



Årsrapport 2009
Statens jernbanetilsyn

Innhold:

Rammer	3
Innledning - Strategisk grunnlag.....	3
Målsettinger for 2009.....	3
Overordna mål for Statens jernbanetilsyn:.....	3
1 Regelverk	5
2 Tilsyn	6
3 Tillatelser og markedsovervåking.....	7
3.1 Tillatelser	7
3.2 Markedsovervåking	7
3.3 Tilsyn med omsetning av samtrafikkomponenter	7
4 Informasjon.....	7
4.1 Dialog med virksomhetene	7
4.2 Fremtiden på skinner 2009.....	8
4.3 www.sjt.no	8
4.4 Kommunikasjonsstrategien	8
5 Internasjonalt.....	8
6 Sakkyndig.....	9
7 Annet	9
7.1 National Vehicle Register	9
7.2 Teknisk kontrollorgan	9
7.3 Ledelsens gjennomgang av styringssystemet.....	9
7.4 Behandling av Personopplysninger.....	9
7.5 Miljø og samfunnsansvar i offentlige kjøp	9
7.6 Tiltak på IA-området	10
7.7 Integrasjon og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn	10
7.8 Likestilling	10
7.8.1 Aldersfordeling, avlønning og likestilling.....	10
7.8.2 Kjønnfordeling fast ansatte	10
7.8.3 Aldersfordeling fast ansatte	11
7.8.4 Lønnsdata alle fast ansatte.....	11
8 Risiko.....	11
9 Økonomi	13

Rammer

Statens jernbanetilsyns (SJT) hovedoppgaver for 2009 framgår av omtalen i St.prp. nr.1 (2008-2009) for Samferdselsdepartementet (SD), tildelingsbrev datert 19. desember 2008 og instruks for tilsynet fastsatt ved Kongelig resolusjon 12. juni 2009.

Innledning - Strategisk grunnlag

Til grunn for vårt interne styringssystem og aktivitetsplan ligger "Strategisk Grunnlagsdokument". I dette dokumentet trekker vi ut oppgaver pålagt SJT gjennom instruks, delegert myndighet og tildelingsbrev i en egen oppgaveliste. Dette for å gi en sporbarhet mellom de krav som stilles til oss i eksterne styringsdokumenter og de oppgaver som settes på dagsorden i vår interne virksomhetsplan. Nytt av året er overordnet mål og 6 hovedmål gitt av Samferdselsdepartementet og i tildelingsbrev for 2009. Ut fra disse målene har SJT også definert delmål.

Hovedmål og delmål gjengis som overskrifter i vår virksomhetsplan. Hvert målområde omfatter en rekke tiltak – gjengitt i detalj i vår aktivitetsplan. Aktivitetsplanen utgjør det sentrale verktøy i vår kontinuerlige oppfølging av oppgaver og måloppnåelse.

Oppfølging av løpende aktivitet i SJT skjer som følger

- Ukentlige ledermøter der aktivitetsplanen, som inneholder den meste detaljerte aktivitetsplanleggingen, gjennomgås etter behov
- Regelmessige avdelingsmøter
- Bi-månedlig intern rapportering
- Tertialvis rapport til Samferdselsdepartementet
- Årsrapport
- Fortløpende dialog

Målsettinger for 2009

Det er ikke etablert spesifikke kriterier egnet for å definere måloppnåelse for 2009. Tilsynet har etablert tiltak og arbeidet målrettet for å oppfylle etablerte mål. Det er tilsynets vurdering at tiltak er gjennomført og resultater oppnådd i et slikt omfang at målene for 2009 konkluderes å være oppfylt. Det er likevel slik at tilsynet ser forbedringsområder som det skal arbeides videre med i 2010.

Overordna mål for Statens jernbanetilsyn:

Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsynet med norsk jernbane, og skal vere ein aktiv pådrivar for sikker og samfunnsnyttig jernbane i tråd med overordna målsettingar for samferdselspolitikken.

