

BANE NOR

→ Årsrapport elsikkerhet 2025

Sakkyndig driftsleder/driftsansvarlig Bane NOR

banenor.no



Innholdsfortegnelse

Årsrapport fra sakkyndig driftsleder/driftsansvarlig	3
Organisering av elsikkerhetsarbeidet i Bane NOR.....	4
Gjennomførte aktiviteter i 2025.....	5
Hendelser knyttet til elsikkerheten i 2025.....	6
Hendelser i perioden 2021 - 2025	6
Antall faktiske personskader, alle skadenivå	7
Utsiktede spenningssettinger	7
Potensial for personskade ved arbeid i og kontakt med elektriske anlegg.....	8
Vurdering av bemyndigelse.....	8
Strømutykkene i 2025.....	9
Andre hendelser i 2025	10
Arbeid nær infrastruktur og spenningsførende deler	11
Utfordrende design/oppbygging	11
Rapportere tekniske feil og skader på kontaktledningsanlegget.....	12
Teknisk tilstand på de elektriske anleggene	12
Stikkprøvekontroller av anlegg og utførende.....	14
Endringer i lover, forskrifter og standarder	14
Revisjoner og verifikasjoner	14
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).....	15
Plan for elsikkerhetsarbeidet i 2026.....	17

Årsrapport fra sakkyndig driftsleder/driftsansvarlig

I 2025 har det vært en dødsulykke og en ulykke med alvorlige personskade, begge som følge av kontakt med spenningsførende deler i Bane NORs elektriske anlegg.

Totalt er det rapportert inn 29 hendelser med personskade, hvorav flere hendelser ikke er fulgt opp hos lege. Mange av hendelsene skjedde i lavspenningsanlegget, men vi ser generelt en forbedring i antallet som oppsøker lege etter slike hendelser.

Det har vært en generell økning i antall registrerte hendelser i 2025. Det er registrert 31 utilsiktede spenningssettinger, hvorav 4 hadde potensial for personskade. Antallet hendelser med risiko for personskade ved arbeid i de elektriske anleggene var 147, inkl. hendelser som skyldes tekniske feil eller mangler på infrastrukturen.

Bane NORs elektriske anlegg inneholder en rekke komponenter som har passert teknisk levealder, og som er mangelfullt vedlikeholdt. Funn fra kontrollene viser at det er behov for et økt fokus på vedlikehold, spesielt for lavspenningsanleggene. Dagens vedlikeholdsrutiner fanger ikke opp anleggets tilstand i tilstrekkelig grad.

Som følge av Justisdepartementet avklaring i saken om ufaglært leder for elsikkerhet (LFS) har det gjennom hele året pågått arbeid med oppdatering av styrende dokumenter, opplæring og systemer i tråd med dette.

Bane NOR må innen 20.03.2027 ha fullført overgangen til kun å benytte faglærte LFSer ved frakobling i de elektriske anleggene. Dette skaper store utfordringer for både Bane NOR og entreprenørmarkedet.

DSB har revurdert sin vurdering av fagbrevs kravet for 2. person ved frakobling og fastslått at det ikke er hjemmel for å stille et slikt krav. Kompetansekravet skal nå risikovurderes av anleggseier. Risikovurdering av krav til opplæring startet opp før julen og vil ferdigstilles rett over nyttår i 2026.

Johan Stenvig

Sakkyndig driftsleder/driftsansvarlig Bane NOR

Organisering av elsikkerhetsarbeidet i Bane NOR

Forskrift om sikkerhet ved arbeid i og drift av elektriske anlegg (FSE) stiller krav til at organisasjoner som eier elektriske anlegg skal ha driftsleder (høyspenning) og driftsansvarlig (lavspenning) for å sørge opp elsikkerheten.



I Bane NOR har konsernsjef utpekt Johan Stenvig som sakkyndig driftsleder/ driftsansvarlig for hele Bane NOR, inkludert Bane NOR Eiendom.

