

SJT-KONFERANSEN ²⁰¹⁹



Organisering og grensesnitt



Ivar Gubberud, sikkerhets- og kvalitetssjef, Bybanen AS

Høyt sikkerhetsfokus – er grunnleggende

Bybanens sikkerhetspolitikk

**Vi legger nullvisjonen til grunn:
Vår virksomhet skal ikke forårsake alvorlige ulykker**

Vi skal forbedre sikkerheten kontinuerlig gjennom risikobasert styring

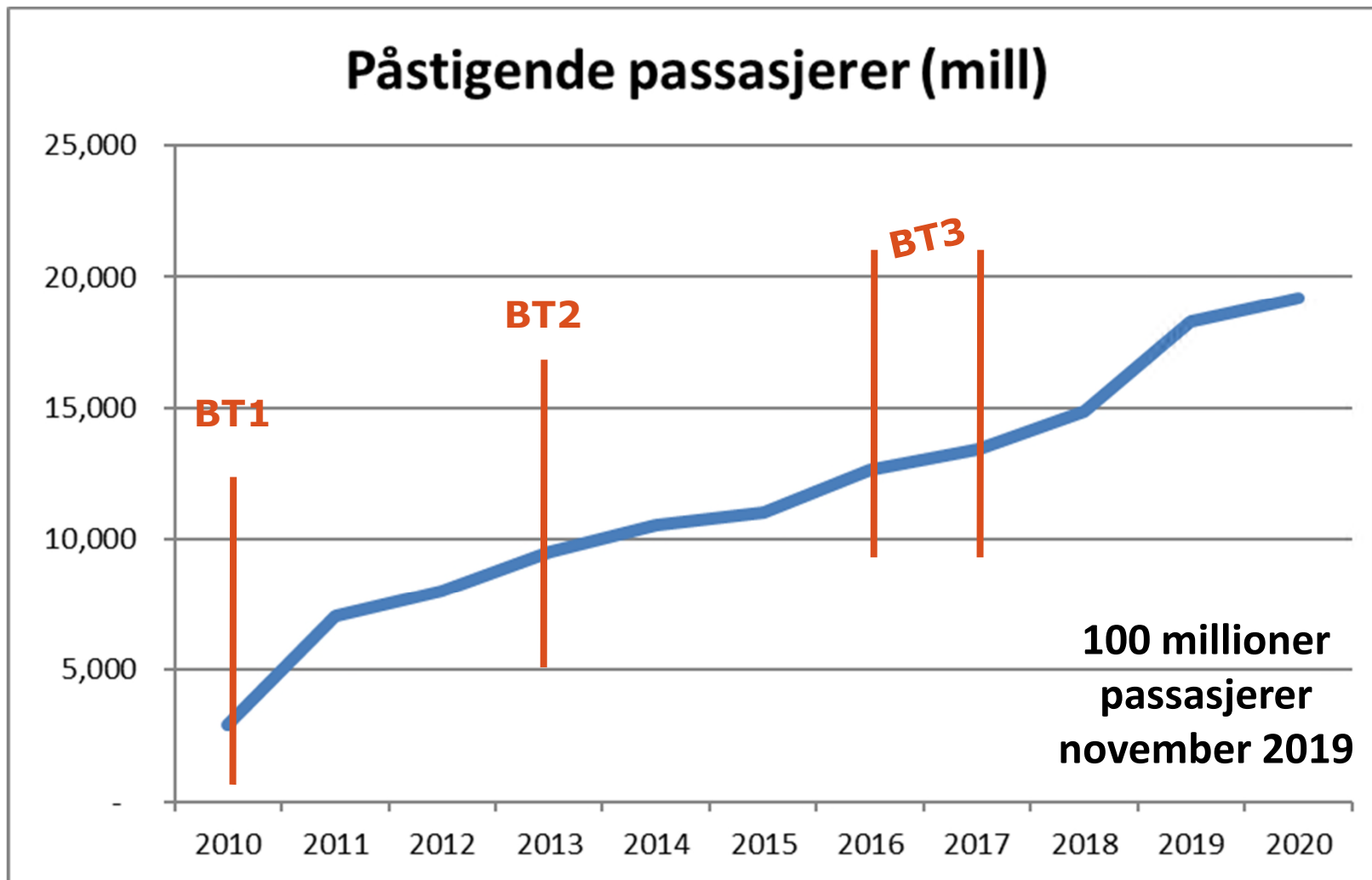
**Vi skal jobbe systematisk for en god sikkerhetskultur
og læring gjennom erfaring**