0.1 Uønskede hendelser – statistikk og analyse

Det er etablert en arbeidsprosess som tilsikter at alle innrapporterte hendelser skal gjennomgås med sikte på å ta tak i de hendelsene som har et stort risikopotensial, herunder det som fokuseres gjennom granskinger fra SHT.

(Det kan forekomme endringer i tallene nedenfor som følge av etterrapportering, oppdatering av ulykkesdata og konklusjoner fra politiets etterforskning, særlig knyttet til dødsfall.)

Utvikling på det nasjonale jernbanenettet.

Det ble rapportert i størrelsesorden 7700 uønskede hendelser i 2009 (sammenstøt med dyr er ikke med i oversikten). Dette er en marginal økning i forhold til 2008.

Det er registrert 15 jernbaneulykker i 2009, en mer enn i 2008. Det er rapportert en alvorlig personskade og tre drepte, som er to flere omkomne enn i 2008. De drepte omkom i forbindelse med sammenstøt mellom tog og person. En av ulykkene var på planovergang.

Langsiktig trender viser en økning innenfor områdene:

- Jernbanehendelser ifm. planoverganger
- Passhendelser (både teknisk svikt og feilhandlinger)
- Tilløp til sammenstøt med arbeidere i sporet
- Skinnebrudd

Tilsynet har særlig fokus på disse områdene.

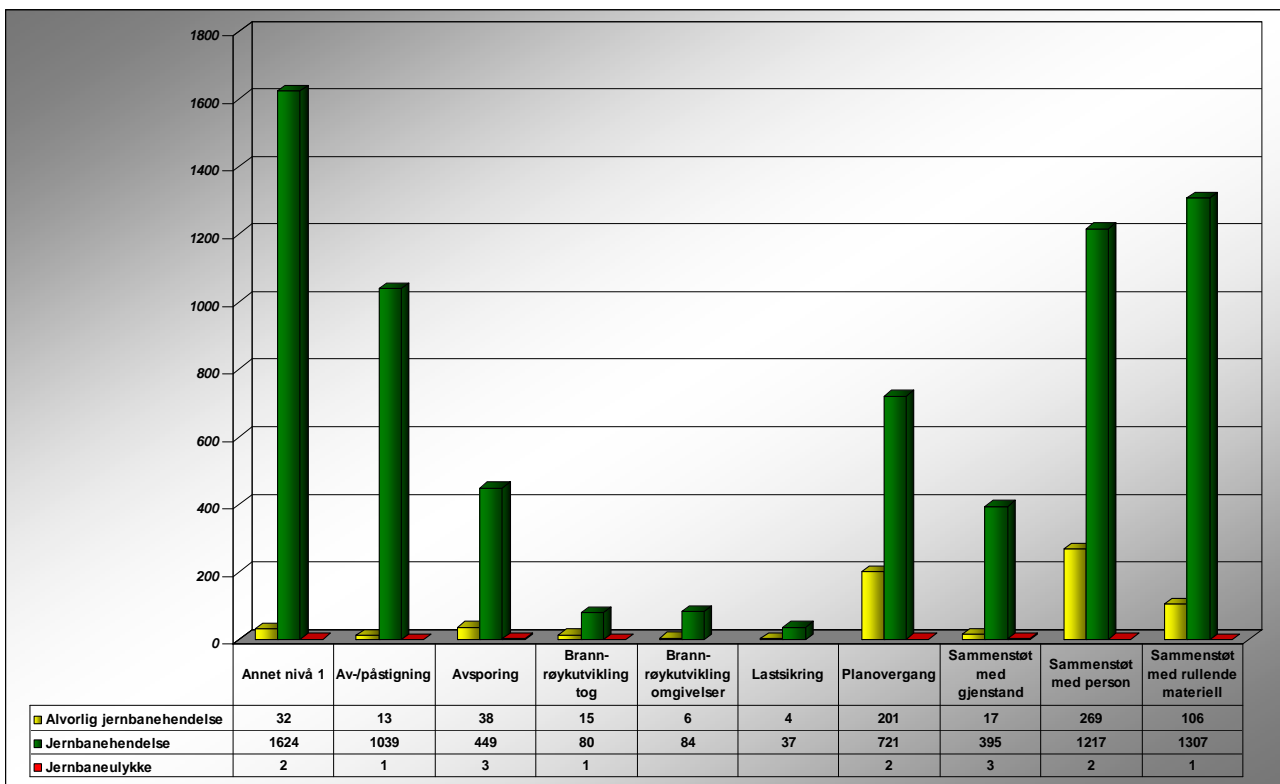


Fig 1: Antallet rapporterte hendelser i 2009 fordelt på kategori og konsekvensklasse på det nasjonale jernbanenettet. (Dyrepåkjørsler er ikke tatt med)

