

A decorative red line graphic runs horizontally across the top of the slide. It features a central trapezoidal shape that is wider at the top and tapers towards the bottom, resembling a stylized train or a signal.

Jernbanen har alltid styrt risiko

- Konseptet er potensielt farlig: typisk 500 tonn tog med 500 passasjerer i 130 - 210 km/t. Uten å kunne stoppe på oversiktlig strekning.
- Utvikling og ulykker har gått hånd i hånd, og har ledet til nyvinninger:
 - Synkroniserte klokker
 - Feile til sikker tilstand (Westinghouse)
 - Tekniske barrierer mot menneskelige feil (ATC)
- Jernbanen (NSB) styrte seg selv, hyllemetre med bestemmelser og opplæring fra far til sønn

Møte med en ny tid

- NSB ble omdannet til selskap i 1996 og omverdenen krever innsyn etter ulykker. Forsikringspremien går i "taket". Nytt mantra i NSB: "fra hendelsesbasert til risikobasert sikkerhetsstyring"
- Trykk ble til forskrift, SJT banker på døren, finner lite å revidere.
- **Jernbanen "idiotforklarer" SJT.**
- Så smeller det..

4. januar 2000

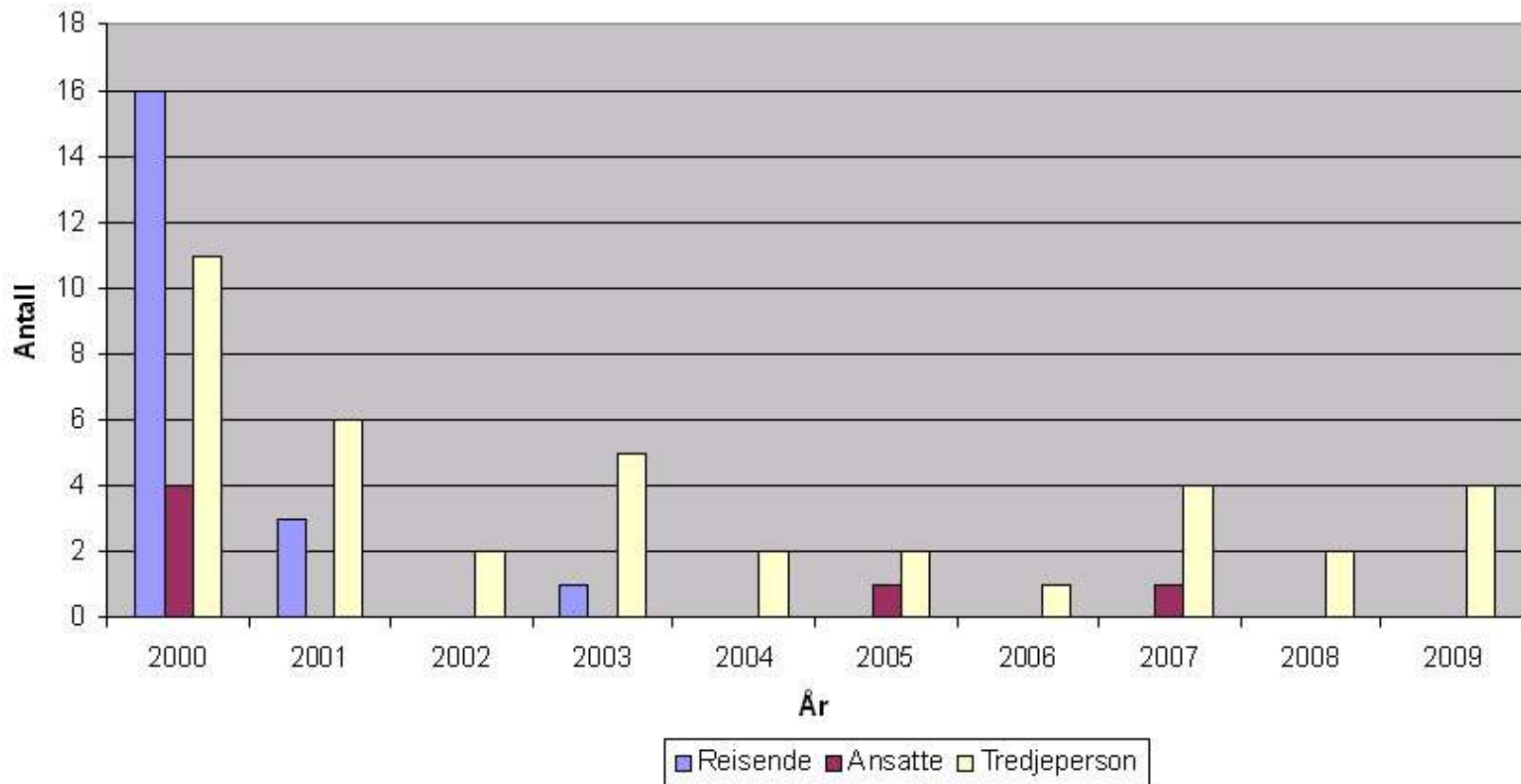


Tid for erkjennelse

- Full fart med "compliance" i 7 år, oppbemanning og ny type kompetanse. Prosedyrer for "alt".
- Så ny forskrift - og nye avvik, spesielt mht beredskap
- Lukking av avvik, beredskapsanalyser og beredskapsplaner
- Så brenner det..
- (Film om brannen på Hallingskeid)