**Vi skal forhindre at feil og mangler utvikler seg til ulykker
ved godt preventivt vedlikehold**

**Ved endringer i infrastruktur eller rullende materiell
skal sikkerheten alltid opprettholdes eller forbedres**



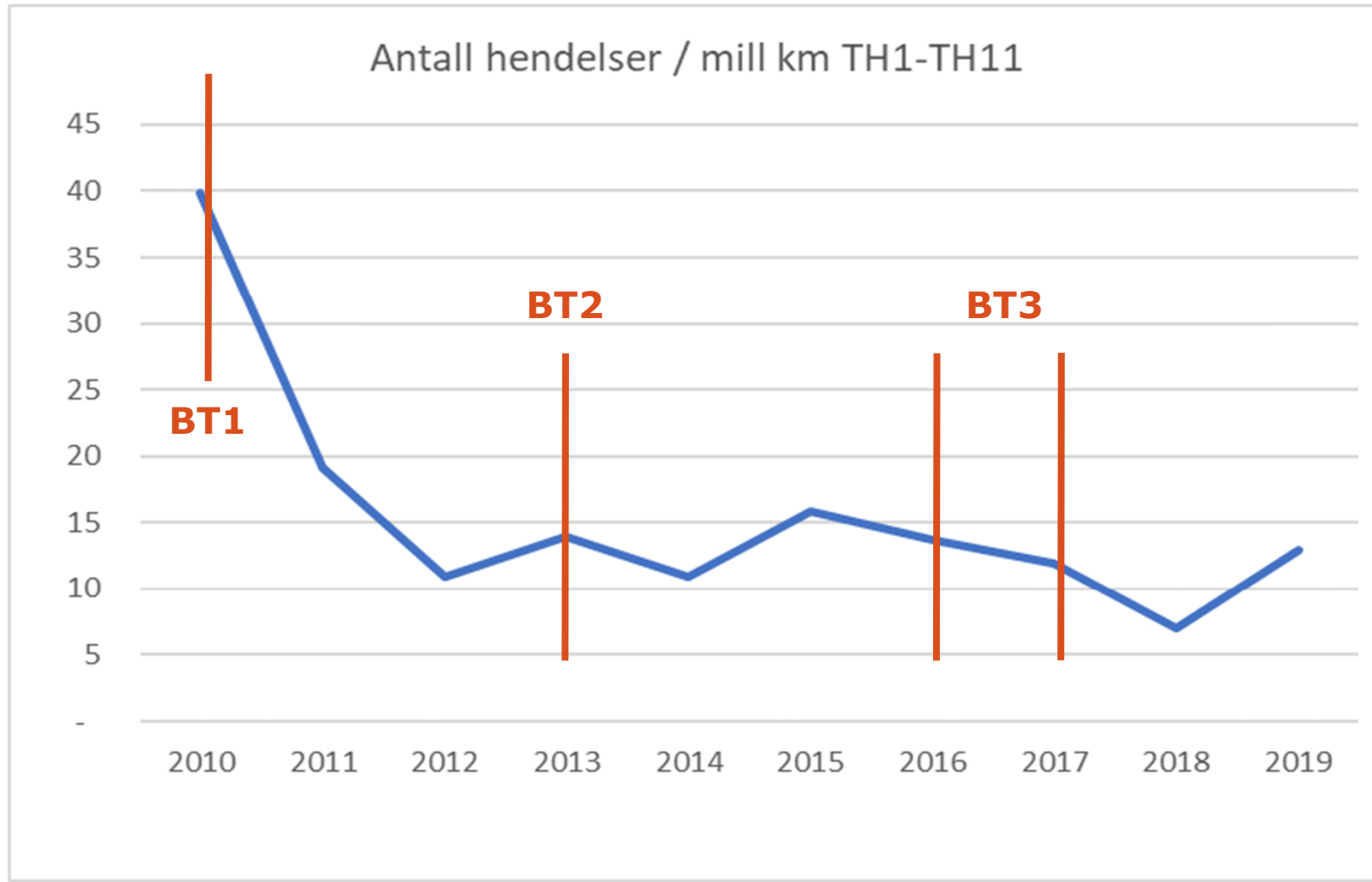
Trafikkutvikling 2010-2019



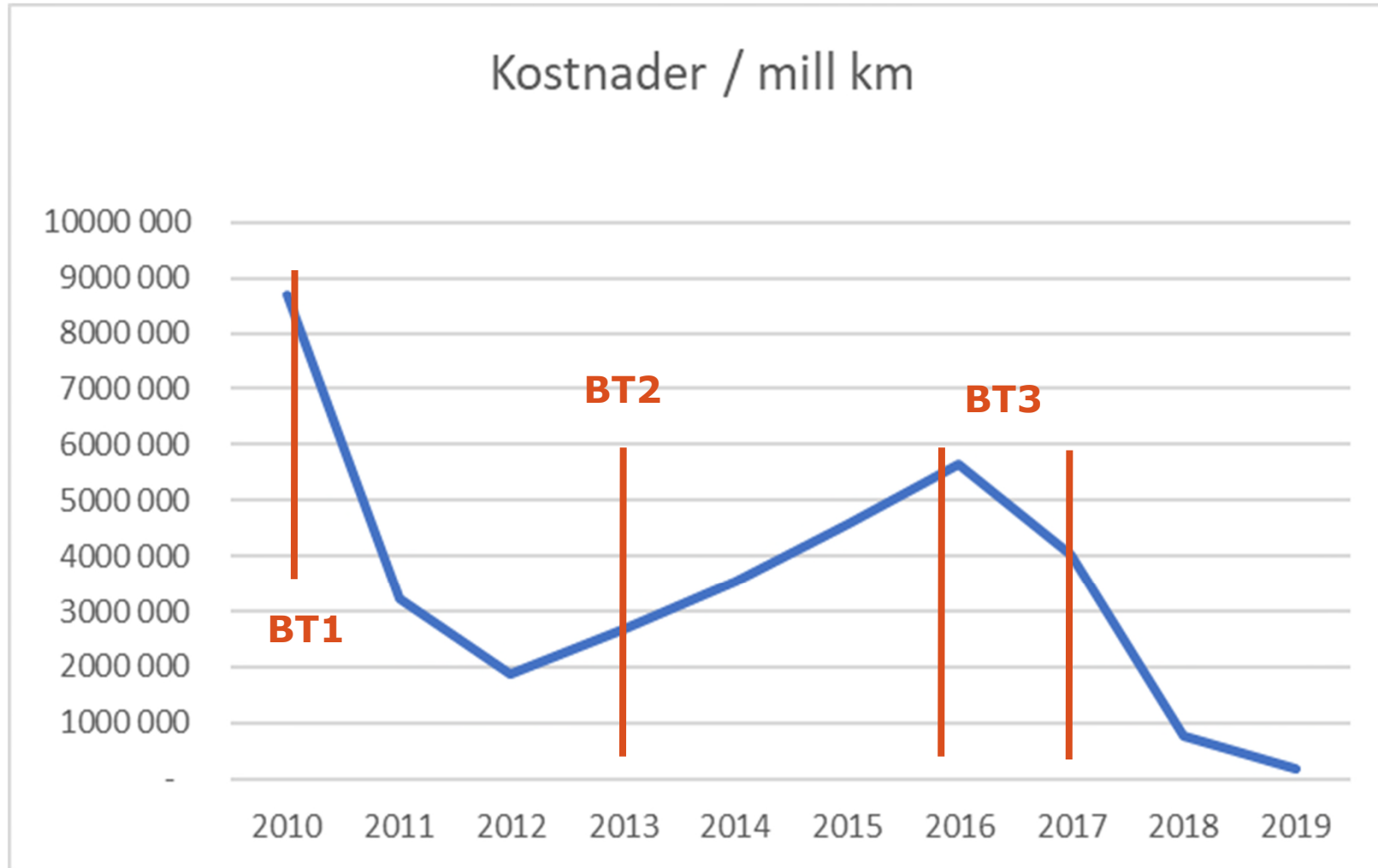
BT4

2023

Sikkerhetsutvikling 2010-2019



Sikkerhetsutvikling 2010-2019



Trikken i Bergen

Vekst og forfall 1897-1965

1897

