

Årsrapport 2021

Driftsleder Bane NOR SF



BANE NOR

Innhold

Årsrapport fra driftsleder.....	3
Organisering av elsikkerhetsarbeidet i Bane NOR.....	5
Endringer i lover og forskrifter	5
Hendelser knyttet til elsikkerheten i 2021.....	6
Undersøkelse av hendelser	6
Antall skader, alle skadenivåer	7
Hendelsene som fant sted i 2021	8
Antall hendelser med potensiell konsekvens	9
Antall utilsiktede spenningssettinger	11
Aktiviteter i 2021	12
Teknisk tilstand	13
Avvikshåndtering	13
Elsikkerhetsløftet	13
Opplæring	14
Hensettingsområder.....	15
Aktiviteter	15
Gjennomførte undersøkelser	16
Gjennomførte verifikasjoner og revisjoner	17
Plan for videre arbeid i 2022	18
Oppsummering av året	19

Årsrapport fra driftsleder

Det har vært nok et godt år for elsikkerheten i Bane NOR.



Driftsleder og driftsansvarlig
Johan Stenvig

Det har i 2021 ikke vært noen alvorlige hendelser som har resultert i skader eller dødsfall ved våre elektriske anlegg. Ved et tilbakeblikk på året som har gått, ser vi fremdeles potensial for forbedring ved rutiner og arbeidsmetoder. Et av områdene er antall utilsiktede spenningsettinger inkludert overkjøringer. Her har det siden året 2020 vært en økning, spesielt på høsten 2021.

Dette er hendelser hvor togbevegelser skjer på en slik måte at utkoblede og/eller jordede anlegg settes under spenning.


Ved de fleste av disse hendelsene skjer dette mot anlegg hvor det ikke er pågående arbeid, men det er også tilfeller hvor det er blitt ført spenning inn mot arbeidslag.

En slik hendelse har alvorlige konsekvenser, og vi er derfor avhengig av gode sikkerhetsrutiner. Bane NORs gode sikkerhetsrutiner har gjort at dette ikke har medført alvorlige konsekvenser i 2021.

Det vil være videre fokus på denne typen hendelser i 2022 for å se på årsakene, og rette fokuset videre mot signalanleggets utforming, togleders rutiner og førers ansvar. Vi ønsker at samarbeidet på tvers av roller og funksjoner skal styrkes og klargjøres slik at det skaper god kommunikasjon med lav risiko for feilinformasjon og feil håndtering av hendelser.

Johan Stenvig

Driftsleder/driftsansvarlig
Bane NOR SF



Driftsleder på befaring av
hensettingsområder og verksted på
Støren, vinteren 2021.

En av mange prosjekter gjennomført
i 2021. Her er det gjort store arbeider
med hensettingsområder samt en ny
verkstedhall.

Organisering av elsikkerhetsarbeidet i Bane NOR

Johan Stenvig er utpekt som Driftsleder/Driftsansvarlig, med ansvaret for drift og vedlikehold av Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom sine elektriske anlegg.

Videre delegering av bemyndigelser er gjort av Driftsleder for å ha en velfungerende driftslederorganisasjon. Driftslederorganisasjon består av lokalt plasserte assisterende Driftsledere/Driftsansvarlige. Disse er blitt tildelt oppgaver i henhold til egen instruks.

Driftsleder disponerer også en stab med elsikkerhetsingeniør/stedfortreder, en rådgiver innen elsikkerhet og en ansvarlig på Energis omformerdrift.



Endringer i lover og forskrifter

Det har ikke kommet noen oppdateringer eller endringer i forskrifter innen elsikkerhetsområdet i 2021.

Når det gjelder kompetansekravene til Leder for elsikkerhet, har DSB og Bane NOR ulike tolkninger av Forskrift om sikkerhet ved arbeid i og drift av elektriske anlegg (FSE) og Forskrift om elektroforetak og kvalifikasjonskrav for arbeid knyttet til elektriske anlegg og elektrisk utstyr (FEK).

Bane NOR klaget på DSBs tolkning inn til Justisdepartementet i 2020. Det har ikke kommet noen avgjørelse derfra enda, bare informasjon om at de ikke har hatt kapasitet til å se på saken og vil komme tilbake til oss i mars 2022. Denne avgjørelsen vil ha stor betydning for gjennomføring av arbeidet for hele jernbanesektoren med tanke på sikkerhetstjenester og behov for sikkerhetspersonale. Alle som skal ha en elsikkerhetsfunksjon i Bane NOR skal derfor gjennomføre kurs ved Norsk Jernbaneskole for å kunne arbeide med våre elektriske anlegg.

Hendelser knyttet til elsikkerheten i 2021

Elsikkerheten er blitt nøye fulgt opp i 2021 og det er gjort noen endringer i rapporteringen fra i fjor (2020).

I stedet for å kombinere KPI-verdiene for antall alvorlige* elsikkerhetshendelser, har nå driftslederapparatet i samarbeid med Sikkerhet og Kvalitet (SK) delt disse opp til å vise antall hendelser fordelt på elsikkerhetshendelser ved feil, mangler og skade på infrastruktur, samt elsikkerhetshendelser ved kontakt med elektrisk spenning for å fremme fokuset på alvorligheten rundt hendelser med elektrisk kontakt med personer.

