

Årsrapport 2010
Statens jernbanetilsyn

1	Rammer	3
2	Uønskede hendelser – statistikk og analyse	3
3	Overordna mål for Statens jernbanetilsyn	4
3.1	En oppsummering av SJTs viktigste resultater i 2010.....	5
3.2	Status i utvalgte saker.....	5
4	Rapportering på hoved- og delmål fra tildelingsbrevet.....	6
4.1	Hovudmål 1 - Tilsyn	6
4.2	Hovudmål 2 - Regelverk	7
4.3	Hovudmål 3 - Tillatelser og markedsovervåking.....	7
4.4	Hovudmål 4 - Informasjon.....	8
4.5	Hovudmål 5 - Internasjonalt.....	9
4.6	Hovudmål 6 - Sakkyndig	10
5	Annet	10
5.1	Diverse	10
5.2	Likestilling innen kjønn, nedsatt funksjonsevne og etnisitet	11
6	Risiko	13
7	Økonomi	14

1 Rammer

Statens jernbanetilsyns (SJT) hovedoppgaver for 2010 framgår av omtalen i St.prp. nr.1 (2009-2010) for Samferdselsdepartementet (SD), tildelingsbrev datert 21. desember 2009 og instruks for tilsynet fastsatt ved Kongelig resolusjon 12. juni 2009.

Samferdselsdepartementet har i tildelingsbrev for 2010 formulert 6 konkrete mål (og delmål) for Statens jernbanetilsyn. Disse igjen er basis for strukturen i tilsynets virksomhetsplan.

Hvert målområde omfatter en rekke tiltak i Statens jernbanetilsyn – gjengitt i detalj i vår interne aktivitetsplan. Aktivitetsplanen underbygger på denne måten virksomhetsplanen og utgjør det sentrale verktøy i vår løpende oppfølging av aktiviteter for å sikre måloppnåelse.

Oppfølging av løpende aktivitet i SJT har for øvrig foregått som følger:

- Ukentlige ledermøter der aktivitetsplanen gjennomgås etter behov
- Regelmessige avdelingsmøter
- Bi-månedlig intern rapportering
- Tertialvis rapport til Samferdselsdepartementet
- Årsrapport
- Fortløpende dialog

2 Uønskede hendelser – statistikk og analyse

Uønskede hendelser og statistikk gir et bilde av sikkerhetsnivå for jernbanen og utvikling av dette. Rapporteringsgrad er gjennomgående god, men det er fortsatt mye som ikke rapporteres eller som håndteres på en slik måte av virksomhetene at det ikke fremkommer i statistikken.

Det statistiske bildet er i stor grad uforandret sammenliknet med 2009 og det er ingen tydelige trender, verken på makro- eller mikronivå, som indikerer endringer i risikobildet.

