

# Statens jernbanetilsyn

## Årsrapport 2012

Sign.:

---

Trine L. Corneliussen

Godkjent 11.03.2013

Sign.:



---

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

# Årsrapport 2012

1	Forord.....	3
2	Mål og utfordringer for 2012.....	3
3	Risikobildet – statistikk og analyse (Mål 1.1).....	4
3.1	Nasjonalt jernbanenett.....	4
3.2	Trikk.....	5
3.3	T – bane.....	5
3.4	Taubaner.....	6
3.5	Park og tivoli.....	6
3.6	Tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport.....	6
4	Oppnådde resultater og faglige utfordringer.....	6
4.1	Regelverk (Mål 3).....	6
4.2	Konsesjoner.....	7
4.3	Markedsovervåking (Mål 2.2).....	8
4.4	Passasjerrettigheter (Mål 2.3).....	9
4.5	Tilsynsaktiviteter (Mål 1.1).....	9
4.6	Internasjonalt arbeid (Mål 6).....	9
4.7	Godkjenninger (Mål 4.1).....	10
4.8	Kjennskap til tilsynets ansvarsområde (Mål 5).....	11
4.8.2	<i>Tilsynets internettside</i> .....	11
4.8.3	<i>Innsyn i tilsynets arkiv</i> .....	11
4.8.5	<i>Sikkerhetsseminar</i> .....	12
5	Administrative forhold (Mål 4.2).....	13
5.1	Organisasjon.....	13
5.2	Bemanning.....	13
5.3	Samarbeid mellom Oslo og Trondheim.....	13
5.4	Administrative systemer og planarbeid.....	13
5.5	Arbeidsmiljøutvalg (AMU), tillitsvalgte og bedriftshelsetjenesten.....	14
5.6	Inkluderende arbeidsliv (IA).....	14
5.7	Likestilling og aldersfordeling.....	15
6	Økonomi.....	17
7	Risikovurdering og styring.....	19

# 1 Forord

2012 har vært et hektisk og begivenhetsrikt år i tilsynet. Arbeidet med tilrettelegging for og integrering av tilsyn med taubane-, park- og tivoliinnretninger har vært omfattende og krevende. Tilsynet har tilsatt mange nye og derigjennom oppnådd et lenge etterstrebet bemannings- og kompetansenivå i organisasjonen, men det har også vært krevende å tilrettelegge for og integrere et stort antall nye uten nevneverdige voksesmerter. Antall søknader om tillatelse til å ta i bruk har vært stort og revisjonsvirksomheten har vært omfattende. Tilsynet har lyktes godt på disse områdene.

Tilsynet har gjennomført en lang rekke aktiviteter i 2012 med sikte på å oppfylle målene og de strategiske utfordringene som fremkommer av tildelingsbrevet. Det er tilsynets vurdering, basert på de tiltak som er gjennomført og som støtter den enkelte målformulering, at målene i all hovedsak er oppfylt.

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 mm.

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

# 2 Mål og utfordringer for 2012

<p><b>Hovudmål 1</b> Statens jernbanetilsyn skal sjå til at verksemdene som er regulerte i samsvar med jernbanelovgivning, taubanelovgivning og tivoliogtivolilovgivning oppfyller dei vilkåra og krav som er sette til desse i lovgivinga.</p> <p><b>Delmål 1.1 Tryggleikstilsyn</b> Føra tilsyn med at verksemdene etterlever regelverket for dei ulike tilsynsområda Følgja opp rapportar frå Statens havarikommissjon for transport om ulukke, alvorlege hendingar på jernbaneområdet Følgja opp hendingar på tau- og kabelbaner og i park- og tivolianlegg</p> <p><b>Hovudmål 2</b> Statens jernbanetilsyn skal overvaka jernbanemarknaden for å sikra konkurranse på like vilkår og sjå til at rettane til passasjerane blir ivaretekne.</p> <p><b>Delmål 2.2 Marknadsovervaking</b> Overvaka jernbanemarknaden for å sikra konkurranse på like vilkår.</p> <p><b>Delmål 2.3 Passasjerrettar</b> Føra tilsyn med at fastsette passasjerrettar i togtrafikken blir ivaretekne.</p> <p><b>Hovudmål 3</b> Statens jernbanetilsyn skal sjå til at regelverket er teneleg ut frå tilsynet og at det er fullstendig, oversiktleleg og oppdatert.</p>	<p><b>Delmål 3.1 Sikra at regelverket er teneleg.</b></p> <p><b>Delmål 3.2 Sikra at aktørane er kjende med gjeldende regelverk.</b></p> <p><b>Delmål 3.3 Sikra at EØS-regelverket blir implementert i norsk rett.</b></p> <p><b>Hovudmål 4</b> Statens jernbanetilsyn skal forvalta sine oppgåver på ein effektiv og teneleg måte for å sikra tryggleiken på jernbanen, på tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg.</p> <p><b>Delmål 4.1 Sikra at det er etablert transparente og føreselege prosessar i handsaminga av søknader hos Statens jernbanetilsyn.</b></p> <p><b>Delmål 4.2 Ha gode administrative rutinar for smidig og effektiv drift av Statens jernbanetilsyn.</b></p> <p><b>Hovudmål 5</b> Statens jernbanetilsyn skal sjå til at verksemdene på jernbaneområdet og verksemdene som driv med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg og samfundet elles er kjende med tilsynet sitt ansvarsområde.</p> <p><b>Hovudmål 6</b> I internasjonale fora skal Statens jernbanetilsyn ha kunnskap om viktige norske interesser og nærta og fremja desse.</p> <p><b>Hovudmål 7</b> Statens jernbanetilsyn skal ha fagkompetanse og vera søkunnig innanfor dei ansvarsområda som er lagde til tilsynet.</p>
--	--

### 3 Risikobildet – statistikk og analyse (Mål 1.1)

For detaljert statistikk henvises til tilsynets hjemmeside:

