

Bybanen AS  
Kokstadflaten 59  
5257 KOKSTAD

Att.: Eirik Grønstøl

Saksbehandler: Katherine Hui, 22995912  
Vår ref.: 25/4819-8  
Deres ref.:  
Dato: 27.11.2025

## Tilsynsrapport med vedtak

Sikkerhet

### Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av Bybanen AS (Bybanen). Tilsynet ble gjennomført i Bergen i Bybanens lokaler. Åpningsmøtet ble avholdt 23. september 2025, befarings/omvisning 23. september 2025, intervjuer i perioden 24. og 25. september 2025, og sluttmøtet 13. oktober 2025.

Revisjonslaget vårt bestod av Katherine Hui (tilsynsleder), Tom Helsinghof (fagrevisor) og Geir Hagbø (fagrevisor).

Kontaktperson fra virksomheten: Eirik Grønstøl.

Tema for tilsynet var sikkerhetsstyring med vekt på rapportering og oppfølging av uønskede hendelser og avvik, ressursstyring og vedlikehold av infrastruktur og kjøretøy (rullende materiell).

Tilsynet ble gjennomført som en del av det årlige tilsynsprogrammet vårt. Tilsynet er basert på stikkprøver. Det betyr at det kan finnes mangler som ikke er avdekket under tilsynet.

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

Vi har mottatt uttalelse til utkast til tilsynsrapport fra dere. Dere har gjennomført tiltak som gjør at noen av de varslede vedtakene bortfaller og vi har derfor ikke fattet vedtak på disse. Videre har

dere akseptert fristene som er satt for hvert av vedtakene, med unntak av vedtak om å ha opplæringsprogrammer. Her ber dere om utsettelse til 9. februar 2026 fordi dere ønsker tilstrekkelig tid til å gjennomføre dette på en god måte. Dere ønsker å gå gjennom hele kjeden: identifikasjon av oppgaver av betydning for sikkerhet, kompetansekrav og å utarbeide opplæringsprogram. Dere opplyser også at dere flytter ansvaret for opplæringsprogrammer internt i organisasjonen. På bakgrunn av dette har vi akseptert denne utsettelsen og endret vedtaksfristen. Øvrige kommentarer og våre svar på kommentarene er nærmere beskrevet under vedtakene.

Tilsynsrapporten inneholder fem vedtak.

## Vedtak

### 1. Vedtak om å rapportere jernbaneulykker og -hendelser

Vi har fattet følgende vedtak:

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

Bybanen må dokumentere hvilke tiltak som gjøres for å sikre at alle jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser rapporteres internt og til Statens jernbanetilsyn. Dokumentasjonen må sendes til oss innen **9. januar 2026**.

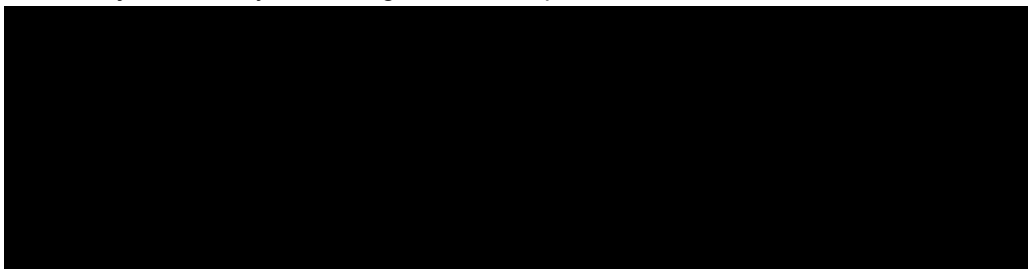
#### Hva regelverket sier

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 jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skriftlig til både undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten så snart som mulig og senest innen 72 timer. Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager. Dette står i varslings- og rapporteringsforskriften § 5 første ledd og § 6 første ledd.

#### Hva vi fant under tilsynet

1. Rapportering av «uønsket hendelser», fra JobTech til avvikssystemet Landax og til Statens jernbanetilsyn, er mangelfull, eksempelvis:



#### Deres uttalelse til varsel om vedtak

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

*«Vi aksepterer funnet som det er beskrevet. Vi har gjennom store deler av året jobbet opp mot SJT for å etablere en enklere digital rapportering gjennom vårt avvikssystem. Den 22.10.25 (25/5395-2) mottok vi tilbakemelding på at dette er akseptert av SJT.»*

### Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal ha system for intern rapportering, registrering, granskning og analyse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser. Dere skal også rapportere alle jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser til Statens jernbanetilsyn.