Uønskede hendelser; utvikling på det nasjonale jernbanebanenettet

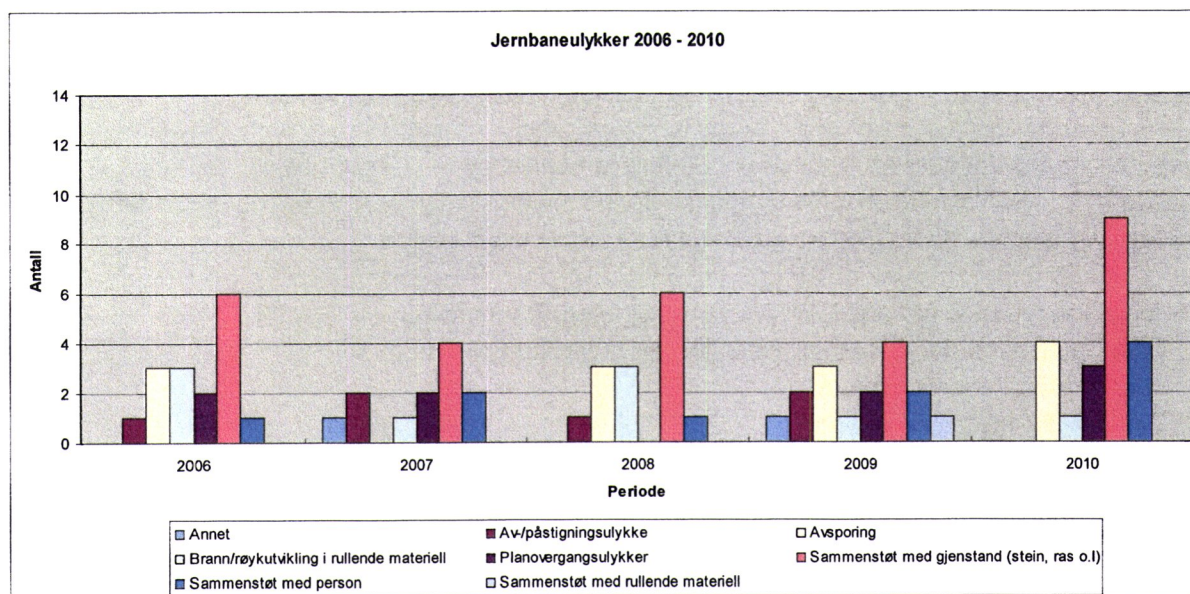
Det ble i 2010 rapportert 10 710 hendelser fra det nasjonale jernbanenettet, som er en økning på ca 1 700 hendelser i forhold til 2009. Økningen i rapporteringen kommer som hendelsesomfang "jernbanehendelse". Rapporteringen av "alvorlige jernbanehendelser" viser en nedgang fra 745 hendelser i 2009 til 645 i 2010. Antall "jernbaneulykker" øker fra 16 i 2009 til 21 i 2010. Det er ikke rapportert om sammenstøt mellom to tog i 2010. Sammenliknet med 2009 har det vært en økning av jernbaneulykker i kategorien "sammenstøt med objekt". Dette skyldes nedringing av kjøreledning som har ført til stopp i trafikken i over seks timer, som tidligere ikke ble rapportert. De to mest dramatiske jernbaneulykkene var godsvogner som rullet ned til Sjursøya og ulykken hvor et persontog sporet av på Skotterud stasjon.

Ti personer ble drept i forbindelse med jernbaneulykker hvorav tre ved planoverganger, tre personer i forbindelse med Sjursøyaulykken og fire personer ved påkjørsler i togspor. Fire personer ble alvorlig skadet i forbindelse med Sjursøyaulykken og en person ble alvorlig skadd i forbindelse med planovergangsulykke. Det har vært en økning i antall drepte og alvorlig skadde tredjeperson de siste to årene. Ingen reisende ble alvorlig skadet eller døde i forbindelse med jernbaneulykker i 2010.

Økningen i rapportering gir virksomhetene viktig informasjon i ulykkesforebyggende arbeid.

Tilsynet har i tillegg til ovennevnte hendelser fokus på områdene:

- Jernbanehendelser ifm. planoverganger
- Passhendelser (feilhandlinger)
- Signal som går til stopp (teknisk årsak)
- Ras (rasproblematikk ser ut til å være knyttet til klimatiske forhold og årstid)



**hendelser som er bekreftet selvmord er ikke med i statistikken.*

Uønskede hendelser; utvikling på trikk- og T-banenettet

Det ble i 2010 rapportert 4 753 hendelser fra trikk og T banevirksomheter, som er en økning på ca 250 hendelser i forhold til 2009.

Det er rapportert 11 jernbaneulykker for trikk- og T-banenettet i 2010. 10 av disse skjedde i forbindelse med trikkedrift og førte til alvorlige personskader (sykehus innleggelse over 24 timer). Det er ikke rapportert omkomne som følge av disse jernbaneulykkene. Fem av ulykkene med alvorlig personskade skjedde i forbindelse med sammenstøt mellom trikk og tredjeperson, en i forbindelse med sammenstøt mellom trikk og kjøretøy, en i forbindelse med av- og påstigning fra trikk og tre i forbindelse med at reisende falt i vognen. Oslo trikken har i 2010 forbedret sine rutiner i forbindelse med registrering av personskader, og økningen i antall rapporterte ulykker må også sees i lys av dette.

For trikkenettet er det rapporteringen av sammenstøt og tilløp til sammenstøt med kjøretøy og personer som er dominerende. Det skyldes i hovedsak at de kjører i blandet trafikk.

