

Tide Bane AS
Postboks 6300
5893 BERGEN

Att.: Svein Erik Malkenes

Saksbehandler: Katherine Hui, 22995912
Vår ref.: 26/618-11
Deres ref.:
Dato: 06.07.2026

Tilsynsrapport Tide Bane

Avslutning av tilsyn

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av Tide Bane AS (Tide). Tilsynet ble gjennomført i Bergen i Tides lokaler. Åpningsmøte ble avholdt 2. juni 2026, intervjuer i perioden 2. og 3. juni 2026 og sluttmøtet ble avholdt 3. juni 2026.

Vårt revisjonslag bestod av Katherine Hui (tilsynsleder), Tom Helsinghof (fagrevisor) og Jan-Petri Bengtsson (fagrevisor).

Kontaktperson fra virksomheten var Svein Erik Malkenes.

Tema for tilsynet var sikkerhetsstyring med vekt på ressursstyring, risikovurderinger, rapportering og oppfølging av uønskede hendelser og avvik, samt trafikkutøvelse og vedlikehold av kjøretøy (sporvogner).

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.

SJT ble godt mottatt av Tide. Vi hadde god dialog med Tide med tanke på å gjennomføre tilsynet etter den fastsatte tilsynsplanen. Deltakerne bidro på en åpen, positiv og informativ måte under intervjuene. Tilsynet avdekket svakheter innenfor temaene nevnt over. I tillegg fant vi mangler ved interne revisjoner. Den samlede vurderingen vår er at tilsynets mål ble oppnådd.

Vi har mottatt og vurdert Tides kommentarer under de respektive vedtakene. Tide har fulgt opp funnene i rapportutkastet og gjennomført flere tiltak for å utbedre de avdekkede forholdene. Flere av kommentarene dokumenterer at de varslede vedtakene er fulgt opp. I tillegg har dere

redegjort for tiltak under implementering og for videre oppfølging. På denne bakgrunn fatter vi ingen vedtak i dette tilsynet. Vi avslutter dette tilsynet og dermed oppfølgingen av saken.

Varslede vedtak og oppfølging

1. Varslet vedtak om å rapportere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser

Vi varslet følgende vedtak:

Tide skal rapportere alle jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser internt og til Statens jernbanetilsyn.

Tide må dokumentere hvilke tiltak som gjøres for å sikre at alle jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser rapporteres internt og til Statens jernbanetilsyn. Varslet frist for å oversende dokumentasjonen var 30. september 2026.

Konklusjon

Dokumentasjonen som dere har oversendt i forbindelse med det varslede vedtaket svarer ut det vi har påpekt som avvik fra kravforskriften. Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Hva regelverket sier

Det følger av kravforskriften § 7-2 første ledd at jernbanevirksomheten skal ha system for intern rapportering, registrering, granskning og analyse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbaneulykker og alvorlig jernbanehendelser skriftlig til både undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten så snart som mulig og senest innen 72 timer. Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelser til tilsynsmyndigheten innen 8 dager. Dette følger av varslings- og rapporteringsforskriften § 5 første ledd og § 6 første ledd.

Hva vi fant under tilsynet

1. Rapportering av «uønskede hendelser», fra MOK-systemet og Zedas-systemet til kvalitets- og avvikssystemet VIS og til Statens jernbanetilsyn, er mangelfull.

Merknad 1: Tide har ukentlige samhandlingsmøter for å gjennomgå hendelser, avvik og forbedringsforslag, ref. prosedyre for håndtering av hendelser, avvik og forbedringsforslag, v3, datert 19. mai 2026.

Merknad 2: Tide kunne ikke legge frem dokumentasjon på hvordan de systematisk gjennomgår relevante «uønskede hendelser», fra MOK-systemet og Zedas-systemet til kvalitets- og avvikssystemet VIS. Uønskede hendelser registrert i VIS-systemet som er rapporteringspliktige etter jernbanelovgivningen, rapporteres videre til SJT.