Bybanen bruker avviksmodule i Landax for å registrere avvik eller uønskede hendelser internt. Informasjonen om uønskede hendelser fra Landax rapporteres videre på fastlagt skjema til Statens jernbanetilsyn. Under tilsynet fant vi eksempler på at dere ikke registrerer alle jernbanehendelser fra Jobtech til Landax. Dermed vil ikke alle uønskede hendelser kunne rapporteres til Statens jernbanetilsyn. På bakgrunn av dette er det vanskelig for dere å ha all nødvendig informasjon om jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser tilgjengelig, slik at disse kan håndteres og informasjonen brukes til å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået og forbedre sikkerheten hvis det er nødvendig.

Dette er derfor et avvik fra kravforskriften § 7-2 første ledd, jf. varslings- og rapporteringsforskriften § 5 første ledd og § 6 første ledd.

### Konklusjon

Dere har uttalt dere at dere aksepterer funnene som beskrevet over. Vi fatter dermed vedtaket som varslet.

## 2. Vedtak om å følge opp interne bestemmelser

Vi har fattet følgende vedtak:

Bybanen skal ha et system som sikrer at dere følger interne bestemmelser. Avvik fra disse må behandles.

Bybanen må redegjøre for hvordan dere sikrer at interne bestemmelser følges og avvik behandles. Dokumentasjonen må sendes til oss innen **9. januar 2026**.

### Hva regelverket sier

Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten, både enkeltvis og i forhold til andre avvik. Dette følger av kravforskriften § 7-4 første ledd.

### Hva vi fant under tilsynet

1. Bybanen opplyste at det er mangler ved oppfølgingen i henhold til egne styrende dokumenter, eksempelvis:
  - a) Rapportering og håndtering av uønskede hendelser, avvik og forbedringsforslag, dok.ID 1515, v. 2 av 06.01.2023, kapittel 5 innrapportering. Bybanen opplyste at det er utfordringer med å tolke om en hendelse skal klassifiseres som et avvik eller en uønsket hendelse internt i Landax.
  - b) Rapportering og håndtering av uønskede hendelser, avvik og forbedringsforslag, dok.ID 1515, v. 2 av 06.01.2023, kapittel 6.1

kategorisering av saken – alvorlighet: høy/middel/lav. Bybanen opplyste at det er mangelfull oppfølging av denne kategoriseringen.

2. I ledermøter er ledelsens prioriterte aktiviteter (LPA) et fast punkt. Tiltak fra LPA viste at noen aktiviteter hadde overskredet frist. Disse ble ikke avviksbehandlet.
3. Bybanen opplyste at det er etterslep på vedlikeholdsprogrammet og årskontroll på sporveksler.
  - a) Bybanen har ikke tatt stilling til, og dokumentert vurdering av, om dette etterslepet (avvikene) har betydning for sikkerheten.

### **Deres uttalelse til varsel om vedtak**

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

*«Vedr 2. Ledelsens prioriterte aktiviteter oppleves som er referat som benyttes for å holde en retning og ikke noe som skal avvikshåndteres. Vi har ikke vurdert at dette faller inn under begrepet «interne bestemmelser», men sett på dette som interne møtetreferater for ledelsen.»*

*«Vedr 3 etterslep. Bybanen deler ikke synet som her fremstilles. Vi er godt kjent med at det er etterslep på noe vedlikehold. Dette har vært målrettet overvåket siden sommeren 2022. Det tas ut ny rapport månedlig der alt av etterslep er kategorisert som lav, middel, høy eller «ingen». Rapporten inkluderes i vår virksomhetsrapport som oversendes styret og eier. Basert på rapporten fokuseres det umiddelbart på arbeidsordrer over frist som er kategorisert som høy eller har «ingen» som kategori. Sistnevnte for å utelukke at disse registreringene er av høy alvorlighet. Årskontroll sporveksler er kategorisert som «middels» alvorlighet.»*

### **Vår vurdering**

Regelverket sier at dere skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten, både enkeltvis og i forhold til andre avvik.