For T-bane er det rapporteringen av hendelser som involverer personer i sporet som er dominerende. Det er en nedgang i antall signalfall (teknisk årsak) og en økning i antall hendelser med brann i vogn, men totalbildet viser en positiv utvikling med færre hendelser etter gjennomførte tiltak.

3 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 i samsvar med Nasjonal transportplan 2010-2019.

3.1 En oppsummering av SJTs viktigste resultater i 2010

Regelverk

På regelverkssiden har tilsynet i løpet av 2010 gjort en grundig evaluering og gjennomgang av sikkerhetsforskriften, en av tilsynets mest sentrale forskrifter. Tilsynet har også kommet langt i arbeidet med å rydde i nasjonale regler for kjøretøy. Det er implementert regelverk fra EU/EØS gjennom året, og her nevnes spesielt implementering av kommisjonsforordning om innføring av felles sikkerhetsmetode for risikovurdering.

Veiledning

Tilsynet har i 2011 hatt større fokus enn noensinne på veiledning i forbindelse med regelverk. Det er gitt ut veiledninger om målstyring, kompetansestyling, leverandørbruk, interne revisjoner og autorisasjon av førere. Tilsynet har også gitt ut en generell veiledning om virkemiddelbruk. Det er innført en ny veiledningsform gjennom jevnlig morgenmøter.

Markedsovervåking

På området markedsovervåking er det ansatt relevant kompetanse, innhentet informasjon fra aktører i markedet, etablert et samarbeid med Konkurransetilsynet og satt fokus på en del sentrale problemstillinger, blant annet rundt rollefordeling / Eierstruktur og tilgang til tjenester på godsterminaler.

Konsesjoner

Når det gjelder tilsynets konsesjoner er det i 2010 gitt 4 sikkerhetsattesterte og tilbakekalt 1 sikkerhetsattestert og 1 lisens. Utenfor det nasjonale jernbanenet er det gitt tillatelser til å drive infrastruktur og trafikkering i forbindelse med Bybanen i Bergen.

Tilsynsvirksomhet

Hva gjelder tilsynsvirksomhet har SJT grunnet ressursituasjonen begrenset sitt tilsyn med jernbanevirksomheter til et forsvarlig minimum. Det er avdekket avvik – til dels omfattende - fra forskriftskrav i alle revisjons- og inspeksjonsaktivitetene og i et tilfelle ble sikkerhetsattestert trukket tilbake. Flere virksomheter evner i begrenset grad å gjennomføre tiltak som hindrer at tidligere påviste mangler gjenoppstår.

3.2 Status i utvalgte saker

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 2010 har SHT avgitt 9 nye rapporter og 2 foreløpige rapporter, hvor det til sammen er fremmet 21 nye sikkerhetstilrådninger. I samme periode har tilsynet lukket 16 sikkerhetstilrådninger, mens 12 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).

Sikkerhetsgodkjenning av Jernbaneverket

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 og har presisert overfor Jernbaneverket at ny søknad må foreligge i tide til å sikre en forsvarlig prosess.

Bergen bybane

Bergen bybane fikk tillatelse til å starte trafikk i 2010. De sikkerhetsmessige resultatene fra driften hittil er gode, men med de utfordringene som kjøring i blandet trafikk medfører. Det er ikke rapportert hendelser av et slikt omfang at de karakteriseres som jernbaneulykker.

4 Rapportering på hoved- og delmål fra tildelingsbrevet

Tilsynet har gjennom året hatt fokus på måloppnåelse rettet mot forventningene i tildelingsbrevet. Det er gjort fortløpende kvalitative vurderinger av dette og det er tilsynets vurdering at målene er oppnådd.

4.1 Hovudmål 1 - Tilsyn

Statens jernbanetilsyn skal sjå til at verksemdene som er regulerte i samsvar med jernbanelovgivinga, oppfyller dei vilkåra og krava som er sette til desse i lovgivinga. I tillegg skal tilsynet overvaka marknaden for å sikra konkurranse på like vilkår og sjå til at rettane til passasjerane blir ivaretekne.

