

Statens jernbanetilsyn

Årsrapport 2011

Sign.:



Trine L. Corneliusen

Godkjent 08.03.2012

Sign.:



Erik Ø. Jøhnsen

Årsrapport 2011

1	Forord	3
2	Mål og utfordringer for 2011	3
3	Risikobildet – statistikk og analyse (Mål 1.1)	4
3.1	Uønskede hendelser; utvikling på det nasjonale jernbanebanenettet.....	4
3.2	Uønskede hendelser; utvikling på trikk- og T-banenettet	5
3.3	Tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport	6
4	Oppnådde resultater og faglige utfordringer	6
4.1	Regelverk (Mål 2)	6
4.2	Konsesjoner (Mål 3.1)	8
4.3	Markedsovervåking (Mål 1.2)	8
4.4	Passasjerklager (Mål 1.3)	9
4.5	Tilsynsaktiviteter (Mål 1.1)	10
4.6	Internasjonalt arbeid (Mål 5).....	10
4.7	Godkjenninger (Mål 3).....	11
5	Eksternt samarbeid (Mål 4-5)	11
5.1	Morgenmøter	11
5.2	Årlig sikkerhetsseminar	11
6	Administrative forhold (Mål 3.2)	12
6.1	Organisasjon.....	12
6.2	Rekruttering og bemanning	12
6.3	Inkluderende arbeidsliv.....	12
6.4	AMU	13
6.5	Likestilling og aldersfordeling	13
6.6	Integrering og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn	15
6.7	Ansatte/søkere med nedsatt funksjonsevne	15
6.8	Beskyttelse mot trakassering.....	15
6.9	Lærlinger i staten	15
6.10	Fullelektronisk arkiv fra 1.1.2011.....	15
6.11	Gjøre offentlige data tilgjengelig	15
6.12	Brukerundersøkelse	16
7	Nye oppgaver.....	16
8	Økonomi.....	16
8.1	Fullmakter etter bevilgningsreglementet	17
9	Risikovurdering og styring.....	18

1 Forord

2011 har vært et hektisk og begivenhetsrikt år i tilsynet. Aktivitetsforventningen har vært høy mens bemanningsnivået har vært betydelig lavere enn det var planlagt for. Noe er kompensert for ved bruk av konsulenter, noen aktiviteter er utsatt eller kansellert. Sikkerhet har hele tiden vært et prioritert område.

Samferdselsdepartementet har for 2011 satt 6 hovedmål med delmål. Fra instruks og jernbanelovgivningen fremkommer i tillegg oppgaver som tilsynet skal håndtere. Disse er mindre spesifikt berørt i årsrapporten.

Måloppnåelse på tilsynets 6 målområder for 2011 viser i all hovedsak framdrift i henhold til plan.

Tilsynsvirksomheten mot sikkerhet viser at det er avvik og svakheter (til dels omfattende og alvorlige) ved sikkerhetsstyringen hos alle de selskapene som er revidert/ observert.

Omfanget av saker knyttet til tillatelse til å ta i bruk rullende materiell eller infrastruktur har økt og noe lav kapasiteten i tilsynet på dette området medfører lengre saksbehandlingstid enn tidligere.

Planlegging og tilrettelegging for virksomhetsoverdragelse og etablering av kontorfasiliteter i Trondheim har krevet mye ressurser. Likeledes har regelverksarbeidet knyttet til taubane-, park- og tivolitilsynet krevet mye ressurser. Det ble vedtatt 11 forskrifter på området mot slutten av 2011.

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. Det har vist seg vanskelig og tidkrevende å finne kompetente ressurser som er interessert, men utvikling mot slutten av 2011 har vært positiv. Det er videre knyttet risiko til de nye tilsynsområdene, taubane, park og tivoli. Statens jernbanetilsyn har ikke hatt tilstrekkelig tid og ressurser i 2011 til å eliminere alle risikofaktorer knyttet til kapasitet, tilsynsmetodikk, tillatelsesprosesser, rettstilstand, administrative rutiner m.m.

Foreløpige regnskapstall for 2011 viser et mindreforbruk på ca 6 %, som i all hovedsak skyldes underbemanning og betydelig refusjon fra NAV i forbindelse med sykdom og svangerskap.

2 Mål og utfordringer for 2011

Tilsynet har gjennomført en lang rekke aktiviteter i 2011 med sikte på å oppfylle målene og de strategiske utfordringene som fremkommer av tildelingsbrevet.

Måloppnåelsen for 2011 ikke kvantifiserbar. Det er tilsynets vurdering, basert på de tiltak som er gjennomført og som støtter den enkelte målformulering at målene i all hovedsak er oppfylt.

Tilsynet har ikke hatt tilstrekkelig kapasitet til å gjennomføre alle

Hovudmål 1

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

Delmål 1.2 Marknadsovervaking

Overvaka jernbanemarknaden for å sikra konkurranse på like vilkår

Delmål 1.3 Passasjerrettar

tiltak som var planlagt. Delvis skyldes dette ressursbruk i forbindelse med nye oppgaver, men tilsynet har også hatt en bemanning som har vært betydelig lavere enn forutsatt i virksomhetsplan 2011.

I årsrapporten tilsiktes det å gi et utfyllende bilde av de viktigste aktivitetene og milepælene i løpet av året. Det er pekt på de hovedmål som understøttes av de ulike tema, men for et mer spesifikt bilde av måloppfyllelsen, både på hovedmål- og delmål nivå henvises det til tertialrapportene.

I tillegg til målkravene er det også gitt føringer i tildelingsbrevet for tilsynets arbeid med risikoanalyser av virksomheten, inkluderende arbeidsliv, brukerundersøkelser mm.

Tilsynet har til dels liten direkte innflytelse på resultatet av dette arbeidet, men har bevissthet rundt de tiltak som gjennomføres og det som kan observeres av resultater og utvikling med tanke på forbedring og effektivisering.

Det er tilsynets vurdering at tilsynets arbeid og fokus på de enkelte tema er i tråd med og oppfyller intensjonen i føringene fra departementet.

Føra tilsyn med at fastsette passasjerrettar blir ivaretekne

Hovudmål 2

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

Delmål 2.1 Sikra at regelverket er teneleg

Delmål 2.2 Sikra at aktørane er kjende med gjeldande regelverk

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

Hovudmål 3

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

Delmål 3.1 Sikra at det er etablert transparente og føreseielege prosessar i handsaminga av søknader hos Statens jernbanetilsyn.

