

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Att.: Ruth Jorun Tuven

Saksbehandler: Geir-Rune Samstad,
Vår ref.: 25/5079-19
Deres ref.: Dokument 202514246-20
Dato: 06.02.2026

Tilsynsrapport med vedtak

Tilsyn med Bane NOR etter ras ved Nesvatnet 30. august 2025

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av Bane NOR som en oppfølging av raset ved Nesvatnet på Nordlandsbanen 30. august 2025.

Formålet med tilsynet var å avklare hvorvidt driften av virksomheten er i samsvar med jernbanelovgivningen, med vekt på:

- sikkerhetsforskriften, jf. CSM SMS-forskriften¹
- forskrift om nasjonal beredskap på jernbane

Tilsynet ble gjennomført på MS Teams. Åpningsmøtet ble avholdt 25. september 2025, intervjuer ble avholdt 25.-26. og 29. september, samt 8-9. oktober 2025. Sluttmøtet ble avholdt 21. oktober 2025.

Vårt revisjonslag bestod av Geir-Rune Samstad (tilsynsleder), Erik Eie (fagrevisor), Ine Ancher Grøn (fagrevisor), Jonny Pedersen (fagrevisor) og Christine Bjornes (fagrevisor/jurist).

Kontaktperson fra virksomheten var: Ruth Jorun Tuven.

Vårt inntrykk er blant annet at Bane NOR var løsningsorienterte når det gjaldt håndtering av transportbehov i etterkant av raset. Selv om kapasiteten for gods ble en del redusert, ble det etter kort tid mulig å gjenopprette transport av gods med tog, etter omlasting. Tilsynet avdekket imidlertid at dere kan forbedre sin dokumentasjon og oppfølging av geotekniske forhold som kan ha betydning for sikkerheten ved eksisterende trafikk.

Tilsynsrapporten inneholder tre vedtak.

¹ Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2018/762 om felles sikkerhetsmetode for krav til sikkerhetsstyringssystemer (CSM SMS-forskriften) av 10. september 2021 nr 2703.

Vi har mottatt deres kommentarer til utkast til tilsynsrapport og de varslede vedtakene. Kommentarene og vår vurdering av kommentarene er gjengitt under de respektive vedtakene og observasjonen. Kommentarene fra dere har medført at varslet vedtak 4 i utkast til tilsynsrapport er endret til en observasjon.

I uttalelsen til utkast til tilsynsrapport opplyser dere at dere tidligere har inngitt supplerende opplysninger og merknader til de presenterte tilsynsbevisene fra sluttmøtet 21. oktober 2025. Disse er vurdert i forbindelse med utarbeidelsen av utkast til tilsynsrapport og varsel om vedtak.

Vedtak

1. Vedtak om risikovurderinger

Vi har fattet følgende vedtak:

Bane NOR må redegjøre for hvordan risikoer som kan oppstå som følge av gjennomføring av prosjekter og som samtidig kan påvirke sikkerheten for trafikk på eksisterende spor, skal identifiseres, analyseres og vurderes.

Bane NOR må også redegjøre for hvordan risikoer knyttet til geotekniske grunnforhold skal identifiseres, analyseres og vurderes på de jernbanestrekningene der dette er relevant.

Redegjørelsene må sendes til SJT innen **1. april 2026**.

Hva regelverket sier

CSM SMS-forskriften vedlegg II punkt 3.1.1. Risikovurdering sier under 3.1.1.1. at:

«Organisasjonen skal

- a) identifisere og analysere alle driftsmessige, organisatoriske og tekniske risikoer som er relevante for arten og omfanget av driften som organisasjonen utfører. Slike risikoer omfatter dem som skyldes menneskelige og organisatoriske faktorer som arbeidsbelastning, arbeidets utforming, tretthet eller prosedyrenes egnethet samt andre berørte parter virksomhet (se nr. 1. Organisasjonens bakgrunn),
- b) vurdere risikoene nevnt i bokstav a) ved hjelp av egnede metoder for risikovurdering, 7.12.2023 EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende Nr. 89/1495
- c) utvikle og iverksette sikkerhetstiltak, med angivelse av tilhørende ansvarsområder (se nr. 2.3. Roller, ansvar og myndighet i organisasjonen),
- d) utvikle et system for å overvåke hvor effektive sikkerhetstiltakene er (se nr. 6.1. Overvåking),
- e) erkjenne behovet for å samarbeide med andre berørte parter (for eksempel jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere, produsenter, leverandører av vedlikeholdstjenester, enheter med ansvar for vedlikehold, innehavere av jernbanekjøretøy, tjenesteytere og oppdragsgivere), eventuelt om felles risikoer og innføring av egnede sikkerhetstiltak,
- f) informere personalet og eksterne berørte parter om risikoer (se nr. 4.4. Informasjon og kommunikasjon).»