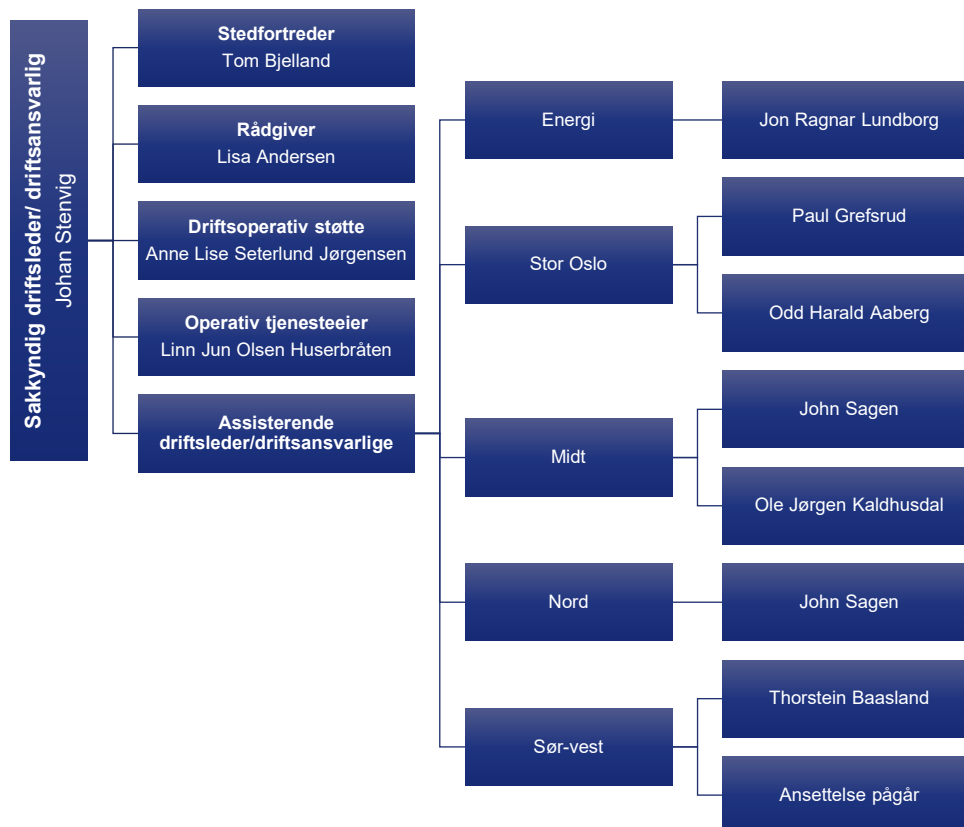
Sakkyndig driftsleder/driftsansvarlig er organisatorisk plassert i Energi, med egen stab.

For å ivareta elsikkerheten i regionene er det utpekt assisterende sakkyndig driftsleder/ driftsansvarlige, nå nylig flyttet til og organisert i Energi sammen med resten av fagmiljøet.

Elsikkerhetsmiljøet vokser og skiftes gradvis ut, i tråd med behov for ressurser til å følge opp elsikkerheten i hele Bane NOR.

Bilde: Johan Stenvig

Dagens organisering av elsikkerhetsmiljøet i Bane NOR:



Gjennomførte aktiviteter i 2025

I 2025 har elsikkerhetsmiljøet blitt samlet i en enhet for å bedre kunne samarbeide på tvers av regioner og fagmiljøer. Hovedfokuset har vært oppfølging av «LFS-saken» som angår krav om fagbrev for leder for elsikkerhet (LFS) og 2. person ved frakobling. Saken har vært kompleks og krevd store ressurser, på grunn av flere store endringer. Likevel har det blitt arbeidet godt med andre initiativ samtidig.

Elsikkerhetssaker og rapportering

- Oppfølging av hendelser og nestenulykker, samt sikre god datakvalitet og saksbehandling på innrapporterte saker i Synergi inkl. rutinemessig gjennomgang av elsikkerhetssaker hver 14 dag
- Oppfølging av Synergi saker hvor sakkyndig driftsleder/driftsansvarlig eier sakene eller er ansvarlig for tiltakene
- I tillegg til månedlig oppsummering av elsikkerhetsarbeidet, er det utviklet rapporteringsregime opp mot konsern og direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) ifm. LFS-saken
- Etablert regime for rapportering av antall gjennomførte stikkprøvekontroller av elsikkerheten ved arbeid

Samhandling internt og på tvers

- Gjennomføring av to planleggingsdager og forbedring av rutiner for samhandling mellom divisjonene for å sikre at opplæring er iht. krav
- Gjennomføring av faste samhandlingsmøter hver andre måned, med seksjonsledere og ny avdelingsleder for elkraftstyring
- Fast samhandling med faglig ansvarlig hos LIV/tele sine avdelinger
- Løpende dialog med teknisk avdeling angående innhold i Teknisk regelverk

Systemer, krav og opplæring innen elsikkerhet

- Driftsettelse av ny løsning for administrering av elsikkerhetskort inkl. videreutvikling og oppstart av neste prosjektfase for integrering opp mot andre systemer som DRIV, Godkjenningsordningen og adgangssystemet mm.
- Gjennomført opplæring for brukere av ny løsning for elsikkerhetskort
- Videreutvikling av ESP-innmelding, planleggingsverktøy for elsikkerheten
- Initiering av nytt prosjekt for å erstatte Elkraftportalen, med hensyn til sårbarhet og krav til universell utforming og tilgangsbegrensning, dette ble satt på vent ifm. Innleie og budsjettutfordringer
- Oppdatering og etablering av e-læringskurs innen elsikkerhet
- Opprettelse av egen side på Bane NORs hjemmeside, se <https://www.banenor.no/elsikkerhet>

Hendelser knyttet til elsikkerheten i 2025

I 2025 skjedde det i mai en dødsulykke på Grorud Jernbaneverksted som følge av kontakt med spenning. Hendelsen er alvorlig, og oppfølging pågår fortsatt.