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

Hovudmål 4

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

Hovudmål 5

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

Hovudmål 6

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

3 Risikobildet – statistikk og analyse (Mål 1.1)

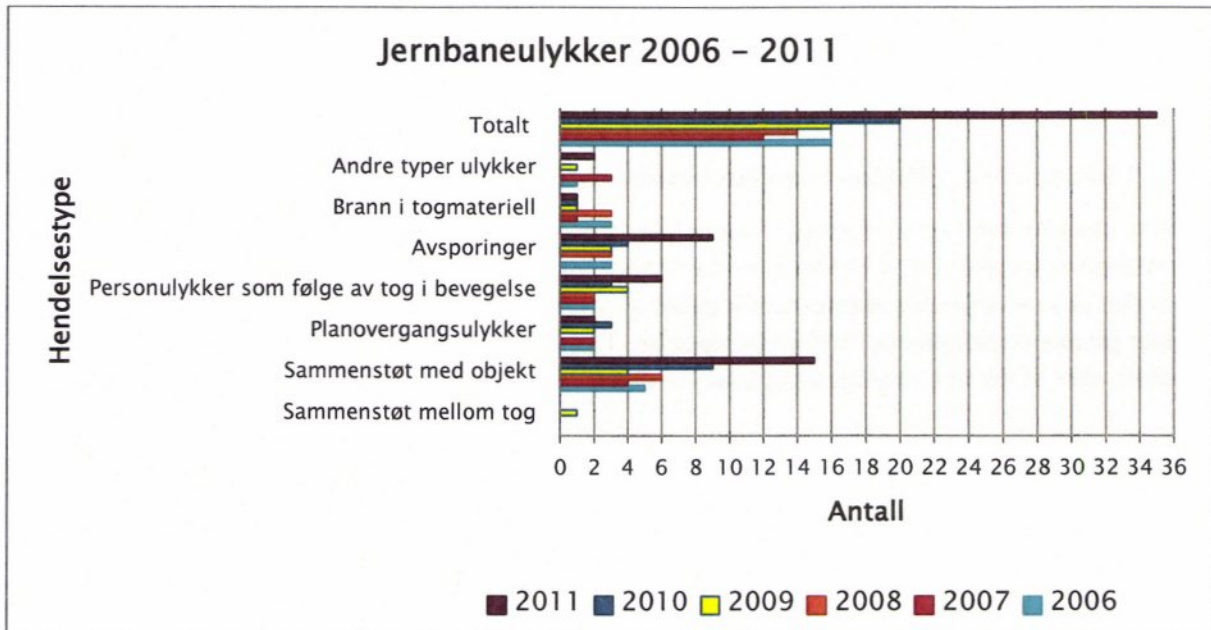
3.1 Uønskede hendelser; utvikling på det nasjonale jernbanebanenettet

I 2011 er det rapportert ca. 70 % flere uønskede hendelser enn i 2010. Årsakene til økningen i rapporteringen skyldes reell økning i antall hendelser innen enkelte hendelsestyper, men også en øket fokus fra virksomhetene. Tilsynet har også hatt en særlig fokus på svak rapportering i sin dialog med virksomhetene, både under revisjoner og i møter.

Jernbanevirksomhetene og i særdeleshet infrastruktureier, har forbedret rapporteringen av forhold knyttet til feil/mangler i infrastruktur, som kan ha betydning for sikkerheten på jernbanen. Økningen i

rapporteringen kommer som jernbanehendelse og jernbaneulykker, mens utviklingen i rapporteringen av alvorlig jernbanehendelse viser en nedgang.

I 2011 var det 35 hendelser med et slikt skadeomfang at de ble klassifisert som jernbaneulykke, jf. Figur 1. Hver ulykke klassifiseres etter primærulykke. Antall hendelser har økt med 15 fra 2010. Økning i ulykkene skyldes hovedsakelig flere hendelser relatert til avsporing og nedriving av kjøreledning. Det er ikke rapportert om sammenstøt mellom tog i 2011. De to mest dramatiske ulykkene var ulykken med persontog som sporet av på Rørosbanen og brann i snøoverbygg på Hallingssskeid.



Figur 1. Jernbaneulykker 2006-2011 fordelt på hendelsestype

Sammenlignet med 2010 har det vært en økning av kategorien sammenstøt med objekt. Dette skyldes en økning i antall hendelser hvor kjøreledning rives ned og fører til at trafikken stopper i mer enn 6 timer. Antall avsporinger har økt grunnet flere avsporinger ved skifting, som har ført til at trafikken har stoppet i mer enn 6 timer. I tillegg var det 2 avsporinger grunnet masseutglidning under spor.

Det er rapportert fem dødsfall som følge av jernbaneulykker i 2011, fire som følge av sammenstøt mellom tog og person i sporet og en planovergangsulykke. Antall passhendelser hvor tog/skift har passert signal i stopp viser en nedgang i forhold til 2010.

Tilsynet har i tillegg til overnevnte hendelser hatt fokus på områdene:

- Tekniske feil ved planoverganger
- Pashendelser (feilhandlinger)
- Sikkerhetssoner og signaler som ikke er plassert i henhold til regelverk og som kan ha betydning for sikkerheten.
- Ras (ras-problematikk ser ut til å være knyttet til klimatiskeforhold og årstid).
- Fare for sammenstøt med personer/maskiner på grunn av arbeider i og ved spor.

3.2 Uønskede hendelser; utvikling på trikk- og T-banenettet.

Rapporteringen av uønskede hendelser fra trikk og T-bane øker med ca. 30 % sett i forhold til 2010. Økningen skyldes i hovedsak høyere aktivitet og bedret rapportering.

I 2011 er det rapportert 5 jernbaneulykker, med til sammen 5 alvorlige personskader. Dette er en tilnærmet halvering i forhold til 2010. Antall hendelser med kollisjoner mellom trikk og kjøretøy viser en nedgang i forhold til 2010.

I 2011 var det ingen jernbaneulykker med dødelig utgang men det var fem alvorlige personskader, fire reisende og en tredjeperson. Fire av ulykkene skjedde som følge av fall ombord i trikken. I den femte ble en person påkjørt (sammenstøt med person).

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 personer i sporet og person på planovergang som er dominerende. Det er en økning i antall rapporterte planovergangshendelser som ses i sammenheng med gjenåpningen av Holmekollbanen.

3.3 Tiltrådninger fra Statens havarikommisjon for transport

Statens havarikommisjon for transport utarbeidet 11 nye rapporter med til sammen 16 nye sikkerhetstilrådninger i 2011. Statens Jernbanetilsyn følger opp at disse tilrådingene blir vurdert og behandlet hos de relevante aktørene, slik at det er sannsynliggjort at deres sikkerhetsstyringssystemer ivaretar problemstillingene og hindrer gjentagelse. Tiltrådningene lukkes når den enkelte tilråding er håndtert, eller at det lagt forpliktende planer for dette.

Tilsynet lukket 10 sikkerhetstilrådninger og avsluttet saksbehandlingen av 9 rapporter i 2011. Ved årsskiftet var det 8 rapporter med tilsammen 20 sikkerhetstilrådninger som fortsatt var under til behandling. Det utarbeides en halvårlig rapport til Samferdselsdepartementet over status/oppfølging av SHT rapporter og tilrådninger.

Tilsynet har halvårlige møter med Statens havarikommisjon for transport med blant annet gjensidig utveksling av informasjon knyttet til de uønskede hendelsene og oppfølgingen av disse.