Delmål 1.1 - Tryggleikstilsyn - Føra tilsyn med at verksemdene etterlever regelverket

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 15 revisjoner, inspeksjoner og tilsynsmøter, 5 ledelsesmøter og 3 observasjoner av interne revisjoner.

Tilsynet har avdekket at det er avvik i sikkerhetsstyringssystemene hos alle de reviderte selskapene. Et tilsyn resulterte i tilbakekall av sikkerhetssertifikat og ett resulterte i varsel om tvangsmulkt.

Tilsynet har erfart at samme type avvik oppstår gjentatte ganger hos de samme virksomhetene. Tilsynet har derfor i sitt oppfølgingsarbeid gitt mer oppmerksomhet på at virksomhetene iverksetter tiltak som er egnet for å hindre at mangler gjenoppstår.

Delmål 1.2 - Marknadsovervaking - Overvaka jernbanemarknaden for å sikre konkurranse på like vilkår.

Det er i løpet av 2010 ansatt personell med samfunnsøkonomisk kompetanse. Videre er det innhentet informasjon fra aktører i markedet og startet et arbeid med å samle inn og systematisere relevant informasjon/statistikk om markedet. Det er videreført et samarbeid med Konkurransetilsynet og satt fokus på en del sentrale problemstillinger, blant annet rundt rollefordeling /eierstruktur og tilgang til tjenester på godsterminaler. Tilsynet har i 2010 hatt til behandling en klagesak om en aktørs adgang til lasting og lossing på enkelte godsterminaler.

Delmål 1.3 - Passasjerrettar - Føra tilsyn med at fastsette passasjerrettar blir ivaretekne

Saksbehandlingsrutiner og prosessbeskrivelser for passasjerklager er på plass og tatt i bruk. Tilsynet mottok i 2010 14 klager etter jernbanepassasjerrettighetsforskriften. Ingen avgjørelser ble truffet per årets slutt.

Det ble i 2010 sendt ut varsel om tilsyn (dokumentgjennomgang) hva gjelder passasjerrettigheter for de største persontransportvirksomhetene.

4.2 Hovudmål 2 - Regelverk

Statens jernbanetilsyn skal sjå til at regelverket er teneleg ut fra formålet og at det er fullstendig, oversiktleg og oppdatert.

Delmål 2.1 - Sikra at regelverket er teneleg

For å sikre at regelverket er formålstjenlig har tilsynet i 2010 hatt følgende aktiviteter:

- Evaluering og revisjon av sikkerhetsforskriften og høring av ny sikkerhetsstyringsforskrift og jernbaneinfrastrukturforskrift
- Rydding av nasjonale regler for kjøretøy og utarbeidelse av ny kjøretøyforskrift
- Arbeid med ny togframføringsforskrift, hvor også TSI OPE implementeres
- Arbeid med fastsetting av ERTMS-trafikkregler
- Klargjøring av grensesnitt jernbane/veg – samarbeid med Vegdirektoratet
- Bidratt til departementets regelverksarbeid med endringer i lisensforskriften (nå jernbaneforskriften) og tillatelsesforskriften
- Involvering av aktørene i regelverksutformingen i form av referansegrupper underveis i arbeidet
- Vurdert innspill på regelverket fra aktørene samt fra erfaringer i interne prosesser

Delmål 2.2 - Sikra at aktørane er kjende med gjeldande regelverk

Tilsynet har i 2010 hatt stor fokus på veiledning i forbindelse med regelverket. Viktig veiledningsarbeid i 2010 har vært:

- Utgivelse av nytt regelverkshefte med oppdaterte lover og forskrifter med kommentarer
- Utgivelse av veiledninger om målstyring, kompetansestyring, leverandørbruk, interne revisjoner og autorisasjon av førere
- Utgivelse av generell veiledning om virkemiddelbruk
- Innføring av ny veiledningsform gjennom jevnlig morgenmøter. Møtene er åpne for alle aktørene og tar for seg temaer som tilsynet vil sette fokus på eller som aktørene ønsker veiledning på.
- Publisering av tilsynserfaringer for å øke virksomhetenes forståelse og etterlevelse av regelverket
- Tett dialog med aktørene i ulike saksbehandlingsprosesser
- Avholdelse av veiledningsmøter med en eller flere aktører ved behov, enten i forbindelse med saksbehandling eller ved generelt behov for veiledning på deler av regelverket