Hva vi fant under tilsynet

1. Det foreligger ikke en oppdatert strekningsvis risikovurdering for denne strekningen. Foreliggende strekningsvise risikovurdering er fra 2017.

Merknad:

De strekningsvise risikovurderingene ble oppdatert 31. desember 2025. Dette følger vi opp i vedtak fattet i tilsynsrapport 23/2175, datert 21. juni 2024.

2. Det ble opplyst at den pågående oppdateringen av de strekningsvise risikovurderingene vil inkludere fare for ras som kan havne i frittromsprofilen og føre til togulykke, men vil ikke inneholde opplysninger om grunnforhold som kvikkleire.
3. Det er ikke gjennomført en vurdering av risiko for hvordan prosjektet «Etablering av kryssningsspor ved Nesvatnet» kan påvirke sikkerheten for trafikk på eksisterende spor i anleggsfasen.

Merknad:

Bane NOR viser til RAMS-analyse fra byggeplan og oppfølging av denne i RAMS- og farelogg. Her vises det til to farer som peker på fare for setninger i forbindelse med arbeider i anleggsfase.

4. Det er ikke dokumentert hvordan man følger opp tiltakene fra geoteknisk vurderingsrapport i prosjektet.

Merknad:

Geoteknisk vurderingsrapport med beskrivelser av risiko for kvikkleire har vært en del av underlaget i anbudet i forbindelse med etablering av nytt kryssningsspor ved Nesvatnet.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere har bemerket at strekningsvis analyse for strekningen Trondheim-Steinkjer er oppdatert og publisert i Bane NORs beredskapsportal 31.12.2025. Utover dette er det ikke gitt kommentarer til vedtak 1.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal identifisere, analysere og vurdere risikoer som kan oppstå i forbindelse med virksomheten deres. Videre skal dere identifisere og gjennomføre nødvendige risikoreduserende tiltak, se CSM-SMS forskriften vedlegg II punkt 3.1.1.1.

Under tilsynet ble det avdekket eksempler på manglende identifisering, vurdering og oppfølging av forhold av betydning for sikkerheten for togtrafikk. Et eksempel på dette er utfordringene med forekomster av kvikkleire. Dette gjelder både generelt for alle jernbanestrekninger og i forbindelse med gjennomføring av prosjektet ved Nesvatnet.

Vi har ved tidligere tilsyn påpekt at de strekningsvise risikovurderingene ikke inneholder alle forhold som er av betydning for sikkerheten, blant annet beskrivelser av hvor man kan ha utfordringer knyttet til flom og ras. Dette er fortsatt under oppfølging av oss. I tillegg ble det under dette tilsynet opplyst at geotekniske forhold ikke vil bli en del av den pågående oppdateringen av de strekningsvise risikovurderingene som dere gjør. Vi mener at slike forhold kan utgjøre risikofaktorer relatert til grunnforhold, stabilitet, flom og ras, som vil kunne være av sentral betydning for sikkerheten. Vi forventer at dette blir tatt opp til vurdering i videre arbeid med oppdateringen av de strekningsvise risikovurderingene, og at dere som svar på dette vedtaket beskriver hvordan risiko knyttet til grunnforhold skal inkluderes.

Vi avdekket også at det ikke er gjennomført en vurdering av hvordan gjennomføringen av prosjektet ved Nesvatnet kan påvirke sikkerheten for trafikken på det eksisterende sporet. Dere har vist til en RAMS-analyse fra byggeplanfasen, men denne viser ikke hvordan enheten som styrer trafikk hos dere håndterer de eventuelle risikoene som kan oppstå som en følge av prosjektet. Dermed foreligger det ikke en særskilt vurdering av risikoene prosjektet ved Nesvatnet kunne medføre for sikkerheten på eksisterende spor, som fortsatt er i bruk under prosjektfasen, med unntak av de periodene hvor trafikken er stanset (bruddperioder).