Merknad 3: Tide er i gang med å teste løsningen for automatisk overføring av uønskede hendelser fra deres kvalitet- og avvikssystem (VIS) til Statens jernbanetilsyn. I VIS-systemet er det et avkrysningsfelt for overføring av uønskede hendelser-rapporter til SJT.

Merknad 4: SJT foreslo under tilsynet at Tide skal ha et veiledningsmøte med SJT om rapportering av uønskede hendelser.

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Vi har mottatt følgende uttalelse og tilbakemelding til varsel om vedtak:

«Tide Bane AS tar avviket alvorlig og erkjenner behovet for å styrke systematikken knyttet til identifisering, overføring og rapportering av uønskede hendelser fra MOK- og Zedas-systemene til VIS, samt videre rapportering til Statens jernbanetilsyn. Vi har derfor iverksatt, og ferdigstilt forbedrede rutiner samt en rekke tiltak for helhetlig å sikre etterlevelse av regelverkskravene og forbedre vår interne styring og kontroll på området.»

Iverksatte og planlagte tiltak:

1. Forbedret prosessbeskrivelse rapportering - revidert prosedyre
2. Helhetlig oversikt over tiltak overordnet – igangsatt arbeid med å etablere en samlet og overordnet oversikt over tiltak ved håndtering og rapportering av uønskede hendelser
3. Styrket samhandling og møtестruktur – sikkerhetskritisk teknisk utstyr er nå fast agendapunkt i samhandlingsmøter
4. Videreutvikle faste RAMS-møter – Faste kvartalsvise møter
5. Automatisering av rapportering til SJT – er i slutfasen av testing
6. Forbedret prosess for rapportering på tekniske avvik driftsentralen (Zedas) – prosessene er gjennomgått og forbedret
7. Kompetanseheving trafikkledeere – Rapportering og håndtering av teknisk sikkerhetskritisk utstyr som hovedtema i avvikstrening for trafikkledeere høsten 2026
8. Gjennomføre veiledningsmøte med SJT om uønskede hendelser

Vår vurdering

Tide bruker kvalitet- og avvikssystemet VIS for å melde inn hendelser, avvik og forbedringsforslag (ref. prosedyre for håndtering av hendelser, avvik og forbedringsforslag, v.1, datert 8. mai 2024). Informasjonen om uønskede hendelser rapporteres videre fra VIS til Statens jernbanetilsyn. I intervjuer kom det frem at Tide ikke systematisk overfører alle hendelser som innvirker på sikkerheten fra MOK-systemet og Zedas-systemet til VIS-systemet. Dermed vil ikke alle uønskede hendelser rapporteres til Statens jernbanetilsyn. På bakgrunn av dette er det vanskelig for Tide å ha all nødvendig informasjon om alle uønskede hendelser spesielt for alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser, tilgjengelig i VIS-systemet, slik at disse kan håndteres og informasjonen brukes til å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået og forbedre sikkerheten hvis det er nødvendig.

Dette anså vi som et avvik fra kravforskriften § 7-2 første ledd, jf. varslings- og rapporteringsforskriften § 5 første ledd og § 6 første ledd.

Vi har fått redegjørelse og dokumentasjon på de ovennevnte tiltakene. Veiledningsmøte med SJT ble gjennomført 1. juli 2026. Vi er enige med deres vurdering og anser at tiltakene samlet sett vil bidra til å sikre at alle relevante hendelser identifiseres, registreres, overføres til VIS og automatisk rapporteres videre til SJT i tråd med gjeldene regelverk. Basert på deres uttalelse og at dere har sannsynliggjort at det er utført tiltak ved det varslede vedtaket, fatter vi ingen vedtak.

2. Varslet vedtak om klare ansvarsforhold

Vi varslet følgende vedtak:

Tide skal organiseres slik at personellet ansvar og myndighet klart fremgår.

Tide må dokumentere stedfortredere i stillinger som utfører oppgaver med betydning for sikkerheten. Varslet frist for å oversende dokumentasjonen var 30. september 2026.