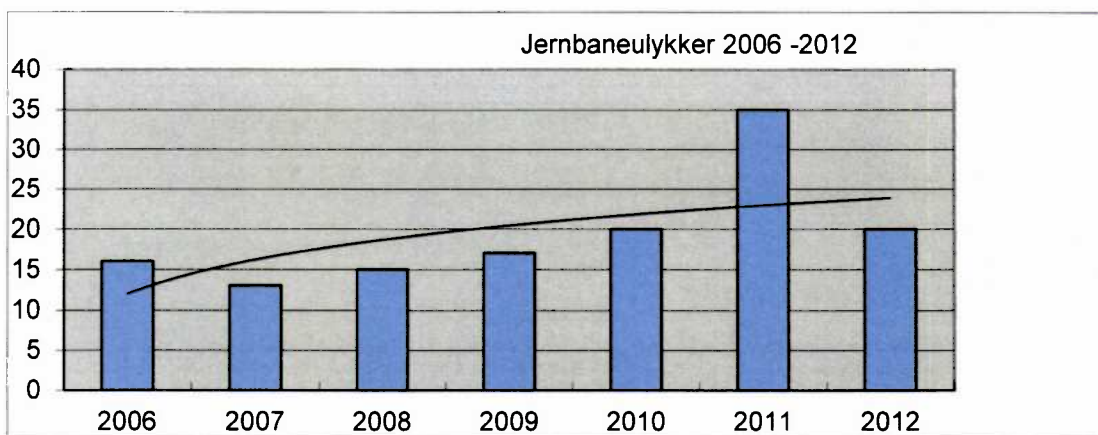
[http://www.sjt.no/Global/Statistikk/Ulykkesstatistikk/Forelopig%20ulykkesstatistikk\\_2012.pdf](http://www.sjt.no/Global/Statistikk/Ulykkesstatistikk/Forelopig%20ulykkesstatistikk_2012.pdf)

#### 3.1 Nasjonalt jernbanenett

I 2012 var det 20 ulykker med et slikt skadeomfang at de ble klassifisert som jernbaneulykke<sup>1</sup>. Antall ulykker har gått ned fra 35 i 2011. Nedgangen i ulykkene skyldes hovedsakelig færre jernbaneulykker relatert til avsporing og nedrivning av kjøreledning. I tillegg var det færre døde og alvorlige personskader knyttet til tredjeperson. (Antall drepte er redusert fra 5 i 2011 til 2 i 2012.) Det er ikke rapportert om sammenstøt mellom tog/tog i 2012. Den mest dramatiske ulykken var på Nykirke da et tog under testkjøring sporet av og toget ble totalskadd.

Halvparten av jernbaneulykkene i 2012 er nedrivning av kjøreledning og som har ført til stopp i trafikken i over 6 timer. Sammenliknet med 2011 var det 3 færre nedrivninger av kjøreledninger. For første gang siden 2006 har det ikke vært sammenstøt mellom tog og ras o.l. (sammenstøt med objekt) av et slikt omfang at de har blitt klassifisert som jernbaneulykke.

##### 3.1.1 Jernbaneulykker siste 7 år



Det har vært en økning i antall jernbaneulykker siden 2007 årsaken til økningen er:

- Økning i antall påkjørsler av personer i spor (2012 laveste siden 2008, økning med 1)
- Økning i antall avsporingulykker (nedgang 2012 i forhold til 2011, men fortsatt over snittet for perioden) For togframføring skyldes 50 % feil/ mangel ved infrastruktur, resterende skyldes menneskelig feilhandling, feil ved rullende materiell og andre forhold. (for 2012 har ingen av avsporingene hatt storulykke-potensial)
- Økning i antall "sammenstøt" med gjenstand. Årsaken skyldes nedrivning av kontaktledning og stopp i trafikken over 6 timer. Noe av økningen kan også forklares med bedre registrering av slike hendelser fra og med 2009.

<sup>1</sup> Sykehusinnleggelse >24t ell. død. Materiell skade >150.000€. Driftsstans >6t

Generelt:

- Marginal økning i rapporteringen (ca. 3 %). Det ble i 2012 rapportert ca. 25 000 hendelse fra aktørene på det nasjonale jernbanenettet
- Ingen alvorlig skadde passasjer i 2012 (snittet for perioden er ca. 1/år) ingen drepte passasjerer i perioden 2006 – 2012.
- Jernbaneverket har endret sine beredskapsrutiner ved ekstrem vær og for 2012 har det ikke vært noen hendelser pga utglidning av masse under spor eller sammenstøt med ras med et slikt omfang at det har ført til Jernbaneulykker. Tilsynet vil be om en evaluering av denne beredskapen høsten 2013
- Nedgang i antall passhendelser, antall i 2012 er det laveste siden 2008
- Antall signalfall på grunn av teknisk årsak har vist en stigende trend de siste 4 år og er på sitt høyeste med over 800 hendelser i 2012 (noe av økningen i antallet skyldes forbedrede rapporteringsrutiner). De fleste hendelsene skjer på østlandsområdet.
- Fortsatt et stort antall hendelser knyttet til arbeider i og ved spor. Mange av hendelsen ser ut til å være knyttet til bruk av underleverandører.

Tilsynet har særlig fokus på:

- Manglende sikkerhetssoner (Jernbaneverket er i gang med å montere ATC baliser, prosjektet, slik det ser ut i dag, vil ta opp til 10 år før det er ferdig). Tilsynet har bedt jernbaneverket å gjøre sikkerhetsmessige vurdering av dette samt at NSB er pålagt å gi en vurdering av hvordan de vurderer mangelen på sikkerhetssoner.
- I forbindelse med overstående og Nykirkeulykken har tilsynet pålagt Jernbaneverket å redegjøre for hvordan de behandler meldinger om siktforhold til signaler da mangler ved dette kan påvirke sannsynligheten for uønskede hendelser.
- Hvordan den innrapporterte informasjonen brukes i forhold til sikkerhetsarbeidet (oppdatering av analyser osv.)
- Arbeider i og ved spor (planlagt revisjon av JBV vedrørende bruk av underleverandører før sommeren)

### 3.2 Trikk

I 2012 er det rapportert 6 jernbaneulykker, med til sammen 5 alvorlige personskader og 1 drept (påkørsel). Fire av ulykkene var sammenstøt mellom trikk og tredjeperson. En reisende ble alvorlig skadd ifm. påstigning. En ulykke var sammenstøt mellom trikk og bil.

- Alle Jernbaneulykken skjedde i Oslo. Det er så langt ikke rapportert noen jernbaneulykker fra Bybanen siden oppstarten
- Rapporteringen fra trikkevirksomhetene preges av at de kjører i blandet trafikk.

