkelte forhold påpekt så langt tilbake som i 1998 er fremdeles ikke tilfredsstillende håndtert.

Det er gjennomført et oppfølgingsbesøk hos Thamshavnbanen og et særskilt møte med dem. Thamshavnbanen ble ilagt tvangsmulkt som løp fra 15.7.2005.

Det er avholdt noen særskilte oppfølgingsmøter for oppfølging av utestående avvik (OBAS – 2 stk.; OTD – 2 stk.; GB – 1 stk.; JBV - 6 stk. og NSB 1 stk.) samt fulgt opp avvik i de regelmessige kontaktmøtene som avholdes med NSB, JBV og Oslo T-banedrift.

Gråkallbanen og OBAS er krevende å følge opp; et fellestrekk er at de har begrenset kompetanse i sin ledelse. Oppfølging av utestående avvik hos GB ses i sammenheng med fornyelse av GBs tillatelse inneværende år.

Tilsynet har sett behov for å effektivisere oppfølgingsarbeidet og for å få til raskere og bedre korrigeringsarbeid hos flere virksomheter. Det er påbegynt en prosess som bla innebærer en større grad av formalisering i oppfølgingsarbeidet gjennom mer utstrakt bruk av pålegg.

2.6 Uønskede hendelser, sikkerhetstilrådninger og statistikk

Det er etablert rutiner rundt månedlig presentasjon av uhellsstatistikk i ledermøtene. Standardformat for månedsrapport er utarbeidet

[Årsstatistikk for uønskede hendelser i 2004](#) er ferdig skrevet og publisert på internett. Nordisk uh-statistikk for 2004 er ferdigstilt. Statistikk til månedsrapporter, revisjoner, revisjonsplan, sikkerhetsseminar er produsert.

Veiledning for rapportering av uønskede hendelser har vært til høring og skal bearbeides internt.

Tilsynet har mottatt sju nye rapporter og fire umiddelbar sikkerhetstilråding fra SHT i 2005.

2.7 Infrastruktur og rullende materiell

Godkjenningssjessene for infrastruktur og rullende materiell er i hovedsak i rute. Noen av de viktigste er:

- Godkjenningssjess for MX, Oslo T-banedrifts nye materiell pågår. Testkjøring pågår.
- Flere store infrastrukturprosjekter er under oppfølging: Skøyen-Asker, Stavanger-Sandnes inklusive ny godsterminal på Ganddal. Det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker ble godkjent i juni, og er tatt i bruk.
- GSM-R prosjektet rapporteres nå å gå ihht avtalte planer.

Utover dette er det en rekke godkjenningssaker innen infrastruktur og rullende materiell hvor behandling pågår, noen med elementer av prinsipiell betydning som til dels er vanskelig å få avklart.

2.8 Internasjonalt arbeid

I perioden har tilsynet deltatt i møter i flere fora ([European Rail Agency](#) (ERA)), EUs interoperabilitetskomite, Nordisk tilsynsforum (NID) og Europeisk tilsynsforum ([ILGGRI](#)) og tilhørende arbeidsgrupper, der saker av felles interesse ble diskutert. Norge har i perioden blitt fullverdig medlem i ERA (bortsett fra stemmerett i styret), representert i styret ved tilsynets direktør.

2.9 Ledelse og organisasjonsutvikling

Budsjettdisponeringsskriv for 2005 på plass, det samme gjelder intern instruks for økonomiforvaltning i SJT med underlagsdokumenter. Dette er innarbeidet i SJTs styringssystem.

Det er etablert en strukturert prosessen med oppfølging av bi-månedlig rapport og budsjett, og ledelsen møtes hver annen måned for gjennomgang av status og oppfølging av planverk.

Nytt ressursmøte etablert. Ledelsen møtes en gang pr. uke for å se på ressursituasjon og prioriteringer av oppgaver.

Tilsynet er godt i gang med arbeid med revisjon av styringssystemet. Forprosjektrapporten er presentert for ledelsen og akseptert som utgangspunkt for videre arbeid. Overordnet dokument til nytt styringssystem vedtatt og klart. Fire prosessbeskrivelser er på det nærmeste klare.