Under tilsynet fant vi eksempler på at dere ikke følger prosedyren for rapportering og håndtering av uønskede hendelser, avvik og forbedringsforslag. Videre overholder dere ikke det fastsatte vedlikeholdsprogrammet og årskontrollene av sporvekslene. I tillegg har dere prioritert utvalgte aktiviteter (LPA) i ledermøter. Flere av fristene for disse aktivitetene var overskredet. Dermed avviker disse aktivitetene fra opprinnelig planlagte frister. Dere har ikke tatt stilling til om disse avvikene har betydning for sikkerheten hverken for dere eller leverandørene deres.

Dette er derfor et avvik fra kravforskriften § 7-4 første ledd.

### **Konklusjon**

Dere har uttalt dere til to av punktene under «hva vi fant under tilsynet». «Hva vi fant under tilsynet» er eksempler som danner grunnlag for vedtaket. Hovedpoenget med vedtak er å sikre systematisk håndtering av avvik fra regelverket. Det er på systemnivå dere må korrigere, og ikke de enkelte eksemplene (funnene) for å etterleve krav det er avvik fra.

Vi har notert at dere mener at punkt 2 ikke er interne bestemmelser, men møtetreferater. Interne bestemmelser sikter til virksomhetens interne prosedyrer og/eller bestemmelser som skal dekke alle relevante forhold av betydning for sikkerheten, jf. kravforskriften § 3-3 første ledd. Dere har valgt ut noen aktiviteter som ledelsens prioriterte oppgaver. Noen av disse oppgavene er løftet frem fordi de har betydning for sikkerheten. Dere har angitt konkrete frister for å gjennomføre

oppgavene. Dersom disse fristene ikke overholdes, må dere vurdere avviket og hvilken betydning dette har for sikkerheten. Føringer fra ledelsen for prioritering av oppgaver med betydning for sikkerheten behandlet som et fast punkt i ledermøter er derfor å anse som intern rutine.

Når det gjelder punkt tre viser dere til at dere har en prosess ved etterslep på vedlikehold. Dere deler ikke synet som fremstilles. Vi vil gjøre dere oppmerksomme på at funnene under «hva vi fant under tilsyn» er faktum ved gjennomføring av det stedlige tilsynet. Dere skal ikke bare rette på de konkrete funnene, men løfte det opp på et systemnivå. Det er positivt at dere har målrettet overvåking av etterslep på vedlikehold, og at dere har en månedlig rapport der alt etterslep er kategorisert som lav, middels, høy eller ingen. Dere sier videre at dere fokuserer umiddelbart på arbeidsordre over frist dersom etterslepet er kategorisert som høy eller ikke har noen kategori. Uansett kategori for disse aktivitetene, må dere fortsatt ta stilling til om disse aktivitetene har betydning for sikkerheten, dersom aktivitetene ikke gjennomføres innen de fristene dere har satt. Dokumentasjonen av disse vurderingene manglet når vi var på tilsyn.

Punkt en under «hva vi fant under tilsynet» er et eksempel på funn under det stedlige tilsynet der dere ikke har fulgt deres interne bestemmelser, og hvor avvikene heller ikke er avviksbehandlet. Poenget med dette vedtaket er at dere skal ha et system som fungerer for å sikre at interne bestemmelser følges og avviksbehandles. Vi mener derfor at det varslede vedtaket står seg, og fatter dermed vedtaket som varslet.

### **3. Vedtak om å ha opplæringsprogrammer**

Vi har fattet følgende vedtak:

Bybanen skal ha opplæringsprogrammer for ansatte som utfører oppgaver med betydning for sikkerheten, og ha krav og systemer som sikrer at deres kompetanse opprettholdes slik at de kan utføre oppgavene tilfredsstillende.

Bybanen skal ha planer for opplæring av operativt personell og personell som har oppgaver med betydning for sikkerheten. Dere skal oversende en redegjørelse for innholdet i opplæringsprogrammene deres innen **9. februar 2026**.

#### **Hva regelverket sier**

Det følger av kravforskriften § 5-3 første ledd at jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for egne ansatte, samt krav og systemer som sikrer at deres kompetanse opprettholdes slik at arbeid av betydning for sikkerheten kan utføres på en tilfredsstillende måte.