### 3.3 T – bane

Ingen jernbaneulykker i 2012. Siste rapporterte alvorlige skadde passasjer var i 2009 (den eneste i perioden 2006 – 2012)

- Antall hendelser med brann/røykutvikling i vogner viser en nedadgående trend. Det er ikke rapportert om noen hendelser med overslag av strøm og brann/røykutvikling i vogn etter at T banen endret på strømskoene og vedlikeholdsrutine av disse i 2011.
- Rapporteringen preges av tredjepersoner i sporet og ulovlig ferdsel på planoverganger

En fellesnevner i risikobildet fra Jernbane, Trikk, T- bane er tredjepersons handlinger, de mest klassiske eksemplene er ferdsel i spor og på planoverganger.

### 3.4 Taubaner

Det ble i 2012 innrapportert 25 uønskede hendelser knyttet til transport med konsesjonsgitte taubaner som var av sikkerhetsmessig karakter. Det ble registrert personskade i 17 av disse hendelsene, hvorav ingen ble kategorisert som "alvorlig personskade"<sup>2</sup>.

Sammenlignet med 2011 er antallet uønskede hendelser med personskader i 2012 noe lavere. I 2011 medførte 3 av hendelsene alvorlig personskade.

I Norge er det i perioden 1979 – 2013 utført i størrelsesorden 25.000 driftsår<sup>3</sup> uten dødsulykker. Til sammenlikning utføres det i størrelsesorden 25.000 driftsår per år internasjonalt og det registreres i snitt 3-4 drepte per år.

### 3.5 Park og tivoli

Det har per årsskiftet blitt innrapportert 142 uønskede hendelser med personskade innenfor Tivolilovens virkeområde. Det kan forventes en viss økning av disse tallene grunnet eksisterende rapporteringsrutiner for park og tivoli. Ingen av disse er kategorisert som "alvorlig personskade" (AIS 3<sup>4</sup>).

I 2011 ble det innrapportert totalt 255 hendelser med personskade, men det er grunnet dagens rapporteringsrutiner foreløpig ikke grunnlag for en sammenlikning med 2011. Det er imidlertid grunn til å anta at antallet uønskede hendelser ikke har økt.

### 3.6 Tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport

I 2012 har statens jernbanetilsyn mottatt ni rapporter utgitt av Statens havarikommisjon for transport med til sammen ni sikkerhetstilrådninger for oppfølging. I samme periode har tilsynet avsluttet saksbehandlingen av ti rapporter og nitten sikkerhetstilrådninger.

Tilsynet hadde pr 31.12.2012 sju rapporter med til sammen åtte sikkerhetstilrådninger til behandling. Den eldste rapporten er JB 2010/08 Rapport om sammenstøt mellom persontog 2387 og godstog 5741 på Koppang stasjon Rørosbanen 17. desember 2009. Årsaken til at denne rapporten fortsatt er under saksbehandling skyldes at Jernbaneverket har måtte iverksette ett omfattende kartleggingsarbeide for å kunne identifisere de fareområdene som rapporten omhandler.

## 4 Oppnådde resultater og faglige utfordringer

### 4.1 Regelverk (Mål 3)

Regelverksarbeidet omfatter EU/EØS-regelverk, nasjonalt regelverk og veiledning av regelverket.

Arbeidet med evaluering og endring av kravforskriften for jernbanevirksomhet utenfor det nasjonale jernbanenettet kom godt i gang i løpet av året, og evalueringen tilsier at forskriftskravene til mindre

---

<sup>2</sup> Alvorlig personskade: åpne kompliserte brudd, > 7 dagers sykefravær, fare for varig men, død.

<sup>3</sup> Driftsår = antall Enheter x antall År

<sup>4</sup> AIS 3: Hodeskader med besvimelse mer enn 15 min., åpne eller kompliserte brudd.

aktører (eksempelvis sidespor og museumsbaner) bør justeres og forenkles. Departementets avklaring av grensesnittet mellom veg og bane er relevant i forhold til regulering av sporvogn og svar på tilsynets brev av 2. februar 2012 til departementet avventes.

Ny kjøretøysforskrift med nasjonale krav til kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet ble vedtatt i juni. Arbeidet med å dele den tidligere sikkerhetsforskriften i tre forskrifter om henholdsvis sikkerhetsstyring, infrastruktur og kjøretøy ble da ble fullført.

Arbeidet med vurdering av tilsynsmetodikk, regelverk og gebyrstruktur for taubane, park og tivoli var ved utløpet av året godt i gang med kartlegging av nå-situasjonen, men forsinket i henhold til plan. Konsekvenser av forsinkelsene vil bli kartlagt i neste fase. Arbeidet har vært omfattende og har krevet betydelige ressurser, både teknisk, administrativt og juridisk.

Implementering av direktiver, forordninger og tekniske spesifikasjoner fra EU i norsk rett er omfattende. En utfordring har vært utredning av de økonomiske og administrative konsekvensene, hvor tilsynet er avhengig av at Jernbaneverket eller trafikkutøverne gir nødvendige opplysninger og gjør nødvendige konsekvensvurderinger. I tillegg nevnes at det ble vedtatt en forskrift om vedlikehold av godsvogner i mai 2012, som har innført et nytt regime med sertifisering av verksteder.

En generell utfordring med en økt mengde regelverk fra EU/EØS er at reglene har til dels ulikt nivå, ulik kompleksitet og ulike virkeområder som det nasjonale regelverket, i tillegg til utfordringen med å holde oversikten av regelverket.

Innføring av samtrafikkregimet utløser fortsatt problemstillinger knyttet til hvilke regler som gjelder for hvilke forhold og knyttet til ulike roller (eksempelvis Notified Body og Designated Body).

Tilsynet har i alle regelverksprosesser hatt fokus på involvering av aktørene i arbeidet, gjennom eksemplvis referansegrupper. Ved implementering har det også i 2012 blitt lagt opp til en enda tidligere involvering/høring av aktørene. I tillegg har vi hatt større fokus på informasjon til aktørene i etterkant av vedtatt nytt regelverk.

Veiledning av aktørene har i 2012 skjedd dels gjennom skriftlige veiledninger på internettsiden på stadig flere områder, blant annet en veiledning om tillatelser til å ta i bruk kjøretøy etter den nye kjøretøysforskriften og veiledning om vedlikehold av godsvogner etter ny forskrift om dette.

I tillegg er det avholdt veiledningsmøter i konkrete saker og det er veiledet ved behov fra aktørene. Tilsynet har også arrangert fem morgenmøter i 2012.