Elsikkerhetshendelser følges nøye opp for å sikre rett håndtering og administrering, samt sikre god datakvalitet og informasjon i saken slik at sakene kan bidra til læring.

Sakkyndig driftsleder/driftsansvarlig er opptatt av at hendelsene skal legges til grunn for læring, og ved repetisjon av FSE-forskriften og førstehjelp. Dette gjøres gjennom utvikling av læringsark som, som igjen danner grunnlag for årlige repetisjonskurs.

Hendelser i perioden 2021 - 2025

Bane NOR har en visjon om at det ikke skal forekomme noen alvorlige hendelser som følge av kontakt med spenning. Likevel forekommer det hendelser, som følges nøye opp og vurderes opp mot tiltak for å sikre at det ikke skjer lignende igjen.

Alle hendelser registreres i Synergi og elulykker rapporteres til DSB. Hvordan elulykker følges opp og rapporteres er beskrevet i STY-605656, en instruks som ble utarbeidet og publisert i 2025 for å sikre at alle hendelser ble fulgt opp likt.

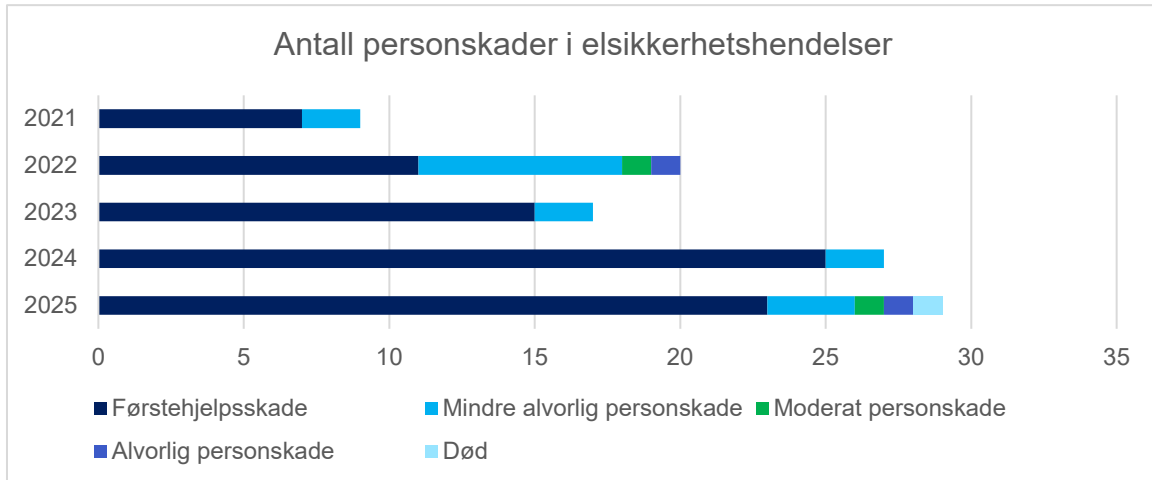
Hendelser med personskade skal også som nevnt rapporteres til DSB. Hvem som er ansvarlig for rapportering kan variere mellom ulike arbeidsoppdrag og er beskrevet i instruksjonen og det er tydeliggjort at elsikkerhetsmiljøet alltid skal varsles.

Indikator	KPI	2021	2022	2023	2024	2025
Antall alvorlige personskader i elsikkerhetshendelser med faktisk konsekvens 1-2	0	0	2	0	0	2
Antall personskader i elsikkerhetshendelser med faktisk konsekvens 3-5	0	13	20	17	27	27
Antall elsikkerhetshendelser som har potensiale for alvorlig personskade i konsekvens 1-2	0	16	16	20	10	29
Antall utilsiktede spenningssettinger (inkl. overkjøringer og innkoblinger)	0	31	36	20	20	31

Kilde: Datagrunnlag er hentet fra Synergi, dashboard Elsikkerhet.

Antall faktiske personskader, alle skadenivå

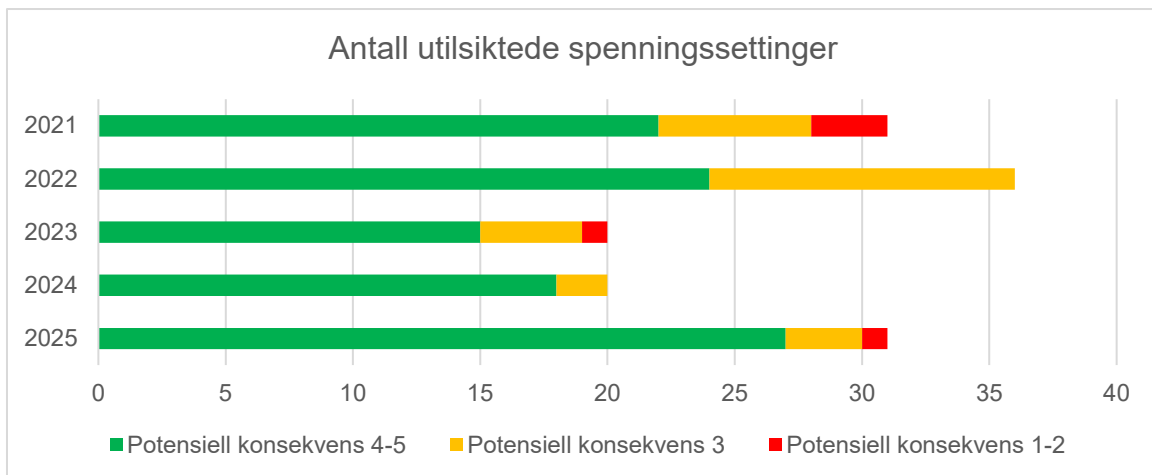
Av de totalt 29 hendelsene med personskade i 2025, flere har unngått å oppsøke medisinsk hjelp i etterkant av hendelsen. Hendelsene skjer ofte i lavspenningsanleggene, mer spesifikt ved arbeid nær ved spenningsførende deler.