I opplæringsforskriften § 3 står det at den som driver jernbanevirksomhet skal utarbeide en plan for opplæring av personell med arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 i forskriften. Planen skal som et minimum inneholde:

- a. betegnelse på opplæringen,
- b. krav til forkunnskaper,
- c. innlæringsmål, samt innhold med pensumoversikt,
- d. varighet fordelt på teori og praksis,
- e. arbeidsform,
- f. maksimalt antall deltakere,
- g. kompetansekrav til opplæringspersonell,

- h. prinsipper for prøving,
- i. krav til eventuell praksis etter endt opplæring.

Den som driver jernbanevirksomhet skal fastsette omfang og frekvens for repetisjon av opplæring til de arbeidsoppgaver som nevnt i forskriftens § 1 for å sikre at opparbeidet kunnskap, opparbeidede ferdigheter og holdninger holdes ved like. Dette følger av opplæringsforskriften § 5.

#### **Hva vi fant under tilsynet**

1. Bybanen har mangelfullt opplæringsprogram for infrastruktur og vedlikehold av eget utstyr/kjøretøy spesialisert for sin virksomhet.
  - a) Opplæringsplan for driftstekniker KL, driftstekniker signal og driftstekniker spor er en sjekkliste. Det er ingen beskrivelse av minimumskrav til sjekkpunktene, ingen utdypende beskrivelse av hva den enkelte skal kunne, og ingen vurdering av hvor lenge opplæringspunktene skal vare (timer).

*Merknad: Det er krav til kompetanse i dokumentet opplæringsplan for sikkerhet og sikring.*
2. Bybanen har en kompetanseoversikt over alle ansatte i Landax. Enkelte ansatte hadde behov for å oppdatere kompetansen. Flere av fristene for slik oppdatering hadde gått ut.

#### **Deres uttalelse til varsel om vedtak**

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

*«Vedr. punkt 2 utgått kompetanse. Bybanen deler ikke synet til SJT om at dette er et funn. Tvert imot gir oversikten et veldig godt bilde av hvem som til enhver tid kan utføre et stykke arbeid (f.eks vognfremføring eller vedlikehold av en drivmaskin). Enkelte ansatte har kompetanse/sertifikat/helseattest som har utgått på dato, men der dette er akseptabelt. Dette kan være for at vedkommende har byttet avdeling, er sykemeldt eller av andre grunner ikke er tiltenkt å utføre et stykke arbeid. Eksempelvis tillater vi ofte personer i avdelingen SikTek å delta på kurs myntet på driftsteknikere for å gi ett innblikk i hva kursene inneholder. Disse kursene blir kun unntaksvis opprettholdt da dette er ikke nødvendig for hva den ansatte utfører av arbeid.*

*Bybanen mener at et avvik først inntreder der personer med utgått kompetanse faktisk blir satt til arbeid som krever en gitt kompetanse, og mener at dette bør være avgjørende for SJT sin vurdering av om det foreligger avvik eller ei.»*

#### **Vår vurdering**

Regelverket sier at dere skal ha opplæringsplaner og stiller krav til hva slike planer skal inneholde. Videre skal dere sikre at kompetanse opprettholdes og vedlikeholdes slik at stillinger/funksjoner som har oppgaver med betydning for sikkerheten, kan utføre disse tilfredsstillende.

Under tilsynet fikk vi oversendt utvalgte opplæringsplaner for operativt personell. Planene omfattet ikke alle kravene til en læringsplan som følger av opplæringsforskriften § 3 som for eksempel innlæringsmål, pensumoversikt, varighet fordelt på teori og praksis, arbeidsform, kompetansekrav til opplæringspersonell. Det var også mangler når det gjaldt å fastsette omfang og frekvens for repetisjon av opplæringen. Opplæringsplanene som vi fikk oversendt fra Bybanen tilsvarer sjekklister over oppgaver de operative funksjonene skal utføre. Opplæringsprogrammene hadde også mangler som omfattet regler for regelmessige

undersøkelser av personellens kompetanse når dette var nødvendig. For enkelte arbeidsoppgaver med spesielt stor betydning for operativ sikkerhet var det ikke fastsatt særskilte krav til opplæring i henhold til opplæringsforskriften. Flere ansatte som hadde oppgaver med betydning for sikkerheten, hadde ikke oppdatert kompetansen innenfor fristene (gyldighetsperioden).

Dette er derfor et avvik fra kravforskriften § 5-3 første ledd, jf. opplæringsforskriften §§ 3 og 5.