Delmål 2.3 - Sikra at EØS-regelverket blir implementert i norsk rett

Tilsynet har hatt følgende aktiviteter på området:

- Bidratt til departementets regelverksarbeid med ny samtrafikkforskrift
- Fortløpende implementering av EU/EØS-regelverk
- Oppgaver som følger av ny samtrafikkforskrift (nytt interoperabilitetsdirektiv)
- Oppgaver som følger av førerforskriften (lokførerdirektivet)

4.3 Hovudmål 3 - Tillatelser og markedsovervåking

Statens jernbanetilsyn skal forvalta sine oppgåver på ein effektiv og teneleg måte for å sikra tryggleiken på jernbana og elles for samfunnet.

Delmål 3.1 - Sikre at det er etablert transparente og føreseielege prosessar knytta til handsaminga av søknader hos Statens jernbanetilsyn.

Tillatelser

Tilsynet har i 2010 hatt fokus på tett dialog og veiledning med aktørene i konsesjonssakene (lisenser, sikkerhets sertifikat, tillatelser til å drive jernbanevirksomhet), samt å effektivisere saksbehandlingsprosessen. Det er i 2010 ikke utstedt nye lisenser, men tilbakekalt 1 lisens. Det er gitt 4 sikkerhets sertifikater, hvorav 1 er gitt til en ny aktør og 3 er utvidelser av tidligere gitte sertifikater. Det er tilbakekalt 1 sikkerhets sertifikat. Utenfor det nasjonale jernbanenettet er det gitt tillatelser til å drive infrastruktur og trafikkering i forbindelse med Bybanen i Bergen.

Det har tidligere vært et stort problem at søknader knyttet til tillatelser til å ta i bruk kjøretøy har vært ufullstendige og dermed tatt unødig mye ressurser. Fokus på dette i 2010 har gitt en vesentlig bedring av kvaliteten på søknadene, spesielt knyttet til Jernbaneverkets søknader om tillatelser til å ta i bruk kjøretøy.

Delmål 3.2 - Ha gode administrative rutinar for smidig og effektiv drift av Statens jernbanetilsyn.

Ledelsens gjennomgang av styringssystemet

En intern arbeidsgruppe leverte rapport i mars 2010 etter et omfattende arbeid med gjennomgang av styringssystemet. Ny presentasjon av styringssystemet er nå lansert på intranett.

Parallelt med arbeidet med presentasjon av styringssystemet er innholdet gjennomgått på dokumentnivå. Dette for å identifisere behov for sanering, oppdateringer og utarbeidelse av nye styringsdokumenter. Dette arbeidet ble i gang i 2010 men står også med stor tyngde på aktivitetsplanen for 2011.

Som en erstatning for stillingsbeskrivelser har tilsynet utarbeidet personuavhengige funksjonsbeskrivelser. De beskriver alle funksjoner SJT må ha på plass for å kunne utføre de oppgaver vi er satt til, inkludert det administrative støtteapparatet. Dette bringer større klarhet i roller og arbeidsdeling og er et viktig grunnlag i forbindelse med rekruttering.

Fullelektronisk arkiv

Forberedelser til fullelektronisk arkiv har foregått i 2010. Systemer og rutiner er forberedt slik at vårt offisielle arkiv fra 1.1.2011 vil være elektronisk, og ikke papirbasert.

Flytting

Tilsynets kontrakt i Wergelandsveien 3 utløp i 2010 og det ble inngått ny 5 års leiekontrakt med KLP Eiendom i Karl Johansgate 41/37b. Kontrakten har en opsjon på forlengelse i ytterligere 5 år. Det ble gjennomført flere forbedrings- og effektiviseringsprosesser i forbindelse med flyttingen, blant annet knyttet til sanering av kopiarkiver hos den enkelte saksbehandler, rutiner og fokus i forbindelse med kommunikasjon, tilrettelegging for tverrfaglig arbeid med mer.