Utvikling på trikk- og t-banenettet.

Det ble rapportert i størrelsesorden 2200 uønskede hendelser i 2009. Dette er en betydelig økning fra 2008, noe som kan indikere øket sikkerhetsfokus og som over tid vil kunne medføre høyere sikkerhetsnivå på trikk og T-bane.

Det er registrert fire jernbaneulykker i 2009, herunder tre alvorlige personskader og ett dødsfall.

For trikkenettet domineres ulykesbildet av sammenstøt og tilløp til sammenstøt med person og kjøretøy. Det skyldes i hovedsak at de kjører i blandet trafikk.

For T-bane domineres ulykkesbildet av personer i sporet og hendelser knyttet til signalfall og glidning. De nye MX togene har hatt problemer med bremsesystemene som har ført til glidning under glatte forhold. Tilsynet følger opp dette særskilt

0.2 Oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon for transport

Tilsynet følger opp anbefalingene i de enkelte granskingsrapportene overfor de relevante aktørene, for å påse at nødvendige tiltak for å ivareta problemstillingene blir identifisert og håndtert.

I 2009 har SHT avgitt 11 nye rapporter hvor det til sammen er fremmet 21 nye sikkerhetstilrådninger. I samme periode har tilsynet lukket 16 sikkerhetstilrådninger, mens 6 sikkerhetstilrådninger fortsatt er under saksbehandling hos tilsynet. Tilsynet rapporterer status for oppfølging av sikkerhetstilrådninger i særskilt halvårsrapport til Samferdselsdepartementet (med kopi til Statens Havarikommisjon for Transport).

0.3 Nytt dobbeltspor Stavanger – Sandnes

Nytt dobbeltspor på strekningen Stavanger – Sandnes er tatt i bruk med begrenset brukstillatelse fram til høsten 2012. Begrensningene skyldes at strekningen drives som to enkeltspor i påvente av at Jernbaneverket får installert og får tillatelse til å ta i bruk et nytt sikringsanlegg for den dobbeltsporede strekningen. Bakgrunnen for dette er at det opprinnelig planlagte sikringsanlegget Merkur ikke tilfredstilte nødvendige krav og derfor ikke kunne gis tillatelse til å tas i bruk. Tilsynet avventer søknadsprosess fra Jernbaneverket for nytt sikringsanlegg.

0.4 Merkur sikringsanlegg

Tilsynet har ikke mottatt noen ny søknad om tillatelse til å ta i bruk anlegget og er derfor ikke i prosess med dette nå. Vi er kjent med at ABB er i ferd med å re-designe systemet under navnet Raillock, med sikte på å få fram et generisk anlegg som kan tilbys markedet. Tilsynet har vært i dialog med ABB for å veilede i regelverk og tillatelsesprosess knyttet til dette.

0.5 Sikkerhetsgodkjenning av JBV

Jernbaneverket fikk sikkerhetsgodkjenning som infrastrukturforvalter 26/6-2009. Godkjenningen ble begrenset til 3 år. Dette skyldes at tilsynet i prosessen med å gi sikkerhetsgodkjenning avdekket svakheter i Jernbaneverkets sikkerhetsstyring særlig knyttet til etterlevelse av krav. Tilsynet valgte å gi Jernbaneverket sikkerhetsgodkjenning på basis av at Jernbaneverket har vist at de erkjenner problemet og har satt i verk tiltak for å få til nødvendige endringer i selskapets sikkerhetskultur. Tilsynet følger opp dette.