Indikator	KPI	2017	2018	2019	2020	2021
Antall alvorlige* elsikkerhetshendelser (faktiske konsekvenser med personskade)	0	2	1	3	0	0
Antall hendelser med strømgjennomgang	0	18	11	19	7	13
Antall alvorlige* elsikkerhetshendelser ved feil/mangler/skade på infrastruktur (risikoområde/potensielle konsekvenser med personskade)	0	0	0	2	1	3
Antall alvorlige* elsikkerhetshendelser ved kontakt med elektrisk spenning (risikoområde/potensielle konsekvenser med personskade)	0	27	27	16	13	16
Antall ukontrollerte spenningsettinger (overkjøringer og innkoblinger)	0	26	18	17	24	31

* Med alvorlige menes her nivå 1 eller 2 i Bane NORs konsekvensmatrise. Nivå 1 – Svært alvorlig; Død. Nivå 2 – Alvorlig personskade; Fravær i måneder, varig arbeidsudyktighet/invaliditet, eller flere moderate personskader. Kilde: Håndtering av avvik og uønskede hendelser STY-604630 Konsernprosedyre.

Undersøkelse av hendelser

Bane NOR fortsetter det systematiske arbeidet med å bedre elsikkerheten.

Det er i 2021 undersøkt flere hendelser som involverer elsikkerhet. Bane NOR følger gitte prosedyrer for når og hvordan disse undersøkelsene skal gjennomføres.

I 2021 er det gjennomført mange operative kontroller rundt i infrastrukturen vår, med tanke på elsikkerheten. Det er funnet en rekke avvik, og disse er blitt fulgt opp av driftslederorganet. Det er et økt fokus på oppfølging av Synergi saker og det oppfordres til økende befaringer og kontroller ved anlegg som er under arbeid, for å sikre at elsikkerheten er ivaretatt. I året som har gått har driftsleder deltatt i et arbeid sammen med Transport og Compliance officer, rundt tema bevisste brudd på arbeidstidsbestemmelser i Arbeidsmiljøloven (AML). Dette arbeidet har resultert i flere tilfeller av tilbaketrekking av bemyndigelser etter grove og bevisste brudd på arbeidstidsbestemmelser i lov og driftsleders instruksjoner.

Antall skader, alle skadenivåer

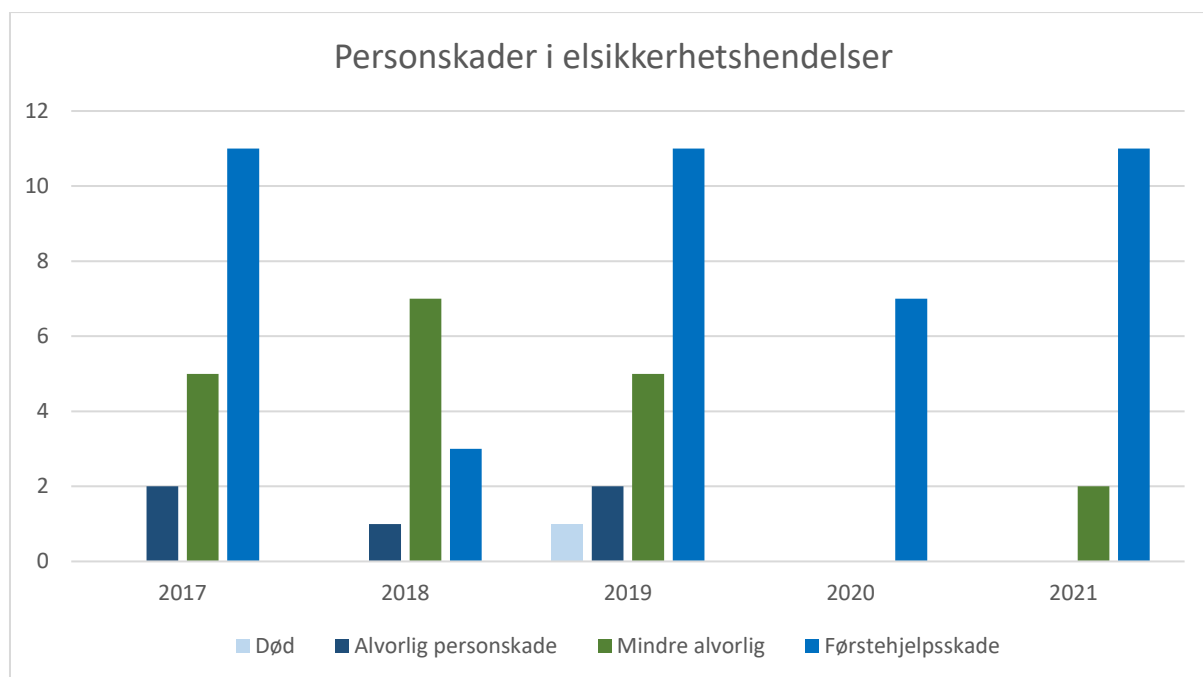
Det er ikke registrert alvorlige personskader ved ellsikkerhetshendelser i 2021.

Dette anser vi som svært positivt. Dette er i tråd med foranliggende år (2020), og en fremgang fra tidligere år.

I 2021 ble det innrapportert 13 hendelser med strømgjennomgang. Dette er en økning i antall innmeldte hendelser fra foranliggende år.

Om dette skyldes økt fokus på innmelding, følges opp av driftsleder i kommende år. Ved 11 av 13 hendelser har vedkommende fulgt anbefalinger og oppsøkt medisinsk konsultasjon hos sykehus eller fastlege. Ved 12 av hendelsene er vedkommende ansatt hos entreprenør.