4 Oppnådde resultater og faglige utfordringer

4.1 Regelverk (Mål 2)

4.1.1 EU/EØS-regelverk

Det er en betydelig mengde regelverk tilsynet får i oppdrag fra departementet å gjennomføre i norsk rett. I hovedsak gjelder dette kommisjonsvedtak i henhold til EUs interoperabilitetsdirektiv eller EUs sikkerhetsdirektiv. Vedtakene er til dels omfangsrrike, detaljerte og kompliserte. En generell utfordring som følge av dette er å holde oversikt over det til enhver tid gjeldende regelverket, både for tilsynet og for aktørene.

Innføringen av samtrafikkregimet på jernbanen, hvor TSI-ene (de tekniske spesifikasjonene for interoperabilitet) i stadig større utstrekning får anvendelse, har medført flere og mer komplekse tolkningsproblemer. Dette gjelder spørsmål om hvorvidt en TSI skal anvendes i de ulike sakene og hvordan enkelte bestemmelser i TSI-ene skal forstås.

4.1.2 Nasjonalt regelverk

Tilsynet opplever generelt utfordringer i å utrede de økonomiske og administrative konsekvensene av nytt eller endret regelverk, idet kartleggingen er avhengig av innspill fra aktørene. Det har vist seg vanskelig å få relevante innspill.

Generelt har regelverksarbeidet i 2011 vært ressurskrevende både fra juridisk og fra sikkerhetsfaglig og teknisk kompetanse i tilsynet. Arbeid knyttet til det nasjonale regelverket har vært nedprioritert i perioder med press på andre oppgaver.

Tilsynet har i løpet av 2011 sluttført arbeidet med evaluering og endring av sikkerhetsforskriften, en av tilsynets mest sentrale forskrifter i sikkerhetsarbeidet. Sikkerhetsforskriften erstattes av 3 nye forskrifter.

Ny sikkerhetsstyringsforskrift og ny jernbaneinfrastrukturforskrift og ble fastsatt i løpet av første halvår. Arbeidet har krevet mye ressurser, men ble evaluert som et godt gjennomført arbeid med god involvering fra aktørene.

Ny kjøretøysforskrift har vært et tidkrevende arbeid og utkast ble sendt på høring i november, med planlagt vedtakelse i begynnelsen av 2012.

Resultatet av arbeidet er en tydeligere og mer logisk inndeling av ulike sentrale regelverk innenfor jernbane – dvs. en inndeling i sikkerhetsstyring (hovedsakelig regler fra felleseuropeiske regler i sikkerhetsdirektivet) og nasjonale regler for infrastruktur og kjøretøy. Regelverket tilpasses dermed dagens europeiske regime med noe felles regelverk og noe utfyllende nasjonalt regelverk.

I 2011 ble det vedtatt endringer i togframføringsforskriften. Endringene var begrunnet i tilpasning til TSI OPE, opprydding i forhold til allerede gitte unntak og i begreper/definisjoner, samt et behov for større fleksibilitet i trafikkavviklingen. Resultatet av dette arbeidet er et mer oppdatert og hensiktsmessig regelverk for togframføring i Norge. Ny ERTMS-togframføringsforskrift ble også utarbeidet med henblikk på vedtakelse i januar 2012. Formålet er å gi infrastrukturforvalter forutsigbarhet i rammene for utviklingen av ERTMS. Forskriften vil først få en reell betydning ved ibruktakelse av den første ERTMS-strekningen.

Tilsynet har i alle regelverksprosesser hatt fokus på involvering av aktørene i arbeidet, gjennom eksempelvis referansegrupper, og informasjon til aktørene i etterkant av nytt regelverk.

Gjennom hele året har det pågått et samarbeid med Vegdirektoratet om å klargjøre grensesnittet for jernbanelovgivningen og vegtrafikklovgivningen for sporvogn, for å kartlegge hvor man har en felles forståelse for virkeområdene og hvor man har ulik forståelse. Rapport ble oversendt Samferdselsdepartementet i begynnelsen av 2012. En avklaring fra departementets side vil gjøre regelverket vesentlig mer forutsigbart for aktørene og lette tillatelsesprosessene mot veg- og jernbanemyndighetene.

4.1.3 Veiledning i regelverket

Tilsynet har i 2011 hatt stort fokus på veiledning i regelverket, spesielt ved innføring av nytt regelverk. Mye av dette skjer gjennom den fortløpende dialogen med aktørene, men også gjennom særskilte tiltak.

Det er utarbeidet veiledninger om sentrale temaer i regelverket. Veiledninger er tilgjengelig på nettsidene på de fleste sentrale områder innen sikkerhetsstyring (målstyring, kompetansestyring, interne revisjoner, leverandørbruk mv). Nytt i 2011 er veiledning om tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer som er en del av jernbaneinfrastruktur, som blant annet inneholder dokumentasjonskrav til melding og søknad om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur i henhold til samtrafikkforskriften, og som er et ledd i opplærings- og veiledningsaktiviteten knyttet til innføringen av samtrafikkregimet.

I tillegg er det avholdt morgenmøter, hvor sentrale temaer er tatt opp, for eksempel samtrafikkforskriften og regimet rundt tillatelser til å ta i bruk delsystemer. Interessen for møtene har vært overveldende.

4.2 Konesjoner (Mål 3.1)

Det er ikke utstedt nye lisenser i 2011.

Det er heller ikke utstedt nye sikkerhetsattestertifikat del A (grunnleggende attestertifikat for selskap med lisens til å drive jernbanevirksomhet), men 5 selskap har fått fornyet sine A attestertifikater. Tilsvarende har 5 selskaper med utenlandsk lisens fått fornyet sitt sikkerhetsattestertifikat del B som gir dem tillatelse til å operere i Norge. Det er også utstedt ett nytt B attestertifikat. Alle de utenlandske jernbaneforetakene har vært svenske. Tilsynet har ikke trukket tilbake sikkerhetsattestertifikater i 2011.

De mindre aktørene har ofte problemer med å møte forskriftenes krav til sikkerhetsstyringssystem. Tilsynet har utarbeidet en veiledning for sikkerhetsstyringssystem for mindre virksomheter som er klar for å publiseres på tilsynets hjemmeside.

Statens jernbanetilsyn gjennomfører vanligvis et tilsyn 3-9 måneder etter tildeling av et nytt A eller B attestertifikat. Erfaringen fra disse tilsynene viser at selskapene ofte har store utfordringer med å vise at de driver i samsvar med det styringssystemet de har lagt til grunn for søknaden om sikkerhetsattestertifikat.

Jernbaneverket må fornye sin sikkerhetsgodkjenning som infrastrukturforvalter for det norske jernbanenettet innen 1/7-2012. Mangelfull sikkerhetsstyring og mangelfull sikkerhetskultur, har vært en betydelig utfordring i forhold til fornyelse. Tilsynet har i 2011 hatt tett dialog med Jernbaneverket i forhold til fornyet søknad. Det er gjort et omfattende arbeid i Jernbaneverket for å gjennomføre nødvendige endringer. Søknad om sikkerhetsgodkjenning ble mottatt 28.oktober 2011 og er fortsatt til behandling.