Konklusjon

Dokumentasjonen som dere har oversendt i forbindelse med det varslede vedtaket svarer ut det vi har påpekt som avvik fra kravforskriften. Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Hva regelverket sier

Det følger av kravforskriften § 4-5 første ledd at den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellet ansvar og myndighet klart fremgår.

Hva vi fant under tilsynet

1. Tide har ikke dokumentert alle stedfortredere i stillinger som utfører oppgaver med betydning for sikkerheten.

Merknad: Tide har en oversikt (ref. excel-fil: Oppgave og ansvar Tide Bane 2024). Denne oversikten er ikke oppdatert i henhold til dagens organisering.

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Vi har mottatt følgende uttalelse og tilbakemelding til varsel om vedtak:

«Vi har nå styrket og tydeliggjort dokumentasjon og praksis knyttet til ansvar, myndighet og stedfortrederfunksjoner. Vi har nå tydeliggjort ansvar og myndighet ved utøvelse av stedfortrederrollen og sikret at vi kan dokumentere ansvar og roller på en ensartet måte i styrende dokumentasjon.»

Tide har oppdatert styrende dokumenter - stillingsbeskrivelser for administrative stillinger er oppdatert med stedfortredere. I tillegg har Tide en ny prosedyre for overføring av ansvar i virksomheten.

Vår vurdering

Regelverket sier at den øverste ledelsen har ansvar for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellet ansvar og myndighet klart fremgår.

Kravet innebærer at alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikkerheten skal kjenne omfanget av eget ansvar og myndighet. Kravet innebærer at også stedfortrederfunksjoner skal defineres slik at det går klart frem hvilken myndighet stedfortreder har.

I enkelte stillingsinstruksjoner til de som har oppgaver med betydning for sikkerheten fremgår det ikke hvem som er stedfortreder. Det fremgår heller ikke hvilket ansvar og hvilken myndighet stedfortrederen har når personen fungerer i disse stillingene. Tide må dokumentere og implementere en styrt prosess for bruk av stedfortreder ved fravær, inkludert klare retningslinjer og prosedyrer for å sikre kontinuitet i aktiviteter med betydning for sikkerheten.

Dette anså vi som et avvik fra kravforskriften § 4-5 første ledd.

Vi har fått redegjørelse og dokumentasjon på de ovennevnte tiltakene. Vi vurderer at de iverksatte og planlagte tiltakene samlet sett svarer ut avviket. Basert på deres uttalelse og at dere har sannsynliggjort at det er utført tiltak ved det varslede vedtaket, fatter vi ingen vedtak.

3. Varslet vedtak om å ha interne revisjoner

Vi varslet følgende vedtak:

Tide skal systematisk gjennomføre revisjoner av sikkerhetsstyringssystem sitt, inkludert revisjoner av leverandører.

Tide må etablere bestemmelser for å gjennomføre interne revisjoner av styringssystemet systematisk. Varslet frist for å oversende dokumentasjonen var 30. september 2026.

Konklusjon

Dokumentasjonen som dere har oversendt i forbindelse med det varslede vedtaket svarer ut det vi har påpekt som avvik fra kravforskriften. Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Hva regelverket sier

Det følger av kravforskriften § 7-1 at jernbanevirksomheten systematisk skal gjennomføre revisjoner av sitt sikkerhetsstyringssystem for å vurdere om det er tilfredsstillende dokumentert og etterlevd og om det tilfredsstillende krav i jernbanelovgivningen. Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av leverandører for å vurdere om leverandører overholder krav i eller i medhold av avtaler. Revisjoner skal gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk, vedtatte revisjonsprogrammer og på en måte som ivaretar objektivitet og uavhengighet.

Hva vi fant under tilsynet

1. Tide har ikke avviksbehandlet alle utsatte revisjoner eller ikke gjennomførte revisjoner i henhold til revisjonsplan 2026-2028. Eksempelvis:
 - a. Ikke alle revisjoner under «forslag til revisjoner for 2026» i revisjonsplan for 2024-2026 er overført til revisjonsplan 2026-2028 under «revisjoner 2026».

Merknad: Revisjonsplanen viser status for om planlagte revisjoner er fullførte eller om revisjonene er planlagte.

