

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Att.:

Saksbehandler: Jonny Pedersen, 22995952
Vår ref.: 26/30-10
Deres ref.:
Dato: 08.04.2026

Tilsynsrapport

Arbeid i og ved spor

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av Bane NOR SF. Tilsynet ble gjennomført i Bane NOR SF lokaler i Bergen og digitalt via Microsoft Teams. Åpningsmøtet ble avholdt 3. mars 2026 og intervjuer i perioden 3. – 4. mars 2026. Sluttmøtet ble avholdt 6. mars 2026.

Vårt revisjonslag bestod av Jonny Pedersen (tilsynsleder) og Tom Helsinghof (fagrevisor).

Kontaktperson fra virksomheten var Sissel Bergljot Eggen.

Temaet for tilsynet var arbeid i og ved spor. Tilsynet ble gjennomført som en del av vårt årlige tilsynsprogram. Tilsynet er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket under tilsynet.

Vi ble godt mottatt av Bane NOR SF i Bergen og deltakerne var informative i sine intervjuer. Presentasjonen som ble gitt av Bane NOR SF i åpningsmøtet var dekkende, sett opp mot punkter satt i tilsynsplanen.

Vårt inntrykk er at Bane NOR SF – Region Vest/Sør jobber godt med å sikre at avvik og uønskede hendelser følges opp systematisk som underlag for læring og forbedring. Synergi som arbeidsverktøy er godt innarbeidet i virksomheten.

Vi ble fortalt at arbeid i og ved spor i første omgang blir delt opp i tre hovedprosesser som igjen er delt opp i ytterligere delprosesser. De tre hovedprosessene er:

- Planlegging av arbeid i og ved spor
- Utførelse av arbeid i og ved spor
- Avslutning av arbeid i og ved spor og påsetting av trafikk.

SJT mener at målene for tilsynet er oppnådd. Dokumentasjon og intervjuer har bekreftet at det

jobbes godt med arbeid i og ved spor, men at det er potensiale for forbedringer som Bane NOR SF bør se på.

Det varsles ingen vedtak i dette brevet. Bane NOR SF har gitt følgende uttale til utkast til tilsynsrapport:

«Bane NOR har ingen innvendinger mot SJTs beskrivelse av observasjoner som ble gjort under dette tilsynet. Rapportutkastet beskriver forhold som Bane NOR allerede er kjent med. Vi kjenner oss derfor igjen både i observasjonene og i SJTs vurderinger.

For samtlige av de omtalte forhold er forbedringsarbeid allerede igangsatt gjennom programmer og tiltak som i dag pågår hos Bane NOR. De fleste av disse vil SJT allerede være kjent med gjennom andre saker.»

Bane NOR SFs tilbakemelding på utkast til tilsynsrapport fører ikke til endringer i den endelige tilsynsrapporten.

Andre forhold

Det ble avdekket flere funn under tilsynet som knytter seg til tilsynstemaet, med tilhørende henvisninger til relevante regelverkspunkter i varsel om tilsyn. Disse funnene gir ikke tilstrekkelig grunnlag til å kunne definere disse som avvik fra regelverket. Vi finner likevel grunn til å omtale dem, da de etter vår vurdering inneholder elementer som kan utvikle seg til avvik.

Dette gjelder følgende funn:

- Ordninger for arbeid i og ved spor beskrives som komplekse, med «en rekke varianter», særlig der det er flere spor. Variasjonene kan skape usikkerhet og feilhandlinger (bl.a. feil plassering av magnet).
- Det er ulike oppfatninger i organisasjonen om når det skal være kunngjøring for arbeid i og ved spor. Ved akutt arbeid brukes ikke alltid kunngjøring ved mindre arbeider, selv om noen viser til at regelverket sier det skal lages kunngjøring.
- «Mindre arbeid» er ikke definert, men det finnes en rutine for arbeid uten kunngjøring.
- Trafikkreglene (TJN) omtales som at det både skal lages kunngjøring for akutt mindre arbeid og at mindre akutt arbeid kan utføres uten kunngjøring.
- Det er ingen fast, standardisert opplæring av HSV når det gjelder lokalkunnskap, utover strekninger med akseltellere og dobbeltsporet strekning.
- HSV kan sendes til ulike steder selv om de ikke er kjent. Det er opp til HSV selv å melde fra dersom de ikke er kjent i området.
- Det kommer frem i intervjuer at:
 - arbeidsmaskin har befunnet seg utenfor området angitt i kunngjøring
 - magnet er lagt på feil sted av HSV
 - togleder har sperret feil område/spor
- Avgrensning av anleggsområde beskrives som svært variert og det er vanskelig å ha oversikt over anleggsområde.
- Flere beskriver systemlandskapet som fragmentert og «for mange systemer». Det kommer frem at det er stort antall av ulike systemer for ulike typer registreringer og oppfølging, som for eksempel: DSL(dagslogg), Synergi, EQS, Transport-app/kjøretøyapp, FIDO, DRIV, Power BI m.m.