## **4.2 Konesjoner**

På det nasjonale jernbanenettet er det gitt en ny lisens og sikkerhetssertifikat for godstransport til Grenland Rail AS. Det svenske selskapet LKAB MTAB har fått sikkerhetssertifikat del B. For øvrig har to jernbaneforetak fått fornyet sine sikkerhetssertifikater, tre jernbaneforetak har fått utvidet eller oppdatert sine sikkerhetssertifikater. Jernbaneverket fikk fornyet sin sikkerhetsgodkjenning. Utenfor det nasjonale jernbanenettet er det gitt to nye tillatelser til å drive jernbanevirksomhet i løpet av 2012 (Hellik Teigen AS og LKAB Malmtrafikk AS). En tillatelse (Helge R. Olsen & Søn) har bortfalt.

Tilsynet har i samarbeid med Jernbaneverket søkt å få en god oversikt over forvaltningen av privateide sidespor. Samarbeidet har vært bra, og vi har ved årsskiftet en rimelig god oversikt. Det ble satt en frist til 31. oktober 2012 med å få på plass enten egen tillatelse etter tillatelsesforskriften, eller å ha inngått avtaler med Jernbaneverket om drift og forvaltning av sidesporet. Noen har søkt om

forlenget frist, og for de tilfeller hvor det er en plan på arbeidet videre har slike søknader om utsettelse blitt innvilget.

Ingen selskap er sertifisert som enhet med ansvar for vedlikehold av godsvogner. Det er en utfordring for bransjen at ingen norske sertifiseringsorganer har tatt på seg denne type oppgaver.

### **4.3 Markedsovervåking (Mål 2.2)**

Formålet med markedsovervåkingen er å arbeide for et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår. Det hører til markedsovervåkingsseksjonens ansvarsområde å holde oversikt over jernbanemarkedene, behandle klagesaker og drive regelverksutvikling på området.

For å skaffe oversikt over markedet er det i 2012 gjennomført dialogmøter med nær alle jernbaneforetakene som opererer i Norge, infrastrukturforvalter, transportorganisasjoner og de største kjøperne av godstransport med jernbane.

Det er i løpet av 2012 inngått avtale med Jernbaneverket om utvikling av elektronisk løsning som skal brukes til å samle inn og kategorisere strekningsvis trafikkdata fra jernbaneforetakene. Løsningen ble noe forsinket i forhold til plan, men er i funksjon og tatt i bruk per februar 2013. Datainnsamlingen vil være et viktig verktøy i tilsynets markedsovervåking.

Som medlem av IRG Rail (Independent Regulator's Group – Rail) er det også gjennomført en spørreundersøkelse blant alle jernbaneforetakene i Norge samtidig med at tilsvarende undersøkelse er gjort i de andre landene i organisasjonen. Videre har det gjennom 2012 vært en rekke møter i arbeidsgrupper i regi av i IRG Rail og EU samt andre internasjonale fora hvor blant annet utveksling av informasjon om regelverk, praksis, statistikk og markedsforhold har vært tema.

Tilsynet deltar også i kommisjonens arbeidsgruppe for markedsovervåkingsorgan, som fra 2013 går under navnet European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB).

Gjennom 2012 har det vært brukt ressurser på en tett oppfølging av EUs regelverksprosesser knyttet til omarbeidelse av første jernbanepakke, Direktiv 2012/34/EU (recast), og i siste del av 2012, også forberedelser til kommisjonens forslag til fjerde jernbanepakke. Markedsovervåking bidrar i regelverksarbeidet som Samferdselsdepartementet igangsatte i siste del av 2012 med sikte på å foreta lov- og forskriftsendringer som er nødvendig for å implementere direktivet i Norge.

Tilsynet har i løpet av 2012 hatt flere klagesaker til behandling, hvorav en om Valdresbanen er avsluttet. To klagesaker om Jernbaneverkets fordeling av terminalspor på Brattøra godsterminal samt en klage fra Flytoget om fordeling av spor mellom Oslo S og Lysaker er fortsatt under behandling. Erfaring fra klagesaksbehandlingen tilsier at det både er tid- og ressurskrevende å behandle klagesaker på en forsvarlig måte.

I løpet av året har tilsynet avsluttet revisjon av jernbaneverkets fordeling av infrastrukturkapasitet med utgangspunkt i Ganddal godsterminal. Videre har konsultentselskapet Railrex på oppdrag fra tilsynet gjennomført en såkalt skrivebordsundersøkelse av Network Statement 2013. Tilsynet har fulgt opp dette gjennom en uttalelse til Jernbaneverkets høring av Network Statement for 2014. Videre har Railrex på vegne av tilsynet gjennomført et prosjekt om utforming av prioriteringskriterier. Det ble i den forbindelse gjennomført en undersøkelse av utforming av slike kriterier i et utvalg land som er medlem av IRG Rail.



#### **4.4 Passasjerrettigheter (Mål 2.3)**

Oppgaven med behandling av passasjerklager ble overført Transportklagenemnda 1. februar 2012.

Det er gjennomført en tilsynsaktivitet mot NSB AS. Det ble ikke avdekket vesentlige avvik.

#### **4.5 Tilsynsaktiviteter (Mål 1.1)**

Gjennomføring av tilsyn med jernbane var i henhold til plan. Det er gjennomført til sammen 34 revisjoner, inspeksjoner og tilsynsmøter. Tre tilsyn er utsatt til 2013.

Prioritert områder under tilsyn har vært:

- Aktiv involvering av øverste ledelse
- Aktiv bruk av risikoanalyse (og kjennskap til CSM RA)
- Oppfølging av Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning
- Risikoforhold på det nasjonale jernbanenettet knyttet til spor og risiko som følge av ekstremvær.

Typisk funn har vært:

- Mangelfull forståelse av sikkerhetsstyring og styringssystem (ikke hensiktsmessig og tilpasset)
- Mangelfull bruk og forståelse av risikoanalyser (styring av risiko og beredskap)
- Mangelfull kompetansestyring
- Mangelfull leverandørstyring
- Gjengangere fra tilsyn til tilsyn

Tilsynet tilbakekalte sikkerhetssertifikatet til Railcare Tåg AB på grunn av store mangler i sikkerhetsstyringssystemet.

Tilsyn med taubane, park og tivoli ble også gjennomført i henhold til plan. Tilsynsmetodikk fra DNV ble videreført i 2012. Kapasiteten i tilsynet har vært noe lav og det har vært brukt innleide ressurser i flere tilsyn. Det ble gjennomført tilsyn på 696 taubaneanlegg og 655 park- og tivoliinnretninger. Totalt ble det under disse tilsynsbesøkene gitt 1323 pålegg til taubaneanlegg og 680 pålegg til park- og tivoliinnretninger.