2. I intervju ble det opplyst om at det er planlagt å gjennomføre en intern revisjon med tema dokumentforvaltning i Q4 2026. Denne revisjonen er oppført i årshjulet til Tide, men ikke i revisjonsprogrammet for 2026 (ref. revisjonsplan 2024-2026).

Merknad: Tide opplyser om at revisjon med tema dokumentforvaltning er planlagt gjennomført årlig fremover.

3. Under forslag til revisjoner for 2025 (rev.nr. 2024-05) er det oppført revisjon av vognføreropplæring. Denne revisjonen finnes ikke i oversikten for gjennomførte revisjoner i 2025 (ref. revisjonsprogram 2024-2026), men lagt som forslag til interne revisjoner 2026 (rev.nr 2025-02).

4. I revisjonsplan for 2026-2028 er det oppført ekstern revisjon av leverandør (2026-03). Under forslag til revisjoner for 2026 (revisjonsplan 2024-2026) er ikke denne eksterne revisjonen av leverandøren oppført.

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Vi har mottatt følgende uttalelse og tilbakemelding til varsel om vedtak:

«Tide Bane har etablert et årshjul i Sharepoint som sikrer både forutsigbarhet, sporbarhet og risikobasert fleksibilitet i revisjonsarbeidet. Følgende faste revisjoner inngår: Halvårlig effektevaluering av tiltak, revisjon av leverandør, dokumentrevisjon. Revisjonsprogrammet legges som 3-årig plan, men er dynamisk og videreutvikles kontinuerlig basert på erfaringer fra gjennomførte revisjoner, risikovurderinger og tilsyn. Videre arbeides det nå med å styrke sporbarhet, sammenstilling av tiltak og bedre oversikt over samlede risikoer og oppfølgingstiltak, slik at revisjonsprogrammet i enda større grad reflekterer virksomhetens samlede risikobilde.

Tide Bane har nå etablert en strukturert og risikobasert tilnærming til interne revisjoner, hvor valg av revisjonsområder bygger på et bredt beslutningsgrunnlag bestående av risikovurderinger, sikkerhetsdata, erfaringer fra drift og tilsyn, samt ledelsens prioriteringer. Revisjonsprogrammet forankres og kalibreres årlig i ledelsens gjennomgang, og understøttes av et årshjul med faste revisjoner kombinert med behovsstyrte aktiviteter. Bruk av AI gir bedre mulighet nå til å fange opp viktige sammenhenger som kan styrke kvaliteten på våre egne revisjoner.»

Vår vurdering

Kravforskriften § 7-1 innebærer at revisjoner må omfatte hele sikkerhetsstyringssystemet, inkludert jernbanevirksomhetens interne bestemmelser med tilhørende prosedyrer og tiltak.

Ledelsen må ta stilling til hvor ofte revisjoner gjennomføres med tanke på virksomhetens art og det enkelte del-elements betydning. Under revisjoner må sikkerhetsarbeidets faktiske gjennomføring sammenlignes med bestemmelser, prosedyrer og tiltak som er besluttet i jernbanevirksomheten. Manglende samsvar med krav i jernbanelovgivningen eller mellom utførelse og beslutninger, må behandles som avvik.

Under tilsynet kunne vi ikke se underlaget til en systematisk gjennomføring av revisjoner av eget sikkerhetsstyringssystem. Tide opplyste om at de har en treårig revisjonsplan, men Tide kunne ikke fremlegge hvilke kriterier som ligger til grunn for utvelgelse av tema i revisjonsplanen. I tillegg var ikke alle utsatte eller ikke gjennomførte revisjoner i revisjonsplanen avviksbehandlet.

Dette anså vi som et avvik fra kravforskriften § 7-1.

Vi har fått redegjørelse og dokumentasjon på de ovennevnte tiltakene. Vi konkluderer at de iverksatte og planlagte tiltakene samlet sett svarer ut avviket. Basert på deres uttalelse og at dere har sannsynliggjort at det er utført tiltak ved det varslede vedtaket, fatter vi ingen vedtak.