På bakgrunn av det ovennevnte mener vi at det foreligger avvik fra CSM SMS-forskriften, vedlegg II punkt 3.1.1.1.

2. Om manglende etterlevelse av sikkerhetsstyringssystemet og enkeltfeilprinsippet

Vi har fattet følgende vedtak:

Bane NOR må redegjøre for hvilke barrierer som er etablert for å ivareta sikkerheten etter sporbrudd, før oppstart av trafikk. Redegjørelsen skal omfatte både tekniske, operative og organisatoriske barrierer.

Redegjørelsene skal sendes til SJT **innen 1. april 2026**.

Det varslede vedtaket om at Bane NOR må redegjøre for årsaken til at skjemaet for påsetting av trafikk ikke ble brukt etter testbruddet i 2025, frafalles.

Hva regelverket sier

CSM SMS-forskriften vedlegg II punkt 6.1. Overvåking sier under 6.1.1. at:

- «Organisasjonen skal foreta overvåking i samsvar med forordning (EU) nr. 1078/2012:
- a) for å kontrollere om alle prosessene og prosedyrene i sikkerhetsstyringssystemet, herunder driftsmessige, organisatoriske og tekniske sikkerhetstiltak, anvendes riktig og er effektive,
 - b) for å kontrollere om sikkerhetsstyringssystemet som helhet anvendes riktig og gir de forventede resultater,
 - c) for å undersøke om sikkerhetsstyringssystemet oppfyller kravene i denne forordning,
 - d) for å fastslå og gjennomføre korrigerende tiltak og vurdere hvor effektive tiltakene er (se nr. 7.2. Kontinuerlig forbedring), ved behov, dersom relevante tilfeller av manglende samsvar med bokstav a), b) og c) blir oppdaget.»

Sikkerhetsforskriften § 4-5. Enkeltfeilprinsippet og barrierer sier at:

- «(1) Virksomheten skal planlegges, organiseres og utføres med henblikk på at en enkeltfeil ikke skal føre til en jernbaneulykke
- (2) Jernbanevirksomheten skal ha barrierer som reduserer sannsynligheten for at feil, fare- og ulykkessituasjoner utvikler seg
- (3) Barrierene skal være identifisert, og det skal være kjent i virksomheten hvilke barrierer som er etablert og hvilke funksjoner de skal ivareta. Der det er nødvendig med flere barrierer skal det være tilstrekkelig uavhengighet mellom barrierene.

Hva vi fant under tilsynet

1. Det ble opplyst at det skal fylles ut et skjema, PAT (STY 601049 «Skjema for påsetting av trafikk etter arbeid i og ved Bane NORs infrastruktur»), men etterspurt skjema for testbruddet juni 2025 er ikke fremlagt.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere skriver i tilbakemeldingen til vedtak 2 at vedtaket synes å basere seg på en misforståelse angående dato for sporbruddet. Det foreligger signerte skjemaer for den aktuelle bruddhelgen 14.-16. juni 2025. Det foreligger også plan for sporbrudd for testbruddet 14.-16. juni 2025 og bruddet for gjennomføring av kalksementstabilisering 30. august-1. september 2025, hvor kvikkleireraset gikk.

Dere har sendt inn tre utfylte skjema for påsetting av trafikk:

- Alvdal – Tynset, utfylt av fagansvarlig linjen, 13.-15. juni 2025, arbeidsbeskrivelse brobytte.
- Ronglan – Langstein, utfylt av fagansvarlig signal 15. juni 2025, arbeidsbeskrivelse spot
- Åsen – Langstein, utfylt av fagansvarlig linjen, 15. juni 2025, arbeidsbeskrivelse sveis