Sikkerhetsmessig godkjenning til 253 park- og tivoliinnretninger for 2013 ble gitt mot slutten av 2012. Dette var primært for innretninger med helårsdrift som vannrutsjebaner, innendørs go-kart baner og innretninger i lekeland som er underlagt tivoli-loven. Tilsynsformen fra Det norske Veritas fra før 2012 videreføres i all hovedsak hva angår taubaner, park- og tivoliinnretninger

På taubane og park- og tivoliområdet har tilsynet startet et arbeid med gjennomgang og vurdering av regelverk, tilsynsmetodikk og gebyrstruktur. Se status under kommentar, avsnitt 4.1.

#### **4.6 Internasjonalt arbeid (Mål 6)**

Både for jernbane, taubane, park og tivoli deltar tilsynet i internasjonale fora hvor det er mulighet for innflytelse og nyttig å innhente informasjon om hva som kan komme til å påvirke Norge.

I RISC er det nå fokus på overgangen til ett felles europeisk sikkerhetssertifikat for jernbane og en mulig styrking av ERAs rolle for å legge til rette for dette. Mulige endringer i direktivene for å

tilrettelegge for dette behandles i forbindelse med jernbanepakke 4.

Innen taubane har SJT deltatt i ulike internasjonale fora, blant annet:

- Direksjonskomiteen for EU direktiv 2000/9,
- ITTAB. Årlig møte for taubanetilsyn. I 2012 deltok tilsynsmyndigheter fra 17 nasjoner
- OITAF, direksjonskomiteen samt arbeidsgrupper for redning & evakuering og risikoanalyser

Forskrift om gjennomføring av TSI rullende materiell (lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk) og forskrift om gjennomføring av forordning om telematikkapplikasjoner for passasjertransport ble vedtatt 1. oktober 2012.

Tilsynet bidrar aktivt med teknisk ekspertise til oppfølging av arbeidsgrupper i ERA relatert til utvikling av TSI'er (Teknisk Standard for Interoperabilitet).

SJT deltar sammen med Samferdselsdepartementet som observatør i komitologikomiteen RISC for best mulig å være informert om aktiviteter som får betydning for utviklingen på jernbanen i Norge. Her er det nå blant annet fokus på overgangen til ett felles europeisk sikkerhets sertifikat og en mulig styrking av ERAs rolle for å legge til rette for dette. Mulige endringer i direktivene for å tilrettelegge for dette behandles i forbindelse med jernbanepakke 4. Inholdet av jernbanepakke 4 er forventet lagt fram i januar 2013.

SJT deltar i ERAs nettverk for sikkerhetsmyndigheter.

Det har vært avholdt et møte mellom tilsynene i Norge, Sverige og Danmark for å diskutere tilsyn med aktører som driver grenseoverskridende trafikk.

## **4.7 Godkjenninger (Mål 4.1)**

### **4.7.1 Prosesser for søknadsbehandling**

Krav til form og innhold i søknader til tilsynet er beskrevet i regelverket. Det er i tillegg utarbeidet veiledninger til godkjenningssjessene og om den informasjon som kreves, som ligger tilgjengelig for alle på tilsynet hjemmeside.

Ytterligere gjennomsiiktighet og forutsigbarhet i sjessene sikres i alle søknadsprosesser gjennom veiledning om regelverket og tett dialog med aktørene, og det er spesielt gjennomført veiledningsmøter med aktører som har behov for gjennomgang av deres enkelte saker.

I møter med Jernbaneverket har det vært fokus på planer for infrastrukturendringer og implementering av ny teknologi, herunder plattformer, planoverganger og nye signalsystem.

Det ble fattet i størrelsesorden 200 vedtak om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og rullende materiell i 2012. Et stort antall søknader omfatter toveis-maskiner og mindre infrastrukturendringer

Flere av sakene har vært omfattende og har stor betydning for sikkerheten. Eksempelvis kan nevnes to saker som fortsatt pågår i 2013; <sup>1)</sup> Nasjonal STM og <sup>2)</sup> nytt (midlertidig) signalanlegg (SignAN/Thales). Begge har tilknytning til ERTMS, og status på implementeringsplan for ERTMS i Norge har vært en utfordring (spesielt fordi Thales er klasse B system). JBV plan for utrustning av Østre linje og NSB plan for utrustning av LM7 og T69 med ERTMS for Østre linje er positiv.

Saksbehandlingstiden for tillatelse til å ta i bruk er i gjennomsnitt ca.20 dager. Variasjonen er stor fra de få større komplekse saker der søknader ofte ikke er komplette ved søknadstidspunktet og til de mange mindre med stort sett komplette søknader. Ingen saker har overskredet forskriftsfestet tidsfrist.

#### 4.7.2 Førerbevis

29. oktober 2011 ble ny førerforskrift innført. Det ble i 2012 vedtatt ca. 1500 førergodkjenninger. Langt over halvparten av førere i Norge har dermed godkjenning og vil motta førerbevis. Norge er godt i rute med innføring av nytt førerregime, overgangsordningen er satt til to år.

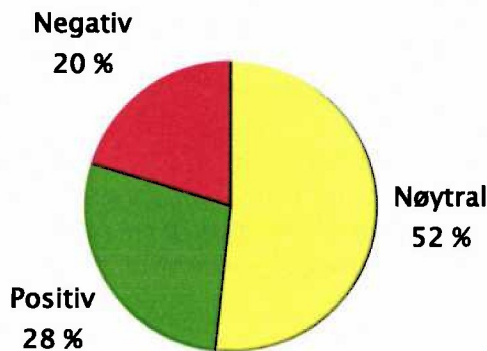
Det er i løpet av 2012 etablert rutine for produksjon av førerbevis, som nå utstedes kontinuerlig etter godkjenning av hver fører.

#### 4.8 Kjennskap til tilsynets ansvarsområde (Mål 5)

Flere kanaler ble brukt for å øke kjennskapet til tilsynets ansvarsområde hos virksomhetene og i samfunnet ellers.

##### 4.8.1 Medieomtale

Antall mediesaker der "Statens jernbanetilsyn" ble nevnt økte til 670 oppslag i 2012. Flesteparten (52 prosent) av sakene ble vektet som "nøytrale", mens 28 prosent ble vektet som "positive".



Aller flest oppslag om tilsynet gjaldt ulykkesstatistikk. De to mest omtalte enkeltsakene var om tilsynets godkjenning av Flirt-togene/avsporing Nykirke og om terrortilsyn på jernbane. 55 prosent av sakene ble presentert i lokale medier.