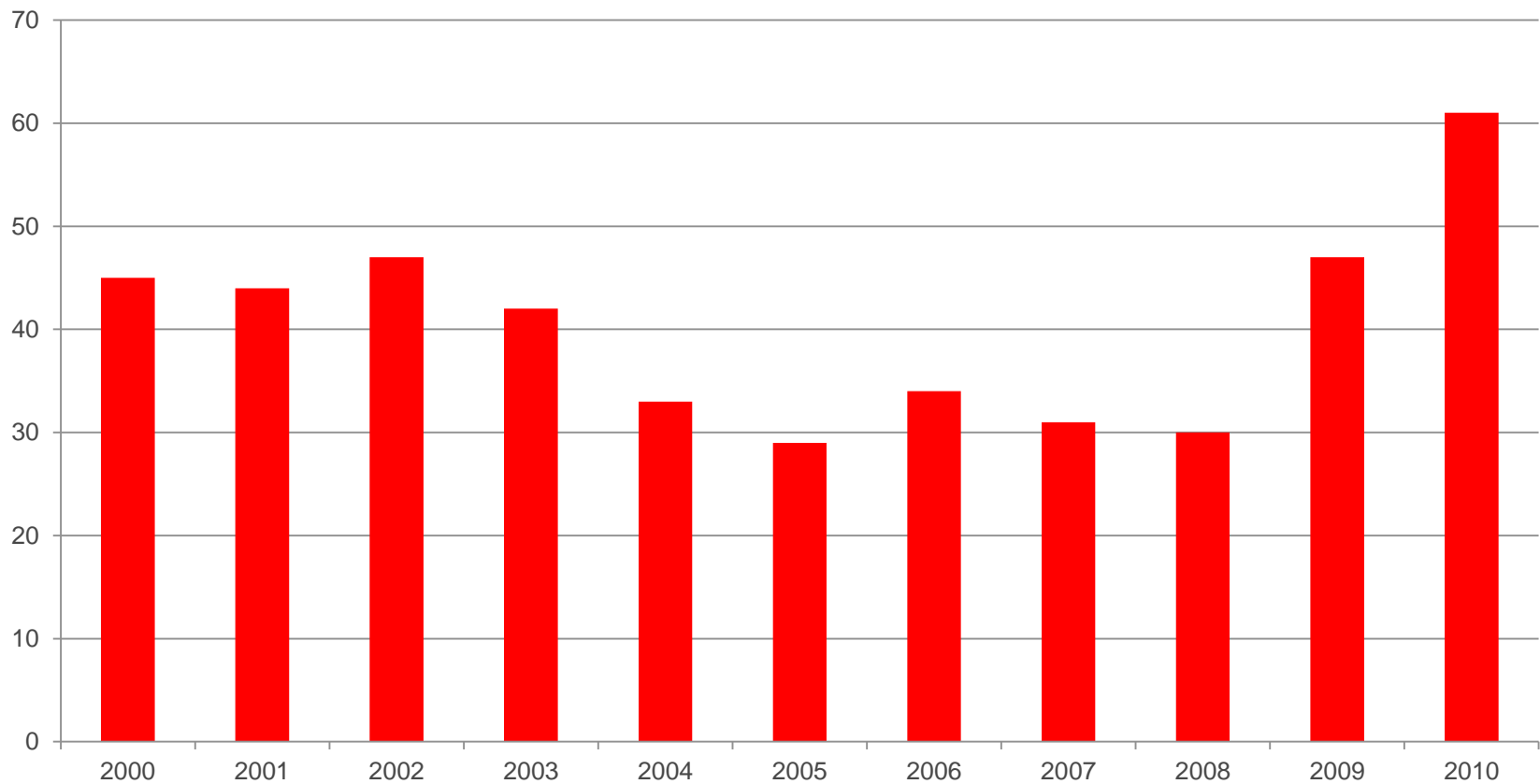
Statistikken sier at det har blitt tryggere å reise

Antall omkomne i perioden 2000 - 2009



Hva så med dette?

PASS-hendelser med årsak i NSB



Hva har vi styr på?

- PASS, selv om mye gjenstår
- Kompetanse
- Leverandører
- Rullende materiell
- Systemet for styring av trafikksikkerheten nærmer seg den forskriftsfestede "ideale fordring"

Hva ligger foran?

- Forståelse av "risikobilde" og "risikoakseptkriterier"
- Styring av "shared risks", samlet styring av flere aktører
- Ytre forhold som ras, utglidninger , biler og maskiner på sporet
- Oversikt og samordning av totale beredskapsressurser, innen jernbanesektoren og i det offentlige apparatet