I tillegg har dere bedt om at fristen for vedtaket settes til 1. april 2026.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal ha en overvåking som kontrollerer at prosedyrene i sikkerhetsstyringssystemet deres anvendes riktig, se CSM SMS-forskriften vedlegg II punkt 6.1.1. Dette innebærer blant annet en plikt til å kontrollere etterlevelse av prosedyrer og rutiner i sikkerhetsstyringssystemet. I tillegg skal dere ha etablert barrierer som skal forhindre at en enkeltfeil ikke fører til en jernbaneulykke, se sikkerhetsforskriften § 4-5. I dette ligger det at virksomheten må ha uavhengige barrierer for å redusere sannsynligheten for at én enkeltfeil, enten menneskelig eller systemsvikt o.l., fører til en ulykke. I arbeidet med sikkerhetsstyring og risikovurderinger må det derfor vurderes om én barriere er nok, eller om flere er nødvendig for å redusere risikoen for feil, fare- og ulykkessituasjoner. I ordet «barrierer» legger vi tekniske, operasjonelle, organisatoriske eller andre tiltak som er egnet til å bryte en hendelseskjede.

Under tilsynet ble det opplyst at det skal benyttes et eget skjema ved påsetting av trafikk etter et sporbrudd. Hensikten med skjemaet er blant annet å sikre at vurderingene knyttet til om det er trygt å gjenoppta trafikk etter et brudd, blir dokumentert og formidlet fra prosjektet til enheten som har ansvar for trafikk. Skjemaet for påsetting av trafikk ble ikke benyttet etter sporbruddet som var i juni 2025.

I etterkant av tilsynet har dere kommentert at det ikke var behov for å benytte dette skjemaet, blant annet fordi det var gjennomført innmålinger av sporet i etterkant av sporbruddet. Slik opplysningene ble gitt under tilsynet, fremsto det som at bruken av skjemaet var en forpliktelse hver gang det var et sporbrudd. Vi fikk derfor et klart inntrykk av at skjemaet for sporbruddet sommeren juni 2025 var benyttet og ville bli forelagt for oss. Dersom det likevel er en vurderingssak fra gang til gang, må dette fremgå av deres prosedyrer og rutiner slik at dette blir kjent for alle ansatte dette er relevant for.

Dere har kommentert til rapportutkastet og den delen av det varslede vedtaket som handler om bruken av skjema for påsetting av trafikk, at dere har benyttet skjema, for eksempel etter sporbruddet som var i juni. I den forbindelse har dere oversendt tre utfylte skjemaer. Ett av skjemaene som er oversendt er fra et sporbrudd på en annen strekning, mellom Alvdal og

Tynset, hvor arbeidsbeskrivelsen er knyttet til et brobytte. De to øvrige skjemaene gjelder strekningene Åsen-Langstein og Ronglan-Langstein, som er riktig strekning. Skjemaene fra riktig strekning er fylt ut på ulike versjoner av maler fra deres styringssystem. Det sistnevnte skjemaet er mangelfullt utfyllt, særlig når det gjelder innhold i hva som er vurdert. Vårt inntrykk er at dere har et forbedringspotensial når det gjelder bruken av skjemaet for påsetting av trafikk. Vi frafaller likevel den første delen av vedtaket som gjelder bruk av skjema for påsetting av trafikk, ettersom to skjemaer fra det etterspurte sporbruddet er fremlagt.

Bruk av skjemaet for påsetting av trafikk vil fungere som en sentral barriere for å forhindre at en enkeltfeil kan føre til en jernbaneulykke. Skjemaet vil dokumentere hvordan dere, innenfor de forskjellige fagområder som har vært involvert i et sporbrudd, sikrer at det er trygt å gjenoppta trafikk. Selv om dere nå har oversendt skjemaet for påsetting av trafikk etter sporbruddet i juni 2025, ønsker vi fortsatt at dere beskriver hvordan dere sikrer dere at enkeltfeilprinsippet blir ivaretatt i forbindelse med påsetting av trafikk etter sporbrudd, jf. sikkerhetsforskriften § 4-5.

Vi har justert fristen for svar på vedtaket til 1. april 2026, i tråd med hva dere ønsket.

3. Vedtak om utveksling av sikkerhetskritisk informasjon

Vi har fattet følgende vedtak:

Bane NOR må oversende dokumentasjon som viser hvordan dere sikrer at sikkerhetskritisk informasjon, for eksempel om utfordrende grunnforhold og endret værberedskap, blir utvekslet ved gjennomføring av prosjekter i hele virksomheten. Det må fremgå hvordan sikkerheten for både nytt og eksisterende spor ivaretas.

Dokumentasjonen må sendes **innen 1. april 2026**.