Utenfor det nasjonale jernbanenettet er det ikke gitt tillatelser til å drive jernbanevirksomhet i løpet av 2011.

4.3 Markedsovervåking (Mål 1.2)

Den 1. oktober 2011 opprettet tilsynet en ny seksjon med ansvar for å overvåke og legge til rette for konkurranse på markedene for jernbane. Seksjonen er klageorgan for markedsrelaterte saker og tar opp saker på eget initiativ. Seksjonen ledes av en nyansatt seksjonssjef med konkurransefaglig bakgrunn og består i tillegg av to ansatte med økonomisk og konkurranserettslig kompetanse. Ved behov henter seksjonen inn annen relevant kompetanse enten fra tilsynet eller fra eksternt hold.

Viktige mål for seksjonens arbeid er overvåking av markedet for jernbanetransport, forvaltning av regelverk (klagebehandling og fortolkning) samt å bidra til hensiktsmessig utforming av regelverk.

Seksjonen har gjennom 2011 samarbeidet med Jernbaneverket om å få etablert et elektronisk system for innsamling av trafikkdata fra jernbaneforetakene. Systemet skal gi detaljert informasjon over foretakenes transportvolum på de ulike strekninger på jernbanenettet og er utformet med henblikk på at rapporteringen skal være enkel og lite ressurskrevende for jernbaneforetakene. Arbeidet med de tekniske løsningene er i slutfasen per 1. mars 2012. Tilsynet vil bruke trafikkdata som en del av grunnlaget i analyser av markeds- og konkurranseforholdene i jernbanesektoren.

Etter at markedet for godstransport på jernbane ble åpnet for konkurranse 1. januar 2007 har det vist seg problematisk for nye aktører å få tilgang til godsterminaler og terminaltjenester. På bakgrunn av dette gjennomførte tilsynet i siste halvår 2011 en revisjon av Jernbaneverkets fordeling av infrastrukturkapasitet på godsterminaler. Konklusjonen fra revisjonen er at fordeling av infrastrukturkapasitet i den årlige ruteplanprosessen er et område som Jernbaneverket prioriterer høyt. Det er imidlertid svakheter knyttet til mangelfullt dokumenterte prinsipper for samordning av søknader om ruteleier, noe som svekker gjennomsiktigheten i prosessen og muligheten for å dokumentere at fordelingen skjer på en ikke-diskriminerende måte. Det ble i revisjonen funnet fire avvik som Jernbaneverket er pålagt å rette innen 1. april 2012.

Rollefordeling og eierstruktur i jernbanesektoren har vært et tema i et konkurranseperspektiv. På bakgrunn av dette ga tilsynet i 2011 Oslo Economics i oppdrag å analysere eierforholdene i jernbanemarkedet, med spesielt fokus på virkninger for konkurransesituasjonen. Oslo Economics fant blant annet at markedskonsentrasjonen i den norske jernbanesektoren er svært høy med få aktører både innen person- og godstransport, og at forholdene derfor ligger dårlig til rette for konkurranse. Videre er konsentrasjonen i jernbanesektoren i Norge sterkere enn i Sverige og Danmark, samt sterkere enn i sammenlignbare sektorer som kraft- og telesektoren i Norge. Det at jernbanen møter konkurranse fra andre transportformer og at konkurransen på enkelte områder skjer om markedet i stedet for i markedet, kan ifølge Oslo Economics tilsi at problemene likevel er mindre enn i andre sektorer. Ifølge Oslo Economics er den vertikale integrasjonen med samme eier av virksomhet på flere ledd i verdikjeden i den norske jernbanesektoren også betydelig. Høy grad av vertikal integrasjon og særlig NSBs posisjon, kan gi incentiver til utestenging av konkurrenter på tilstøtende ledd i verdikjeden. Oslo Economics sier det kan tenkes en rekke tiltak for å redusere faren for konkurranseproblemer i jernbanesektoren, blant annet åpning for økt konkurranse og strukturelle tiltak i form av eiermessig deling/omorganisering av NSB.

Tilsynet sluttet seg i begynnelsen av året til Independent Regulators' Group – Rail (IRG – Rail), som er et samarbeidsnettverk for uavhengige reguleringsmyndigheter i Europa, og hvor også tilsynet deltar i undergrupper om markedsovervåking og regelverksutvikling i EU. Tilsynet deltar også i arbeidsgrupper organisert av EU-kommisjonen.

I Norge er det i første rekke markedene for godstransport på jernbane som er åpnet opp for konkurranse. Tilsynet ser det fortsatt er utfordringer knyttet til tilgang til infrastrukturkapasitet og tjenester på godsterminaler for nye aktører i markedet. For å tilrettelegge for konkurranse er det vesentlig at slike etableringshindringer til markedet reduseres eller fjernes. Tilsynet vil derfor prioritere arbeidet knyttet til terminaltjenester og organisering av eierskap og drift av godsterminaler.

4.4 Passasjerklager (Mål 1.3)

Tilsynet mottok i alt 68 passasjerklager i 2011. Behandlingstiden i tilsynet har vært på 4 til 6 uker. Det har vært en klar majoritet av klager vedrørende forsinkelser og innstillinger. Klagen har i all hovedsak vært rettet mot NSB AS. I kun en liten andel av sakene har tilsynet gitt klager medhold. Dette skyldes til dels begrensninger i regelverket som tilsynet har kunnet anvende. Den nyopprettede

Transportklagenemndens utvidede kompetanseområde vil i så måte kunne vise seg å være gunstig. Tilsynet har i siste del av 2011 tilrettelagt for overføringen av klagefunksjonen til Transportklagenemnden. Tilsynet har i denne forbindelse vært i dialog med de berørte partene.

4.5 Tilsynsaktiviteter (Mål 1.1)

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. Flere virksomheter evner i begrenset grad å gjennomføre tiltak som hindrer at tidligere påviste mangler gjenoppstår.

Tilsynet gjennomfører revisjoner basert på en tilsynsplan som hensyntar den risiko som de enkelte aktørene representerer. 22 av planens tilsyn er gjennomført (9 systemrevisjoner, 5 inspeksjoner, 1 dokumentgjennomgang og 7 ledelsesmøter). En revisjon (Bergen Elektriske Sporveier) og 2 ledelsesmøter er kansellert.

Tilsynene avdekker omfattende avvik i sikkerhetsstyringssystemene hos flere av de reviderte selskapene. Dette gjelder særlig Bybanen, Fjord 1 partner og JBV. Ett selskap klarte ikke å korrigere avvik etter tilsyn, med den følge at de ikke fikk fornyet sitt sikkerhets sertifikat. Disse har senere gjort nødvendige endringer.

Av de ovennevnte tilsynene er 4 revisjoner/inspeksjoner og et ledelsesmøte gjennomført mot JBV. Disse har avdekket omfattende og alvorlige avvik hos Jernbaneverket. Oppfølgingsarbeidet mot Jernbaneverket har vært krevende med blant annet vesentlige overskridelser av frister og illeggelse av tvangsmulkt.