### **Konklusjon**

Vi har notert deres tilbakemelding om at dere ikke deler vårt syn på funn av punkt 2 under «hva vi fant under tilsynet». Vi forstår at dere aksepterer at enkelte ansatte har kompetanse/sertifikat/helseattest som er utgått på dato av ulike årsaker, men under tilsynet fant vi eksempler på at enkelte ansatte i listen ikke hadde oppdatert kompetansen sin. Om det var behov å oppdatere kompetansen eller ikke innen fristen kan skyldes ulike årsaker. Det vi fant under tilsynet er ikke nødvendigvis avvik, men faktiske forhold som vi finner på det tidspunktet vi gjennomfører stedlig tilsyn. Poenget med dette vedtaket er at dere ikke har opplæringsprogrammer som oppfyller minimumskravet i regelverket. Derfor er det varslede vedtaket ikke endret, og vi fatter dermed vedtaket.

## **4. Vedtak om å oppdatere dokumenter**

Vi har fattet følgende vedtak:

Bybanen skal ha oppdaterte dokumenter i styringssystemet sitt. Dere skal ha oppdatert oversikt over alle gyldige bestemmelser.

Bybanen skal ha et system for å sikre at styringssystemet deres har dokumenter som er styrte og sporbare. Dere skal oversende en redegjørelse for hvordan dere sikrer et slikt system til oss innen **9. januar 2026**.

### **Hva regelverket sier**

Det følger av kravforskriften § 3-2 at sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig og kjent på en hensiktsmessig måte for alt personell med behov for slik tilgang. Jernbanevirksomheten skal 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. Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser om styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.

### **Hva vi fant under tilsynet**

1. Bybanen har etterslep på å oppdatere styrende dokumenter i styringssystemet sitt.  
Eksempelvis:
  - a) Det står «Keolis» i dokumentet sikkerhetsstyring (Adh 10), dok.id 1388, v.1 av 16.08.2021.
  - b) Det står «daglig leder» i dokumentet sikkerhetsstyring (Adh 10), dok.id 1388, v.1 av 16.08.2021.
  - c) Det står «sikkerhet og kvalitetssjef» i dokumentet sikkerhetsstyring (Adh 10), dok.id 1388, v.1 av 16.08.2021.
  - d) Rollebeskrivelsen til operatøransvarlig er «Ikke gyldig».
  - e) Rollebeskrivelsen til sikkerhet og kvalitetskoordinator: Siste side er ikke oppdatert.

- f) Rollebeskrivelsen for formann KL ligger fortsatt i styringssystemet som «gyldig», dok. ID 1726 fra 2022, v.2. Denne funksjonen gjenspeiles ikke i organisasjonskartet. I kartet er funksjonen ivaretatt av arbeidsleder KL.
- g) I rollebeskrivelsen «arbeidsleder infrastruktur» dok.id 4568 v.2 datert 19.07.2024 står det under «ansvar og myndighet» at vedkommende skal godkjenne timelister. Bybanen opplyste at det er teamleder som godkjenner disse listene.
- h) Opplæringsprogrammet for vognføreropplæring er ikke datert.  
*Merknad: Dokumentet «Vognførersertifikat» foreligger i versjon 3, datert 28.05.2025. Denne henviser til dok. ID 5107 «Opplæring for kjøring på avgrenset område (skinne-veg maskin)» datert 12.03.2025. Selve dokumentet har ikke en dato, da den inngår i deres digitale system for sikkerhetsstyring i Landax. På forsiden av dokumentet er det også skrevet "Doc ID 5107 – Finn gjeldende versjon i Landax."*
- i) Listen over «leverandører med sikkerhetsbetydning» i Xledger var ikke oppdatert.

### **Deres uttalelse til varsel om vedtak**

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

«Bybanen deler SJT sitt syn på at det er etterslep på oppdatering av dokumenter. Noen av funnene er påvirket av at Bybanen er i en omstillingssituasjon der det nylig har blitt gjort endringer i avdelinger og et nytt ledernivå har blitt introdusert på avdelingen Infrastruktur.

Funn 1c skyldes at flettefeltet ikke var skrudd på for det gjeldende dokumentet.