Hva regelverket sier

CSM SMS-forskriften vedlegg II punkt 4.4. Informasjon og kommunikasjon sier:

«4.4.1. Organisasjonen skal fastlegge egnede kommunikasjonskanaler for å sikre at sikkerhetsrelaterte opplysninger utveksles mellom de ulike nivåene i organisasjonen og med eksterne berørte parter, herunder kontraktører, partnere og leverandører.

4.4.2. For å sikre at sikkerhetsrelaterte opplysninger når fram til dem som skal foreta vurderinger og treffe beslutninger, skal organisasjonen håndtere identifisering, mottak, behandling, utarbeiding og formidling av sikkerhetsrelaterte opplysninger.

4.4.3. Organisasjonen skal sikre at sikkerhetsrelaterte opplysninger er

- a) relevante, fullstendige og forståelige for de tiltenkte brukerne,
- b) gyldige,
- c) nøyaktige,
- d) konsekvente,
- e) kontrollert (se nr. 4.5.3. Kontroll av dokumenterte opplysninger),
- f) formidlet før de trer i kraft,
- g) mottatt og forstått.»

CSM SMS-forskriften vedlegg II punkt 3.1.1. Risikovurdering sier også under 3.1.1.1. at:

«Organisasjonen skal:

f) informere personalet og eksterne berørte parter om risikoer (se nr. 4.4. Informasjon og kommunikasjon).»

Hva vi fant under tilsynet

1. Det er ikke dokumentert hvordan man følger opp tiltakene fra geoteknisk vurderingsrapport i prosjektet.

Merknad:

Geoteknisk vurderingsrapport med beskrivelser av risiko for kvikkleire har vært en del av underlaget i anbudet i forbindelse med etablering av nytt krysningsspor ved Nesvatnet.

2. SHA-plan eller SJA-analyser nevner ikke at man jobber i et område med utfordrende grunnforhold og kvikkleire. Fagrapport geoteknikk er ikke lagt til grunn som en forutsetning i risikovurderinger.

Merknad:

Geoteknisk vurderingsrapport med beskrivelser av risiko for kvikkleire har vært en del av underlaget i anbudet i forbindelse med etablering av nytt krysningsspor ved Nesvatnet.

3. Det gis ikke informasjon om endringer i beredskapsnivå fra værvakt til pågående prosjekter, med mindre prosjektet disponerer sporet.

Merknad:

Hvis prosjektet disponerer sporet får det beskjeder om endringer i beredskapsnivå fra værvakt som kunngjøres i FIDO.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere bemerket at geoteknisk vurderingsrapport med beskrivelser av risiko for kvikkleire har vært en del av underlaget i konkurranseutsettingen. Underlaget stiller krav til gjennomføring av grunnstabilisering. Det har også vært engasjert kontrollingeniør for å følge opp utførelsen. Ved gjennomføring av grunnstabiliserende tiltak ble det stilt krav til entreprenøren om å etablere setningsmålere på sporet for å ivareta sikkerheten for togtrafikken.

Mengdefortegnelse og endringsordre fra konkurranseutsettingen, ble oversendt.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal formidle informasjon av sikkerhetsmessig betydning i organisasjonen, inkludert leverandører. Berørte parter, det være seg interne, leverandører eller kontraktører skal også informeres om risikoene som er identifisert og vurdert i henhold til kravene til risikovurderinger, se CSM SMS-forskriften vedlegg II punkt 4.4. og punkt 3.1.1.

Under tilsynet avdekket vi at det verken i SHA-plan eller i SJA-analyser er nevnt at man jobber i et område med utfordrende grunnforhold og hvor det er fare for kvikkleire. Vi har merket oss at det er opplyst at den geotekniske vurderingsrapporten med beskrivelser av risikoen for kvikkleire var en del av grunnlaget for anbudet. Likevel er det ikke synliggjort i den fremlagte dokumentasjonen at disse sikkerhetsrelaterte opplysningene er utvekslet videre, og fulgt opp for å sikre at opplysningene er mottatt og forstått, med eksterne berørte parter, herunder kontraktører og leverandører.

I tillegg avdekket vi at det er uklart hvordan dere følger opp at leverandøren som har fått ansvar for gjennomføringen av prosjektet, faktisk ivaretar de tiltakene som er besluttet i forkant av prosjektet. Det er opplyst at det er forutsatt i entreprisen at entreprenøren selv skal ivareta dette, men det er ikke tydelig hvordan dere sikrer at dette faktisk skjer.