##### 4.8.2 Tilsynets internettside

Antall besøkende på tilsynets internettside økte med over 10 prosent fra 2011 til 2012, ifølge Google Analytics.

Tilsynet publiserer regelverk, kommentarer og veiledninger til regelverket, blant annet om tekniske spesifikasjoner (TSI-er) og samtrafikk, og ellers saker om tilsynserfaringer, prinsipielle avklaringer og høringsuttalelser. Tilsynet praktiserer meroffentlighet, og legger ut alle tilsynsrapporter. Informasjon om rollene til ulike aktører legges ut i alle saker der det er naturlig.

Arbeidet med å synliggjøre tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg på lik linje med jernbanesektoren på nettsidene er utsatt på grunn av få kommunikasjonsressurser i tilsynet.

##### 4.8.3 Innsyn i tilsynets arkiv

Offentlighetens interesse for tilsynets arbeid har økt betraktelig.

Tilsynet publiserer offentlig journal via tjenesten offentlig elektronisk postjournal(OEP) to ganger per uke. I tillegg publiseres et utvalg av dokumenter på tilsynets hjemmeside. Antall innsynshenvendelser ble mer enn doblet fra 2011, og var i gjennomsnitt 143 pr. måned i 2012. Noe av dette kan tilskrives at taubane-, park- og tivolitilsyn er inkludert i tilsynet, men generelt er det en trend i retning av mer medieinteresse for tilsynets aktiviteter.

Innsyn ble avslått i 3,6 prosent av alle henvendelser i 2012. Behandling av innsynsbegjæringer legger beslag på betydelige ressurser.

#### **4.8.4 Møter med eksterne**

Statens jernbanetilsyn arrangerte fem morgenmøter for de 37 jernbanevirksomhetene i 2012. Temaene for møtene var revisjoner, felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger, tillatelsesprosesser, uønskede hendelser og kjøretøysforskriften. Aktuelle tema ble satt på dagsorden etter innspill fra aktørene og tilsynet. Møtene var som regel fulltøget, og evalueringene av møtene var positive.

Tilsynet har ikke arrangert morgenmøter for de 680 virksomhetene innen taubane, park og tivoli på grunn av stor geografisk spredning og virksomhetenes egenart. Videooverføring (webcast) av morgenmøter til disse virksomhetene vil bli vurdert.

Tilsynet har tett dialog med aktørene i all saksbehandling. Aktørene blir involvert i regelverksarbeid og orienteringsmøter ved nytt regelverk. Tilsynet gir også veiledning i forbindelse med tilsyn.

I løpet av 2012 hadde tilsynet møter med interesseorganisasjoner innen jernbane, taubane, park og tivoli, for eksempel med Norsk Cirkus- og tivolieieres forening og Norsk tau- og kabelbaners forening. På sistnevnte møter benyttet tilsynet anledningen til å informere anleggseiere om tilsynets ansvarsområder, med spesiell fokus på endringer relatert til overgangen fra DNV til Statens jernbanetilsyn.

Tilsynet hadde også kontaktmøter med tilstøtende myndigheter som Arbeidstilsynet, Statens havarikommisjonen for transport og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

#### **4.8.5 Sikkerhetsseminar**

260 personer deltok på sikkerhetsseminar i regi av Statens jernbanetilsyn i november. Årets tema var sikkerhetsstyring og ledelse. Elleve foredragsholdere presenterte eksempler, erfaringer og verktøy fra større prosjekter og driftsorganisasjoner. 94 prosent av deltakerne mente at gjennomføringen av seminaret var meget bra eller bra, i følge evalueringen.

Statens jernbanetilsyn koordinerer tidspunktet for sikkerhetsseminaret med andre sikkerhetskonferanser i Skandinavia.

#### **4.8.6 Måling av kjennskap**

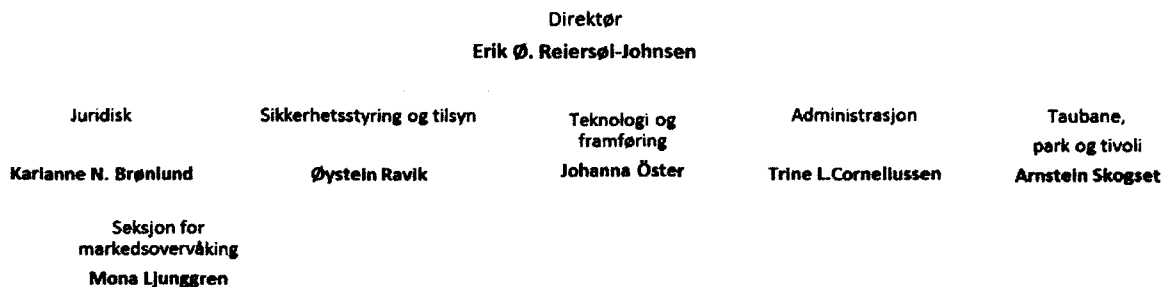
Iposos MMI undersøkte befolkningens kjennskap til ulike offentlige etater i 2012. Nesten 50 prosent av de spurte oppga at de hadde manglende kjennskap til Statens jernbanetilsyn. De svarte "vet ikke" på en rekke spørsmål om tilsynets samfunnsansvar, effektivitet, økonomisk styring, kompetanse, fagkunnskap, åpenhet og informasjon.

Det er et klart mål å øke kjennskapen til tilsynets ansvarsområder.

## 5 Administrative forhold *(Mål 4.2)*

### 5.1 Organisasjon

Organisasjonsstrukturen i tilsynet har vært uendret i 2012<sup>5</sup>:



### 5.2 Bemanning

Det var 58 fast tilsatte i tilsynet 31.12.2012. I løpet av 2012 sluttet fire medarbeidere. 20 nye medarbeidere ble rekruttert, for å dekke nye oppgaver, økt arbeidsmengde og tidligere ubesatte stillinger. Fire medarbeidere er tilsatt i midlertidige engasjementer.

For tilsyn med taubane, park og tivoli valgte seks personer å bli med videre fra DNV til den nye avdelingen i SJT. Det er tilsatt ny avdelingsdirektør, to nye inspektører, sekretær og økonomikonsulent. I tillegg er det tilsatt på engasjement en stilling for teknisk saksbehandling.

Tilsynet er nå bemannet i henhold til plan.

