

**«Store endringer
– aldri på bekostning av
sikkerhet»**

Ine Ancher Grøn

Høyt sikkerhetsnivå



Høyt sikkerhetsnivå

- Sikkerheten på jernbane i Norge er god – også sammenlignet med andre europeiske land.
- Norge har vært og er fortsatt et av landene i Europa med færrest drepte og alvorlig skadde pr. kjørte togkilometer
- Både gjennom tilsyn og ved vurdering av virksomhetstillatelser ser vi at det gjøres mye godt sikkerhetsarbeid
- Jernbanevirksomhetene er ansvarlige for å ivareta sikkerheten – og jernbanevirksomhetene skal derfor også ha æren for det høye sikkerhetsnivået – men sikkerheten kommer ikke av seg selv
- Forutsetninger endrer seg: Det man gjorde bra i går, fungerer kanskje ikke like bra i morgen...

Store endringer



Store endringer

- Jernbanefamilien endrer seg – den har blitt mer moderne
- Jernbanefamilien bor ikke lenger i samme hus, med én lønnskonto og felles budsjett
- Jernbanefamilien har ulike lønnskontoer, ulike budsjett, handler med hverandre, inngår avtaler om varer og tjenester og konkurrerer om det samme markedet
- Noen har spesialisert seg på vedlikehold av materiell
- Andre jobber med trafikk av passasjerer
- Atter andre med vedlikehold og bygging av infrastruktur
- Noen eier tog og andre leier tog
- Strukturene i Jernbane-Norge er endret og vi lever sammen på en annen måte enn før
- Vi har fått flere aktører og flere grensesnitt

Gir endringene økt risiko?



Gir endringene økt risiko?

- Når en jernbanevirksomhet flytter ut og leier kjøretøy fra en annen jernbanevirksomhet – hva kan det bety for vedlikehold av kjøretøyet? Av risiko for skader på det? Hvordan skal jernbanevirksomheten som bruker kjøretøyet være sikker på at kjøretøyet er godt vedlikeholdt? Hvordan skal jernbanevirksomheten som eier kjøretøyet være sikker på at jernbanevirksomheten som leier det, ikke skader det?
- Hvis skinner og sviller holder dårlig kvalitet – hva betyr det for togselskapene?
- Jernbanevirksomhetene konkurrerer i samme marked – jernbanevirksomhetene skal være effektive og de skal tjene penger
- Kan sikkerhetstiltak kan komme under press med krav om økt effektivisering?
- Er det en risiko for at det kan tas snarveier? Kan det ha betydning for hvilke løsninger som velges – hvilke sikkerhetstiltak som etableres?
- Eksempel: En leverandør har ansvar for å laste et tømmer tog, og lokføreren som skal ta ut toget ser at det er feillastet. Konsekvensene ved å holde igjen toget er store. Er det en risiko for at toget brukes likevel hvis feillastingen ikke er så veldig stor? Hvor store kan konsekvensene bli hvis en tømmerstøkk faller av under passering på en plattform full av passasjerer?

Forståelse av egen aktivitet



Forståelse av egen aktivitet

- For å kunne styre risiko i en virksomhet må det være tydelig hva virksomheten driver med
- Jernbanevirksomhetene skal vite hvilken risiko som skyldes egen aktivitet – og det er ikke mulig å identifisere risiko på en god måte hvis ikke art og omfang av virksomheten er klart og tydelig beskrevet
- Hvilken type aktivitet skal virksomheten drive med?
- Handler det om godstransport eller persontrafikk?
- Testing av materiell eller bruk av materiell for vedlikehold av infrastruktur?
- Hvor mye og hvor skal det kjøres?
- Hvordan er virksomheten organisert?
- Hvilke leverandører/underleverandører brukes?
- Skal det leies inn førere eller kjøretøy?
- Skal det kjøpes vedlikeholdstjenester?
- Å identifisere risiko innebærer at virksomheten må vise – basert på en risikoanalyse – at den kjenner til de viktigste risikoområdene – og basert på disse analysere farlige hendelser, vurdere risiko og prioritere tiltak for å forebygge ulykker