Diagrammet nedenfor illustrerer antall personskader i ellsikkerhetshendelser per alvorlighetsgrad, oversikten viser et sammendrag fra de 5 siste årene og tar for seg personskadeomfang.



Kilde: Synergi Life, tabell viser antall personskader i ellsikkerhetshendelser de siste 5 årene.

Hendelsene som fant sted i 2021

- Strømgjennomgang fra hånd til hofte/lår under omlegging av signalkabler i rearhus, oppsøkte legevakt og dro tilbake på jobb for å ikke være alene i de påløpende 12 timene
- Strømgjennomgang ved arbeid med strømgjerde for beitedyr, oppsøkte lege
- Strømgjennomgang når personen skulle klatre over et rekkverk og berørte to ledende deler som ikke skulle være spenningsatt, oppsøkte lege
- Strømgjennomgang i fingrene ved skogrydding når tre falt over kontaktledningsanlegget, oppsøkte lege
- Strømgjennomgang fra hånd til hånd ved arbeider på transformator, oppsøkte lege
- Strømgjennomgang ved boring til armering, oppsøkte lege
- To arbeidere fikk strømgjennomgang, ene fra elektrisk utstyr via hånd/bryst over til håndskinnegang, oppsøkte legevakt. Den andre arbeideren er ikke beskrevet i hendelsen
- Strømgjennomgang fra hånd til hånd ved arbeid i koblingsfelt på lysmaster, oppsøkte lege
- Strømstøt gjennom hånd, oppsøkte lege grunnet usikkerhet rundt omfanget av hendelsen og om det var strømgjennomgang eller strømstøt
- Strømstøt fra isolert skjøt tilhørende sugefelt, oppsøkte lege
- Strømstøt i finger ved berøring av løse ledninger i kanal, oppsøkte lege
- Strømstøt i hånd ved kontakt med skjøteledning for belysning på toalett, ikke oppsøkt lege
- Strømstøt i hånd ved utkobling av støpsel til lensepumpe, ikke oppsøkt lege

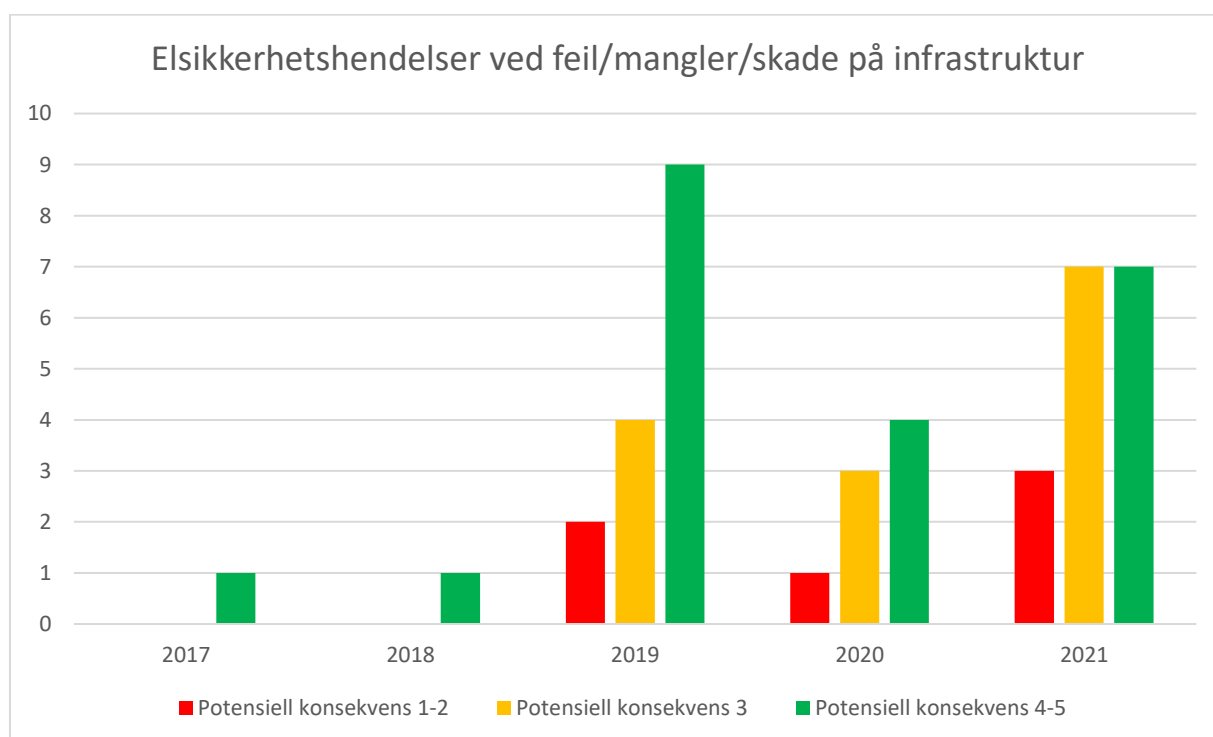
Antall hendelser med potensiell konsekvens

Registrering av hendelser hvor det har vært potensial for personskader som følge av elsikkerhetshendelser ved feil/mangler/skade på infrastruktur.