### 5.3 Samarbeid mellom Oslo og Trondheim

De administrative funksjonene i avdeling for Taubane, Park og Tivoli (TPT) er godt integrert i den administrative avdelingen i Oslo, blant annet gjennom bruk av videokonferanse. Det har dessuten vært mye reising mellom kontorene.

Videreutviklingen og tilpasningen av styringsdokumenter for TPT pågår. En grunnleggende risikovurdering av arbeidsoppgavene knyttet til TPT sin virksomhet vil bli oppdatert i første tertial 2013, basert på tidligere analyse fra DNV.

### 5.4 Administrative systemer og planarbeid

Det administrative arbeidet har fokusert mye rundt den sterke veksten i tilsynet, inkludert overtagelsen av taubane-, park- og tivolitilsynet og utvidelse av lokalene i Oslo. På de fleste områder innen administrasjon har det vært utvikling i retning av mer systematisering og strømlinjeforming av

<sup>5</sup> Første halvår var Gro Seim konstituert som leder av avdelingen for taubane, park og tivoli i påvente av at permanent leder kom på plass.

oppgaver. Det har vært fokusert på effektivisering av administrative rutiner og støtte til saksbehandling blant annet gjennom utvikling av tilsynets interne styringssystem og øvrige administrative støttesystemer. Det er blant annet anskaffet elektronisk personal- og lederhåndbøker.

### **5.5 Arbeidsmiljøutvalg (AMU), tillitsvalgte og bedriftshelsetjenesten**

AMU ble etablert i 2012 og består av to representanter fra de ansatte og to fra ledelsen, og alle er kurset i HMS-arbeid. I tillegg deltar rådgiver for kvalitet og HMS og en representant fra bedriftshelsetjenesten (BHT), Stamina HOT. AMU møtes hvert kvartal.

Ledelsen og tillitsvalgte har månedlige samarbeidsmøter.

Samarbeidet med BHT i 2012 har vært godt, og det har blant annet vært gjort mye i forhold til forebygging av muskel- og skjelettplager. Stamina HOT har gjennomført medarbeidertilfredshetsundersøkelse (MTM) i tilsynet for annen gang.

Resultatene fra MTM viser forbedring på nesten alle områder i forhold til forrige gjennomføring i 2010. Oppfølging av resultatene har foregått i avdelingene og på organisasjonsnivå i siste halvdel av 2012 både i Oslo og Trondheim.

Et informasjonskurs fra Statens pensjonskasse ble tilbudt alle ansatte og gjennomført i november.

Lokale lønnsforhandlinger ble gjennomført som planlagt i oktober.

### **5.6 Inkluderende arbeidsliv (IA)**

Den lokale samarbeidsavtale om et mer inkluderende arbeidsliv (fornytt 16.3.2011, gyldig til 31.12.2013) har vært under gjennomføring i 2012, og møter har vært avholdt med NAV, blant annet med tanke på å legge grunnlag for en IA-plass i 2013.

#### **5.6.1 Resultat og aktivitetsmål for sysselsetting av personer med redusert funksjonsevne**

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.

#### **5.6.2 Resultat og aktivitetsmål for sykefravær**

Tilsynet har, og har hatt et lavt sykefravær. Sykefraværet var i 2012 på 3,45 prosent, noe lavere enn i 2011.

Resultatmål for avtaleperioden har vært å holde sykefraværet under 3 prosent. Tilsynet har konsentrert tiltaksmengden innen primærforebygging, med tiltak som tilbud til aktiviteter/trening, fleksibilitet for å arbeide hjemmefra samt hvilerom, frukt og vann på arbeidsplassen.

#### **5.6.3 Resultat og aktivitetsmål for økt yrkesaktivitet etter fylte femti**

Tilsynet har valgt ikke å 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:

- Et mål 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 tilbys seniorer tiltak som tilpasning av arbeidsoppgaver, ansvar og arbeidstidsordning samt kompetansehevingsmuligheter.

## 5.7 Likestilling og aldersfordeling

### 5.7.1 Aldersfordeling, avlønning og likestilling

Statens jernbanetilsyn har fokus på likestilling mellom kjønnene.

### 5.7.2 Kjønnsfordeling fast ansatte

Fast ansatte pr	Totalt antall	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
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
31.12.2012	58	28	48	30	52

Kjønnsfordelingen i tilsynet er tilfredsstillende. Det vektlegges jevn kjønnsfordeling ved rekruttering.

### 5.7.3 Aldersfordeling fast ansatte

	Snitt alle	Snitt kvinner	Snitt menn
2007	41	38	45
2008	42	39	45
2009	44	40	48
2010	42	38	47
2011	45	42	48
2012	47	43	50

Snittalderen har økt noe de siste årene. Dette har vært hensyntatt i tilsynets rekrutteringsstrategi, og det har det siste året blitt rekruttert flere yngre medarbeidere, men med virksomhetsoverdragelse av TPT fra årsskiftet overtok tilsynet også en gruppe meget erfarne medarbeidere som bidro til å trekke snittalderen opp.

#### 5.7.4 Lønnsfordeling - fast ansatte

	Snitt alle	Kvinner			Menn		
		Snitt	Laveste	Høyeste	Snitt	Laveste	Høyeste
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 %
2012	1	93 %	73 %	139 %	106 %	79 %	176 %

I tabell over er "snittlønn for alle fast ansatte" angitt som 100 %. Snittlønn for kvinner 93 % av snittlønn for hele tilsynet, mens tilsvarende tall for menn er 106 %.

Lønnsforskjellen mellom kvinner og menn i tilsynet kan forklares med to forhold; <sup>1)</sup> Stillinger som krever mindre akademisk bakgrunn, og som dermed også er lavere lønnet, er i stor grad bekledd av kvinner. <sup>2)</sup> Snittalder for menn er noe høyere enn for kvinner.

Det er ikke identifisert kjønnsbetingede lønnsforskjeller i tilsynet

#### 5.7.5 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. Søkere med ikke vestlig innvandrerbakgrunn innkalles alltid til intervju når de er kvalifisert for stillingen. Det er ansatt en person med innvandrerbakgrunn i 2012.

#### 5.7.6 Ansatte/søkere med nedsatt funksjonsevne

Søkere på utlyste stillinger som oppgir å ha redusert funksjonsevne og som er faglig kvalifiserte, kalles alltid inn til intervju.

Det har ikke vært søkere på stillinger i 2012 som har tilkjennegjort å være søkere med nedsatt funksjonsevne.