Tilsynet har grepet fatt i utfordringer knyttet til organisasjonens vekst. Intern arbeidsgruppe overleverte i desember en rapport til direktøren, med oppsummering og anbefalinger og konkrete forslag til tiltak.

2.10 Personal- og kompetanseutvikling

Pr 31.12.2005 er vi 26 fast ansatte og 3 personer på engasjement.

Fortløpende oppfølging av opplæringsplanen pågår, dette som er en del av virksomhetsplanen. Fremdriften er noe etter plan som følge av mange presserende arbeidsoppgaver, ref utfordring med å rekruttere til ledige stillinger.

Det ble gjennomført tre internsamlinger i 2006, i mars, i september og i desember.

Ny ansatte representant og representant til tilsettingsrådet (begge med vara) er valgt. Det gjennomføres månedlige oppfølgingsmøter mellom administrasjonssjef og ansatte representant for løpende oppfølging av aktuelle saker.

2.11 Administrasjon

Innføring av SAP som nytt lønssystem fra nytt år har vært utfordrende. Spesielt problematisk har arbeidsflyt knyttet til elektronisk reiseregning vært (og er). Vi er nå i en dialog med [SSØ](#) rundt problemene. Mange virksomheter sliter med problemer tilsvarende våre og [Riksrevisjonen](#) gjennomfører en undersøkelse på bredere basis for å se på en del av forholdene.

Vi har inngått nye avtaler om drift av sentralbord, med NetNordic og Franke Sjøberg, etter at Avinor sa opp avtalen med oss pr. 1.5.2005.

Allmøter gjennomfører hver annen uke. Kort presentasjon fra hver gruppeleder om hva som foregår i gruppene, Tema ellers etter ønsker og behov.

En større ombygging av møte- og arkivrom i 9. etasje er på det nærmeste avsluttet ved årets slutt.

2.12 Intern informasjonsforvaltning

Oppgradert WebSak med ny versjon ble gjort i mars. På grunn av sykdom på arkivet er utviklingsarbeid i arkivet blitt hengende noe etter plan. Ny arkivnøkkel utarbeidet, denne blir tatt i bruk fra 1.1.06.

En første prototype for en mulig intranettløsninger er satt opp på webserveren. Det er planlagt å lansere en enkel og begrenset intranettløsning i løpet av våren 2006. Denne vil inneholdende felles kontaktliste, lenkesamling, nyheter, kontrollert tilgang til sentrale dokumenter, maler og søk på tvers av kilder (intranettet, SJTs internettsider og intern fellesdisk). Denne løsningen vil deretter videreutvikles og utvides.

Systematisk oppfølging av restanser igangsatt, blir fulgt opp hvert kvartal.

Rutinebeskrivelse for behandling av helsekravsaker, tilsettingssakene, utlysingssakene og de

graderte sakene utarbeidet.

2.13 Informasjonsarbeid og samfunnskontakt

Ny plattform fra Idium for internett er installert og i drift på servere hos Intility. Intern prosjektgruppe, med representanter fra alle avdelinger etablert og godt i gang. Vår leverandør er på det nærmeste klar med en løsning som oppfyller kravspesifikasjon i desember 2005. Lansering av sidene forventet primo februar 2006.

2.14 Nasjonale register

Det er besluttet å utsette videre arbeid med lokomotivførerregister til direktivteksten er klar. Foreløpig for mange usikkerhetsmomenter til at det er forsvarlig å gå videre med kravspesifisering av systemet pr i dag.

Det er vurdert og besluttet å fortsette å bruke Synergi som system for oppfølging av uønskede hendelser.

Det er vurdert og besluttet at helsekravsaker skal registreres i WebSak (som før).

3 Fravær

Det totale sykefraværet i tilsynet har økt med 1,3 prosentpoeng fra 2004 til 2005, altså fra 2,7 % til 4 %. Økningen skyldes i hovedsak et par langvarige sykefravær i løpet av året.