4.6 Internasjonalt arbeid (Mål 5)

Tilsynet prioriterer arbeid i ERA (Det europeiske jernbanebyrået) for å få størst mulig påvirkningsmulighet i forhold til å ivareta norske interesser. ERA rapporterer til EU Kommisjonen via komitologikomiteen Railway Interoperability and Safety Committee (RISC). Norge har observatørstatus i RISC og er representert ved Samferdselsdepartementet og SJT.

En betydelig del av ERA's arbeid har utgangspunkt i interoperabilitetsdirektivet. Det er stor aktivitet i forbindelse med revisjon av Tekniske Spesifikasjoner for Interoperabilitet (TSI-ene), blant annet for å slå sammen spesifikasjonene for høyhastighets- og konvensjonelle baner. Tilsynet deltar i en lang rekke arbeidsgrupper under ERA. Det er samarbeid med nordiske land om fellesnordiske problemstillinger

En annen hoveddel av ERA's arbeid har fokus på sikkerhetsdirektivet. Tilsynet har deltatt i arbeidsgrupper som blant annet arbeider med sikkerhets sertifikater, utarbeidelsen av felles sikkerhetsmetodikk, og nasjonale sikkerhetsregler. Det er samarbeid med nordiske land om fellesnordiske problemstillinger.

Det er etablert en møterekke med jernbanebransjen om internasjonalt arbeid med aktuelle tema som kryssakseptans, nye kjøretøysforskrift, jernbanestandarder fra EU, felles metode for vurdering av risiko, sikkerhetsindikatorer, styring av sikkerhet og måling av virksomhetenes regelverksetterlevelse.

4.7 Godkjenninger (Mål 3)

4.7.1 Ibruktakelse

Stor del av virksomheten er rettet mot behandling av søknader om ibruktakelse. Det er i 2011 gjort nærmere 200 vedtak om ibruktaking. Dette gjelder jernbaneinfrastruktur, kjøretøy og rullende materiell. De fleste søknader til behandling er to-veis maskiner, for eksempel gravemaskiner med påmonterte skinnehjul. Godkjenning av ny og endret infrastruktur utgjør også en stor andel. De største sakene i 2011 er relatert til NSB nye togsett FLIRT og ERTMS-utrustet tog.

I forbindelse med at nye forskrifter (samtrafikkforskriften og jernbaneinfrastrukturforskriften) er trått i kraft har det vært påkrevd en tilpasning av saksbehandlingsprosessen. Søknadene behandles effektivt og det etterstrebes gjennomføring av behandlingen innen tidsfristen. Det er fokus på effektivisering av søknadsprosessen og tett dialog med søkerne er ønskelig slik at mangelfulle søknader kan kompletteres raskt. Dialogen oppleves som positiv fra begge sider. Et viktig element er veiledningsmøter med nye søkere.

Risikomomentet for å kunne overholde tidsfristen i hver enkelt sak er i hovedsak usikkerheten ved antallet søknader. Dette gjelder fremfor alt kjøretøy, der det viser seg at særlig entreprenører er ukjent med prosessen og søknader kommer derfor noen ganger for sent til behandling i forhold til når oppdrag skal utføres.

Styrking av staben er et fokusområde for å kunne møte usikkerheten ved pågangen av søknader.

4.7.2 Førerbevis

29. Oktober 2011 ble ny førerskrift innført. Da ble også et helt nytt regime gjeldende godkjenning av førere implementert. Statens jernbanetilsyn vil i denne sammenheng ha ansvar for å utstede førerbevis, godkjenne leger og psykologer og godkjenne opplæringscentre og sensorer. I tillegg skal det føres registre over godkjente førere og godkjente leger og psykologer. Alle førere som skal ha sitt virke i Norge skal godkjennes etter denne forskriften. Det er en overgangsordning på to år for førere som allerede har gyldig godkjenning (autorisasjonsbevis).

SJT vil i begynnelsen av 2012 ha startet produksjon av førerbeviskort. Kortet produseres av et eksternt firma. Som en midlertidig løsning vil det bli gitt godkjenning i form av vedtaksbrev.

5 Eksternt samarbeid (Mål 4-5)

5.1 Morgenmøter

Det er gjennomført 7 morgenmøter i 2011. Aktuelle tema settes på dagsorden etter innspill fra tilsynet og fra aktørene, men med stor vekt på dialog. Tiltaket evalueres etter hvert møte og tilbakemeldingene er svært positive.

5.2 Årlig sikkerhetsseminar

Tilsynets årlige sikkerhetsseminar "Fremtiden på skinner" ble arrangert på Hotell Bristol 27. oktober 2011. Hensikten med sikkerhetsseminarene er erfaringsdeling mellom de ulike aktørene i bransjen. Tema for årets seminar var risikostyring.

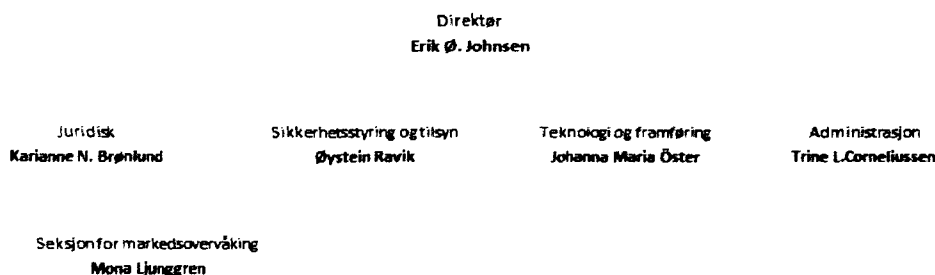
6 Administrative forhold (Mål 3.2)

6.1 Organisasjon

Tilsynets organisasjonsstruktur ble endret i 2011. Vekst i organisasjonen siden etablering av strukturen i 2002 har vært betydelig og fordelingen av ressurser/bemanning/fag mellom avdelingene var ikke lenger optimal.

Det grunnleggende prinsipp om avdelingsinndeling basert på fagområder ble beholdt, men med noe endring av fordeling av kompetanse og oppgaver innbyrdes i de to tekniske avdelinger. I tillegg ble det opprettet en egen seksjon for Markedsovervåking.

Ny organisasjon besluttet og iverksatt pr 1.10.2011:



6.2 Rekruttering og bemanning

Ved inngangen til 2011 hadde tilsynet 36 faste medarbeidere, pr 31.12.2011 var det 34. I løpet av året har 9 medarbeidere sluttet og 9 er rekruttert, på kompetanseområder markedsovervåking, revisjon, teknologi og fremføring, juridisk og arkiv (noen av disse hadde oppstart etter 31.12.2011).

Mot slutten av året var rekrutteringsbildet for SJT noe lysere, og tilsynet har lyktes i større grad enn tidligere å rekruttere blant annet medarbeidere med teknisk kompetanse.