1 Regelverk

Hovudmål 1 - Statens jernbanetilsyn skal sjå til at regelverket er teneleg med omsyn til formålet og at det er fullstendig, oversiktleg og oppdatert.

De viktigste sakene i 2009 har vært:

- ny togframføringsforskrift trådte i kraft 13. desember 2009
- ny førerforskrift trådte i kraft 4. desember 2009
- evaluering av sikkerhetsforskriften ble påbegynt (og bruk av Questback som tilbakemeldingsverktøy)

Implementering av EU-regelverk har økt i omfang og bærer preg av et større detaljeringsnivå og kompleksitet.

Utfordringene har i 2009 vært et økt behov for veiledning om regelverket. Dette begrunnes dels i mye nytt regelverk og dels i flere små aktører som har større behov for veiledning.

Tilsynet har derfor i 2009 hatt større fokus på veiledning i form av

- selvstendige aktiviteter som skriftlige veiledninger og erfaringer/tips på nettsidene våre og
- tett og god dialog med aktørene i saksbehandlingsprosessene, f.eks i prosessene om lisens, sikkerhets sertifikat, tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og rullende materiell og i revisjonsprosessene.

2 Tilsyn

Hovudmål 2 - Statens jernbanetilsyn skal sjå til at verksemdene som er regulerte i samsvar med jernbanelovgivinga, oppfyller dei vilkåra og krav som er sette til desse i lovgivinga.

Tilsynet har kontinuerlig fokus på virksomhetenes etterlevelse av regelverket. Det er en tett dialog knyttet til forhold av sikkerhetsmessig betydning, herunder oppfølging av uønskede hendelser og trender samt tekniske og organisatoriske forhold hos den enkelte jernbanevirksomhet.

Det er gjennomført seks ledelsesmøter, to systemrevisjoner og fire inspeksjoner (hvorav en uanmeldt, ikke-planlagt inspeksjon) i 2009. Dette er i store trekk i henhold til plan, men både planer og gjennomføring av revisjonsaktiviteter har vært begrenset til et minimum pga bemanningssituasjonen.

Revisjonsaktivitetene har i stor grad avdekket alvorlige mangler i sikkerhetsstyringen med to tilbakekall av sikkerhets sertifikat og ytterligere et varsel om tilbakekall av sikkerhets sertifikat som resultat. Det er særlig aktører med begrenset aktivitet som egen trafikkutøver i Norge som har vanskeligheter med å oppfylle kravene til sikkerhetsstyring. Oppfølgingsarbeidet er derfor blitt svært krevende og var noe på etterskudd ved årets utløp.

Tilsynet har registrert at flere av de alvorlige mangler som er avdekket skyldes mangelfull forståelse av regelverket og påbegynte derfor i 2009 et omfattende arbeid med å identifisere veiledningstiltak og utforme veiledninger knyttet til ulike forskriftskrav. Tilsynet tilsikter å bruke mer ressurser på veiledning i året som kommer.

Tilsynet har i 2009 utviklet en systematikk som vil bidra til at tilsyn rettes mot virksomhet som representerer størst risiko. Videre har tilsynet i 2009 fullført et prosjekt for å utvikle mer effektive tilsynsformer og sikre mer effektiv bruk av eksisterende tilsynsformer.

Tilsynet har sett behov for en tettere oppfølging av utstedte sikkerhets sertifikater og har i 2009 startet en praksis med å gjennomføre revisjoner/ inspeksjoner i løpet av 3-9 måneder etter at et sikkerhets sertifikat er tildelt.

Tilsynet har forløpende dialog med andre myndigheter og tilsyn, herunder Arbeidstilsynet, DSB og SHT og det avholdes møter etter behov. Tilsynet deltar i DSBs kontaktutvalg for farlig gods og i underutvalgene for analyse og tilsyn med farlig gods.

Tilsynet har påbegynt en gjensidig involvering med det svenske jernbanetilsynet i det praktiske tilsynsarbeidet (deltakelse i revisjoner/inspeksjoner). Ved tilsyn mot aktører med sikkerhets sertifikat i begge land utveksles revisjonsrapporter og erfaringer fortløpende.