Kilde: Hentet fra Synergi, dashboard Elsikkerhet, antall personskader i elsikkerhetshendelser pr. alvorlighetsgrad.

Utsiktede spenningssetninger

Det ble i 2025 registrert totalt 31 utsiktede spenningssetninger (inkl. overkjøring av spenning). Ingen av hendelsene medførte personskade, men 4 av hendelsene er vurdert å ha potensiale for personskade, som er en økning siden 2024.

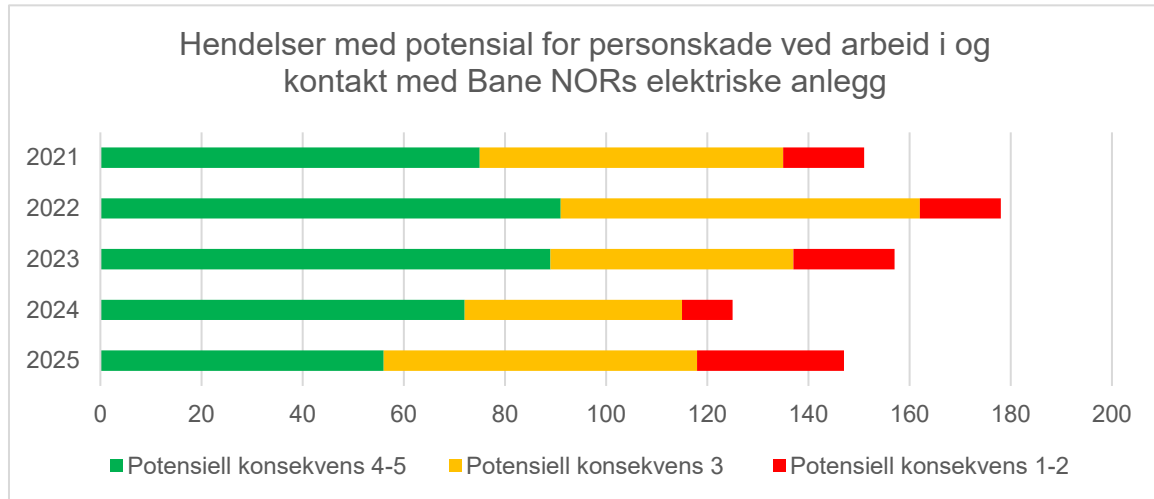


Kilde: Hentet fra Synergi, dashboard Elsikkerhet, antall utsiktede spenningssetninger (inkl. overkjøringer av strøm)

Potensial for personskade ved arbeid i og kontakt med elektriske anlegg

I 2025 ble det rapportert 147 hendelser hvor det er ansett å være risiko for personskade, dette er en økning fra 2024.

I tillegg er det rapportert inn 34 hendelser hvor det er ansett å ha risiko for personskade som følge av den tekniske standarden på de elektriske anleggene inkl. generelle feil på infrastrukturen. Over halvparten av disse hendelsene ligger i risikoområdet 1-3.



Kilde: Datagrunnlag er hentet fra Synergi, dashboard Elsikkerhet, antall potensielle personskader i elsikkerhetshendelser ved kontakt med elektrisk spenning i Bane NORs elektriske anlegg og potensiale for personskade som følge av tekniske feil på infrastruktur.

Vurdering av bemyndigelse

Sakkyndig driftsleder/driftsansvarlig i Bane NOR er ansvarlig for å vurdere om sikkerhetspersonell er skikket til å ivareta elsikkerheten.

Ved enkelte hendelser er det behov for å vurdere om bemyndigelse må trekkes tilbake som følge av hendelsens omfang. I slike tilfeller vurderes og saksbehandles hendelsen iht. STY-603563.

I 2025 har det oppstått 10 hendelser hvor det har vært behov for vurdering av bemyndigelse, ved 6 av disse har bemyndigelsen blitt inndratt i inntil 6 måneder.

Dette viser en økning i antall hendelser med behov for vurdering, samt en økning i antall hendelser som har resultert i inndragelse.