6.3 Inkluderende arbeidsliv

En lokal samarbeidsavtale om et mer inkluderende arbeidsliv med tilhørende mål – og aktivitetsplan ble fornyet 16.3.2011 (gyldig fra 1.4.2013).

6.3.1 Resultat og aktivitetsmål for sykefravær (delmål IA-1)

Tilsynet har, og har hatt et lavt sykefravær. Sykefraværet var i 2011 på 3,9 %. – en liten økning fra tidligere. En grunn til økningen er lengere fravær som følge av alvorlig syke barn.

Fokus i arbeidet er rettet mot å opprettholde en lav sykefravær. Resultatmål for avtaleperioden er å holde sykefraværet under 3 %. Tilsynet har konsentrert tiltaksmengden innen primærforebygging. For detaljer knyttet til tiltak og måloppnåelse for delmål 1 under IA-avtalen, se Vedlegg 1.

6.3.2 Resultat og aktivitetsmål for sysselsetting av personer med redusert funksjonsevne (delmål IA-2)

Ansatte i tilsynet får etter anbefaling fra fysioterapeut fra BHT eller annen behandler, tilpasset sin arbeidsplass ved innkjøp av anbefalt utstyr som kontorstoler med ekstra støtte/høyde. Annet mindre ergonomisk utstyr kjøpes inn løpende. Kontorlokalet har adkomst med heis med plass til rullestol og HC-toalett i begge etasjer. Elektriske hev/senk bord finnes på alle kontorer.

Søkere på utlyste stillinger som oppgir å ha redusert funksjonsevne og som er faglig kvalifiserte, kalles inn til intervju. For detaljer knyttet til tiltak og måloppnåelse for delmål 2 under IA-avtalen, se Vedlegg 2.

6.3.3 Resultat og aktivitetsmål for økt yrkesaktivitet etter fylte femti

Tilsynet har valgt å ikke behandle seniorpolitikk som et eget område, men sammen med andre faser i livet i en mer helhetlig livsfasepolitikk.

Livsfaseorientert personalpolitikk i tilsynet tar utgangspunkt i:

- En målsetting om å avstemme kravene i arbeidslivet til yrkes/livsfasen arbeidstakeren er i
- En blandet sammensetning av ansatte i ulike yrkes/livsfaser anses som verdifullt for utviklingen av tilsynet
- Medarbeidere i alle yrkes/livsfaser er ressurspersoner for tilsynet, og det er viktig for tilsynet å ta vare på og videreutvikle den kompetanse og erfaring som utvikles gjennom et langt yrkesløp

For å stimulere arbeidstakere i tilsynet til å forlenge yrkeskarrieren skal ulike tiltak tilbys seniorer på de ulike alderstrinn som skissert i oversikten, se Vedlegg 3.

6.3.4 Samarbeid med bedriftshelsetjenesten (delmål IA-3)

Tilsynet har et samarbeid med bedriftshelsetjenesten Hjelp24, og benytter bistand herfra, både på individ- og gruppenivå. Ansatte involveres også i arbeidet med å fordele bistanden fra Hjelp24 på relevante aktiviteter.

6.4 AMU

Det per 31.12.11 ikke etablert AMU, men ledelse og tillitsvalgte gjennomfører månedlige møter. AMU er planlagt opprettet første kvartal 2012.

6.5 Likestilling og aldersfordeling

6.5.1 Aldersfordeling, avlønning og likestilling

Statens jernbanetilsyn har fokus på likestilling mellom kjønnene.

6.5.2 Kjønnfordeling fast ansatte

Fast ansatte pr:	Totalt antall	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
31.12.2005	26	13	50	13	50
31.12.2006	27	13	48	14	52
31.12.2007	22	13	59	9	41
31.12.2008	33	19	58	14	42
31.12.2009	34	19	56	15	44
31.12.2010	36	20	56	16	44
31.12.2011	34	18	53	16	47

Kjønnfordelingen i tilsynet er tilfredsstillende. De siste årene har kvinneandelen økt noe, men endringen er liten og tillegges ikke betydning. Det vektlegges jevn kjønnfordeling ved rekruttering.

6.5.3 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
Alle 2010	42	38	47
Alle 2011	45	42	48

Snittalder har økt noe de siste årene, spesielt for menn. I tilsynets rekrutteringsstrategi er dette hensyntatt slik at det nå i større grad enn tidligere rekrutteres yngre medarbeidere. Aktuelle satsingsområder er mer aktiv rekruttering mot utdanningsinstitusjoner, og tilrettelegge for opplæringsstillinger/juniorstillinger.

6.5.4 Lønnsfordeling - fast ansatte

Gjennomsnitt (Alle)	Alle Snitt	Kvinner			Menn		
		Snitt	Laveste	Høyeste	Snitt	Laveste	Høyeste
2005	1	93 %	62 %	122 %	107 %	76 %	154 %
2006	1	91 %	68 %	135 %	108 %	82 %	151 %
2007	1	92 %	68 %	136 %	111 %	74 %	169 %
2008	1	94 %	66 %	140 %	108 %	75 %	166 %
2009	1	94 %	65 %	139 %	108 %	75 %	164 %
2010	1	93 %	65 %	136 %	108 %	88 %	168 %
2011	1	93 %	64 %	137 %	116 %	82 %	171 %

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 116 %.

Lønnsforskjellen mellom kvinner og menn i tilsynet kan forklares med to forhold; Stillinger som krever mindre akademisk bakgrunn, og som dermed også er lavere lønnet, er i stor grad bekledd av kvinner. Snittalder for menn er noe høyere enn for kvinner.

Det er ikke kjønnsrelaterte lønnsforskjeller i tilsynet.

6.6 Integrering og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn

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 kjønnsammensetning og å rekruttere personer med innvandrerbakgrunn. Statens jernbanetilsyn er en IA virksomhet."*

Tilsynet vurderer alle søkere likt, uavhengig av etnisk bakgrunn. Med bakgrunn i en vanskelig markedssituasjon, og basert på krav som for øvrig stilles til tilsynet som statlig arbeidsgiver, er det arbeidet aktivt med å utvide den relevante målgruppen. Søkere med ikke vestlig innvandrerbakgrunn innkalles alltid til intervju når de er kvalifisert for stillingen.

Det er ikke ansatt personer med innvandrerbakgrunn i 2011.

6.7 Ansatte/søkere med nedsatt funksjonsevne

Faglig kvalifiserte søkere med nedsatt funksjonsevne, kalles alltid inn til intervju. Det har ikke vært søkere på stillinger i 2011 som har tilkjennegjort å være søkere med nedsatt funksjonsevne.

6.8 Beskyttelse mot trakassering

Tilsynet har egne rutiner for håndtering av mobbing og trakassering.

6.9 Lærlinger i staten

Statens jernbanetilsyn har ikke fagområder som er relevant for lærlinger, og tilsynet har ikke hatt lærlinger tilknyttet virksomheten i 2011.

Tilsynet har tilrettelagt praksisplasser, og har hatt studenter tilknyttet virksomheten i 2011.