4.4 Hovudmål 4 - Informasjon

Statens jernbanetilsyn skal sjå til at verksemdene på jernbaneområdet og samfunnet elles er kjende med tilsynet sitt ansvarsområde.

Dialog med virksomhetene

Statens jernbanetilsyn legger stor vekt på å tilrettelegge for en god og konstruktiv dialog med aktørene og har også i 2010 hatt spesiell fokus på informasjon og kommunikasjon. Gjennom løpende samarbeid, kontakt, informasjon og veiledninger tilrettelegger vi for økt forståelse for vår praksis og tolkning samt kjennskap til det regelverket som dette bygger på.

Morgenmøter om sikkerhet på jernbane

Vi arrangerer jevnlig morgenmøter og dette er nå en etablert arena for informasjonsutveksling og kommunikasjon med jernbanevirksomhetene. Møtene skal være informative, uformelle og en arena med rom for diskusjoner.

Aktiviteten ble startet på høsten 2010 og det ble avholdt tre morgenmøter i 2010:

- 19. august med tema kompetansestyring,
- 30. september med tema leverandørstyring
- 25. november med tema målstyring

Morgenmøtene har svært populære og det har vært stort oppmøte fra jernbanevirksomhetene. I gjennomsnitt har det vært 40 deltakere på hvert møte og vi opplever stort engasjement og deltakelse fra jernbanevirksomhetene på møtene.

Tilsynet publiserer presentasjoner og annet materiell fra morgenmøtene på nettsidene.

Sikkerhetsseminaret - Fremtiden på skinner 2010 - "Hvordan lære av ulykker?"

Som et ledd i vår kontinuerlige dialog med aktørene arrangerte vi også i 2010 et sikkerhetsseminar, på Hotel Bristol i Oslo 26.10.2010. Tema for årets seminar var "Hvordan lære av ulykker" med fokus på både læring etter ulykker og ulike myndigheters rolle i forbindelse med ulykker. Alle jernbanevirksomhetene samt samarbeidende- og overordnede myndigheter var invitert. Deltakelsen var rekordhøy og tilbakemeldinger gitt i evaluering fra deltakerne var svært positive.

Vår hjemmeside www.sjt.no

Vår hjemmeside brukes stadig mer aktivt. Vi publiserer viktige vedtak, vektlegger veiledninger og informasjon om morgenmøter og generelt tema knyttet til sikkerhet på jernbane. Tilsynsrapportene publiseres, og viktige hendelser på jernbaneområdet kommenteres. Antall besøk på vår hjemmeside er økende.

Plan for kommunikasjonsarbeidet 2010-2013

Tilsynets kommunikasjonsplan ble ferdigstilt tidlig i 2010, og tiltak gjennomføres i henhold til plan.

Brukarundersøkelse

Statens jernbanetilsyn har arbeidet med å forberede brukerundersøkelse mot våre viktigste målgrupper i 2010. Undersøkelsen vil bli gjennomført i februar 2011.

4.5 Hovudmål 5 - Internasjonalt

I internasjonale fora skal Statens jernbanetilsyn sikre kunnskap om norske interesser og ivareta og fremja desse.

Internasjonalt styringsdokument ble besluttet og implementert og er førende for tilsynets prioriteringer på området.

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 Viareggiulykken 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 nedsatte en arbeidsgruppe for å diskutere dette, for å kunne gi kommisjonen en anbefaling. Tilsynet deltok her. ERA leverte en rapport til kommisjonen i oktober 2010. Denne er fortsatt til vurdering hos kommisjonen og vil sees i sammenheng med vurderingen som kommisjonen gjør av ERAs aktiviteter hittil, som underlag for revisjon av ERA forordningen, planlagt i 2012. Det forventes at det blir aktiviteter rundt dette også i 2011.

Tilsynet har etablert faste informasjonsmøter med bransjen vedrørende internasjonalt arbeid med fokus på norske interesser.

4.6 Hovudmål 6 - Sakkyndig

Statens jernbanetilsyn skal ha fagkompetanse og vera sakkunnig innafor dei ansvarsområda som er lagde til tilsynet.

Konkret arbeid på dette området er begrenset til rådgivning i forbindelse med spørsmål fra Stortinget til Samferdselsdepartementet, 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.