Det ble registrert totalt 17 hendelser med potensial for personskader i elsikkerhetshendelser ved feil, mangler og skade på infrastruktur i 2021.

Det er en oppgang fra 2020, hvor de ble registrert totalt 8 tilsvarende hendelser. Dette kan komme som resultat av høyere fokus på innmelding av hendelser, samt at det kan være resultatet av arbeidet som har pågått under pandemien med dens utfordringer.

Synergi ble oppdatert i 2019 da det kom en ny versjon, dette medførte andre forutsetninger for kategorisering. Derfor vil det ved lesing av grafene måtte tas hensyn til dette.



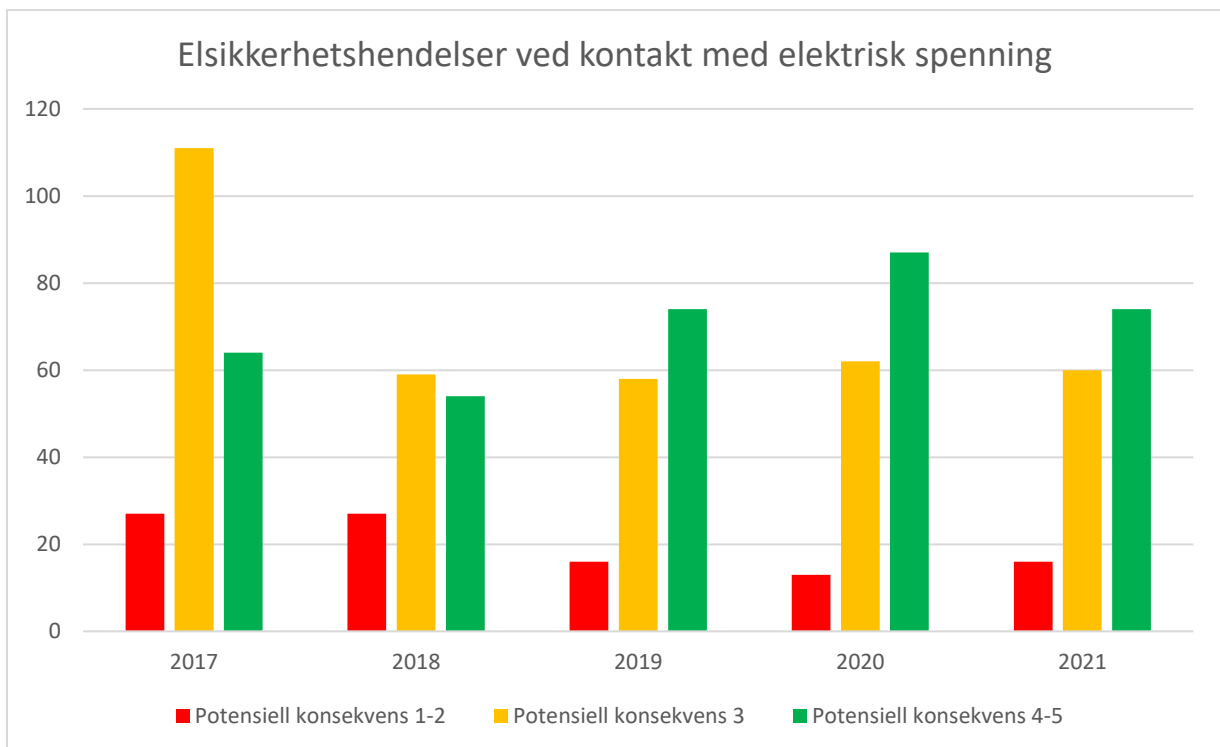
Kilde: Synergi Life, antall potensielle personskader i elsikkerhetshendelser ved feil/mangler/skade på infrastruktur de siste 5 årene.

Ettersom hendelser med potensielle konsekvenser nå er delt opp, ser vi på resultatet over potensielle personskader i elsikkerhetshendelser ved kontakt med elektrisk spenning adskilt fra hendelser relatert til feil, mangler og skader på infrastrukturen på neste side.

Registrering av hendelser hvor det har vært potensial for personskader som følge av elsikkerhetshendelser ved kontakt med elektrisk spenning.

Potensielle hendelser der hvor det har vært kontakt med elektrisk spenning viser en nedgang fra tidligere år. Her kan det som vi kjenner til være større mørketall, og vi oppfordrer til høyt fokus på innmelding av kritikkverdige/uønskede hendelser.

I år 2021 var det totalt 150 innmeldte hendelser mot året 2020 hvor det totalt var 163 hendelser. Likevel ser vi en økning i hendelser med potensiell konsekvens på nivå 1-2 og en nedgang i potensielle hendelser med konsekvens 4-5.