For funn 1h ber vi om en presisering. Dokumentet «Vognførersertifikat» foreligger i versjon 3, datert 28.05.2025. Denne henviser til #5107 «Opplæring for kjøring på avgrenset område (skinne-veg maskin)» datert 12.03.2025. Det er riktig at selve dokumentet ikke har en dato, men så lenge dokumentet inngår i vårt digitale system for sikkerhetsstyring i Landax mener vi det ikke har en betydning. På forsiden av dokumentet er det også skrevet "Doc ID 5107 – Finn gjeldende versjon i Landax.". Dette nettopp for å informere hvor man finner gjeldende versjon.»

### **Vår vurdering**

Kravforskriften § 3-2 innebærer at personell inkludert personell hos leverandører, må kjenne til hvilke dokumenter som er gyldige og nødvendige for å utføre arbeidsoppgaver de er pålagt. Dere skal ha oversikt over gyldige bestemmelser og hvordan dokumentene i styringssystemet er styrt og kontrollerte.

Under tilsynet fant vi eksempler på dokumenter som ikke var oppdatert i form av utgåtte dokumenter, utgått gyldighet, organisasjonskart som ikke samsvarte med rollebeskrivelser (stillinger/funksjoner) m.m. Når det ikke er oppdaterte dokumenter i styringssystemet, vil det være vanskelig for personell å vite hvilke dokumenter som er gyldige og nødvendige for å utføre arbeidsoppgaver de er pålagt. Slik fremstår dokumentene som ikke tilstrekkelig styrt og kontrollert i styringssystemet.

Dette er derfor et avvik fra kravforskriften § 3-2.

### **Konklusjon**

Vi har notert deres tilbakemelding. Under «hva vi fant under tilsyn» punkt 1h) har vi lagt inn presiseringen deres som en merknad. Det er positivt at dere er klar over hva som er årsakene til enkelte av funnene, men det stilles krav til at dere skal sikre at dokumentene dere har i



styringssystemet er styrte og sporbare (kontrollerte). Dere må sørge for å gjennomføre tiltak for å fjerne etterslepet på å oppdatere dokumentene i styringssystemet. Ut ifra uttalelsen deres på rapportutkastet kan vi ikke se at det varslede vedtaket er rettet. På bakgrunn av dette fatter vi vedtaket.

## **5. Vedtak om å ha interne revisjoner**

Vi har fattet følgende vedtak:

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

Bybanen må etablere bestemmelser for å gjennomføre interne revisjoner av styringssystemet systematisk. Dokumentasjonen må sendes til oss innen **9. januar 2026**.

### **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 tilfredsstiller 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. Bybanen har ikke utarbeidet interne revisjoner (revisjonsprogram) for 2026.
2. Bybanen har ikke fastsatt plan for revisjoner av leverandører for 2026.
3. Bybanen har ikke bestemt alle leverandørene de skal revidere i revisjonsprogrammet for 2025.
  - a) «Leverandør X» står i revisjonsprogrammet for 2025.

### **Deres uttalelse til varsel om vedtak**

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

*«Bybanen kan ikke se at kravforskriften §7-1 stiller krav til at revisjonsplan for kommende år skal være etablert. Bybanen har allikevel tatt aksjon på avviket og etablert revisjonsplan ut –26 for både interne og leverandørrevisjoner.»*

### **Vår vurdering**

Kravforskriften § 7-1 innebærer at revisjoner må omfatte hele sikkerhetsstyringssystemet, inkludert jernbanevirksomhetens 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, inkludert revisjoner av leverandører. Det er oppført to leverandørrevisjoner i revisjonsprogrammet for 2025. For én av revisjonene er det fortsatt ikke bestemt hvilken leverandør som skal revideres. Revisjonsprogrammet for 2026, inkludert revisjoner av leverandører, er ikke etablert ennå.

Dette er derfor et avvik fra kravforskriften § 7-1.

## Konklusjon

Vi har vurdert deres tilbakemelding, og er enige om at det ikke stilles konkrete krav til at revisjonsplan for kommende år skal etableres. Det er positivt at dere har etablert revisjonsprogrammet for 2026. Funnene vi gjorde under tilsynet var situasjonen på det tidspunktet vi gjennomførte stedlig tilsyn hos dere. Det er blant annet et eksempel på at dere ikke gjennomfører alle planlagte revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet. Dere hadde heller ikke en plan for revisjonsprogrammet for 2026. Poenget med det varslede vedtaket er at dere systematisk skal gjennomføre revisjoner, inkludert revisjoner av leverandører, slik at dere unngår blant annet at en leverandørrevisjon ikke er bestemt gjennomført når dere er i september. Dere må også etablere bestemmelser for hvordan dere systematisk gjennomfører interne revisjoner av styringssystemet. Denne dokumentasjonen kan vi ikke se at dere har fremlagt, og vi fatter dermed vedtaket som varslet.