Regelverket stiller krav om at all risiko som kan påvirke sikkerheten for togtrafikken skal identifiseres og følges opp, blant annet gjennom egnede risikoreduserende tiltak. Videre skal leverandører gis tilstrekkelig informasjon slik at de er bevisste på hvilke risikoer deres arbeidsoperasjoner innebærer for togtrafikken. Leverandørene skal også gjennomføre de nødvendige tiltakene for ha kontroll på risikoen.

Under tilsynet avdekket vi også at rutinene deres ikke legger opp til at entreprenøren som utfører arbeid ved Nesvatnet skal få informasjon fra dere ved endringer i værberedskapen, for eksempel ved større nedbørsmengder. Denne informasjonen kan være viktig for entreprenøren, slik at den kan forhindre at det blir utført arbeid som kan påvirke sikkerheten for det eksisterende sporet. Dette er spesielt viktig i et område med ekstra utfordrende grunnforhold og hvor det kan være fare for at andre klimaforhold påvirker grunnforholdene ytterligere.

Dere bemerker i kommentaren til det varslede vedtaket at geoteknisk vurderingsrapport med beskrivelser av risikoer har vært en del av underlaget ved konkurranseutsetting av prosjektet. I tillegg har dere engasjert kontrollingeniør til å følge opp utførelsen.

Selv om geoteknisk vurderingsrapport har vært en del av underlaget til konkurranseutsettingen og det dermed er forutsatt at entreprenøren skal ivareta risikoforholdene som beskrives der, går det ikke frem av dokumentasjonen hvordan dere som byggherre har sikret at disse forholdene faktisk er blitt hensyntatt i gjennomføringsfasen. Å fastsette kontraktskrav er én den av leverandørstyringen, men også andre aktiviteter slik som direkte formidling av relevante risikoforhold og overvåkning av leverandør/entreprenør kan i enkelte tilfeller være påkrevd. Dette gjelder for eksempel i situasjoner der det er viktig å ivareta sikkerheten for eksisterende spor som er i trafikk mens det utføres gravearbeider i nærheten av sporet. I slike tilfeller vil det være spesielt viktig at de som utfører selve gravingen er bevisst på de utfordrende grunnforholdene. Verken SHA-planen eller SJA-analysene omtaler at det arbeides i et område med slike utfordrende grunnforhold. Vi opprettholder derfor vedtaket som er varslet.

Manglende formidling av risikoforhold til berørte parter, herunder leverandører, anser vi som et avvik fra CSM SMS-forskriften vedlegg II punkt 4.4 og punkt 3.1.1.

Andre forhold og veiledning

Observasjon - Dokumentasjon og oppfølging av geotekniske forhold ved infrastrukturen

Vi varslet opprinnelig følgende vedtak

«Bane NOR bør dokumentere hvordan vedlikeholdssystemet inneholder tilstrekkelig informasjon om infrastrukturen, slik at risiko som skyldes geotekniske forhold er oppdatert, tilgjengelig og blir fulgt opp på en systematisk måte.»

Vi har valgt å endre dette forholdet til en observasjon. En observasjon er et forhold som på sikt kan utvikle seg til å bli et regelbrudd. Det er ikke noe krav til tilbakemelding på observasjonen.

Under har vi gjengitt innholdet i det varslede vedtaket og supplert med vår vurdering etter deres kommentarer.

Hva regelverket sier

CSM SMS-forskriften vedlegg II punkt 5.2. Forvaltning av eiendeler, sier under 5.2.1. at:

«Organisasjonen skal håndtere sikkerhetsrisikoer knyttet til fysiske eiendeler i hele deres livssyklus (se 3.1.1. Risikovurdering) fra konstruksjon til sluttbehandling og oppfylle kravene som gjelder menneskelige faktorer, i alle faser av livssyklusen.»