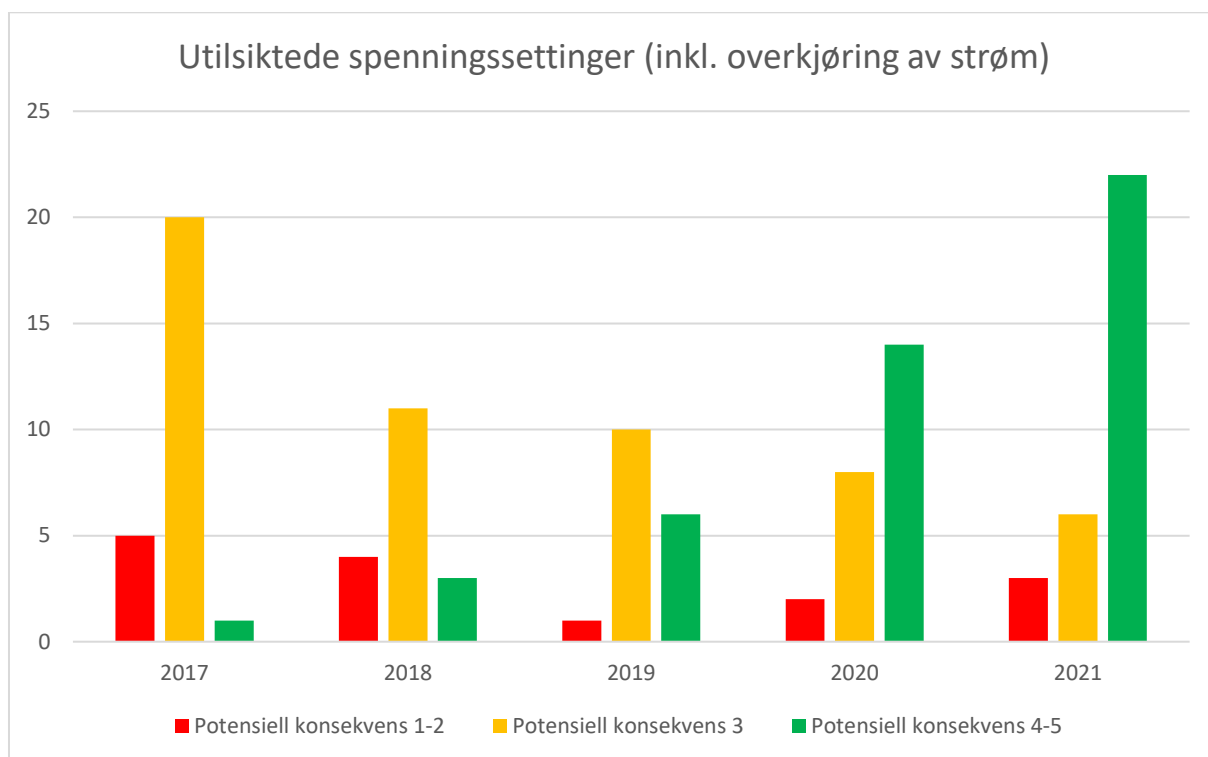
Kilde: Synergi Life, antall potensielle personskader i elsikkerhetshendelser ved kontakt med elektrisk spenning de siste 5 årene.

Antall utilsiktede spenningssettinger

Registrering av hendelser med utilsiktede spenningssettinger (inkl. overkjøring av strøm).

Det ble registrert totalt 31 utilsiktede spenningssettinger (inkl. overkjøring av strøm) i 2021. Ingen av disse medførte faktiske skader på person, men tre av hendelsene er vurdert å ha potensial for alvorlig eller svært alvorlig skade, risikoområde 1-2.

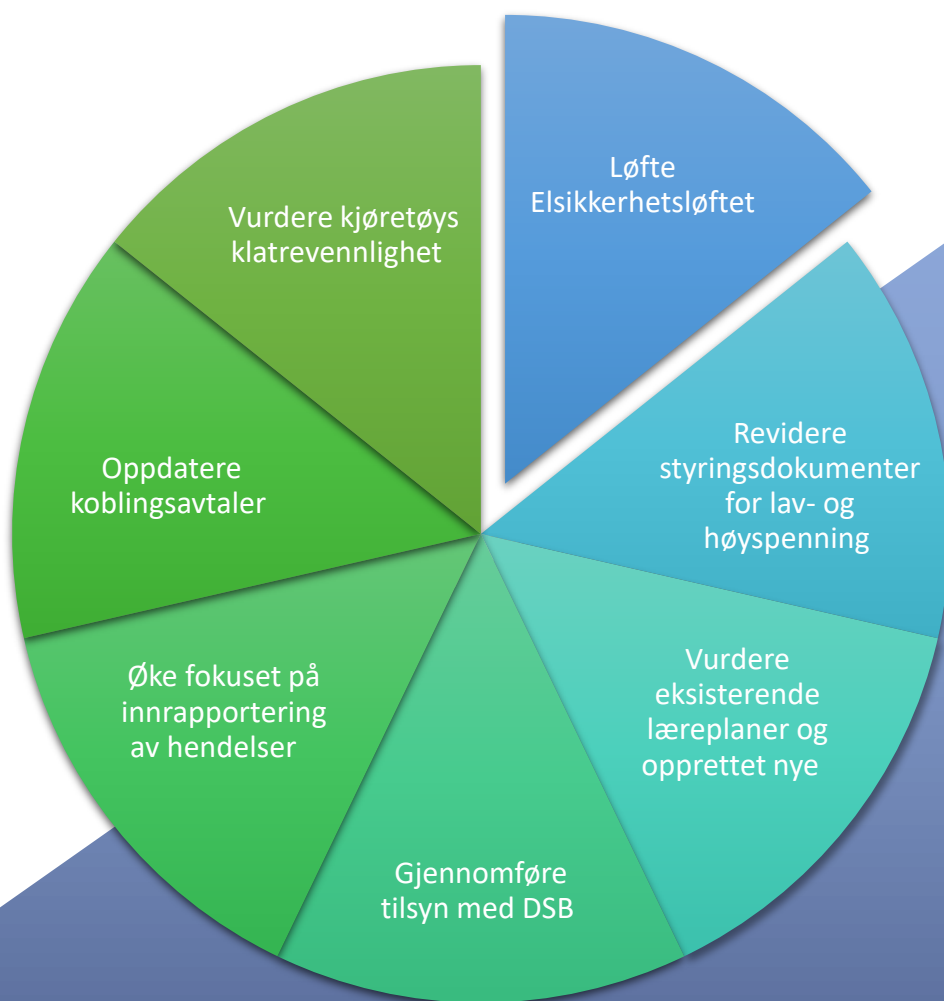
Antallet hendelser totalt har en økning fra foranliggende år, dette vil bli fulgt opp videre i 2022.