5 Annet

5.1 Diverse

Nasjonalt kjøretøyregister (NVR)

Det nasjonale kjøretøyregisteret er etablert og satt i drift. I løpet av 2010 har Statens jernbanetilsyn registrert det meste av norskeid rullende materiell basert på innrapporterte opplysninger fra kjøretøynehaverne.

Teknisk kontrollorgan

Det er ikke utpekt nye tekniske kontrollorgan i 2010.

Behandling av personopplysninger

I 2009 ble det i Statens jernbanetilsyn gjennomført et prosjekt der oppgaven var å avklare om tilsynets behandling av personopplysninger var i henhold til kravene i personopplysningsloven og personopplysningsforskriften. På bakgrunn av rapporten fra prosjektgruppa ble det i 2010 opprettet et nytt prosjekt som følger opp funnene og anbefalingene i rapporten, herunder: etablere og implementere et informasjonssikkerhetsstyringssystem i tråd med regelverkets krav, etablere nødvendige og tilfredsstillende skriftlige avtaler med eksterne databehandlere og sende melding til Datatilsynet om vår behandling av sensitive personopplysninger.

Miljø og samfunnsansvar

Tilsynet har utarbeidet et eget styringsdokument som inkluderer handlingsplan for miljøledelse. I vår innkjøpsprosedyre har vi dessuten også tatt inn miljøkrav som hensyntas i våre innkjøp. Da tilsynet i 2010 flyttet inn i nye lokaler i Karl Johans gate 37 og 41B ble det under tilpasning av lokaler lagt vekt på miljøvennlige løsninger. Eksempler på dette er bedre avfallsløsninger, bruk av returordninger, rengjøring, tidsstyring av belysning m.m. Tilsynet har også i løpet av 2010 lagt til rette for oppstart av fullelektronisk arkiv fra 01.01.2011, noe som også vil resultere i mindre papirmengder i omløp.

Tiltak på IA-området

Vi har en egen intern handlingsplan for oppfølging av IA-avtalen. Vi har en bedriftshelsetjeneste avtale med Hjelp24, der det utarbeides en årlig handlingsplan. Samarbeidsavtalen om et mer inkluderende arbeidsliv med tilhørende handlingsplan skal fornyes i første kvartal 2011.

Sykefraværet i tilsynet var i 2010 på 2,37 %. Tilsynet har stor bevissthet i det daglige på betydningen av trivsel, både sosialt og faglig, for sykefraværet.

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.

I forbindelse med opprettelse av arbeidsplassene i lokalet, er alle kontorer utstyr med elektriske hev/senkborde for å kunne variere arbeidsstilling, og dermed forebygge belastningsskader. Alle ansatte har etter innflytning fått tilbud om veiledning fra fysioterapeut, og anbefalt tilretteleggingsutstyr er kjøpt inn til den enkelte.

Tilsynet har også i 2010 med bistand fra bedriftshelsetjenesten gjennomført en medarbeiderundersøkelse, hvor det på grunnlag av resultatene jobbes videre med aktuelle tiltak, på avdelingsnivå og i virksomheten som helhet. Dette som et viktig ledd i å sikre et trygt og inkluderende arbeidsmiljø og forebygge sykefravær.

IKT - Arkitekturprinsipper

Vi har ikke utviklet egne IT-systemer i 2010.

eID

Det er ingen løsninger på vår nettside som benytter eID, og vi ser ikke på nåværende tidspunkt noen løsninger hvor dette vil bli et behov.

Altinn:

Altinn vil bli benyttet hvis vi oppretter en tjeneste hvor slik innlogging vil være påkrevet

5.2 Likestilling innen kjønn, nedsatt funksjonsevne og etnisitet

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.

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
Fast ansatte 31.12.2010	36	20	56	16	44

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

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
Alle 2010	42	38	47

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 arbeidstakere. Dette gir seg også utslag i årets nedgang i snittalder.

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 %
Gjennomsnitt (alle) 2010	100 %	93 %	65 %	136 %	108 %	88 %	168 %

I tabell over 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 108 %.

Statistikken slår ut i kvinners disfavør mye grunnet 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 tabell over aldersfordeling, 9 år høyere enn for kvinner.