Hva vi fant under tilsynet

1. Det ble opplyst at det er Maximo som er det primære verktøyet som benyttes for å registrere og følge opp geotekniske grunnforhold ved strekningen, men det er enkelte mangler i registreringene:
 - a. Informasjon om geotekniske grunnforhold i Maximo ikke er oppdatert
 - b. Det uklart hvem som har ansvaret for at oppdatert kunnskap om geotekniske forhold, fra for eksempel NVE, blir lagt inn i Maximo
 - c. Når NVE oppdaterer sine kart er det ingen automatikk i at dette overføres til Maximo
 - d. Det ble opplyst at linjevisitasjoner foretas uten mulighet til å kontrollere i, og oppdatere, i Maximo ute i felt.

1. KO-SPO-0000-05 «Ordinær linjevisitasjon (gang eller arbeidsmaskin)» inkluderer ikke kontroll/visitasjon av geotekniske forhold.
2. Det stilles ikke krav til at geoteknikere skal være med på linjevisitasjon (KO-SPO-0000-05 «Ordinær linjevisitasjon (gang eller arbeidsmaskin)»).

Merknad:

Det ble opplyst at geoteknikere deltar på generiske kontroller knyttet til sideterreng og løsmasse (KU-SDL).

3. Det er ikke krav til geotekniske vurderinger i STY 601049 «Skjema for påsetting av trafikk etter arbeid i og ved Bane NORs infrastruktur».

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Bane NOR bemerker at det kan synes som om at det har blitt gitt uklare opplysninger i forbindelse med intervjuene. Linjevisitasjoner genereres som unike arbeidsordre som er tilgjengelig i mobilt Maximo ute i felt. Feil, mangler og avvik registreres som oppfølgingsarbeid (UKV/AKV).

Det er videre lagt til grunn i punkt 2, at det ikke stilles krav til at geoteknikere skal være med på linjevisitasjon (KO-SPO-0000-05 «Ordinær linjevisitasjon (gang eller arbeidsmaskin)»).

Bane NOR bemerker at dette er korrekt. Linjevisitasjonen er en relativt rask, men hyppig sjekk av en strekning (hver måned), der hensikten er å vurdere om det er trygt å fremføre tog, og eventuelt iverksette tiltak. Det er ikke en spesialistvurdering, og den gjennomføres som regel ved hjelp av en arbeidsmaskin som kjører i lav hastighet langs sporet. Utførelse av linjevisitasjon bør ses i sammenheng med andre aktiviteter som har som formål å kontrollere grunnforhold og risiko for flom og ras.

Dette innebærer aktiviteter som:

- 12 mnd. kontroller av sideterreng løsmasse, fjell, banelegeme (geotekniker deltar)
- 72 mnd. Ingeniørkontroller av sideterreng (geotekniker deltar)
- Værberedskap

Vår vurdering

Vår vurdering på tidspunktet for varsel om vedtak

Regelverket sier at dere skal håndtere sikkerhetsrisikoen knyttet til fysiske eiendeler i hele livssyklusen, se CSM SMS-forskriften vedlegg II punkt 5.2.1.

Under tilsynet avdekket vi at vedlikeholdssystemet som dere bruker for å forvalte deres eiendeler, i denne sammenheng infrastrukturen/sporet, hadde mangler når det gjaldt informasjon om og oppfølging av geotekniske grunnforhold. Systemet manglet blant annet informasjon om forekomster av kvikkleire. Vedlikeholdssystemet skal sikre at dere forvalter og håndterer sikkerhetsrisikoen knyttet til infrastrukturen. Manglende informasjon i vedlikeholdssystemet kan føre til at ikke all sikkerhetsrisiko blir håndtert.

For å ivareta kravet til å håndtere sikkerhetsrisikoen knyttet til infrastrukturen må dere kartlegge hvilke farer og trusler som finnes for hver fase (planlegging, bygging, drift, vedlikehold, avhending) og deretter analysere sannsynlighet og konsekvens for risikoen. For å «håndtere» risikoen må tekniske, organisatoriske og administrative tiltak gjøres for å redusere risikoen, regelmessig vedlikehold må gjennomføres, og det bør være rutiner på plass for å reagere raskt på avvik eller skader.

Dere må etablere rutiner som sikrer at vedlikeholdssystemet inneholder oppdatert og tilstrekkelig informasjon om geotekniske grunnforhold, for eksempel basert på funn fra linjevisitasjoner eller gjennom forbedret tilknytning til NVEs kartdata.