3 linjer – utvidelse lengde/dobbeltspor

1932

1939

Trolleybuss

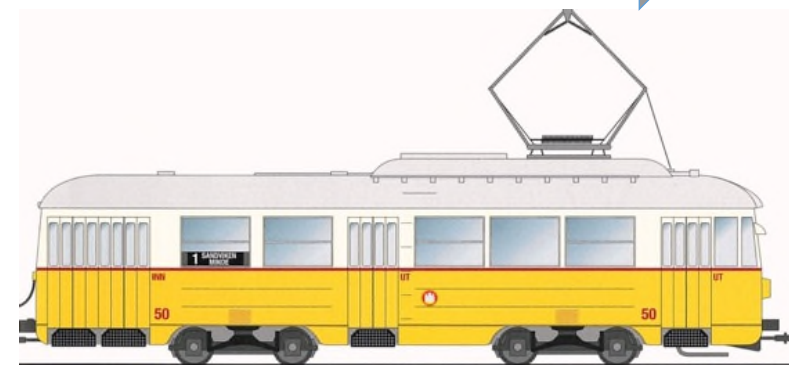
1950

1965

Nedleggelse

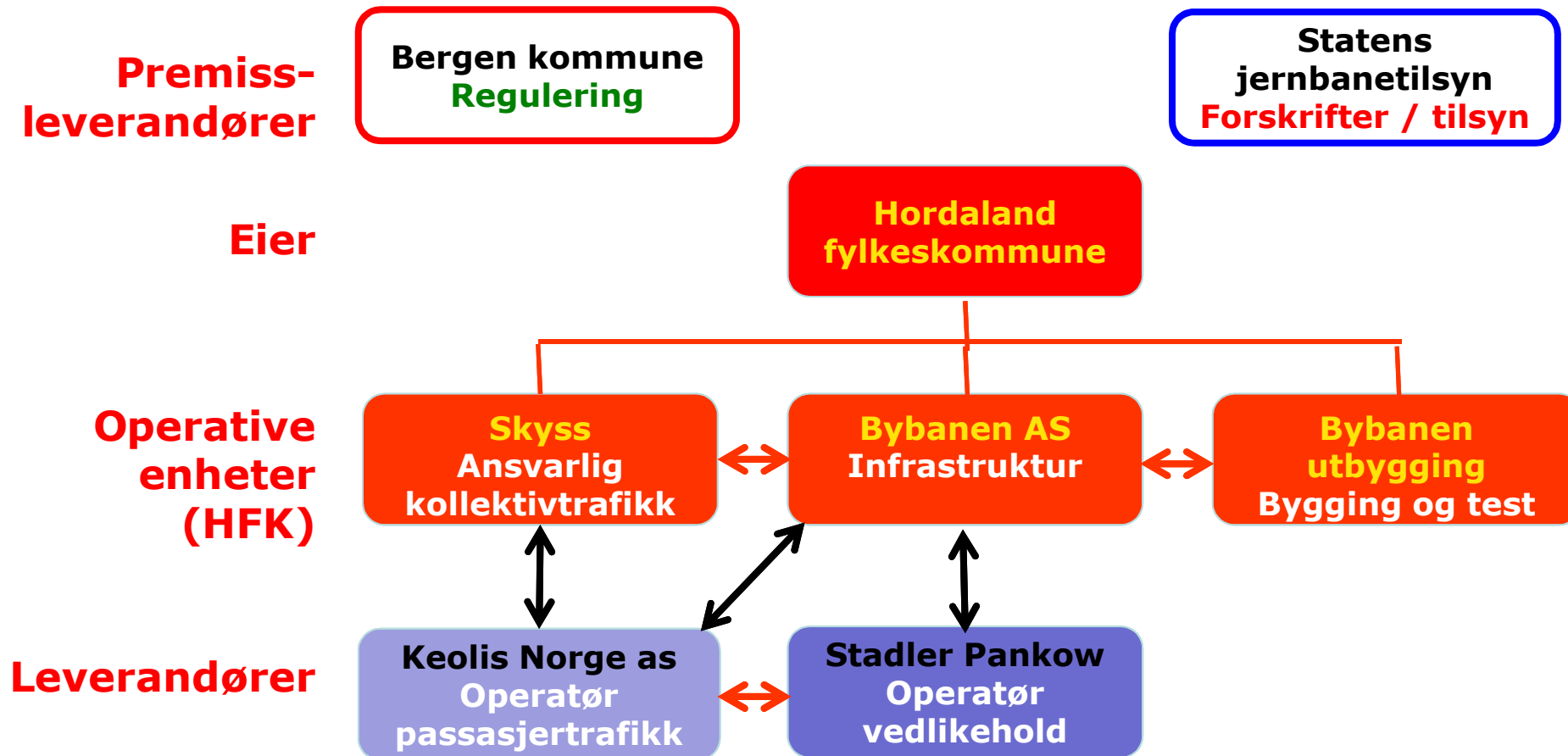
45 år
kontinuitets-

brudd
1965-2010



Bybanen 2010-2019

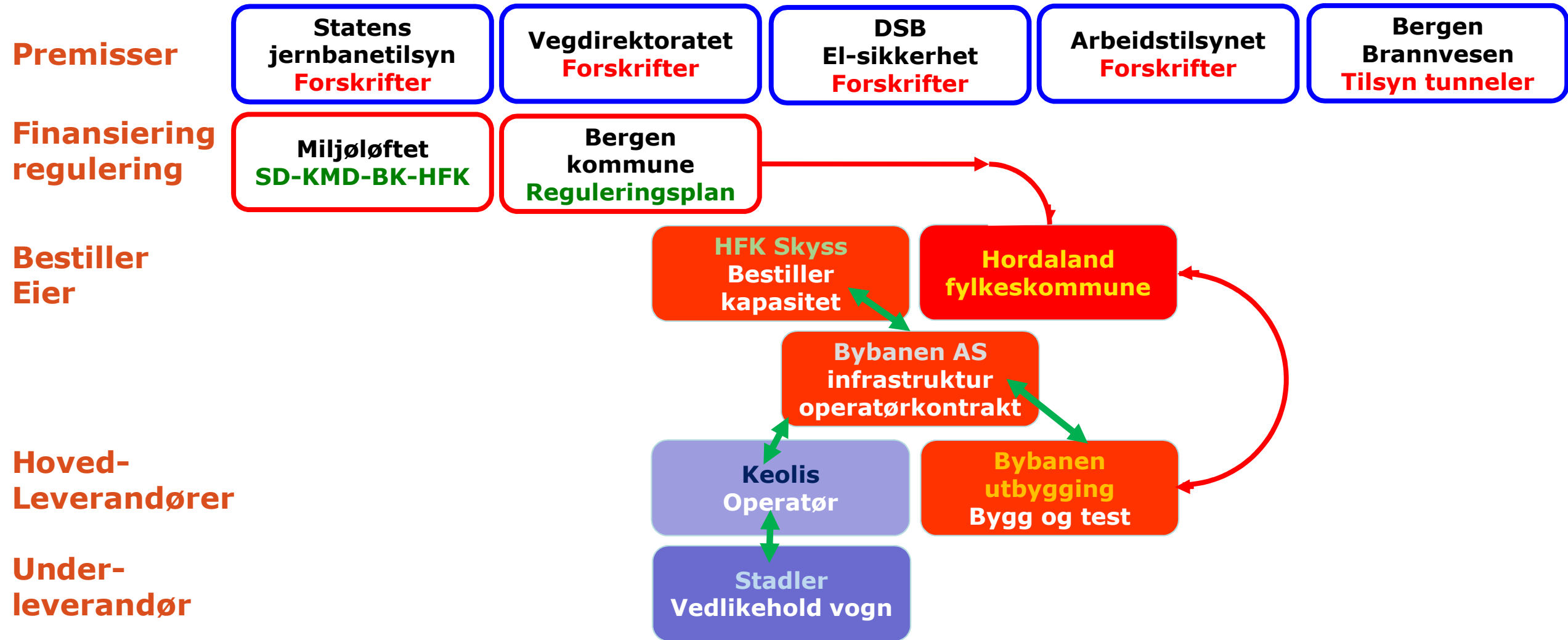
samarbeidende organisasjoner



Drivere for organisasjonsendring

- **Mange** kontrakter mellom aktørene
- Ulik **vilje** og **evne** til å drive leverandørstyring