Tilsynets risikovurdering av egen virksomhet viser at revisjonsvirksomheten fortsatt vil være sårbar hva gjelder utfordringer knyttet til bemanning og rekruttering selv om det er identifisert tiltak for å gjøre organisasjonen mer robust på dette området i 2010.

3 Tillatelser og markedsovervåking

Hovudmål 3 - Statens jernbanetilsyn skal forvalte sine oppgaver som gjeld godkjenninger, lisensar, marknadsovervåking, tillatingar m.v. på ein effektiv og hensiktsmessig måte som er teneleg for tryggleiken på jernbana og for samfunnet.

3.1 Tillatelser

Tilsynet har i løpet av 2009 tatt i bruk prosedyrer for å effektivisere og samkjøre prosessene knyttet til tillatelser til å ta i bruk infrastruktur og rullende materiell.

I tillegg har det i tillatelsesprosessen med Bergen bybane vært tett dialog og veiledning.

Saksbehandlingen i tilsynet er noe preget av at søknader om tillatelse til å ta i bruk så vel som søknader om lisens, sikkerhets sertifikat og tilsvarende er ufullstendige. Saksbehandlingen vi måtte foregå i "flere runder" etter som dokumentasjon kompletteres og rettes. Konsekvensen er økt ressursbruk både hos tilsynet og søker og ikke minst lang saksbehandlingstid. Situasjonen er ikke tilfredsstillende og tilsynet vil tilsikte å finne effektiviserende løsninger.

3.2 Markedsovervåking

Tilsynet har i 2009 spesielt hatt utfordringer knyttet til å bygge opp kompetanse på området. Det er besluttet intern organisering av oppgaven som markedsovervåker inntil en større gjennomgang av organisasjonen er gjort.

Det er i arbeidet blitt identifisert noen områder som det synes spesielt viktig å ta utgangspunkt i fremover, som f.eks. tilgang til terminaler og terminaltjenester, network statement og innhenting av data om markedet.

Tilsynet har som markedsovervåker mottatt en klage i 2009.

3.3 Tilsyn med omsetning av samtrafikkkomponenter

I 2009 har det ikke vært aktivitet på dette området idet markedet for samtrafikkkomponenter anses fortsatt å være utbetydelig i Norge.

4 Informasjon

Hovudmål 4 - Statens jernbanetilsyn skal aktivt drive informasjonsarbeid overfor verksemdene på jernbaneområdet og samfunnet elles.

4.1 Dialog med virksomhetene

SJT legger stor vekt på å tilrettelegge for en god og konstruktiv dialog med aktørene og har også i 2009 hatt spesiell fokus på informasjon og kommunikasjon. Vi opplever å være i god og konstruktiv dialog med aktørene, noe vi jobber målbevisst for å opprettholde. Gjennom løpende samarbeid og

kontakt, informasjon og veiledninger tilrettelegger vi for økt forståelse for våre standpunkter og kjennskap til det regelverket som disse bygger på.

4.2 Fremtiden på skinner 2009

Som et ledd i vår kontinuerlige dialog med aktørene arrangerte vi også i 2009 et sikkerhetsseminar, "fremtiden på skinner", avholdt på Hotel Arena på Lillestrøm 29.10.2009. Tema for seminaret var knyttet til "sikkerhetskultur", med vekt på så vel menneskelige som organisatoriske forhold. Seminaret hadde i overkant av 200 deltakere og responsen var svært positiv både mht tema og faglig gjennomføring.

4.3 www.sjt.no

Vår hjemmeside brukes stadig mer aktivt. Med en kommunikasjonsrådgiver på plass har vår fokus og kapasitet på kommunikasjon og publisering av aktuelt stoff på vår hjemmeside økt kraftig. Dette har også medført en markant økning i antall treff på vår hjemmeside.

4.4 Kommunikasjonsstrategien

Tilsynets kommunikasjonsstrategi forventes ferdigstilt tidlig i 2010.