## Tilsynsfunn

### 1. Tilsynsfunn om klare ansvarsforhold

#### 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. Bybanen har ikke dokumentert stedfortreder i stillinger som utfører oppgaver med betydning for sikkerheten.

#### Deres uttalelse til varsel om vedtak

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

*«Bybanen har oppdatert dokumentet #1678 "Roller med betydning for sikkerhet og sikring" og dokumentert hvem som fungerer som stedfortreder.»*

#### 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.

Bybanen har endret organiseringen noe, og relevante stillinger har fått nye/endrede rollebeskrivelser. I stillinger med oppgaver som har betydning for sikkerheten fremgår det ikke hvem som er stedfortreder. Det fremgår heller ikke hvilket ansvar og hvilken myndighet stedfortrederen har når personer fungerer i disse stillingene.

Dette er derfor et avvik fra kravforskriften § 4-5 første ledd.

## Konklusjon

Dere har uttalt dere at dere har oppdatert dokumentet hvor stedfortreder nå fremgår. Basert på deres uttalelse og at dere har sannsynliggjort at det er utført tiltak ved det varslede vedtaket, fatter vi ingen vedtak.

## 2. Tilsynsfunn om å ha kompetansekrav

### Hva regelverket sier

Det følger av kravforskriften § 5-1 første ledd at jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal videre sørge for at kompetansekrav for oppgaver som utføres av leverandører sikrer den kompetanse som jernbanevirksomheten anser som nødvendig.

### Hva vi fant under tilsynet

1. Bybanen har ikke stilt kompetansekrav i rollebeskrivelsen for daglig leder.

### Deres uttalelse til varsel om vedtak

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

*«Bybanen har revidert rollebeskrivelsen og lagt til kompetansekrav. Vi har også verifisert at øvrige rollebeskrivelser har kompetansekrav.»*

### Vår vurdering

Regelverket sier at jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for å utføre alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten.

Under tilsynet fant vi eksempel på at det ikke er stilt kompetansekrav til den øverste ledelsen, blant andre til administrerende direktør. I rollebeskrivelsen til daglig leder (administrerende direktør) er kompetansekrav referert til at det skal samsvare med det som legges ut i stillingsannonsen. Bybanen må etablere kompetansekrav for alle som utfører oppgaver med betydning for sikkerheten, som kan brukes i praktisk kompetansestyring. Det innebærer at kravene må være på et tilstrekkelig detaljert nivå til å kunne benyttes ved ansettelse, som underlag for å vurdere opplæringstiltak, som støtte ved valg av personell som skal utføre spesifikke arbeidsoppgaver, som kriterier ved internrevisjoner for å måle overensstemmelse mellom faktisk kompetanse og krav og lignende.

Dette er derfor et avvik fra kravforskriften § 5-1 første ledd.

## Konklusjon

Dere har uttalt dere at dere har lagt til kompetansekrav til rollebeskrivelsen for daglig leder (administrerende direktør) og verifisert at de øvrige rollebeskrivelsene har kompetansekrav. Basert på deres uttalelse og at dere har sannsynliggjort at det er utført tiltak ved det varslede vedtaket, fatter vi ingen vedtak.

## Andre forhold og veiledning

Vi har ikke notert andre forhold som vi anser som relevant å rapportere i forbindelse med dette tilsynet.

## **Klagefrist**

Dere kan klage på vedtakene innen tre uker fra dere mottar tilsynsrapporten. Se vedlegget med regelverk og rettigheter for mer informasjon.

## **Rapportdato:**

27.11.2025

Øystein Ravik  
*Avdelingsdirektør*

Katherine Hui  
*Senioringeniør*

***Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur***

## Vedlegg 1 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](mailto: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](mailto:post@sjt.no) eller ringe oss på telefon **22 99 59 00**. Vennligst angi tilsynsnummeret når dere kontakter oss.