- Lojaliteten følger **kontantstrømmen** – ikke kontrakt
- To jernbanevirksomheter – SJT ønsker **samhandling**
- **Erfaringserkjennelse** – er katalysator for endring

Bybanen fra 2019



Antall ansatte totalt

Bedrifter	Ansatte
Bybanen as	35
Operatør – Keolis Norge as	111
Vognvedlikehold – Stadler	19
Vask vogner/kontor, kantine, vaktmester	11
Totalt	176

Sikkerhetsstyring – mange fasetter

- **Bybanen AS** (bestemmelser for drift og bygging)
- **Operatør** (leverandørstyring, egen tillatelse og egen sikkerhetsstyring)
- **Bybanen utbygging** (leverandørstyring)
- **Bergen kommune** (regulering, RAMS-analyser, detaljløsninger som påvirker drift)
- **Hordaland fylkeskommune** (eier, utbygger, premissgiver detaljer utbygging, herunder Bybane utbygging)
- **Statens vegvesen** (eier/forvalter av veger, veitrafikksignaler)
- **Miljøløftet** (finansiering)

Sikkerhetsstyring i verdikjeden

Ledd i verdikjeden	Leverandør	Ansvarlig
Bygging av infrastruktur	Bybanen utbygging	Bybanen AS
Vedlikehold av infrastruktur	Leverandører	Bybanen AS
Anskaffelse av sporvogner	Stadler	Bybanen AS
Vedlikehold av sporvogner	Stadler	Operatør
Anskaffelse – vedlikehold av driftsvogner	Leverandører	Bybanen AS
Ansettelse – kompetansestyring		Bybanen AS
Sikkerhetsstyring – rapportering av avvik		Bybanen AS
Prosedyrer for framføring		Bybanen AS
Beredskap – driftssentral	Operatør	Operatør

