

# Kritisk blikk på bransjen

- Et kritisk blikk på bransjen er bra av og til.
- Hvordan ivaretar vi sikkerheten i en stadig mer kompleks jernbaneverden?
- La oss stoppe et øyeblikk ved beskrivelsen av «mer kompleks», eller kaotisk som noen sikkert vil oppleve.

# Aktører og prosesser

- Jernbanepakke 4 og jernbanereformen er det som er mest synlig.
- Jernbanepakke IV er besluttet og løsningene er på vei. Det skisseres endrede oppgave og ansvarsfordelinger innen jernbane.
- ERA, eller the European Union Agency for Railways som det nå heter, vil være One Stop Shop for tillatelser til å ta i bruk rullende materiell, og alle søknader skal gå dit.
- Sikkerhets sertifikat skal utstedes i en MS og gjelde for hele Europa (EU/EØS)
- Jernbanebyrået skal godkjenne ERTMS-prosjekter for hele Europa.
- Ting som tidligere er besluttet og som etter hvert finner sin rolle:
  - Notified Body (NoBo) skal verifisere at komponenter og delsystemer oppfyller krav i TSI-er.

# Aktører og prosesser #2

- Designated Body (DeBo) skal verifisere at komponenter og delsystemet oppfyller nasjonale krav.
- Independent Safety Asessor (ISA) skal verifisere at komponenter og delsystemer oppfyller krav i tråd med visse standarder.
- Assessment Body (AsBo) skal verifisere at sikkerhetsstyringsprosessen i et prosjekt er utført i henhold til felles sikkerhetsmetode (CSM RA).
- Jernbanereformen her hjemme medfører endringer i selskapsstruktur og nye og endrede roller for mange.
- Vi får Jernbanedirektorat, Bane NOR SF, Togmateriell AS, Togvedlikehold AS, Reiseplan og billett AS, vi får kanskje flere nye togselskaper på persontransport-siden.
- Selv om det ikke kan bli så mange nye togselskaper, så viser historien at alle har utfordringer, og jeg tenker spesielt på sikkerhetsutfordringer.
- Trange markeder gjør også at alle ser etter løsninger som kan redusere kostnader og øke avkastning. I praksis er det en åpning for leverandører, men de er minst like presset, både på tid og kostnad.

# Aktører og prosesser #3

- Både jernbanepakke 4 (og forløperne) og jernbanereformen gjør at antall aktører og antall grensesnitt øker. Kompleksiteten øker tilsvarende.
- Alle aktørene har ansvar for at sikkerhet er ivaretatt i alt de gjør og driver med, men jernbanevirksomhetene har det overordnede ansvaret for sikkerheten.
- Og tilsynet skal fortsatt påse at alle gjør det de skal slik at sikkerheten blir ivaretatt.
- De mekanismene jeg har beskrevet nå (oppsplitting og leverandørbruk) er ikke spesiell for jernbanesektoren. Vi finner dem igjen på mange områder, i ulik form og farge. Men endringene kan likevel være krevende.
- Når det gjelder samtrafikk på jernbane har det vist seg å være nødvendig å gå dypt i detalj på de tekniske spesifikasjonene. Det skal ikke så mye fantasi til for å forstå det, når vi vet at for få år siden var det et tosifret antall ulike systemer for kjørestrøm, signal, kommunikasjon, sporvidde, togbredde osv. i Europa.
- På sikkerhetssiden har det vært en rask dreining not funksjonelle krav. Det du gjør skal du gjøre tilfredsstillende sikkert, og du skal definere og analysere hva som er sikker nok løsning. EU har skissert verktøy og tenkning, men sikkerhetsstyring ligger i hendene på de som har tillatelse til å drive jernbanevirksomhet.

# Samarbeid for sikkerhet

- Hvis jeg skal peke på tre områder hvor det er svakheter til dels store svakheter i dag, og som jeg tenker vil være en utfordring også i tiden som kommer så er det:

## 1) Styring av leverandører og kontroll på grensesnitt.

- Nesten alle vi ser i kortene har for dårlig sikkerhetsmessig kontroll på og styring av leverandører.
- Vi har sett en økende tendens til at alle vil trekke lankene til seg og overlate grensesnittshåndtering til andre når markedet blir trangere, hvor også konkurranse kan være en del av forklaringen.
- Når grensesnittene ikke håndteres av begge eller alle parter, faller ting lett mellom stolene og kan ofte bli en sikkerhetsutfordring.

# Samarbeid for sikkerhet #2

## 2) Avviksoppfølging

- Oppfølging av avvik og læring fra uønskede hendelser er en utfordring for mange.

Forbedringsarbeid er nært knyttet til dette, og de fleste må bruke mye energi, «drive brannslukking», på forhold som burde vært styrt og håndtert i normal drift til en mye lavere kostnad.

Vi har også sett at det er lite fokus på sikkerhetsutfordringer som følger av tekniske feil.

# Samarbeid for sikkerhet #3

## 3) Risikovurderinger og sikkerhetsstyring

- Relevante og dekkende risikovurderinger er en forutsetning for å kunne kjenne og ha kontroll på risikoen som virksomheten representerer.

Risikokjennskap er en kjernefaktor i sikkerhetsstyring, og mange, om ikke alle, har utfordringer også på dette området.

- Hvordan kan du vite at du driver sikkert, hvis du ikke kjenner risikoen ved virksomheten?
  - Fordi du ikke har mange eller store ulykker? Det blir bare en antakelse, og det kan like gjerne skyldes flaks.
  - Å studere uønskede hendelser blir som å studere kjølvannet etter båten. Dukker det opp skjær og graps er det grunn til å vurdere kurs og fart.
  - Det er ikke lett å spå riktig i glasskula og forutse det som kan hende. Og det som er bittert er jo at man aldri får visshet om hvilke ulykker man har unngått ved de tiltakene man har gjort. Men igjen, prøv en ulykke, det er i hvert fall ikke billig.
- Jeg tenker en nøkkel til suksess er samarbeid også i konkurranse, for å finne de gode løsningene og med mest mulig effektiv ressursbruk. Og jeg tenker mine tre tema kan definere et godt startpunkt.