Strømulykkene i 2025

Hendelsene som i 2025 resulterte i personskade med fokus på hendelsesforløp og hvorvidt vedkommende oppsøkte helsehjelp. De mest alvorlige hendelsene:

- Dødsulykke på Grorud verksted ifm. Inspeksjon av pukkrenseverk hensatt under spenningsførende kontaktledning, fraktet til sykehus
- Alvorlig skadet tredjeperson, etter klatring i kontaktledningsanlegget på Sørumsand stasjon, fraktet til sykehus

Arbeidsrelaterte hendelser med personskade, hvor lege ble oppsøkt:

- Montering av beskyttelsesskjermer resulterte i lysbue
- Bytte av lyskilder i lysarmaturer inne på tog/kjøretøy
- Utsatt for jordfeil ved berøring av diesel-pumpe når lok skulle fylles
- Feilretting, kom i kontakt med skinne og drivmaskin samtidig
- Kjerneborring i kulvert, kom i kontakt med armering
- Demontering av utstyr i himling på stasjon, usikret og spenningsatt kabel
- Forbikoblingsledning løsnet og ikke kontrollert før oppstart av arbeid
- Arbeid med spenningsatte releer
- Holdt i brekkjern ved innsetting av ny isolator
- Avvikling av sikkerhetstiltak, skinnenfotklemme ble fjernet samtidig som jordingsapparat ble fjernet fra kontaktledningen
- Isolasjonsmåling av kabel, kom i kontakt med spenningsførende deler
- Kontakt med løse og usikrede kabler ved arbeid i skap/tavle
- Kom i kontakt med spenningsførende deler (hendelsesforløp uklart)
- Feilretting/testing av hovedsignal i trafoskap
- Arbeid i teknisk bygg (årsak uklart grunnet datakvalitet)
- Lærling i kontakt med spenningsførende deler på kabel og skinne
- Betjening av hovedstrømsbryter til lok, uten opplæring/kunnskap om rutine
- Busk var i kontakt med spenningsførende deler ved vegetasjonsrydding
- Revisjon av drivmaskin, kom i kontakt med sveivebryter og metall bord
- Lærling tok ikke ut strømtilførsel før montasje av lysarmatur
- Berøring av anleggsgjerde med manglende jording
- Manglende bruk av kontaktmagneter ved bytte av motorer, to personer ble utsatt for strømgjennomgang

Ved disse hendelsene er det usikkert om helsehjelp ble oppsøkt:

- Betjening av kniver på rekkeklemme
- Berøring av rekkverk på bru med manglende jording
- Kontakt med spenningsatt fase på sporfeltrelee
- Vedkommende lente seg på signal (uklar årsak grunnet datakvalitet)
- Mistanke om jordfeil grunnet spenning fra lok og bakke ved berøring

Andre hendelser i 2025

Vi ser at det er økt fokus på å rapportere uønskede hendelser i de elektriske anleggene, og at det ved hendelser hvor det har oppstått kontakt med spenningsførende deler oftere oppsøkes helsehjelp.

Økningen i antall rapporterte hendelser tyder på en forbedret kultur for innrapportering, og kan være preget av et generelt høyt aktivitetsnivå.

Dessverre ser vi også en økning i mer alvorlige hendelser, dette kan komme av hvordan vi vurderer risikoen ved hendelsene, men også av dødsulykken på Grorud verksted og ulykken på Sørumsand stasjon.



Dødsulykken på Grorud viser mangler i opplæring, kunnskap og rutiner for adgang til Bane NORs anlegg. Dette er noe elsikkerhetsmiljøet følger tett opp for å forhindre at det skal skje lignende hendelser igjen.

Når det gjelder Sørumsand, er dette ansett som en villet handling, noe ikke vi i elsikkerhetsmiljøet eller andre rår over. Likevel har hendelsen læringspunkter som gjør at vi må se på plassering av skap og utstyr på steder hvor tredje person oppholder seg.

Arbeid nær infrastruktur og spenningsførende deler

Arbeid nær ved Bane NORs infrastruktur og elektriske anlegg er en annen utfordring, som man ser medfører uønskede hendelser.

I 2025 ble det oppdaget at to personer arbeidet i lift, de malte gavelvegg mot sporet til Drammensbanen. Uten tillatelse, uten sikkerhetsvakt eller vurdering av risiko – arbeidet ble avbrutt og rapportert inn.



Dette er ikke en unik utfordring, men heller en gjentakende og problematisk utfordring siden jernbanen har mange naboer tett inntil våre anlegg. Dette gjelder både private og områder som forvaltes av Bane NOR Eiendom.

Elsikkerhetsmiljøet søker å arbeide tettere med planmiljøet og regionenes fagsjefer for å sikre at elsikkerheten blir ivaretatt ved arbeid nær ved.

Utfordrende design/oppbygging

Anlegg som prosjekteres og bygges, tar ikke alltid hensyn til naturens mange påfunn. Nye master kan på denne måten bli perfekte fundamenter for et rikt dyreliv.