Tillatelse tydelig plassert

Tilsyn

**Statens
jernbanetilsyn
Forskrifter**

**Ansvarlige
selskaper**

**Keolis
Persontrafikk**

**Bybanen AS
infrastruktur**

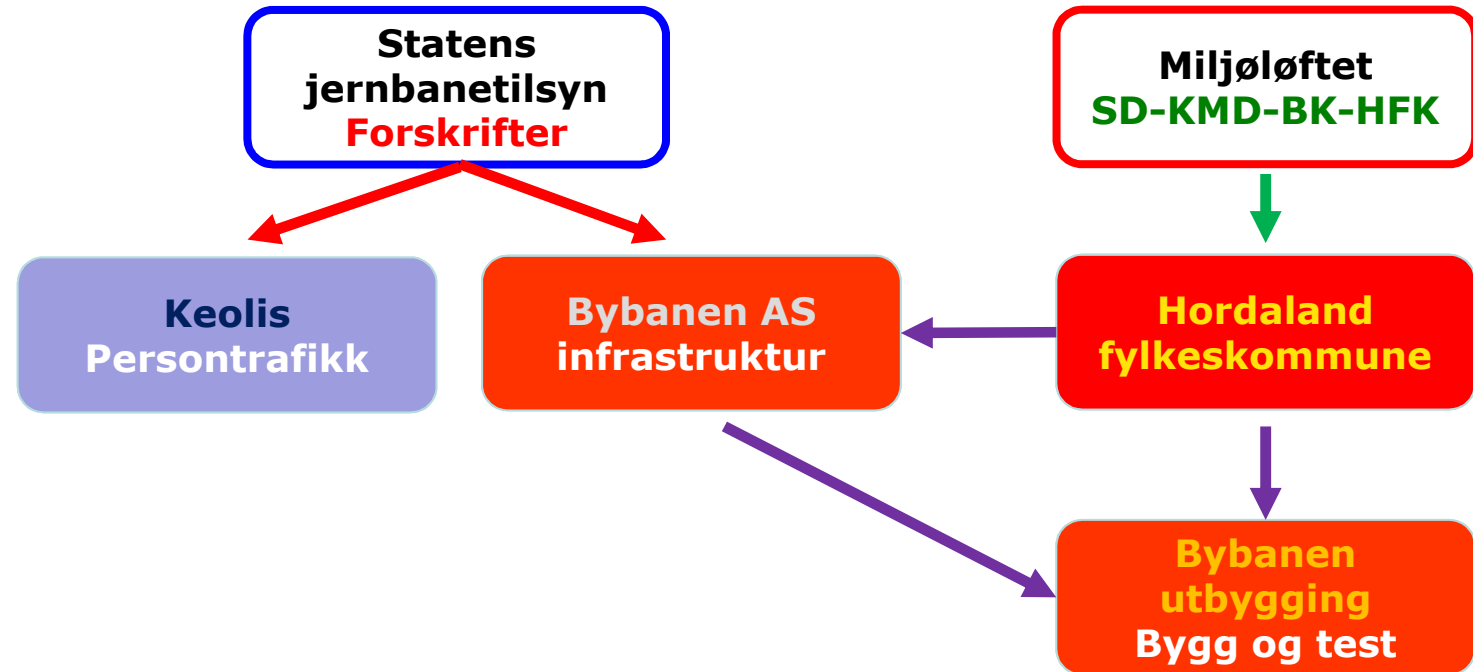
Mål med omorganisering oppnådd: Bedret samspill i organisasjonen

Tillatelse tydelig plassert?

Tilsyn

Ansvarlige
selskaper

Leverandør-
styring



Forskriftskrav til kompetanse

Kravforskriften:

§ 5-1.Kompetansekrav

Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav: **nødvendig minimumskompetanse**

§ 5-2.Kompetanse

Jernbanevirksomheten skal ha: **kompetanse som er nødvendig**

Egne ansatte og ansatte hos leverandører: **skal ha tilstrekkelig kompetanse**

Tillatelsesforskriften:

§ 3-5.Faglig dyktighet:

en ledelsesorganisasjon som har den kunnskap og/eller erfaring som er **nødvendig** for driftskontroll.

Hovedutfordringer

Ved større organisasjonsendringer og rekrutteringsfaser:

- **Sikre** *tilstrekkelig og nødvendig* jernbanefaglig kompetanse i *hver* ledergruppe
- **Definere** *tilstrekkelig og nødvendig* jernbanefaglig kompetanse i et stillingsmarked hvor dette er mangelvare

Utfordringer – rekruttering – ledergrupper

- Tidligere gikk en gradene i «organisasjonen»
- Nye ledergrupperinger med liten substans av sporvei- / jernbanerfaring, men høye tanker om å «gjennomføre»
- Lav «kritisk masse» av jernbanekompetanse i hver ledergruppe / hvert styre

Betriebsleiter

Krav i Tyskland / Østerrike / Sveits

Utdannelse: Sivilingeniør fra et vitenskapelig universitet

Praksis: Tillegg av minst 3 til 10 år som jernbaneingeniør

Lokal kompetanse: Kjennskap til selve jernbanevirksomheten

Sertifisering: Kompetansebevis fra offentlig jernbanemyndighet

Noen innspill til SJT

1. Vurdere om det bør settes *faglig standard* for personale i ansvarlig operativ ledelse?
2. Vurdere om det bør defineres krav til *tilstrekkelig og nødvendig* jernbanefaglig kompetanse i *hver faggruppe*?
3. Vurdere hvor *krevende leverandørstyring* av større enheter som finansieres fra annen kilde er?

Takk for oppmerksomheten!