4 Likestilling hos Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn ønsker å arbeide aktivt, målrettet og planmessig for likestilling mellom kjønnene. Dette innebærer at vi skal jobbe for en balanse mellom kjønnene i arbeidsstokken, vi skal arbeide aktivt for å utjevne eventuelle kjønnsrelaterte lønnsforskjeller og vi skal vektlegge kjønnsfordeling ved rekruttering til ledergruppen.

Kjønnsfordeling fast ansatte:

	Totalt			Kvinner		Menn	
	Antall	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Antall fast ansatte 2004	23	12	52	11	48		
Antall fast ansatte 2005	26	13	50	13	50		

Per 31.12.2005 var fordelingen mellom menn og kvinner, fast ansatte, 50 %.

Aldersfordeling fast ansatte:

	Snitt alle	Snitt kvinner	Snitt menn
Alle 2004	40	37	44
Alle 2005	41	38	44

Som det framgår er snittalderen menn ca. 6 år høyere enn snittalder kvinnene i tilsynet. Snittalderen i tilsynet har steget med ett år siste året.

Lønnsdata alle fast ansatte (inkl. direktøren)

	Alle		Kvinner		Menn		
	Snitt	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 %
Gjennomsnitt (alle) 2005	100 %	93 %	62 %	122 %	107 %	76 %	154 %

I tabell over lønn er snittlønn for alle fast ansatte angitt som 100 %. Som det fremgår er snittlønn for kvinner 93 % av snittlønn for hele tilsynet, mens tilsvarende tall for menn er 107 %.

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

5 Miljøledelse

SJT er en organisasjon i vekst. Fra opprettelsen i 1996 har tilsynet vokst jevnt og trutt opp til 26 fast ansatte pr 31.12.2005. I tillegg til SJTs egne ansatte har det i varierende grad vært benyttet engasjementer, 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

I 2004 laget vi 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

- Nattsenkning 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 2005

Oversikt:

Tekst	Brev av	Beløp
Tildelingsbrev	21.12.2004	26 800
Overført fra 2004	15.03.2005	1 320
Lønnsoppgjør	27.10.2005	215
Refusjon av sykepenger		315
Disponibelt 2005		28 650
Regnskap 2005		26 547

Overføring til 2005	1 351
Underforbruk 2005	752

Tabellen under viser opprinnelig budsjett for 2005. Refusjon av sykepenger og kompensasjon for lønnsoppgjør er ikke medregnet i budsjettallene i tabellen under.

Konto	Tekst	Busjett 2005	Regnskap 2005	Differanse
1354111	Organiserte stillinger	14 645	14 100	545
1354121	Maskiner, inventar og utstyr	324	1 1138	-814
1354122	Forbrusmateriell	158	140	18
1354123	Kurs, reiser og representasjon	3 101	2 292	809
1354124	Kontortjenester	1 360	541	819
1354125	Konsulenttjenester	4 155	3 943	212
1354126	IT og telekostnader	1 198	1 089	109
1354127	Informasjon	344	239	105
1354128	Driftsutgifter - W3	2 481	2 914	-433
1354129	Diverse	334	151	183
	Sum	28 100	26 547	1 553

Hovedårsaker til underforbruk:

- Ikke klart å rekruttere så mange og så fort som planlagt, vanskelig å få tak i ønsket teknisk kompetanse (organiserte stillinger)
- Budsjettet med mer kurs og reiser enn vi har klart å gjennomføre (kurs, reiser, representasjon)
- Budsjettet med mer rekrutteringsbistand enn faktisk brukt (kontortjenester)

På posten maskiner, inventar og utstyr brukt mer enn planlagt da vi har gjort en større ombygging av møterom til 40 personer (med teknisk utstyr) og arkivrom.

7 Rapportering

Framdriftsoppfølging skal være en kontinuerlig prosess, med formell rapportering av status i forbindelse med bi-månedlig rapportering, herunder tertialavslutning per 30. april, 31. august og 31. desember.

For prosjekter som avsluttes i løpet av året skal sluttrapportering gjøres umiddelbart, fortrinnsvis i form av kortfattet saksnotat med oppsummering av problemstilling, utfordringer, oppnådde resultater og eventuelle forbedringsområder.