#### 5.7.7 Beskyttelse mot trakassering

Tilsynet har egne rutiner for håndtering av mobbing og trakassering.

#### 5.7.8 Lærlinger i staten

Statens jernbanetilsyn har ikke fagområder som er relevant for lærlinger, og tilsynet har ikke hatt lærlinger tilknyttet virksomheten i 2012.

Tilsynet har tilrettelagt praksisplasser, og har hatt studenter tilknyttet virksomheten i 2012.



## 6 Økonomi

### Jernbane

Tildelingsbrevet for 2012 gir tilsynet KNOK 56 900 til disposisjon på post 01. I tillegg kommer KNOK 2 601 overført fra 2011 og KNOK 1 000 til lønnsmidler i etterkant av lønnsoppgjøret. Refusjon fra NAV utgjør KNOK 603.

### Taubane park- og tivoli

Tildelingsbrevet for 2012 gir tilsynet KNOK 18 700 til disposisjon på post 21. I tillegg kommer KNOK 20 overført fra 2011. Refusjoner fra NAV utgjør KNOK 174 og merinntektene KNOK 1 804.

Post	Kap 1354 Statens jernbanetilsyn	
01	Driftsutgifter (tildelingsbrev)	56 900
	Overført fra 2011	2 601
	Lønnsoppgjør	1 000
	Refusjon NAV	603
	<b>Sum</b>	<b>61 104</b>
21	Spesielle driftsutgifter TPT (tildelingsbrev)	18 700
	Overført fra 2011	20
	Refusjon NAV	174
	Merinntekter gebyr	1 804
	<b>Sum</b>	<b>20 698</b>
Post	Kap 1354 Statens jernbanetilsyn	
01	Disponibelt 2012	61 104
	Regnskap 2012	59 060
	<b>Rest 2012</b>	<b>2 044</b>
21	Disponibelt 2012	20 698
	Regnskap 2012	20 382
		<b>316</b>

#### Kommentar post 01:

Vi har i løpet av 2012 fått på plass den bemanning som er tilsiktet. Dette har imidlertid medført betydelige kostnader til rekruttering med påfølgende økning i overhead- og reisekostnader. Vi har utvidet leiekontrakten til å omfatte større deler av 7. etasje. Planlegging og innredning her har medført ekstraordinære kostnader.

Post 01		Budsjett 2012	Revidert budsjett	Regnskap 2012	% Forbrukt	Rest
U.post	Tekst	[KNOK]	[KNOK]	[KNOK]		[KNOK]
11	Organiserte stillinger	32 992	33 992	34 479	101 %	-487
21	Maskiner, inventar og utstyr	1 082	1 082	1 726	160 %	-644
22	Forbruksmateriell	260	260	203	78 %	57
23	Kurs, reiser og representasjon	2 961	2 961	4 543	153 %	-1 582
24	Kontortjenester	2 210	2 210	2 366	107 %	-156
25	Konsulenttjenester	4 578	4 578	5 200	114 %	-622
26	IT og telekostnader	2 588	2 588	3 457	134 %	-869
27	Informasjon	199	199	486	244 %	-287
28	Driftsutgifter-W3	8 668	8 668	5 912	68 %	2 756
29	Diverse	3 963	3 963	688	17 %	3 275
43541*	NAV-refusjon		603			603
	<b>SUM:</b>	<b>59 501</b>	<b>61 104</b>	<b>59 060</b>		<b>2 044</b>

Kommentarer post 21:

TPT har lyktes i å rekruttere 2 nye inspektører, hvorav den ene kunne begynne allerede i slutten av november i 2012. Det har vært nødvendig med innleie av konsulent til å foreta MIP-arbeid, kostnader som er dekket inn av merinntektene. Regnskapet for post 21 reflekterer direkte utgifter knyttet til drift og personale i TPT, men ikke lønnsutgifter til personell fra Oslo, som har jobbet med opplæring, implementering, tilrettelegging og integrering.

Post 21		Budsjett 2012	Revidert regnskap	Regnskap 2012	% Forbrukt	Rest
U.post	Tekst	[KNOK]	[KNOK]	[KNOK]		[KNOK]
11	Organiserte stillinger	7 564	7 564	8 022	106 %	-458
21	Maskiner, inventar og utstyr	1 625	1 625	2 068	127 %	-443
22	Forbruksmateriell	80	80	204	255 %	-124
23	Kurs, reiser og representasjon	2 059	2 059	2 250	109 %	-191
24	Kontortjenester	893	893	965	108 %	-72
25	Konsulenttjenester	4 504	4 504	5 225	116 %	-721
26	IT og telekostnader	448	448	484	108 %	-36
27	Informasjon	20	20	38	190 %	-18
28	Driftsutgifter lokaler	1 286	1 286	1 039	81 %	247
29	Diverse	241	241	87	36 %	154
43541*	NAV-refusjon		174			174
435401	Merinntekt gebyr		1 804			1 804
	<b>SUM:</b>	<b>18 720</b>	<b>20 698</b>	<b>20 382</b>		<b>316</b>

	TBT	PTT	Sum	Inntektskrav	Merinntekt
<b>Inntekter</b>	[KNOK]	[KNOK]		[KNOK]	[KNOK]
Årsgebyr	9 952	3 992	13 944		
Fakturert tilsyn	477	345	822		
Sertifisering driftsledere	200		200		
Øvrige inntekter	1 332	6	1 338		
<b>SUM:</b>	<b>11 961</b>	<b>4 343</b>	<b>16 304</b>	<b>14 500</b>	<b>1 804</b>

## 7 Risikovurdering og styring

Risikoanalysen viser at hovedutfordringen for tilsynet er knyttet til de nye tilsynsområdene; taubane, park og tivoli. Statens jernbanetilsyn hadde ikke tilstrekkelig tid og ressurser i 2011 til å eliminere alle risikofaktorer knyttet til kapasitet, tilsynsmetodikk, tillatelsesprosesser, rettstilstand, administrative rutiner og ikke minst aktørenes modenhet i forhold til egenkontroll og sikkerhetsstyring m.m. Dette har vært fokusert i 2012 og vil blir videreført 2013.

Kapasitet både i forhold til tekniske, juridiske og administrative prosesser vært en betydelig risiko over lang tid. Tilsynet har klart å rekruttere den manglende kapasiteten i løpet av 2012 slik at kompetanse og kapasitet svarer ut behovet under normal drift med dagens oppgaver og arbeidsform. Det fokuseres dessuten på ytterligere optimalisering av arbeidsform og prosesser.