5 Internasjonalt

Hovudmål 5 - Statens jernbanetilsyn skal, i samråd med Samferdselsdepartementet, delta aktivt i internasjonale fora som arbeider med tryggleiks- og harmonisering/standardiseringsspørsmål innafør jernbanesektoren med særleg verknad for norsk jernbane.

En arbeidsgruppe for etablering av et internasjonalt styringsdokument ble etablert og har levert utkast til dokumentet. Utkastet er til behandling i ledergruppa og tilsiktes besluttet 1.kvartal 2010.

Tilsynet prioriterer deltagelse i RISC komiteen (komiteen som er rådgivende overfor kommisjonen i spørsmål knyttet til sikkerhets- og interoperabilitetsdirektivene), samt ERAs NSA nettverk (det europeiske jernbanebyråets nettverk for sikkerhetsmyndigheter på jernbane) og arbeidsgrupper. Det gjøres en stram prioritering i forhold til hvilke arbeidsgrupper tilsynet er involvert i, av ressursmessige hensyn. Ressurssituasjonen gjør at det er spesielt vanskelig å dekke arbeidsgruppene i ERA som arbeider med krav til rullende materiell. Tilsynet er aktiv for å øke egen kapasitet innen dette området.

Etter Viareggiolykken i Italia i juni 2009, (der 28 mennesker omkom etter at et godstog med farlig gods sporet av og tok fyr) pågår det en diskusjon om å gi ERA sterkere mandat til å følge opp de nasjonale sikkerhetsmyndighetene og havarikommisjonene. ERA har nedsatt en arbeidsgruppe som skal diskutere dette, for å kunne gi kommisjonen en anbefaling. Tilsynet deltar her. ERA tar sikte på å levere en rapport til kommisjonen i juli 2010.

6 Sakkyndig

Hovudmål 6 - Statens jernbanetilsyn skal i kraft av sin fagkompetanse og gjennom effektive interne rutinar opptre som sakkunnig innanfor dei ansvarsområda i jernbanesektoren som er lagde til jernbanetilsynet.

Konkret arbeid på dette området er begrenset til rådgivning i forbindelse med spørsmål fra Stortinget til SD, notater knyttet til implementering av EU/EØS-regelverk for jernbane i norsk rett og noen tekniske og/eller juridiske problemstillinger hvor Samferdselsdepartementet har forespurt tilsynet om uttalelse.

Tilsynet tilsikter en mer aktiv rolle på dette området.

7 Annet

7.1 National Vehicle Register

National Vehicle Register (NVR) er etablert basert på sNVR fra ERA. Det pågår et arbeid med innhenting av data fra virksomhetene, for registrering i databasen

7.2 Teknisk kontrollorgan

Det er ikke utpekt nye tekniske kontrollorgan i 2009.

Oppgaven til de tekniske kontrollorganene i jernbanesektoren er å erklære at samtrafikkkomponenter er i samsvar med aktuelle tekniske standarder for interoperabilitet (TSI) og således forenkle prosessene med tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og rullende materiell.

Det er foreløpig få TSI-er som har trådt i kraft og overgangsregler gjør at det ikke har vært framsatt slike samsvarserklæringer i forbindelse med tillatelser til å ta i bruk enda her i landet. Dette er nå i rask endring.

7.3 Ledelsens gjennomgang av styringssystemet

En intern arbeidsgruppe forventes å levere rapport i mars 2010 etter et omfattende arbeid med gjennomgang av styringssystemet. Gruppen gjør en systematisk gjennomgang av struktur, innhold og emneinndeling i styringssystemet. Gruppen gjør en gjennomgang på dokumentnivå av behov for sanering, oppdateringer og utarbeidelse av nye styringsdokumenter.

7.4 Behandling av Personopplysninger

Et internt prosjekt "Personopplysningsprosjektet" har overlevert sin rapport. Rapporten går systematisk gjennom alle de personopplysninger SJT behandler, som arbeidsgiver og som forvaltningsorgan. Dette som utgangspunkt for en vurdering av vår håndtering av disse, sett opp mot relevant regelverk. Fase to av prosjektet starter over nyttår med tiltak for å avhjelpe de avvik som er avdekket.