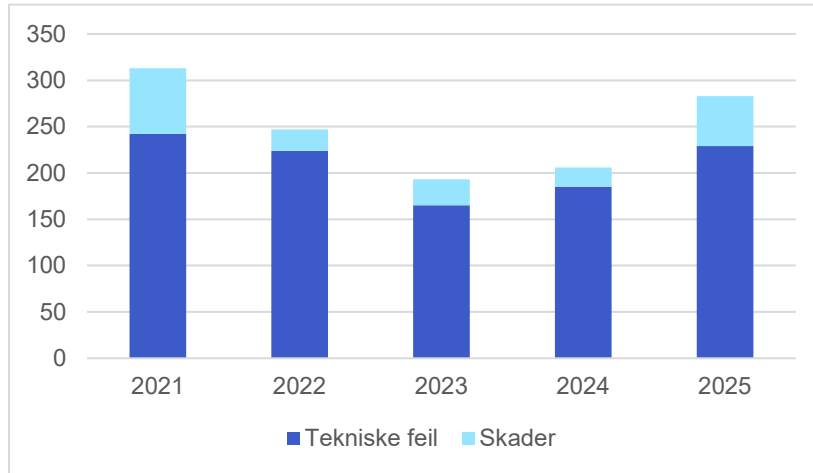
Dette medfører skade, både på dyreliv og utstyret selv, i tillegg til økt vedlikeholdsbehov.

Fuglereir o.l. i anlegget kan føre til kortslutning og brann i anlegget, og kan i enkelte tilfeller være vanskelig å oppdage eller komme til. Ved fjerning av dette må spenningen frakobles, personell inkl. sikkerhetspersonell må ut og det skaper togforstyrrelser og unødige vedlikeholdskostnader.



Rapportere tekniske feil og skader på kontaktledningsanlegget

Det rapporteres på tekniske feil og skader på de elektriske anleggene og hvorvidt dette påvirker opptiden på anleggene. De tekniske feilene er ofte knyttet til levealder og vedlikehold, og skadene som følge av ytre påvirkninger.



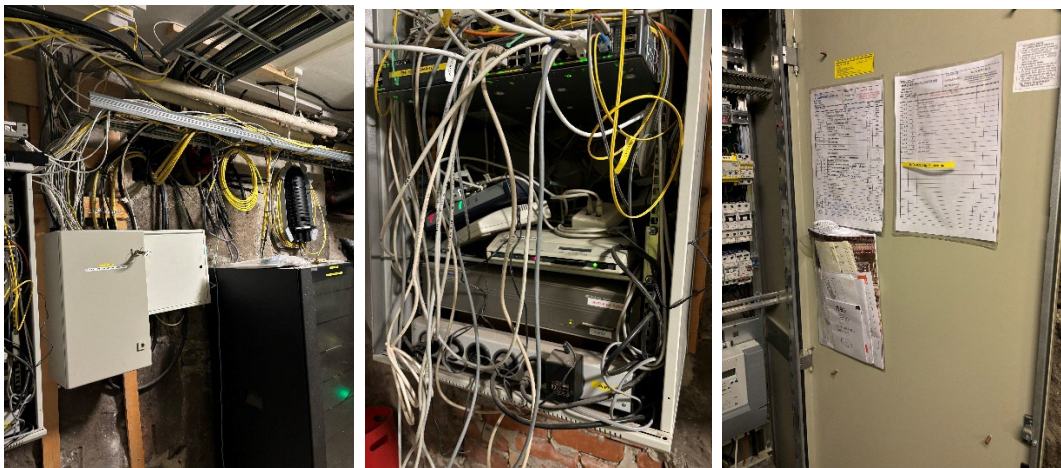
I 2025 ser vi en økning både i feil og skader. Tekniske feil er fortsatt det som står for flest utfordringer og som i størst grad påvirker opptid og trafikk.

Kilde: Datagrunnlag er hentet fra Synergi, dashboard Elsikkerhet, feil og skader på kontaktledningsanlegget

Teknisk tilstand på de elektriske anleggene

Bane NORs elektriske anlegg kontrolleres hyppig og av ulike fagmiljøer, i løpet av 2025 har det blitt kontrollert en rekke lavspenningsanlegg, med spesielt fokus på teleanlegg og grensesnittet opp mot Eiendom sine anlegg.

På Røros stasjonsbygning er eierskapet fordelt mellom Tele og Eiendom, og ved stikkprøvekontroller utført av assisterende sakkyndige, er dette noen av funnene:



På bildene ser vi at anleggene ifm. forlegning ikke er som ønsket, i tillegg har anleggene utdatert dokumentasjon. Det er bevilget midler for å forbedre dette i 2026, men elsikkerhetsmiljøet ønsker at det ikke skulle vært nødvendig å «rydde» på denne måten og at vi har anlegg som til enhver tid er ryddige og oppdaterte.



På Bjørnfjell stasjonsbygning er det gjort store oppdateringer av et anlegg som var i meget dårlig stand, anlegget skal ferdigstilles i 2026. De to første bildene ovenfor viser hvordan forlegning skal se ut, og det siste til høyre er anlegg som enda ikke er ferdigstilt og som viser hvordan det er mange steder. Det rapporteres inn en betraktelig forbedring de siste 10-15 årene, men mange anlegg trenger fortsatt oppdatering for å nå en akseptabel kvalitet.

