

Sikkerhet i norsk luftfart og jernbane - hva kan veisektoren lære?

TØI rapport 2015/2024 • Forfattere: Inga Margrete Ydersbond, Rune Elvik • Oslo 2024 • 51 sider

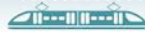
I denne studien har vi undersøkt hva som gjør at luftfarten og jernbanen i Norge er ekstremt sikre. Vi finner at begge sektorene har oppgradert infrastrukturen grundig de siste tiårene, at begge har et stort kontroll- og dokumentasjonsregime, og at sektorene har omfattende og velutviklede sikkerhetskulturer. Veisektoren kan lære av de andre sektorene gjennom at den ved anbud kan innføre krav om sikkerhetsstyringsystemer, følge opp varslene fra publikum til veitrafikksentralene mer systematisk og kontrollere veger og vegutstyr enda mer.

Nasjonal transportplan (2022–2033 og 2025–2036) har et overordnet mål om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. I transportsektoren er det en visjon om null drepte og hardt skadde i 2050 (Samferdselsdepartementet, 2021, 2024). I nasjonal transportplan (NTP) loves det omfattende investeringer i transportsektoren, og jernbanen skal få et stort løft. De ulike delene av transportsektoren har forskjellige utfordringer og må i forskjellig grad ta hensyn til felleseuropeiske regelverk. De har imidlertid til felles at alle opplever krav om økt kostnadseffektivitet og høyere miljøstandarder samtidig som sikkerheten skal bli enda bedre. Norge ligger svært godt an når det gjelder trafikksikkerhet i Europa målt i antall døde per million innbyggere og i forhold til kjørearbeidet i veisektoren. Sikkerheten i sjøfarten er god, og Norge er i europatoppen når det gjelder sikkerhet i luftfarten og i jernbanesektoren. Veisektoren i Norge har likevel muligheter for å bedre sikkerheten ytterligere, og kan kanskje lære av luftfarten og jernbanesektoren.

Denne studien har derfor stilt fem overordnede spørsmål:

- 1) Hva forklarer den høye sikkerheten i norsk luftfart og i norsk jernbanesektor?
- 2) Hvilke sikkerhetsutfordringer opplever norsk luftfart og jernbane eventuelt i dag?
- 3) Hvis jernbanesektoren og luftfarten opplever press på sikkerhetsmarginene, hvordan arter dette presset seg eventuelt?
- 4) Hva er veisektorens utfordringer, inkludert når det gjelder press på sikkerhetsmarginer i de nye veinormalene?
- 5) Hva kan veisektoren eventuelt lære av luftfarten og jernbanesektoren i Norge?

Disse spørsmålene er blitt besvart gjennom bruk av gruppeintervjuer, dybdeintervjuer og e-postintervjuer med nøkkelinformanter i luftfarten og i jernbanesektoren, dokumentanalyse, samt komparativ analyse av de tre sektorene.



De delene av luftfarten og jernbanesektoren som her er studert har svært høy sikkerhet og har ikke hatt noen dødsulykker det siste tiåret. Denne studien finner at den høye sikkerheten i disse sektorene forklares av disse faktorene:

- a) at infrastrukturen er blitt grundig oppgradert de siste tiårene,
- b) at begge har et stort kontroll- og dokumentasjonsregime,
- c) at sektorene domineres av profesjonelle aktører (store organisasjoner som har transport som primær virksomhet), og
- d) at sektorene har omfattende og velutviklede sikkerhetskulturer.

Våre informanter i de to sektorene opplevde generelt ikke press på sikkerhetsmarginene, men at standardene tvert imot stadig blir skjerpet og at infrastrukturen nå generelt er bedre enn noen gang tidligere. En av faktorene som bidrar til den stadig høyere sikkerheten i sektorene er at de felleseuropeiske regelverkene for luftfarten og jernbanesektoren blir strengere. Sikkerheten i begge sektorer blir også styrket av at teknologien i togene og flyene er bedre enn noen gang tidligere. Andre faktorer kan selvfølgelig også spille inn her.

Sektorene opplever imidlertid fortsatt ulike utfordringer som skaper press på sikkerheten. I luftfarten opplever aktørene GPS-jamming i nord, at droner flys rundt flyplasser, og ikke minst at de ansatte strever med at arbeids- og hviletidsbestemmelsene tillater svært lange arbeidsdager og -uker. I jernbanesektoren er fortsatte sikkerhetsutfordringer at det er et stort antall usikrede planoverganger, et stort vedlikeholdsetterslep, at enkelte naturfarer vedvarer, og at klimaendringer og ekstremvær blir vanskeligere å håndtere. I jernbanesektoren er også uvedkommende personer i sporet stadig en utfordring.

Vår analyse viser at veisektoren kan lære følgende av de andre sektorene:

Vegmyndighetene kan, både i egen regi og ved kjøp av tjenester fra andre, stille krav om at bedriftene har flåtestyringssystemer og arbeider for å utvikle en bedre sikkerhetskultur. For (større) transportbedrifter, er det mulig å kreve at disse har innført ISO 39001 som sikkerhetsstyringssystem. Ved å stille krav om dette ved offentlige innkjøp, kan vegmyndighetene stimulere til utvikling av sikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter.

Vegsektoren har ikke et system for obligatorisk hendelsesrapportering slik luftfart og jernbane har. Det er heller ikke mulig å etablere et slikt system, gitt at de fleste operatører i vegtrafikk er privatsjefører. Det er imidlertid dokumentert (Riksrevisjonen, 2023) at vegtrafikksentralene ofte får henvendelser fra trafikanter om uheldige forhold ved veier. Dette kan for eksempel være glatt føre, at vegbelysning ikke virker, at skilt er uleselige eller at det er skader på vegdekket. Hvis det etableres et system for mer systematisk oppfølging av henvendelser fra publikum, kan det føre til at feil det meldes om rettes raskere. I tillegg kan trafikantene oppmuntres til i enda større grad å si ifra om forhold de mener burde endres.

En tredje ting veisektoren kan lære av de andre sektorene er å kontrollere enda oftere. Hyppigere og mer systematiske kontroller av veier og vegutstyr kan føre til at feil og mangler som har betydning for trafiksikkerheten utbedres raskere enn i dag. Dette forutsetter imidlertid også tilstrekkelig kapasitet til vedlikehold og tilstrekkelig finansiering av dette vedlikeholdet. Spesielt fylkesveiene har i dag et stort vedlikeholdsetterslep, noe mange aktører ønsker å få gjort noe med.