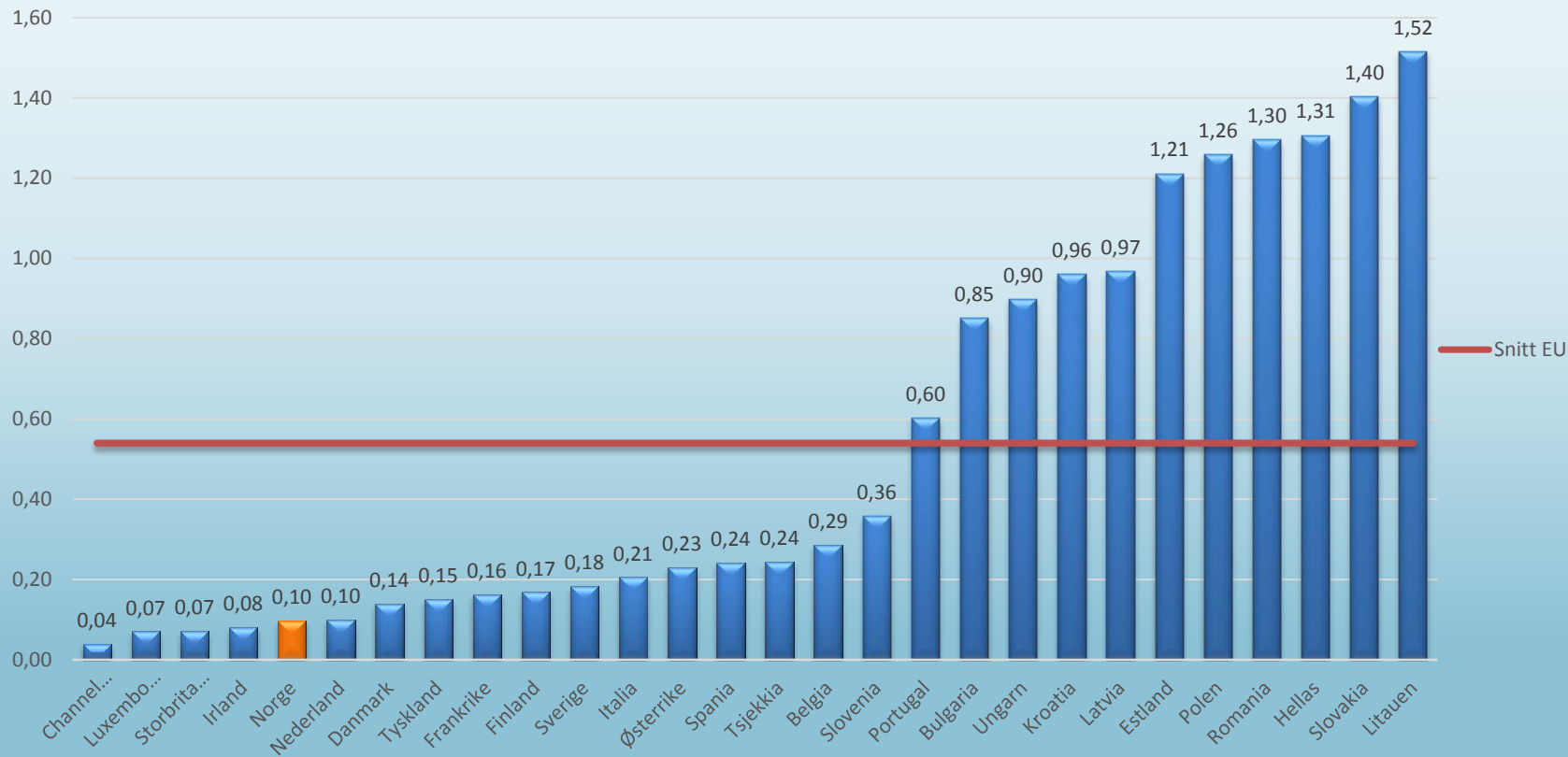


Rikets tilstand - Risikobildet

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Dødsfall og vektete alvorlige skader per millioner togkilometer 2010-2014