Kilde: Synergi Life, antall utilsiktede spenningssettinger inkl. overkjøring av strøm de siste 5 årene.

Aktiviteter i 2021

I året som gikk har driftsleder og driftslederorganet arbeidet med å:



Teknisk tilstand

Det er stadig bekymring rundt den økende alderen på en del av de elektriske anleggene.

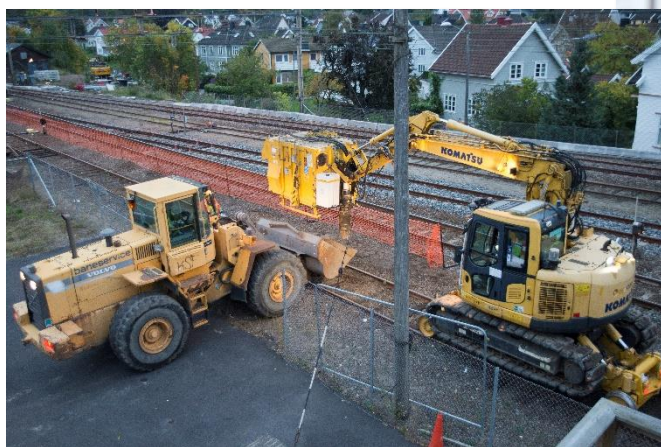
Deler av kontaktledningsanlegget har passert angitt levealder. Det er meldt inn hendelser som bekrefter bekymringen for de aldrende anleggene.

Det kommer i tillegg inn melding om hendelser ved nyere anlegg, hvor det ved undersøkelser viser at utførelsen svikter og at utførelsen til tider ikke er tilfredsstillende, dette blir et fokusområde for det nye året. Samt fornyelse av gamle anlegg, for å forhindre potensielle alvorlige hendelser med anleggene våre som følge av høy alder.

Avvikshåndtering

Håndtering av avvik i Synergi.

Det er blitt gjort en del arbeid med rapporteringsmulighetene i Synergi i året som har gått, det er laget et dashboard over elsikkerhetsaker som følges systematisk opp av driftslederorganet. Videre er det også tilpasset slik at assisterende driftsledere skal få en bedre oversikt over sine områder og hendelser, for å skape bedre og mer effektiv hendelseshåndtering.



Elsikkerhetsløftet

Elsikkerhetsløftet er på god vei og har bidratt til god kunnskapsdeling rundt elsikkerhet i Bane NOR.

Det har vært et spesielt løft på kommunikasjonslinjer, samt forståelse av konseptet elsikkerhet.

Elsikkerhetsløftet ble i 2021 presentert for DSB ved tilsyn, og det ble formidlet positive tilbakemeldinger om elsikkerhetsløftet som et løfte og et løft. Det vil være fokus på bevisstgjøring rundt elsikkerhet og risiko ved arbeid på og nær ved elektriske anlegg også i året som kommer.

Opplæring

Bane NOR bruker Norsk Jernbaneskole til undervisning.



Hos Jernbaneskolen er det personell med lang erfaring innen jernbaneanlegg og med gode pedagogiske kunnskaper.

Skolen er kvalitetssikret via sin ISO 9001:2015 sertifisering. I 2021 er det gjort arbeid med fornyelse og oppdatering av læreplaner for elektropersonell, sikkerhetstjenester og redningsetater. Dette skal bidra til trygg, effektiv og korrekt utførelse ved oppdrag i våre elektriske anlegg.

Som oppfølging av tilsynet fra DSB i 2019 ble det besluttet at det skulle være en tilleggso pplæring på Leder for sikkerhet (LFS) sin kompetanse. Det er blitt utarbeidet og revidert en læreplan for denne sikkerhetsfunksjonen og det er utarbeidet en modul for LFS uten relevant fagbrev, hvorav deltagere må gjennomgå et 10 dagers kurs for å øke sin elektrokompetanse. Driftsleder har i 2021 gjennomført en kvalitetssikring av LFS-opplæringen.

Det er også stilt krav til eksisterende LFS'er uten relevant fagbrev om at de må gjennomføre nytt kurs i Leder for elsikkerhet med fokus på å øke elektrokompetanse og forståelse. Dette er samme opplæring i elektrokompetanse som gis i LFS-opplæringen. Kurset er lagt ut på Norsk Jernbaneskole sine hjemmesider, det er satt frist for gjennomføring til 1/1-2023.

Hensettingsområder

I 2021 har det vært fokus på befaring og oppfølging av hensettingsområder.

Dette på bakgrunn av Filipstad-ulykken i 2019. Hensettingsområdene skal sikres bedre mot uvedkommende. Fokuset har vært på gjerder, merking, lokasjoner, innmeldte hendelser, tagging og materiellet som hensettes på disse områdene.