Mange grensesnitt



Mange grensesnitt

- Nå en jernbanevirksomhet skal starte opp egen virksomhet må den ha klart for seg hvilke grensesnitt som kan ha betydning for sikkerheten
- Den må ha klart for seg om den skal leie inn førere, om den skal leie inn materiell, om den skal kjøpe vedlikeholdstjenester osv.
- Den må også ha oversikt over om det for eksempel er behov for å kjøpe inn spesiell kompetanse – for eksempel innen risikovurderinger
- Det er mange grensesnitt, og det er **risiko i alle grensesnittene** og mellom aktørene

Samhandling



Samhandling

- Risiko i grensesnittene kan håndteres gjennom samhandling og dialog
- Hva må vi samhandle om – og hva betyr det for sikker togdrift i Norge? Hva skjer hvis vi ikke samhandler?
- Bane NOR må fortelle jernbanevirksomhetene om eventuelle feil og mangler og spesielle forhold ved infrastrukturen, sånn at jernbanevirksomhetene kan vurdere hvilken risiko det innebærer for dem, og hvilke tiltak de ser er nødvendige for fortsatt å kunne kjøre trygt
- Hvis et togselskap kjører med hjulslag – hva kan det bety for infrastrukturen til Bane NOR? Togselskapet må informere Bane NOR, som så kan vurdere om hjulslag har gitt skader på infrastrukturen, og om det derfor er behov for å iverksette tiltak
- Hvis det oppdages en sikkerhetskritisk mangel i forbindelse med vedlikehold av et kjøretøy – hva kan det bety for tilsvarende kjøretøy? Er det sannsynlig at man kan finne samme feil andre steder? Her må vedlikeholdsselskapet varsle togselskapet slik at det kjenner til mangelen og gis mulighet til å vurdere risiko og eventuelle behov for tiltak på flere togsett

Avtaler og kontrakter



Avtaler og kontrakter

- En mer formell måte å regulere samhandling på er gjennom kontrakter og avtaler
- Jernbanevirksomhetene har spesialisert seg – de har mindre breddekompetanse og mer spesialkompetanse. Det betyr også at de ofte må kjøpe inn kompetanse og tjenester de ikke har selv
- En innleid lokfører uten nødvendig kompetanse om kjøretøy eller strekning er en sikkerhetsrisiko
- En risikovurdering som gjennomføres av en innleid konsulent som ikke kan noe om risikovurderinger, vil sannsynligvis ikke gi virksomheten nødvendig oversikt over relevant risiko
- Hvordan kontraktene er utformet har stor betydning for muligheten til styring av leverandører
- Kontraktene er ikke alltid dekkende, klare og hensiktsmessige. Det gjør det derfor vanskelig for jernbanevirksomheten å styre og kontrollere oppgavene som skal utføres av leverandøren
- Kontraktene åpner for ulike tolkninger. Hva er egentlig en mangel?
- Kontrakten mangler tydelige plikter for leverandøren og er ikke detaljerte nok
- Det er også mangler ved organisering av arbeidet med kontrakter: Personell med teknisk og sikkerhetsmessig kompetanse og de som skal bruke den leverte tjenesten, involveres for lite eller for sent
- Behov for kompetanse innen kontraktsrett

Aldri på bekostning av sikkerhet



Aldri på bekostning av sikkerhet

- Vi har fått konkurranse og endrede rammebetingelser i jernbanesektoren, men vi skal fortsatt drive sikker jernbane i Norge
- Vi har fått mange nye grensesnitt å håndtere
- God forståelse og oversikt over egen aktivitet, relevante grensesnitt og god forståelse av risiko og samhandling på tvers av familien vil gi oss gode forutsetninger for fortsatt sikker jernbanedrift i Norge
- Sikkerhetsstyringssystemet til en virksomhet skal skreddersys, og det skal ivareta
 - styring av den aktuelle risikoen for jernbanevirksomheten
 - samhandling og dialog i hele den store og moderne jernbanefamilien
 - at jernbanevirksomhetene trygt når sine forretningsmål
- **Sikkerheten er ikke konkurranseutsatt**



«En familie som holder sammen, er uovervinnelig.»
Bjørnstjerne Bjørnson