Risikobildet i Norge og EU

- Først noen ord om rikets tilstand. Og for de som måtte håpe på eller frykte en rentesenkning, eller kanskje heller sikkerhetsnivåsenkning, så har vi ingen planer om å redusere kravene til sikkerhet på jernbanen.
- Og dette på tross av at vi ligger ganske så godt an, hvis vi skal tro statistikken.
- De som omkommer i Norge så vel som EU er personer som har vært i spor eller på planovergang, så det er direkte sammenlignbart
- Som dere ser er det få alvorlige hendelser og ulykker på jernbanen i Norge, sammenliknet med de fleste andre land i Europa.
- Hvor lenge det har vært sånn er ikke godt å si, fordi det foreligger lite statistikk for hele Europa som er særlig gammel eller fundamentert på godt grunnlag. Men den biten av historien er kanskje heller ikke det viktigste.


Risikobildet i Norge og EU #2

- Både når vi ser på Norge isolert og sammenlikner risiko ved alternative transportformer, og når vi sammenlikner risiko på norsk jernbane med resten av Europa, så er norsk jernbane et sikkert transportalternativ både for personer og gods.
- Om det er like pålitelig og tilgjengelig som det er sikkert, varierer med tid og sted, men andelen tog i rute har etter hvert blitt ganske så stor og til tider helt tilfredsstillende.
- At utviklingen i risikobildet over tid har vært positiv, er det ingen tvil om. Sikkerheten har blitt bedre. Om utviklingen har vært så god som den kunne og burde vært, det er mer usikkert.

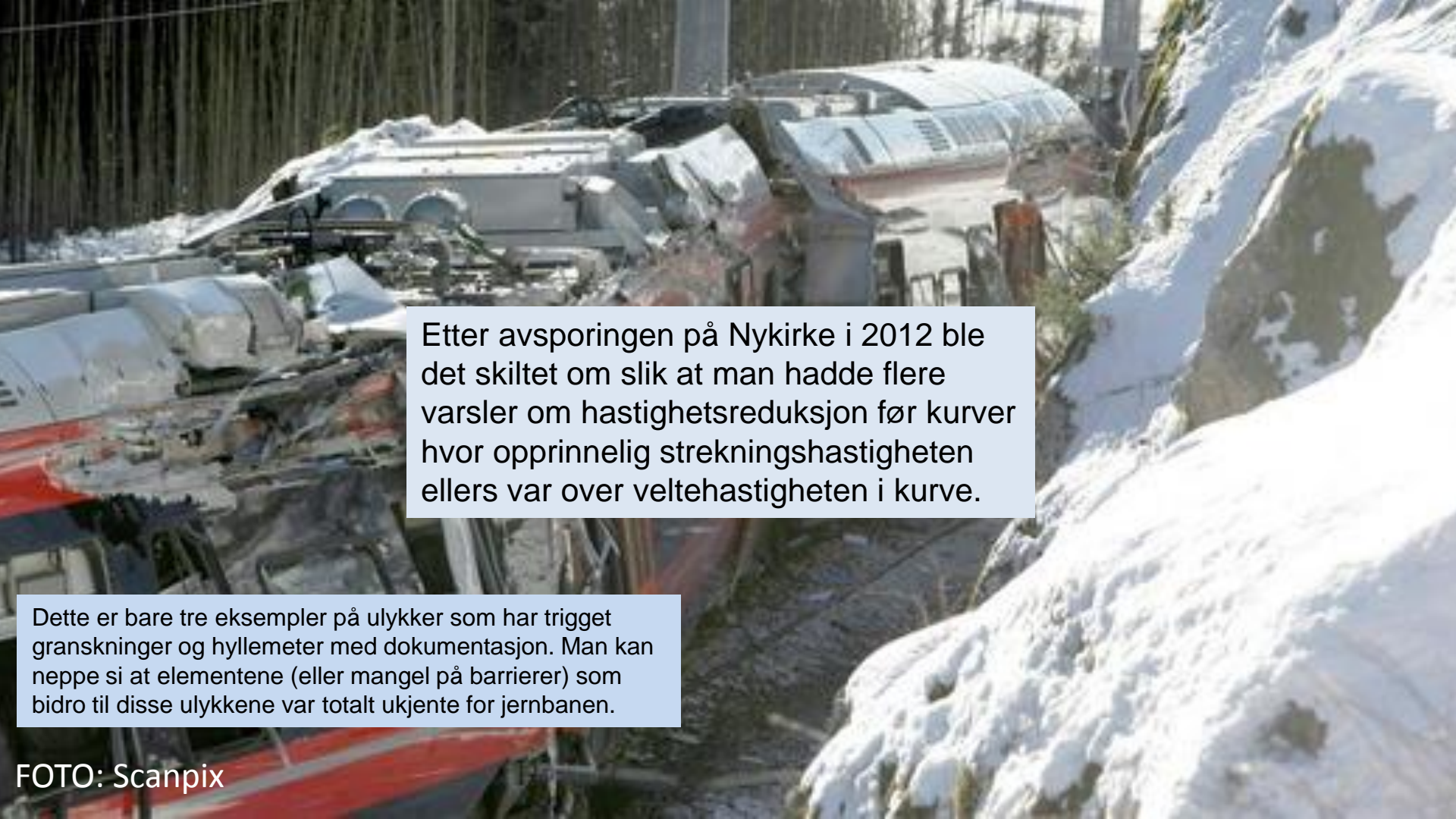
Etter Åsta-ulykken i 2000 ble det innført ATC på Rørosbanen og etter hvert nødkommunikasjon (GSM-R).