7.5 Miljø og samfunnsansvar i offentlige kjøp

Tilsynet har utarbeidet et eget styringsdokument for miljøledelse. I vår innkjøpsprosedyre har vi dessuten også tatt inn miljøkrav som hensyntas i våre innkjøp.

7.6 Tiltak på IA-området

Vi har en egen intern handlingsplan for oppfølging av IA-avtalen. Vi har en bedriftshelsetjeneste avtale med Hjelptilbud, der det utarbeides en årlig handlingsplan.

Sykefraværet i tilsynet var i 2009 på 5,9 %. Tilsynet har stor bevissthet i det daglige på betydningen av trivsel, både sosialt og faglig, som et viktig grunnlag av betydning for sykefravær.

Vi har systematisk gjennomgang av arbeidsplasser med fysioterapeut fra bedriftshelsetjenesten, med tanke på fysisk tilrettelegging av den enkelte arbeidsplass. Vi har i samarbeid med NAV Arbeidslivssenteret fått tilskudd til nødvendig utstyr for å hindre belastningslidelser

7.7 Integrering og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn

Tilsynet vurderer alle søknader, det være seg søkere med eller uten innvandrerbakgrunn. Med bakgrunn i en vanskelig markedssituasjon, og basert på krav som for øvrig stilles til oss som statlig arbeidsgiver, har vi arbeidet aktivt med å utvide den relevante målgruppen. Søkere med ikke vestlig innvandrerbakgrunn er i 2009 innkalt til intervju, og det er i 2009 ansatt under 5 personer med innvandrerbakgrunn.

7.8 Likestilling

7.8.1 Aldersfordeling, avlønning og likestilling

Statens jernbanetilsyn arbeider aktivt, målrettet og planmessig for likestilling mellom kjønnene. Dette innebærer at vi arbeider for en balanse mellom kvinner og menn i arbeidsstokken. Vi arbeider aktivt for å utjevne kjønnsrelaterte lønnsforskjeller for likt arbeid og vi vektlegger kjønnsfordeling ved rekruttering.

7.8.2 Kjønnsfordeling fast ansatte

	Totalt	Kvinner		Menn	
	Antall	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Fast ansatte 31.12.2005	26	13	50	13	50
Fast ansatte 31.12.2006	27	13	48	14	52
Fast ansatte 31.12.2007	22	13	59	9	41
Fast ansatte 31.12.2008	33	19	58	14	42
Fast ansatte 31.12.2009	34	19	56	15	44

Kjønnsfordelingen i tilsynet er tilfredsstillende. Som vi ser har vi de siste årene blitt prosentvis noen flere kvinner enn menn. Forskjellen er imidlertid liten og tillegges ikke betydning.

7.8.3 Aldersfordeling fast ansatte

	Snitt alle	Snitt kvinner	Snitt menn
Alle 2005	41	38	44
Alle 2006	42	40	44
Alle 2007	41	38	45
Alle 2008	42	39	45
Alle 2009	44	40	48

Snittalder har økt noe de siste årene, spesielt for menn. Snittalder er noe høyere enn ønskelig. I vår rekrutteringsstrategi er dette hensyntatt slik at vi nå i større utstrekning enn tidligere satser på rekruttering av yngre mennesker.

7.8.4 Lønnsdata alle fast ansatte

	Alle	Kvinner		Menn			
	Snitt	Snitt	Laveste	Høyeste	Snitt	Laveste	Høyeste
Gjennomsnitt (alle) 2005	100 %	93 %	62 %	122 %	107 %	76 %	154 %
Gjennomsnitt (alle) 2006	100 %	91 %	68 %	135 %	108 %	82 %	151 %
Gjennomsnitt (alle) 2007	100 %	92 %	68 %	136 %	111 %	74 %	169 %
Gjennomsnitt (alle) 2008	100 %	94 %	66 %	140 %	108 %	75 %	166 %
Gjennomsnitt (alle) 2009	100 %	94 %	65 %	139 %	108 %	75 %	164 %

I tabell over er "snittlønn for alle fast ansatte" angitt som 100 %. Som det fremgår er snittlønn for kvinner 94 % av snittlønn for hele tilsynet, mens tilsvarende tall for menn er 108 %.