4. Varslet vedtak om å ha kompetanse

Vi varslet følgende vedtak:

Tide må sikre at de har kompetanse internt til å kunne spesifisere krav til leveranser, følge opp leverandøren og ta stilling til leveransen til Stadler og eventuelt andre leverandører som har oppgaver av sikkerhetsmessig betydning. Varslet frist for å oversende dokumentasjonen var 30. september 2026.

Konklusjon

Dokumentasjonen som dere har oversendt i forbindelse med det varslede vedtaket svarer ut det vi har påpekt som avvik fra kravforskriften. Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Hva regelverket sier

Det følger av kravforskriften § 5-2 annet ledd at jernbanevirksomheten skal ha nødvendig kompetanse blant annet til å kunne spesifisere krav til leveranser, følge opp leverandøren og ta stilling til leveransen dersom oppgavene av sikkerhetsmessig betydning utføres av leverandør.

Hva vi fant under tilsynet

1. Tide kunne ikke fremvise dokumentert kompetanse for å følge opp og kontrollere at vedlikehold og reparasjoner til leverandør utføres i henhold til vedlikeholdsavtalen.

Merknad 1: Arbeidsordre med dobbelsignatur: Tide kunne ikke vise til kriterier for betydningen av denne dobbelsignaturen.

Merknad 2: Tide kunne ikke fremvise hvilke komponenter eller delsystemer som er identifisert som sikkerhetskritiske.

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Vi har mottatt følgende uttalelse og tilbakemelding til varsel om vedtak:

«Virksomheten har etablert et kompetansesystem som skal sikre at personell med sikkerhetskritiske oppgaver hos leverandøren har definert, dokumentert og fulgt opp kompetanse i henhold til regelverk og interne krav. Dette omfatter blant annet kompetansematriser, opplæringsløp, sertifiseringer og system for dokumentasjon av kompetanse. Videre er det etablert styrende dokument for leverandørstyring, hvor det stilles krav til leverandørens styringssystem, kompetanse og dokumentasjon, samt revisjon og oppfølging av leveransen.

Tide Bane erkjenner at dokumentasjon på intern kompetanse knyttet til oppfølging av vedlikeholdsleverandør i tilsynet ikke fremsto tilstrekkelig tydelig. For å tydeliggjøre og dokumentere vår samlede kompetanse som krav stiller, oversender vi herved følgende: Dokumentasjon på relevant kompetanse hos nøkkelpersonell, beskrivelse av roller og ansvar knyttet til oppfølging av vedlikeholdsleverandør, målrettet kompetansestøtte og tilgang til relevante konsulenttenester og banekompetanse kurs.

Tide vil særlig prioritere:

- tydeligere dokumentasjon av intern kompetanse knyttet til leverandør oppfølging
- videreutvikling av styringssystemet for vedlikehold og leverandør oppfølging
- forbedret sporbarhet mellom krav, oppfølging og verifikasjon av leveranser
- samhandlingsmøte sikkerhet, mandagsmøter teknisk status

- systematisering av sikkerhetskritiske komponenter og tilhørende kontrollregimer»

Vår vurdering

Tide som ansvarlig for vedlikehold av kjøretøy (sporvogner) bruker Stadler til å vedlikeholde sporvognene. Regelverket sier at dersom oppgaver av betydning for sikkerheten blir satt ut til leverandør fordi kompetansen ikke finnes internt i jernbanevirksomheten, må jernbanevirksomheten likevel ha tilstrekkelig kompetanse internt til å kunne stille krav til den innleide kompetansen, og til å kontrollere at leveranser er i samsvar med disse kravene. Under tilsynet var det uklart for SJT hvordan slik kompetanse ivaretas i Tide. Tide må sikre at slik kompetanse finnes internt.

Dette anså vi som et avvik fra kravforskriften § 5-2 annet ledd.

Vi har fått redegjørelse og dokumentasjon på de ovennevnte tiltakene. Vi konkluderer at de iverksatte og planlagte tiltakene samlet sett svarer ut avviket. Basert på deres uttalelse og at dere har sannsynliggjort at det er utført tiltak ved det varslede vedtaket, fatter vi ingen vedtak.