Driftsleder har også gjennomført en omfattende kategorisering av togmateriell, hvor det er blitt vurdert kjøretøy og deres klatrevennlighet. Det har her vært fokus på å vurdere hvor enkelt materiellet er å klatre på, og hvilke risikoer dette medbringer. Dette er oppdatert i strekningsbeskrivelsens kapittel 2.9 og på Elkraftportalen. Alt materiell og kjøretøy skal betraktes som lett å klatre på inntil det er gjennomført en vurdering som gir annet resultat.

Ved hensettingsområder med fullverdig sikring kan alt materiell hensettes. På hensettingsområder uten fullverdig sikring kreves det ved hensetting at materiellet overvåkes. Dette for å sikre mot at 3. person kan komme seg opp på materiell og i kontakt med spenningsatt kontaktledningsanlegg.

Aktiviteter

Bane NOR har fortsatt det gode arbeidet med implementering av elsikkerhets fokuset via å gjennomføre en rekke aktiviteter for å styrke fokuset på innmelding og oppfølging av elsikkerheten.

- Konsernprosedyren for elsikkerhet, som ble etablert i 2020 viser seg å skape gode føringer for videre arbeid med elsikkerheten i Bane NOR
- Prosjektportalen inkluderer rutiner for kontroll og kvalitetssikring før spenningssetting
- Prosjektportalen trekker nå frem elsikkerheten allerede fra en tidligfase ved planleggingen
- Sporkoordineringsprosessen stiller krav til elsikkerhetskompetanse på lik linje som sporkompetanse
- Kontrakter og koblingsavtaler gjennomgås for å forbedre krav til elsikkerhet
- Arbeidet med nytt signalsystem (ERTMS) og rutiner for arbeid i høyspenningsanlegg fortsetter gjennom 2021 og videre inn i 2022
- Kommunikasjonslinjene mellom togleder, leder for kobling (LFK) og leder for elsikkerhet (LFS) forbedres gjennom Elsikkerhetsløftet
- Det er blitt gjennomført en rekke befaringer og inspeksjoner i område øst i 2021, dette har vist seg som et godt tiltak for å ivareta fokuset på elsikkerhet
- Elsikkerhetssaker har blitt nøye fulgt opp, dette fortsettes i 2022

Gjennomførte undersøkelser

I 2021 har det blitt gjennomført 8 undersøkelser av hendelser i Bane NORs elektriske anlegg. Driftslederapparatet bisto der det var nødvendig.

Hendelse	Konsekvens (risikoområde)	Tiltak	Læringsark
Skade på KL-anlegget grunnet feil på togets takluke, nedrevet kjøreledning mellom Oslo S og Bekkelaget	3	Uforutsett hendelse grunnet feil på tog. Vedlikeholds leverandør må bedre sine rutiner for kontroll av takluker.	Nei
Sammenstøt mellom tog 211 og flere elg mellom Eina og Gjøvik, resulterer i manglende sperring og sikring av strekning	3	Forbedre forståelsen av hendelseshåndtering	Ja
Sammenstøt mellom tog 54886 og jordings apparat på Ski	1-2	Følge regelverk for kommunikasjon og forståelse av roller og ansvar	Ja
Brud på prosedyre for sperring og sikring ved arbeid i spor, Ås stasjon	3	Tydeliggjøre rutiner for bestilling av kunngjøring	Ja
Sammenstøt mellom tog 2745 og KL-anlegget, fører til personalskade på toget og brann ved spor	1-2	Manglende kompetanse, høyere krav må stilles til entreprenører	Nei
Skift 42 kjører inn på arbeidsjodet område og spenningsetter KL-anlegget i Lodalen	1-2	Forbedre kunnskaper rundt håndtering av hendelser med overkjøring av strøm	Ja
Strømgjennomgang fra hånd til hofte/lår under omlegging av signalkabler	3	Spenningsteste og sikre mot innkobling før et hvert arbeid i elektriske anlegg	Ja
Brann ved sporet mellom Drammen og Larvik, trolig grunnet lynnedslag	1-2	Defekt utstyr førte til utløp av brann, kontrollrutiner må ses på.	Nei

Hendelsene har en potensiell konsekvens fra 1-3, som anses som alvorlige hendelser. Over viser vi en kort beskrivelse av hendelsen, hvilke risikoområde som gjelder, innrapporterte tiltak og om det er utarbeidet læringsark i etterkant av hendelsene.

Gjennomførte verifikasjoner og revisjoner

Det er blitt gjennomført interne og eksterne tilsyn i 2021, blant disse er DSB en av de eksterne som har ført tilsyn med Bane NORs interne rutiner og gjort befaringer på en håndfull anlegg høsten 2021.

DSB formidlet at de var meget fornøyde med vårt styringssystem, elsikkerhetsløftet og ga ingen avvik. Det ble likevel bemerket noen punkter på utførelse ved befaring av ønskede områder. Per. 15 februar 2022 er det ikke mottatt noen rapport fra DSB etter tilsynet. Dette følges opp i 2022, og vi fortsetter fokuset på forbedring.

Statens havarikommisjon har også ført tilsyn med Bane NOR, de har sett på ulykker med strømgjennomgang i perioden 2017 til 2019. De har sett på hvordan ulykker blir rapportert inn og hvordan hendelsene følges opp.