Linjevisitasjoner gjennomføres jevnlig av kontrollører, men det stilles ikke krav til at geotekniker skal være med på de ordinære linjevisitasjonene. Dere har opplyst at linjevisitasjonen er en visuell kontroll av infrastrukturen som gjøres til fots eller fra arbeidsmaskin, og at denne ikke omfatter en faglig vurdering eller kontroll av geotekniske forhold. Videre ble det opplyst at det ikke finnes en klar prosess for å følge opp om tidligere identifiserte forhold har endret seg, siden kontrolløren ikke har med seg dokumentasjon på dette under visitasjonen. Nye observasjoner registreres heller ikke fortløpende under visitasjoner, men først i ettertid. Dette kan føre til at forhold blir utelatt eller glemt.

Vi mener derfor at dere bør vurdere å styrke kravene til oppfølging av geotekniske grunnforhold ved gjennomføring av linjevisitasjonene, spesielt i områder hvor det gjennom NVEs kartdata er kjent at det i nærheten er forekomster av kvikkleire. Flere forhold som er relevante for sikkerheten kan avdekkes ved visuell kontroll. For eksempel kan man se om det pågår graving i nærheten av sporet (utover 30 meter), eller om det er endringer i setninger og sideterreng. Det som avdekkes må noteres og følges opp. Dere har opplyst i deres tilbakemelding til det varslede vedtaket at Linjevisitasjoner genereres som unike arbeidsordre som er tilgjengelig i mobilt Maximo ute i felt. Feil, mangler og avvik registreres som oppfølgingsarbeid (UKV/AKV). Denne beskrivelsen stemmer ikke overens med hva som ble opplyst under intervjuene.

I områder med kjente forekomster av kvikkleire bør dere vurdere om geotekniker bør delta ved «ordinære» linjevisitasjoner. Dette vil kunne bidra til økt sikkerhet ved endringer i terreng hvor kvikkleire forekommer, samtidig som det gir økt kompetanse og bevissthet om geotekniske forhold hos linjevisitørene.

Vår vurdering etter gjennomgang av deres kommentarer

Med utgangspunkt i kommentarene dere hadde til det varslede vedtaket velger vi å endre det varslede vedtaket til en observasjon. Vi mener at de ovennevnte forbedringsforholdene er knyttet til CSM SMS-forskriften vedlegg II punkt 5.2. Vi vil samtidig gjøre oppmerksom på at en observasjon er et forhold som kan utvikle seg til å bli et brudd på regelverket om dere ikke vurderer å gjennomføre tiltak.

Observasjon – lokalisering av krysningssporet

Vi er klar over at etablering av nytt krysningsspor ved Nesvatnet er en del av prosjektet for å øke kapasiteten på Nordlandsbanen. Valg av plasseringen av krysningssporet ved Nesvatnet legger vi til grunn at kommer av en kombinasjon av blant annet politiske prioriteringer, kapasitets- og driftsmessige hensyn, tilknytning til eksisterende infrastruktur og kost-nytte-vurderinger. På tidspunktet for tilsynet fremgikk det i begrenset grad i materialet på hvilken måte de utfordrende grunnforholdene ved Nesvatnet, som allerede var blitt kjent ved utbyggingen av E6 flere år tidligere, var blitt vurdert opp mot andre kriterier i vurderingsgrunnlaget for plasseringen av krysningssporet og sammenlignet med alternative plasseringer før endelig beslutning ble tatt.

Vi gikk, under dette tilsynet, ikke særlig inn på denne tematikken. Bane NOR oppfordres likevel til å vurdere om det finnes egnede tiltak som kan gjøres, for å sikre at fremtidige beslutninger om plasseringen av (ny/endret) infrastruktur blir enda mer robuste og godt dokumenterte.

Som svar på dette til rapportutkastet har dere bemerket at det er utført en siling i forbindelse med den tekniske hovedplanfasen, hvor ni ulike alternativer for kryssingsspor ble vurdert. Kart fra NGU og tidligere gjennomførte grunnundersøkelser inngikk i underlaget for silingen. Vi har foretatt justeringer av teksten i observasjonen med bakgrunn i deres kommentarer.

Klagefrist

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

Rapportdato:

06.02.2026

Øystein Ravik
Avdelingsdirektør tilsyn

Geir-Rune Samstad
Senioringeniør - revisjonsleder

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.