Andre forhold

Det ble gjort tre funn under tilsynet som er relatert til de undersøkte temaene, men som ikke vurderes som avvik fra regelverket. Vi finner likevel grunn til å omtale disse funnene, da de etter vår vurdering inneholder elementer som kan utvikle seg til avvik dersom de ikke følges opp tilstrekkelig.

1. Oppfølging av risikovurderinger

Tide har en oversikt over risikovurderinger. Under tilsynet tok SJT en stikkprøve på en risikovurdering hvor vi ikke kunne se sporbarheten eller historikken på hva som eventuelt var oppdatert. I intervjuer kom det frem at det jobbes med å legge inn endringslogg i oppdaterte risikovurderinger og tilhørende dokumenter. For SJT virker prosessen for risikovurderinger å ha forbedringspotensial. Det er uklart for SJT hvilke kriterier Tide legger til grunn for å iverksette tiltak/anbefalinger fra risikovurderinger. Videre er det også uklart for SJT hvilke retningslinjer Tide har for å fastsette frister og hvem som er ansvarlige for eventuelle tiltak som skal settes. Risikovurderinger i Tide fremstår som de følges opp enkeltvis. Tide kunne ikke fremvise en samlet oversikt over gjeldene farer og åpne tiltak fra alle risikovurderingene med betydning for sikkerheten. Åpne avvik og tiltak (resultat) fra risikovurderingene fremstår dermed som de følges opp enkeltvis og ikke nødvendigvis samlet systematisk. Se nærmere beskrivelse av krav i kravforskriften § 6-2 første ledd.

Virksomhetens uttalelse

«Tide har igangsatt flere tiltak:

- Forbedret sporbarhet og endringslogg
- Strukturert oppfølging og effektevaluering
- Fastsettelse av kriterier for tiltak, frister og ansvar
- Helhetlig oversikt over farer og åpne tiltak

Gjennom disse tiltakene vil Tide Bane sikre bedre etterlevelse av kravene i kravforskriften § 6-2, herunder en mer systematisk, dokumentert og etterprøvnbar oppfølging av identifiserte farer og risikoreduserende tiltak»

Våre kommentarer

Vi noterer, og ser det som positivt at dere har igangsatt flere tiltak. Vi understreker at Tide må gjennomføre de nevnte tiltakene slik at dere sikrer bedre etterlevelse av kravet om å følge opp risikovurderinger jf. kravforskriften § 6-2 første ledd.

2. Kontroll og vedlikehold på kjøretøy

Vedlikehold av sporvogner er kontraktsfestet gjennom en avtale mellom Tide (forvalter kontrakten), Bybanen AS (oppdragsgiver) og Stadler (vedlikeholdsleverandør). Tide, Stadler og Bybanen har ulike møter som ivaretar utviklingen av vedlikeholdsprogrammet. Som underlag for disse møtene brukes bokstavfeil (A-D)-lister som viser til tiltak i drift da disse feil har oppstått operativt (korrektivt vedlikehold). Derimot er det uklart for SJT hvilke kontrollrutiner/prosedyrer som sikrer at de planlagte vedlikeholdsoppgavene som har betydning for sikkerheten (sikkerhetskritiske komponenter) blir utført på riktig måte og i henhold til vedlikeholdsprogrammet. Videre er det også uklart for SJT hvordan avvik fra dette (planlagt vedlikehold) blir behandlet. Tide har bestemmelser som omfatter rutiner for uttak og innsetting, men det var uklart for SJT hvilke bestemmelser som gjelder for preventivt og periodisk vedlikehold. Tide må ha oversikt over terminer for når kontroller og vedlikehold skal gjennomføres, og hvilke sikkerhetsmessige grenseverdier som er etablert. Se nærmere beskrivelse av krav i kravforskriften § 10-2 annet ledd jf. § 3-2.