På bakgrunn av denne rapporten har vi internt i Bane NOR gjennomført en verifikasjon hvor vi har sett på våre rutiner for å følge opp hendelser som rapporteres i Synergi, vi ser at vi har et potensiale for å bli bedre. Bane NOR er derfor avhengig av at hendelsene blir rapportert korrekt og at det inneholder nok informasjon til å kunne behandles iht. til våre rutiner.



I 2022 vil Bane NORs driftsleder/driftsansvarlig i samarbeid med driftslederorganisasjonen se på forbedringspotensialet og arbeide tett med Synergi for å bedre oppfølgingen av Synergi-hendelser som skjer i Bane NORs elektriske anlegg.

Arbeidet med å følge opp hendelsene og kontrollere at sakene blir behandlet riktig er allerede i januar 2022 i gang for fullt. Driftsleder med sin stab er motivert til å få til en god oppfølging og vil se på muligheter for å forbedre rapporteringsmulighetene.

Driftsleder er opptatt av at alle som arbeider i Bane NORs elektriske anlegg kommer trygt hjem.

Plan for videre arbeid i 2022

I 2022 er det planlagt å videreføre arbeidet med å heve elsikkerheten og fokuset på sikkerhet og planlegging, dette vil vi gjøre via å:

- Ferdigstille dokumentsamlingen Driftsleders instruksjoner for interne og eksterne
- Gjennomgå og oppdatere styrende dokumenter innen elsikkerhet
- Bistå med elsikkerhetsløftet og løfte dette på alle nivåer i organisasjonen
- Følge opp eventuelle tiltak og anbefalinger fra DSB-tilsynet høsten 2021
- Forbedre og skape samhold og like rutiner i driftslederorganisasjonen
- Arbeide med å informere om hvordan å ferdes i og nær ved Bane NORs elektriske jernbane
- Øke fokuset på befaringer, oppfølging og kontroller i alle områder
- Forsterke arbeidet med å kontrollere behandlingen av hendelser som meldes inn i Synergi. Fokus på årsaker, samt vurdere om tiltak er hensiktsmessige og godt nok beskrevet.
- Se på hendelser med utilsiktet spenningsetting og iverksette tiltak for å minimere antall hendelser av denne karakter, vi skal se på årsaker og muligheter
- Fortsette å fokusere på sikring av hensettingsområder med tanke på tidligere hendelser og erfaringer med uønsket besøk
- Videreføre arbeidet med kjøretøysvurderinger og etablere en oversikt over hva som kan og ikke kan plasseres på hensettingsområder med spenningsatt kontaktledningsanlegg
- Fortsette oppfølging av entreprenører med tanke på kompetanse, arbeidsoppgaver og arbeidstidsbestemmelser

Oppsummering av året

I 2021 ble elsikkerhetsfokuset i Bane NOR løftet enda høyere, og vi ser positivt på det nye året. Vi skal holde, og løfte elsikkerhetsløftet til nye høyder.

Det er svært gledelig å kunne melde om at det i 2021 ikke har vært noen alvorlige hendelser hvor personer er blitt skadet eller drept.

Bane NORs høyspenningsanlegg er lokalisert der det ferdes mange mennesker. Informasjonsarbeidet om farene ved å ferdes i og ved jernbanens elektriske anlegg har fokusert på å informere internt og eksternt. Informasjonsarbeidet anser vi i Bane NOR som svært viktig, og vi fortsetter arbeidet i 2022.

Vi ser at innmelding av avvik til Synergi har blitt bedre, og det er et høyt fokus på å følge opp innmeldte hendelser systematisk. Driftsleder med sin stab av ingeniører og rådgivere kontrollerer alle elsikkerhetshendelser nøye opp for å sikre god kvalitet på håndteringen av hendelsene.

Arbeidet med å forbedre Bane NORs kommunikasjonsrutiner rundt sikkerhetsfunksjonene som skal ivareta sikkerhet på stedet og elsikkerheten, vil fortsette inn i 2022.

De som skal ha adgang i Bane NORs anlegg må være kjent med krav i lov, instruksjer, interne rutiner og føringer for gjennomføring av arbeid. Norsk Jernbaneskole gjør et glimrende arbeid med å lære opp de som skal befare eller arbeide i våre anlegg.

Driftsleder er i sitt arbeid takknemlig for å ha de assisterende driftslederne plassert ute i vår langstrakte infrastruktur. Dette bidrar til god oversikt, oppfølging og elsikkerhetsfokus. Siden Spordrift ikke lenger er en intern resurs i Bane NOR, må vi tilpasse oss endringen. Denne endringen er avhengig av et velfungerende driftslederapparat med driftsleder i ledelsen.

Driftsleder ser frem mot det nye året, med en klar plan om styrking av kontrollvirksomhet og øke bevisstgjøringen rundt elsikkerhet i Bane NORs organisasjon og hos våre eksterne.

Årsrapport for 2021

Driftsleder Bane NOR SF

Utgitt av Bane NOR SF,
Oslo, 21 februar 2022

Postadresse

Postboks 4350, 2308 Hamar

Sentralbord

05280

Nettside

Banenor.no

E-post

postmottak@banenor.no

Foto

Hilde Lillejord – Forside

Lisa Andersen – 4

Øystein Grue – 13 og 19

Anne Mette Storvik – 13 og 17

Norsk Jernbaneskole – 14