6.10 Fullelektronisk arkiv fra 1.1.2011.

Tilsynets offisielle arkiv er fra 1.1.2011 elektronisk, og papiroriginaler oppbevares kun i en kortere periode av kvalitetskontrollhensyn.

6.11 Gjøre offentlige data tilgjengelig

Tilsynet publiserer offentlig journal via tjenesten offentlig elektronisk postjournal(OEP), to ganger per uke. I tillegg publiseres et utvalg av dokumenter på tilsynets hjemmeside.

Evalueringsportalen (tjeneste i regi av SSØ/DFØ); Ingen rapporter eller evalueringer er publisert i den offisielle basen løpet av 2011.

6.12 Brukerundersøkelse

En anonym elektronisk brukerundersøkelse ble gjennomført i februar i 2011. Undersøkelsen ble direkte sendt til 373 enkeltpersoner hos våre viktigste målgrupper (tilsynsvirksomheter og overordnet myndighet). 51 % responderte. Resultatene er generelt positive, men også forbedringsområder ble identifisert og en handlingsplan for forbedring ble gjennomført.

7 Nye oppgaver

Tilsynet fikk 16. juni 2011 i oppdrag å tilrettelegge for overtakelse av Taubanetilsynet og Park- og tivolitilsynet fra Det Norske Veritas fra 1.1.2012. Det lå i oppdraget at overtakelsen skulle skje etter reglene for virksomhetsoverdragelse, at tilsynet fortsatt skulle være lokalisert i Trondheim og at virksomheten fortsatt skulle være gebyrfinansiert.

Dette var en omfattende oppgave med stram tidsfrist som krevet betydelige ressurser siste halvår av 2011. Per 1.1.2012 var det etablert et avdelingskontor i Trondheim under Statens jernbanetilsyn for Taubanetilsyn, Park- og tivolitilsyn.

Arbeidet med virksomhetsoverdragelsen ble organisert i et administrativt og et faglig prosjekt. Innen 1.1.2012 var det meste på plass.

- Leiekontrakt for kontorlokaler ble inngått fra 15.12.2011 i Granåsveien 15 i Trondheim.
- Arealet ble møblert og innredet etter de samme prinsipper som SJT i Oslo
- Nødvendig teknisk utstyr/IT-utstyr ble anskaffet og gjort operativt og tilgjengelig
- Relevante og overførbare data/arkivmaterieell ble overført fra DNVs systemer til SJTs systemer
- Administrative og operasjonelle rutiner og prosesser ble tilpasset offentlig regelverk
- Syv av ni ansatte fra DNV ble med over til SJT

8 Økonomi

Tildelingsbrevet for 2011 gav tilsynet KNOK 51 600 til disposisjon. I tillegg kom KNOK 2 396 overført fra 2010 og KNOK 420 i refusjon av lønnsmidler i etterkant av lønnsoppgjøret. Refusjoner fra NAV beløper seg til KNOK 991 (nettoført på lønn).

Tilsynet fikk dessuten en ekstra bevilgning på KNOK 3 000 i forbindelse med klargjøring og forberedelser for overtakelse av taubane-, park- og tivolitilsynet fra 1.1.2012.

Disponibelt beløp for 2011 utgjør til sammen KNOK 57416.

DISPONIBELT 2011	[KNOK]
Post 01	
Tildelingsbrev	51 600
Overføring fra 2010	2 396
Lønnsoppgjør	420
SUM POST 01	54 416
Post 21	
TPT	3 000
SUM	57 416

Post 01	Budsjett 2011	Revidert budsjett	Regnskap 2011	% Forbrukt	Rest
U.post Tekst	[KNOK]	[KNOK]	[KNOK]		[KNOK]
11 Organiserte stillinger	30 780	28 481	28 596	100	-115
21 Maskiner, inventar og utstyr	684	985	1 448	147	-463
22 Forbruksmateriell	210	210	262	125	-52
23 Kurs, reiser og representasjon	3 782	3 081	3 054	99	27
24 Kontortjenester	1 138	2 192	2 327	106	-135
25 Konsulentttjenester	5 025	6 304	5 734	91	570
26 IT og telekostnader	2 935	2 941	2 910	99	31
27 Informasjon	483	520	329	63	191
28 Driftsutgifter-W3	7 588	7 028	7 064	101	-36
29 Diverse	1 889	3 673	569	15	3 104
4354 Refusjoner	-518	-999	-991	99	-8
SUM:	53 996	54 416	51 302	94	3 114

Tilsynet har ikke klart å rekruttere i 2011 i henhold til planlagt bemanningsbehov, herunder erstatning for medarbeidere som har sluttet. Den økonomiske belastningen på lønnsbudsjettet har således vært lavere enn budsjettet. Fravær i forbindelse med alvorlig syke barn samt svangerskapspermisjoner har gitt refusjoner fra NAV betydelig større enn antatt.

Regnskapstall for 2011 viser et mindreforbruk på ca. 6 %.

Ekstra bevilgning i forbindelse med etablering i Trondheim

Beløpet er disponert i sin helhet som følger:

Post	Budsjett	Regnskap	%	Rest
21	2011	2011	Forbrukt	Rest
U.post Tekst	[KNOK]	[KNOK]		[KNOK]
11 Organiserte stillinger				
21 Maskiner, inventar og utstyr				
22 Forbruksmateriell				
23 Kurs, reiser og representasjon				
24 Kontortjenester		378		
25 Konsulentttjenester		2 568		
26 IT og telekostnader		33		
27 Informasjon				
28 Driftsutgifter-W3				
29 Diverse				
4354 SUM:	3 000	2 979	99 %	21

8.1 Fullmakter etter bevilgningsreglementet

Leiekontrakten for Paleet i Oslo er utvidet for å dekke økningen i antall tilsatte planlagt for 2012.

Det er inngått leiekontrakt i Granåsveien 15 i Trondheim for å huse Taubane-, Park- og tivolitilsynet.

Begge kontraktene har en leieperiode på 10 år.

9 Risikovurdering og styring

Risikoanalysen viser at hovedutfordringen for tilsynet fortsatt ligger i for liten kapasitet i forhold til de oppgaver tilsynet er tillagt. Det arbeides svært aktivt med å ha kontroll på denne risikofaktoren. Situasjonen er positiv ved inngangen til 2012, men inntil tilsynet lykkes i å øke kapasiteten, spesielt på det tekniske området, tilsiktes en prioritering som sikrer fokus mot sikkerhetskritiske elementer.

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

I tillegg har det vært stor fokus på overtakelse av tilsynet med taubaner, park- og tivoliinnretninger fra DNV i Trondheim. Dette har representert en betydelig risiko både i forhold til etablering av kontorfasiliteter, bemanning, regelverk og tilsynsmetodikk. Denne risikoen er vesentlig redusert, men det er fortsatt en utfordring med kritisk lav kapasitet knyttet til godkjenning /fornyning av driftstillatelser for taubane.