Virksomhetens uttalelse

«Tide Bane tar SJTs merknad til etterretning om manglende tydelighet i kontrollrutiner og prosedyrer for planlagt (preventivt og periodisk) vedlikehold, samt håndtering av avvik fra dette. Videre er det identifisert behov for en mer helhetlig og dokumentert oversikt over vedlikeholdsmerkinger og tilhørende sikkerhetsmessige grenseverdier. Kontrakten med Stadler regulerer flere forhold. Tide Bane sikrer gjennom en mer aktiv og strukturert leverandørstyring en mer systematisk, dokumentert og etterprøvable styring av planlagt vedlikehold.»

Våre kommentarer

Vi noterer at dere har oppdatert dokumentasjon og tydeliggjort flere prosesser. Vi påpeker at Tide må aktivt jobbe med de tydeliggjorte prosessene og samtidig følge opp dokumentasjonen slik at dere sikrer bedre etterlevelse av kravet om å kontrollere og vedlikeholde kjøretøy, samt dokumentasjon.

3. Dokumentasjon

Tide er i prosess med å lage et system, Beredskapsindeksen, for å lettere tilgjengeliggjøre relevante dokumenter som brukes. Tide opplyser at de i forbindelse med dette arbeidet oppdaterer antall bestemmelser/dokumenter. Under tilsynet fant vi flere eksempler (oppdatert status på revisjonsplan, oppgave og ansvar for Tide Bane 2024, det var en endringslogg på en risikovurdering, men ikke endringslogg for alle risikovurderingene, Tide oversendte et dokument i to omganger med samme versjon, men med ulik dato) på ikke oppdaterte/styrte dokumenter. Dette begrunnet Tide med at de er i prosess med å overføre/samle sammen dokumenter som er lagret i ulike systemer til Beredskapsindeksen (som fungerer som et oppslagsverk/peker til de ulike systemene). Tide må sikre at dokumentasjon gjøres kjent på en hensiktsmessig måte for alt personell. Videre skal Tide ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt. Dokumentasjonen skal være styrt og sporbar. Tide skal også ha bestemmelser om styring og

kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet. SJT vurderer at Tide gjennom Beredskapsindeksen ivaretar kravet om dokumentasjon. Vi ønsker å påpeke at Tide må ferdigstille dette arbeidet slik at dere etterlever kravet om dokumentasjon. Se nærmere beskrivelse av krav i kravforskriften § 3-2.

Virksomhetens uttalelse

«Tide Bane vurderer at etableringen av Beredskapsindeksen legger et godt grunnlag for å oppfylle kravene til dokumentasjon i sikkerhetsstyringssystemet, slik også tilsynet påpeker. Samtidig erkjenner vi behovet for å ferdigstille og operasjonalisere løsningen for å sikre full etterlevelse av kravforskriften § 3-2, herunder krav til styring, sporbarhet, tilgjengelighet og gyldighetskontroll av bestemmelser. Flere tiltak er iverksatt og/eller under implementering for å sikre etterlevelse av regelverket»

Våre kommentarer

Vi noterer at dere vurderer de iverksatte og planlagte tiltakene samlet vil sikre at:

- dokumentasjon er oppdatert, styrt og sporbar
- gyldige bestemmelser er entydig identifisert
- relevant dokumentasjon er tilgjengelig og kjent i organisasjonen
- krav til dokumentstyring i kravforskriften § 3-2 etterleves

Vi ser det som positivt at dere har iverksatt flere tiltak, og flere tiltak er under implementering. Vi understreker viktigheten at Tide ferdigstiller implementeringen av tiltakene for å sikre bedre etterlevelse av kravet om dokumentasjon.

Vi har ikke notert andre forhold som vi anser som relevante å rapportere i forbindelse med dette tilsynet. Vi gjør oppmerksom på at funn fra tilsynet kan bli gjenstand for videre undersøkelser ved fremtidige tilsyn med Tide.

Rapportdato:

06.07.2026

Øystein Ravik
Avdelingsdirektør

Katherine Hui
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. sikringsforskriften¹, 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.

¹ Forskrift om sikring på jernbane av 19. januar 2022 nr. 100.