Foto: Cornelius Poppe, NTB scanpix



Etter flankekollisjonen på Koppang i 2009 ble det fortgang i utbyggingen av sikkerhetssoner med bruk av ATC.



Etter avsporingen på Nykirke i 2012 ble det skiltet om slik at man hadde flere varsler om hastighetsreduksjon før kurver hvor opprinnelig strekningshastigheten ellers var over veltehastigheten i kurve.

Dette er bare tre eksempler på ulykker som har trigget granskninger og hyllemeter med dokumentasjon. Man kan neppe si at elementene (eller mangel på barrierer) som bidro til disse ulykkene var totalt ukjente for jernbanen.



Bruk av informasjon

- Kunne disse og andre ulykker ha vært unngått om man hadde lagt ned like mye energi som granskningene medførte i oppfølging og tiltak etter hendelser og tilløp som tidligere hadde avslørt svakheter, i arbeidet med forebyggende sikkerhet?
- Hvor ofte stiller vi spørsmålet: Hvorfor så vi ikke denne risikoen på forhånd? Hvorfor tok vi ikke de små varslene på alvor?
- Dessverre har det vært typisk norsk (men ikke bare norsk, hvis det er en trøst) at det må skje en ulykke og helst en alvorlig ulykke før vesentlige, og i hvert fall drastiske, tiltak har blitt iverksatt.
- Det er et åpent spørsmål om vi er flinke nok til å bruke den informasjonen vi har for det den er verdt? 30.000 rapporter om uønskede hendelser hvert år. Hva bruker vi informasjonen som ligger i alle disse rapportene til? Tenkt på det i noen sekunder ...
- En tilbakevendende utfordring for jernbanebransjen er styring av leverandører og avviksoppfølging, og som en del av det oppfølging av uønskede hendelser

Bruk av informasjon #2

- Styring av leverandører er viktig fordi høy risiko og tilløp til ulykker ofte involverer nettopp leverandører.
- Oppfølging av uønskede hendelser gir verdifull informasjon om hva og hvor det er sikkerhetsutfordringer, og derav hvor det er riktig å prioritere tiltak.
- Her er det fortsatt mye å hente.
- Jeg reklamerte tidligere for vår nye nettside. Der vil dere også etter hvert finne statistikk og anonymisert ulykkesinformasjon. I tillegg til at vi kan utarbeide andre analyser og statistikk dersom det er noe mer spesifikt dere ønsker informasjon om. Det er bare å spørre.
- I dag skal dere slippe å spørre, for om en liten straks skal vi få en smakebit og en analyse av det vi ser i statistikken.
- I motsetning til mye annen statistikk så er datagrunnlaget her på jernbanen godt og omfatter i størrelsesorden en halv million hendelsesrapporter. Det gir gode indikasjoner på hvor det ligger utfordringer og ikke.