Forskriftsgrunnlaget for området taubane, park og tivoli er etablert, men det må forventes at det vil måtte drives med noe avvik utover sesongen 2012 i forhold til fornyelse av sikkerhetsmessig godkjenning for park- og tivoliinnretninger. Etterslepet fra DNV på dette området er betydelig og etablert praksis fra DNV som tillater drift i sesongen selv om sikkerhetsmessig godkjenning ennå ikke er fornyet, vil måtte videreføres i 2012. Alternativt vil et antall park- og tivoliinnretninger med helårsdrift måtte stenges de første månedene i 2012.

Vedlegg 1

IA-avtalen delmål 1 - For å forebygge og redusere sykefravær

Primærforebyggende:

o Foreta en revidering av prosedyre for gjennomføring av utviklingssamtalen (medarbeidersamtalen).	Utført. Ny A12
o Gjennomføre arbeidsmiljøundersøkelse hvert 2. år, fortrinnsvis i mars måned, skal følges opp med arbeid i avdelingene og med bistand fra bedriftshelsetjenesten.	På plan for vår 2012
o Det skal opprettholdes månedlige møter med tillitsvalgte/ledelse. (To ganger i året er temaet i disse møtene begrenset til IA).	Møterekke satt opp
o Fortsatt yte støtte til treningsutgifter/treningsutstyr/behandlingsutgifter for den enkelte innenfor en begrenset sum pr. år.	Løpende
o Opprettholde mulighet for å bruke hvilerom ved behov.	Løpende
o Tilby deltakelse på arrangert fysisk aktivitet på arbeidsplassen (utenfor arbeidstid) med minst én aktivitetsrekke i året. Dekkes av arbeidsgiver.	Planlegges utført
o Vurdere fysisk aktivitet som et felleselement der det er mulig i f.eks. seminarer og sosiale sammenhenger.	Løpende
o Gi tilbud til ansatte om individuell treningsveiledning fra BHT v/fysioterapeut etter ønske.	Plan vinter 2011/12
o Fortsette et tett samarbeid med fysioterapeut for veiledning på arbeidsplassene ved behov og for alle nyansatte.	Nyansatte fått tilbud
o Tilby frukt på jobben: Frukt leveres jevnlig, og er tilgjengelig for alle.	Løpende
o Opprettholde avtale om vanddispenser med og uten kullsyre, og stille med vannflasker til ansatte.	Løpende
o Innkjøp/leie av massasjestol som ansatte fritt kan benytte.	I prosess
o Legge inn en aktivitetsprofil på gaver til ansatte til jul.	Løpende

Sekundærforebyggende:

o Følge opp med umiddelbare tiltak dersom arbeidstaker oppgir at sykefravær er arbeidsrelatert	Ingen rapporterte
--	-------------------

Tertiærforebyggende:

o Oppfølging av sykemeldte: I tillegg til å implementere nye bestemmelser som følge av ny IA-avtale, følge opp med oppfølgingsplan og dialogmøter.	Ingen av disse har vært aktuelle i 2011
o Den sykemeldte inviteres til sosiale sammenhenger i regi av tilsynet.	
o Ha en løpende kontakt for motivering, se på muligheter for tilrettelegging, avklaring av arbeidsoppgaver under fraværet, avklaring om ønsket bistand fra arbeidslivssenteret, BHT. Oppfølgingsplan fra NAV benyttes som mal når slik plan skal skrives.	

Vedlegg 2

IA-avtalen delmål 2 - Aktivitetsmål for oppfølgings/tilretteleggingsarbeid overfor egne arbeidstakere med redusert arbeidsevne.

<ul style="list-style-type: none">○ Det skal tilbys tilrettelegging av arbeidsoppgaver for den ansatte (mengde/ansvar/område).	Ikke vært aktuelt behov
<ul style="list-style-type: none">○ Det skal søkes tilretteleggingstilskudd v/behov.	
<ul style="list-style-type: none">○ Det skal vurderes aktuelle kompetansehevingstiltak.	
<ul style="list-style-type: none">○ Det skal vurderes om utvidet mulighet for å arbeide hjemmefra kan være en løsning.	
<ul style="list-style-type: none">○ Det skal legges til rette for arbeidstaker slik at det er gjennomførbart å arbeide i redusert omfang under en gradert sykemelding.	
<ul style="list-style-type: none">○ Bistand fra Arbeidslivssenteret og/eller bedriftshelsetjenesten benyttes ved behov.	

Aktivitetsmål for tilrettelegging av IA-plasser:

<ul style="list-style-type: none">○ SJT skal frem mot 2012 gjøre nødvendige tiltak for å klargjøre en IA-plass med sikte på oppstart av plass i 2012, herunder ta i mot veiledning fra arbeidslivssenteret, utarbeide oversikt over aktuelle arbeidsoppgaver og nødvendige kvalifikasjoner, avklare fadder/oppfølgingsansvarlig og gi informasjon til ansatte.	Utsatt til 2012
<ul style="list-style-type: none">○ Oppfølging av sykemeldte: I tillegg til å implementere nye bestemmelser som følge av ny IA-avtale, følge opp med oppfølgingsplan og dialogmøter.	Ingen av disse har vært aktuelle i 2011
<ul style="list-style-type: none">○ Den sykemeldte inviteres til sosiale sammenhenger i regi av tilsynet.	
<ul style="list-style-type: none">○ Ha en løpende kontakt for motivering, se på muligheter for tilrettelegging, avklaring av arbeidsoppgaver under fraværet, avklaring om ønsket bistand fra arbeidslivssenteret, BHT. Oppfølgingsplan fra NAV benyttes som mal når slik plan skal skrives.	

Vedlegg 3

IA-avtalen delmål 3 - For å stimulere arbeidstakere i SJT til å forlenge yrkeskarrieren skal følgende muligheter tilbys seniorer

Over 55 år:

- Livsfasesamtale m/oppfølging.
- Tilpasning av arbeidsoppgaver og ansvar.
- Tilbud om seniorkurs/midtlivskurs, f.eks. 3 dagers kurs hos Statens pensjonskasse, Norsk senter for seniorutvikling el. tilbud.
- Kompetansehevingsmuligheter skal være på lik linje med yngre arbeidstakere.
- Tilrettelegging av arbeidstidsordning
- Bistand/veiledning fra bedriftshelsetjenesten

Over 60 år:

- En ekstra ferieuke (i hht. ferieloven § 5, 2. ledd)

Over 62 år:

- Tilrettelegging av arbeidssituasjon/oppgaver som muliggjør delvis uttak av pensjon fremfor fullt uttak.
- Tjenestefri med lønn tilsvarende åtte dager pr. år fra det kalenderåret man fyller 62 år, i hht. HTA pkt. 7.5.9.1 Deltidstilsatte arbeidstakere får rett til fridager forholdsmessig. Uttak av tjenestefri med lønn foretas enten som hele dager eller som redusert arbeidstid etter avtale med arbeidsgiver. Alternativt kan det avtales at dagene godtgjøres med lønn, jf. § 2, nr. 1. Uttaket etter denne bestemmelsen kan ikke overføres.