Statistikken slår ut i kvinners disfavør mye begrunnet i at stillinger som krever mindre akademisk bakgrunn, og dermed også er lavere lønnet, i stor grad bekles av kvinner. Dessuten er snittalder menn, som det framgår av tabellen, 8 år høyere enn for kvinner.

Spesifikke vurderinger av alle sammenlignbare grupper viser ingen indikasjoner på at menn og kvinner tjener ulikt begrunnet i kjønn.

8 Risiko

Risikoanalysen viser at hovedutfordringen for tilsynet ligger i for liten kapasitet i forhold til de oppgaver tilsynet er tillagt. Det arbeides svært aktivt med å ha kontroll på denne risikofaktoren. Inntil tilsynet lykkes i å øke kapasiteten, spesielt på det tekniske området, tilsiktes en prioritering som sikrer fokus mot sikkerhetskritiske elementer.

SJTs oppgaveportefølje har tidligere i all hovedsak hatt sikkerhet som fokus. Dette er i endring med nye oppgaver; regulatory body, registre, konsekvenser av ny lokførerforskrift og kommende oppgave med oppfølging av passasjerrettigheter. Tilsynets fokus vil således endres noe til også å omfatte f.eks. markedsovervåking, operative oppgaver og forbrukerspørsmål. Dette vil i noe grad kreve nye eller endret kompetanse og kapasitet i tilsynet og er derfor et viktig fokusområde.

9 Økonomi

Tildelingsbrevet for 2009 gir tilsynet KNOK 37 300 til disposisjon. I tillegg kommer overføring fra 2008 på KNOK 154, refundert i fbm lønnsoppgjøret på KNOK 261 og refusjon fra NAV på KNOK 273. Samlet ramme lagt til grunn i budsjettet utgjør således KNOK 37 988.

Detaljert budsjett og nedbrytning på de enkelte underposter og prosjekter er vist i eget internt dokument, her presenteres hovedtall:

DISPONIBELT 2009	[KNOK]
Tildelingsbrev	37 300
Overføring fra 2008	154
Refundert i fbm lønnsoppgjøret	261
Refusjoner fra NAV	273
SUM	37 988

		Budsjett 2009	Rev. budsjett	Regnskap 2009	% av års- budsjett	Rest
11	Organiserte stillinger	24 996	24 268	23 952	63,10 %	316
21	Maskiner, inventar og utstyr	956	1 015	839	2,20 %	176
22	Forbruksmaterieil	210	210	164	0,40 %	46
23	Kurs, reiser og representasjon	2 009	2 539	2 766	7,30 %	-227
24	Kontortjenester	526	586	688	1,80 %	-102
25	Konsulenttjenester	1 977	2 583	2 378	6,30 %	205
26	IT og telekostnader	1 860	1 860	2 249	5,90 %	-389
27	Informasjon	405	405	303	0,80 %	102
28	Driftsutgifter-W3	3 633	3 633	3 608	9,50 %	25
29	Diverse	882	889	265	0,70 %	624
	SUM:	37 454	37 988	37 212	98,00 %	776

Merknad: %-tallet refererer seg til % av årets totale budsjett

Rekruttering til flere av stillingene i tilsynet har vært vanskelig og tidkrevende. Budsjettbelastningen fra faste stillinger har vært lavere enn opprinnelig budsjettet.

Det ble gjort flere ansettelser mot slutten av året/ i årsskifte som bedrer situasjonen noe.

Det er ved utgangen av året påløpt, ikke betalte, kostnader i fbm lokaler på ca NOK 30.000 og kostnader til rekruttering på ca NOK 150.000. Videre medfører arbeider i fbm WebSak OEP-modulen en kostnad på ca NOK 150.000. Leveransene ble noe forsinket og vil bli derfor først bli betalt i 2010.

Tilsynet konkluderer å ha forbruk i henhold til og innenfor budsjett i 2009.