- Feil på gule maskiner meldes i egen app (Transport/kjøretøy), uten direkte kobling til Synergi. Det er kun maskinfører som har tilgang til denne appen. Feil og mangler på gule maskiner gjenspeiles ikke i Synergi.

Vår vurdering:

Ordninger, regler og praksis for arbeid i og ved spor fremstår som komplekse, delvis utydelige og ulikt praktisert, blant annet knyttet til «mindre arbeid» og bruk av kunngjøring.

Det fremstår som at regelverk åpner for tolkning og bidrar til praksisvariasjon.

For HSV er ikke all opplæring i lokalkunnskap standardisert, og dette gjør at lokalkunnskap blir personavhengig og tilfeldig, som igjen øker sannsynligheten for feilvurderinger.

Avgrensning av anleggsområde beskrives som svært variert og vanskelig å ha oversikt over, noe som kan øke risikoen for feilvurderinger og feilhandlinger. Samtidig oppleves systemlandskapet som fragmentert, med manglende koblinger mellom ulike løsninger som er i bruk. For eksempel gjelder dette for registrering av feil på gule maskiner. Fragmenterte løsninger kan gjøre det vanskelig å få god oversikt, å gjennomføre en helhetlig risikostyring og drive et systematisk forbedringsarbeid.

Funnene har ikke gitt grunnlag for å konstatere avvik fra gjeldende regelverk. Likevel peker de på forhold som det er viktig at Bane NOR SF ser nærmere på.

Tilsynet avsluttes uten videre oppfølging

Rapportdato:

08.04.2026

Katherine Hui
senioringeniør

Jonny Pedersen
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Vedlegg: Regelverk og rettigheter

Vi kan føre tilsyn og fatte vedtak

I henhold til jernbaneloven § 11 kan vi føre tilsyn og fatte vedtak. Vi varsler om vi vil fatte vedtak etter forvaltningsloven § 16. Vedtak om å gi oss opplysninger og gjennomføre korrigerende tiltak er hjemlet i jernbaneloven § 11.

Dere har rett til å få veiledning om regelverket

Etter forvaltningsloven § 11 har dere rett til å få veiledning om krav i lover og forskrifter som vi fører tilsyn etter. Dette betyr at dere kan kreve å få vite hvilke lover og forskrifter som gjelder for din virksomhet, hvor dere finner dette regelverket og hvordan vi tolker krav i regelverket. Vi kan ikke gi konkrete råd om hvordan dere skal oppfylle regelverket.

Dere har rett til å klage på vedtak

Dere kan klage på hele eller deler av vedtaket til Samferdselsdepartementet etter reglene i forvaltningsloven § 28 flg. En eventuell klage sender dere til Statens jernbanetilsyn post@sjt.no. Klagefrist er tre uker fra dagen dere mottar tilsynsrapporten. På våre nettsider finner dere mer informasjon om hvordan dere går frem for å [klage](#).

Hvordan kan dere sende dokumentasjon?

Vennligst send deres dokumentasjon ved å benytte skjemaløsningen på våre nettsider: [Skjema for innsending av dokumentasjon](#). Oppgi rapportnummer ved innsending av dokumentasjon.

Dere har rett til å få informasjon om vår saksbehandling

Dere har rett til å få vite hvordan vi behandler saken og få innsyn i dokumentene i deres sak etter forvaltningsloven §§ 18-21.

Vi publiserer tilsynsrapporter på våre nettsider

Vi publiserer våre rapporter fra tilsyn med sikkerhet på våre nettsider, etter at vi har gjort en individuell vurdering om deler av rapporten skal unntas i henhold til offentleglova og eventuell skjermes i henhold til annet regelverk. Vi publiserer ikke våre rapporter fra tilsyn med sikring i henhold til offentleglova, jf. sikringsforskriften, og heller ikke rapporter fra tilsyn med nasjonal beredskap i henhold til offentleglova på våre nettsider.

Dere kan kontakte oss

Ta gjerne kontakt med oss, hvis dere har spørsmål til dette brevet eller saken generelt. Dere kan sende en e-post til post@sjt.no eller ringe oss på telefon **22 99 59 00**. Vennligst angi tilsynsnummeret når dere kontakter oss.