Hvorfor er vedlikeholdet viktig?

Vedlikeholdet ligger med et enormt etterslep i forhold til utviklingen og fremdriften innen teknologi og behov for elektrisitet til nye apparater. Vi ser ved stikkprøver gjentatt bruk av gummikabler og skjøteledninger, fra gamle anlegg og til ulike, og noen større utstyrstyper som trekker mye strøm – slik som elbiler. På steder som Roa stasjon er det påvist avvik i 2022 som p.t. ikke er rettet.



Anlegg som presses til å levere langt utover det de ble planlagt og bygget for, øker faren for brann og personskade. Vi ser at det i stor grad mangler eller ikke etterleves krav til låsing av anlegg og anleggsdeler, sikring mot innkobling, som tilsier at vi utsetter tredjepersoner for fare dersom de skulle komme i nærheten av våre anlegg.

Vi må samarbeide for å ha og bygge gode anlegg som varer og dekker behovet, derfor oppfordres drift og vedlikeholdsenhetene, samt prosjektenhetene til økt samarbeid og dialog for å sammen ivareta anleggene og elsikkerheten.

Stikkprøvekontroller av anlegg og utførende

Elsikkerhetsmiljøet har i 2025 gjennomført en rekke kontroller av de elektriske anleggene og av de som er ansvarlig for sikkerheten. Dette omfatter leder for elsikkerhet (LFS) ved arbeid i høyspenningsanlegg og ansvarlig for arbeid (AFA) ved arbeid i lavspenningsanleggene inkl. signal og teleanleggene.

Regime for kontroll endret seg i 2025 som følge av LFS-saken, og det ble satt minimumskrav til kontrollene som et tiltak for å få utvidet frist ifm. Saken. DSB følger kvartalsvis opp at kontrollene gjennomføres og deres funn.

Det ble i 2025 gjennomført 170 kontroller av LFS.

Endringer i lover, forskrifter og standarder

Det er ikke gjort noen endringer i Etilsynsloven eller underliggende forskrifter i 2025.

DSB publiserte nyhetsbladet Elsikkerhet 96, men varsler at de vil i større grad fremover prioriterer å legge ut informasjon fortløpende på egne sider.

I publikasjonen fremheves sikker utkobling, forsyning, midlertidige kabler, kabelgrøfter, bakkemonterte solkraftanlegg og pluggbare solcelleanlegg, de minner også om registreringsplikten og kravene til de som skal ivareta ansvaret som faglig ansvarlig. Innholdet i FSE opplæring og opplæring på videregående skoler inkl. førstehjelpskurs blir også fremhevet samt elulykker. Oversikt over antall elulykker i 2025 er ikke p.t. publisert.

Revisjoner og verifikasjoner

DSB inviterte til interkontroll revisjon i 2025, som ble avholdt over flere dager på elkraftsentralen i Oslo. DSB sa seg imponert over det som ble presentert, og ga gode tilbakemeldinger på etterlevelse av internkontroll og gjeldene forskrifter underlagt Etilsynsloven. De påpekte og viste forståelse for Bane NORs kompleksitet og pågående utfordringer, som følge av LFS-saken mm. Pr. 09.04.2026 har vi ikke mottatt sluttrapport etter gjennomført tilsyn.

Internt har det ikke blitt gjennomført noen revisjoner/verifikasjoner innen elsikkerhet.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Klagen på DSB sitt vedtak angående bruk av ufaglærte sikkerhetsfunksjoner, ble svart ut av Justisdepartementet den 14.11.2024. I 2025 fikk vi den endelige avgjørelsen, og det har gjennom året vært dialog mellom Bane NOR og DSB for å se på hvordan dette best mulig kunne løses, med hensyn til LFS og 2. person.

I mars presenterte Bane NOR sin tiltaksplan for DSB, for hvordan avvikene etter tilsynet i 2019 skulle lukkes. Tiltaksplanen la til grunn tiltak som over en implementeringsperiode skulle føre til at Bane NOR skulle inneha en praksis som er i overensstemmelse med DSB sin tolkning og kravet om relevant fagkompetanse.

DSB aksepterte tiltakene og ga Bane NOR en frist på to år, for å oppfylle krav i lov og forskrift. Planen for å gjennomføre disse tiltakene følges opp av Bane NOR og DSB kvartalsvis og rapporteres på internt/eksternt.

Tiltakene retter fokus mot planlegging av arbeid og restriksjoner i bruk av ufaglærte LFS. I dette inngår en utfasing av ufaglært LFS, ved frakoblingsarbeid. Etter 20.03.2027 vil det ikke lenger være tillatt å bruke ufaglærte LFS ved frakobling. I implementeringsperioden skal det vises til en reduksjon i bruk og eksterne må være ansatt i et selskap som er godkjent i Bane NORs Godkjenningsordning og Elvirksomhetsregisteret.

