



Jernbane-
direktoratet

Trafikksikkerhet og konkurranseutsetting

Jernbanedirektør K. Slotsvik

SJT-konferansen
13. november 2019



Jernbanereformen

Stortingsmelding 27 (2014-2015) på rett spor

- «Sektoren må ivareta hensynet til sikkerhet og beredskap minst like godt som i dag»
- Ved konkurranseutsetting av persontrafikk «vil ikke krav til sikkerhetsopplæring, sertifisering, mv ikke endres som følge av konkurransen»
- «Ved konkurranse om persontogtrafikk vil reglene om virksomhetsoverdragelse legges til grunn. Dette betyr at det personellet som allerede kjenner den aktuelle strekningen også vil utføre jobben etter konkurransen. Dette bidrar til kontinuitet i utførelsen av oppgavene, og vil være positivt for ivaretagelse av sikkerheten»



Meld. St. 27

(2014–2015)

Melding til Stortinget

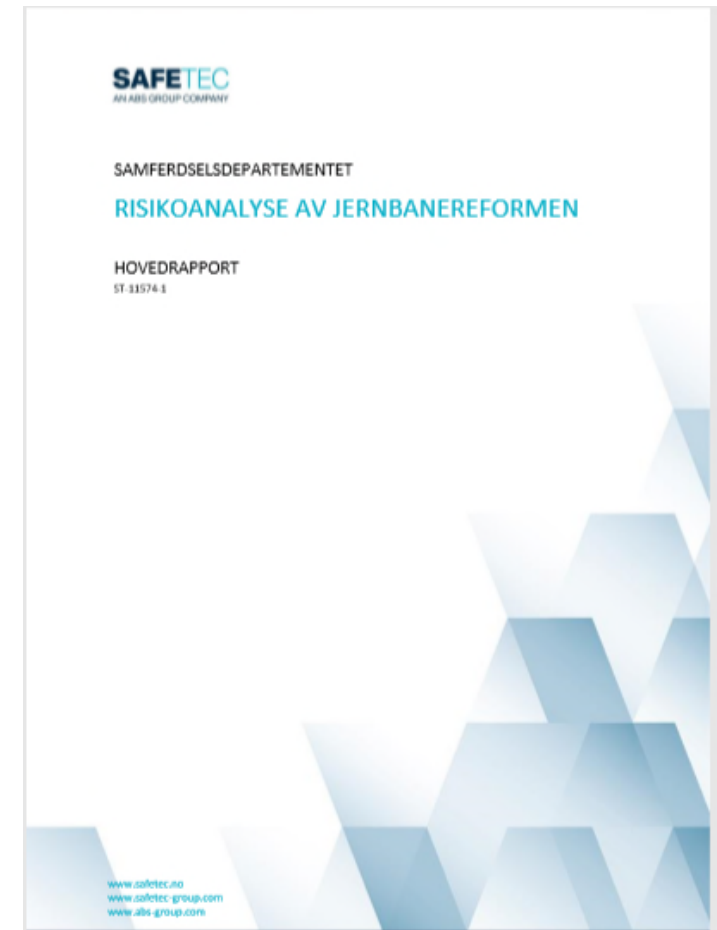
På rett spor

Reform av jernbanesektoren



Jernbanereformen – risikoanalyse

- Overordnet risikoanalyse av jernbanereformen og hvordan denne vil påvirke sikkerhet
- Konklusjoner
 - Deregulering isolert sett anses ikke som en direkte årsak til redusert sikkerhet innenfor jernbanesektoren
 - Mulige farer er identifisert innenfor strukturendringer, incentivendringer og implementering
- Mulige forbedringsområder og tiltak er identifisert
- Jernbanedirektoratet har ansvar for å følge opp konklusjonene i rapporten



Jernbanedirektoratets konkurransestrategi

- Konkurransen på like vilkår (lik tilgang på kjøretøy, salgs- og billetteringsløsninger, infrastrukturkapasitet, verksteder, mv.)
- Trafikksikkerhet skal ikke være en konkurranseparameter, men et absolutt krav i togkonkurransen
- Erfaringer fra trafikkpakkene 1, 2 og 3 er at alle prekvalifiserte tilbydere har tilført sikkerhetskompetanse i sin organisasjon, og dette gjenspeiles ved implementering av trafikkpakke 1 og 2.



Trafikksikkerhet i togkonkurransene

- Lov og forskriftskrav er obligatoriske. SJT har tilsynsansvaret
- Ansvar for fremføring av tog kan ikke delegeres til underleverandør
- Ombordpersonell virksomhetsoverdras, og dette bidrar til kontinuitet i kompetansen
- Leverandøren skal senest 5 måneder etter avtaleinngåelse sende søknad om lisens og sikkerhets sertifikat til SJF (i praksis 7-8 måneder før trafikkstart).

Mekanismer i trafikkavtalene for å ivareta trafikksikkerhet

- Personalets kompetanse ved operatørbytte
 - Lovpålagte krav om kompetanse og sertifisering
 - Krav om samarbeid mellom gammel og ny togoperatør i trafikkavtalene
- Kjøretøysikkerhet ved operatørbytte
 - Lov og forskrifter om sikkerhet for kjøretøy
 - ECM-ansvar er lagt til togoperatørene
 - Norske tog foretar inspeksjoner ved tilbakelevering fra eksisterende operatør og ved overlevering til ny operatør

Fornyelse og digitalisering gir bedre trafiksikkerhet

- Fornyelse av togparken
- Implementering av ERTMS



Erfaringer fra avregulering av luftfart i USA og Europa

Yearly fatal accident rate per million flights