Tabellen over snittlønn fordelt på kjønn viser ingen indikasjoner på at menn og kvinner tjener ulikt begrunnet i kjønn.

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 innkalles til intervju når de er kvalifisert for stillingen. Det er ikke ansatt personer med innvandrerbakgrunn i 2010.

I utlysningen for alle stillinger benyttes teksten: " Den statlige arbeidsstyrken skal i størst mulig grad gjenspeile mangfoldet i befolkningen. Det er derfor et personalpolitisk mål å oppnå en balansert alders- og kjønnssammensetning og å rekruttere personer med innvandrerbakgrunn. Statens jernbanetilsyn er en IA-virksomhet"

Ansatte/søkere med nedsatt funksjonsevne

Alle ansatte skal tilbys tilrettelegging ved behov. Vi har ikke hatt søkere på stillinger i 2010 som har tilkjennegjort å være søkere med nedsatt funksjonsevne. Er søkere med nedsatt funksjonsevne faglig kvalifisert, skal de kalles inn til intervju. Vi har fleksibel arbeidstid, og muligheter for hjemmekontorløsning i kortere perioder.

Det er etablert HC-toaletter i hver etasje, og det er heisadkomst med plass til rullestol til lokalene. Allergivennlige materialer er valgt i interiør i lokalet.

Beskyttelse mot trakassering

Det vises til tidligere nevnte gjennomførte medarbeiderundersøkelse, hvor avdekking av mobbing/trakassering var et av temaene som ble undersøkt. Tilsynet har nylig utarbeidet egne rutiner for håndtering av mobbing og trakassering.

6 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 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.

7 Økonomi

Tildelingsbrevet for 2010 ga tilsynet KNOK 47 200 til disposisjon. I tillegg kommer KNOK 776 overført fra 2009 og KNOK 710 i refusjon av lønnsmidler i etterkant av lønnsoppgjør. Refusjoner fra NAV beløper seg til KNOK 417. Dette gir totalt disponibelt KNOK 49 103 for 2010.

Hovedposter i budsjett for 2010 er vist nedenfor. For nedbrytning på de enkelte underposter og prosjekter vises det til eget internt dokument.

DISPONIBELT 2010	[KNOK]
Tildelingsbrev	47 200
Overføring fra 2009	776
Lønnsoppgjør	710
Refusjoner fra NAV	417
SUM	49 103

		2010				
		Budsjett	Revidert budsjett	Regnskap	Forbruk	Rest
Post	Tekst	[KNOK]	[KNOK]	[KNOK]	%	[KNOK]
11	Organiserte stillinger	27 007	28 134	26 434	94 %	1 700
21	Maskiner, inventar og utstyr (innkjøp)	1 864	1 864	3 173	170 %	-1 309
22	Forbruksmaterieell	210	210	212	101 %	-2
23	Kurs, reiser og representasjon	3 141	3 141	2 765	88 %	376
24	Kontortjenester	1 568	1 568	1 104	70 %	464
25	Konsulenttjenester	3 200	3 200	4 144	130 %	-944
26	IT og telekostnader	2 425	2 425	2 581	106 %	-156
27	Informasjon	492	492	326	66 %	166
28	Driftsutgifter-W3	4 850	4 850	4 935	102 %	-85
29	Diverse	3 219	3 219	377	12 %	2 842
	SUM:	47 976	49 103	46 051	94 %	3 052

Kommentar:

Tilsynet har også i 2010 slitt med rekruttering og således benyttet mindre midler til lønn enn budsjettet, i tillegg har tilsynet fått nesten en halv million i refusjon grunnet permisjoner.

I forbindelse med flytting ble det avsatt betydelige beløp knyttet til store usikkerhetsmomenter. Dette knyttet seg til hvilke kostnader som ville kunne påløpe mot slutten av året til nødvendige arbeider i lokalene, omfanget av konsulentbistand og innkjøp i forbindelse med ulike sider av det å tilrettelegge, tilpasse og ta i bruk nye lokaler. Regnskapet viser et underforbruk som er noe større enn tilsiktet fordi deler av disse utgiftene ikke ble fakturert i 2010.