Planleggingsarbeid, og krav til kvalifikasjoner er skjerpet og digitale verktøy for utarbeidelse av elsikkerhetsplaner er justert iht. dette. Endringen stiller krav til at alle elsikkerhetsplaner for arbeid iht. FSE må sendes inn av en med relevant kompetanse, altså en faglært LFS. Det kan oppføres personer på planene med annen kompetanse inkl. ufaglærte, men dette må da kommenteres og det må fremlegges en årsaksbeskrivelse.

Tiltak som går på utførelse av arbeid, er også vurdert og det er tydeliggjort hvilke anlegg som har strengere krav da de er ansett som komplekse. Dette påvirker arbeidsformen «anleggsområde jernbane» og bruk av overvåker. I forbindelse med dette ble det satt krav til utvidet opplæring av de som skulle inneha rollen som 2. person ved frakobling, opplæringen ble justert til å gi bedre forståelse for høyspenningsanlegget. Det ble også innført krav om årlig repetisjonskurs spesifikt tilpasset LFS 2431 og 2. person.

Bane NOR har valgt å sette krav til kontroll og oppfølging av arbeid som pågår i implementeringsperioden. Faglig ansvarlig og assisterende driftsleder/ driftsansvarlige har fått krav til antall- og innhold ved kontroller. Kontrollregimet rapporteres og funn fremlegges for DSB.

I forbindelse med saken, ble det også drøftet hvorvidt det skulle stilles samme krav ovenfor 2. person (person nummer to) som LFS. Konsekvensene av dette hadde vært store, og Bane NOR sammen med bransjen kunne verifisere at disse konsekvensene hadde blitt større enn hva som er hensiktsmessig for rollen.

Rollen som 2. person, er derfor i et skriv fra DSB beskrevet bedre med krav til at virksomheten selv gjennomfører en risikovurdering av rollen og dens arbeidsoppgaver og videre stiller krav til opplæring av slikt personell. Risikovurderingsarbeidet startet rett før jul i 2025, og blir ferdigstilt over nyttår.

Videre vil det settes opp en tilpasset opplæring, og regime og krav for bruk vil oppdateres iht. hva Bane NOR mener er forsvarlig. Det vil også vurderes videre bruk av brann og redning, generelt beredskap på jernbanen.

Andre saker

Dispensasjonssøknad angående bruk av utendørs jordingsbrytere for bruk av utrykningspersonell hos brann og redning er ikke p.t. svart ut.

DSB og Statens Jernbanetilsyn (SJT) har delvis kommet til enighet rundt ansvarsforholdene til signalanlegg, signalfaget inkl. togmateriell – men ikke formalisert kravene og ansvarsforholdene p.t. Bane NOR har fått signaler om at DSB kommer til å ta ansvar for signalanleggene og SJT for elektriske anlegg i kjøretøy.

Plan for elsikkerhetsarbeidet i 2026

Elsikkerhetsmiljøet vil i kommende år fortsette arbeidet med å følge opp tiltak ifm. LFS-saken og rapportering til DSB. I tillegg til dette, vil det være fokus på å:

- Følge opp Bane NORs elektriske anlegg og utførende gjennom å gjennomføre løpende stikkprøvekontroller
- Sikre god samhandling med relevante fagmiljøer som Jernbaneskolen, elkraftstyring, regelverk og faglig ansvarlige i regionene
- Følge opp prosessen med prosessbasert styringssystem og avklare hvordan dette virker inn på våre krav og rutiner
- Se på arbeidsrutiner ved arbeid i returstrømanleggene, grunnet flere hendelser og et ønske om generell forbedring
- Følge opp tilstanden i lavspenningsanleggene, her viser stikkprøvekontrollene at det er behov for bedre vedlikeholdsrutiner
- Forbedre arbeidsrutiner for arbeid i lavspenningsanlegg inkl. signal- og teleanlegg med fokus på registrerte hendelser
- Se på rutiner for arbeid innenfor 30 meters grensen til jernbanen, og hvordan å arbeide nær ved trafikkert spor og spenningssatt anlegg
- Analysere årsaker til utilsiktede spenningssettinger inkl. overkjøringer
- Etablere et samarbeid med analyseavdelingen i vedlikehold for å se årsaken til økningen vi ser ved rapporterte tekniske feil

Årsrapport 2025

Utgitt 09.04.2026 av Bane NOR

ved Johan Stenvig, sakkyndig driftsleder/driftsansvarlig Bane NOR

Utarbeidet av

Lisa Andersen, rådgiver for sakkyndig driftsleder/driftsansvarlig Bane NOR

Krediteringer

Bård Gudim – fremside

Side 3 – Maja Victoria Langva

Side 10-11 – Synergi (ukjent fotograf)

Side 12-13 – Ole Jørgen Kaldhusdal og John Sagen

Postadresse

Postboks 4350, 2308 Hamar

Sentralbord 05280

Nettside www.banenor.no

E-post postmottak@banenor.no