



# Sikkerhedsmæssige hændelser og forhøjet beredskab!

## Svar fra sikkerhedschefen på kritikken af det nye begreb ”forhøjet beredskab” ved sikkerhedsmæssige hændelser:

På baggrund af at sikkerhedschefen har indført et nyt begreb ”Forhøjet Beredskab” i sikkerhedsafdelingen, har vi fra områdegruppen sendt en mail til ham med en række spørgsmål, bemærkninger og problemstillinger vedr. tiltaget. Det er gjort fordi vi bekymre os om sikkerheden og gerne vil bidrage til at vi bliver bedre til at finde og eliminere årsager til sikkerhedsmæssige hændelser.

Vi har nu fået svar fra sikkerhedschefen og bringer her både spørgsmål og svar efter aftale med ham. Det bringes på de næste sider.

## Der arbejdes videre med sagen fra områdegruppens side:

Der rejser sig en række nye spørgsmål, hvor et af de centrale er om det nye begreb ”forhøjet beredskab” er foreneligt med det af begge parter vedtagne sikkerhedscirkulærer som er gældende i Arriva Tog. Disse spørgsmål agter vi naturligvis at arbejde videre med.

Dernæst holder vi fast ved at vi må og skal forsøge at afdække/undersøge om der er årsager i arbejdsmiljøet, vagtplanlægningen eller arbejdspresset som kan have været en medvirkende årsag til hændelserne. Det er bekymrende for sikkerheden, hvis ikke alle sten vendes – særligt når der har været så mange hændelser i en periode som samtidigt har været meget hektisk og presset.

**Med Venlig Hilsen**

**LPO ARRIVA**

- *Din områdegruppe!*



### **Mail til sikkerhedschefen med dennes svar indskrevet i (med rødt):**

**Vi bringer her på de næste sider mailen med spørgsmål, bemærkninger samt tilhørende svar. (mailen er sendt af områdegruppeformanden til sikkerhedschefen):**

**For at forsøge at skabe overskuelighed gengives spørgsmål/svar på den måde, at det områdegruppeformanden har skrevet står med alm. sort tekst først, mens det tilhørende svar fra sikkerhedschefen står lige efter **med rød skrift:****

"Jeg har som alle læst dit skriv om forhøjet beredskab, udsendt efter at der efter dit udsagn er sket en stigning i sikkerhedsmæssige hændelser her i Juli og August.

Indledningsvis vil jeg slå fast at dette naturligvis også bekymre mig meget og at jeg som dig ønsker, at vi gør hvad vi kan for at nedbringe dette antal til gavn for sikkerheden.

Når det er sagt er jeg ked af den måde du i dit opslag vælger at gribe tingene an. For det første er det en lige så stor overraskelse for mig som fællestillidsmand som for alle andre lkf., at erfarere at vi overhovedet befinder os i en situation med 8 forbikørsler på under 2 måneder. Der bør være et "mellem trin" inden der pludseligt som et lyn fra en klar himmel bliver råbt vagt i gevær og der indføres et helt nyt begreb "Forhøjet beredskab". Tænk på vi har indtil din mail gået rundt og troet at det hele var som plejede mht. sikkerhedsmæssige hændelser.

*Selvfølgelig vil sådan information altid komme som en overraskelse for de fleste. Vores registreringer og statistikker for hændelser er ikke til dagligt synlige i driften og vil kun blive fremlagt i nyhedsbreve og på EUSR. Tænker heller ikke det gavner nogen hvis man hele tiden blev præsenteret for de fejl der sker ude i driften til dagligt.*

*Jeg kan godt li' du selv bruger ordet "råbt vagt i gevær". Det kan i mine øjne kun være en positiv effekt af tiltaget. En gang i mellem tænker jeg det er meget godt lige at blive mindet om sit ansvar som lokomotivfører, ikke at jeg tror folk glemmer det, og at det bestemt ikke er for sjov af det lige netop er os der sidder ude foran i toget og har en masse menneskers liv i vore hænder, helt generelt set. Det er selvfølgelig ikke det der er det primære formål med tiltaget.*

Jeg vil dernæst gerne spørge mere ind til dit såkaldte "forhøjede beredskab" som jeg desværre ser flere problemer end fordele ved:



1) Hvornår sænkes det til normalt niveau igen? Det fremgår ikke af opslaget hvad målet er! Hvor skal vi hen før vi sammen får bragt niveauet der hen, hvor det kan blive "normalt beredskab" igen? Det skaber usikkerhed, utryghed og stress for alle lokomotivførere, idet det aldrig er en holdbar løsning at være i forhøjet beredskab på ubestemt tid. Dernæst har jeg det også lidt skidt med tanken om, at på et tidspunkt skal vi sænke beredskabet. Indtil idag har jeg altid haft den opfattelse, at vi altid har et meget højt sikkerhedsniveau og skal have det som ansvarlig jernbanevirksomhed. Ved pludseligt at inddele vores sikkerhed i niveauer, indikere du også (selvom det ikke er det du mener) at vi på et tidspunkt kan acceptere et lidt lavere niveau af sikkerhed. Det her er jo ikke ligesom beredskabsstyrelsen der kan udsende forhøjet beredskab ved stormflod. I den verden fungere det, fordi alle kan se at det er en helt særlig situation, som kræver særligt beredskab og måske vigtigst af alt - alle kan også se når vandet er faldet igen og det derfor er logisk at gå ned i beredskab. Men sådan er det ikke ved jernbanen. Her er der et højt niveau hele tiden, fordi det potentielt ellers kan gå galt - hele tiden! Derfor giver det ikke mening i vores jernbaneverden at lave forhøjet beredskab.

*Det fremgår helt klart og tydeligt hvad formålet med "Forhøjet beredskab" er i nederste punkt på opslaget. Formålet er at blive klogere på hvorfor det sker, helt enkelt. Desværre, kan man sige, ser vi ikke en rød tråd i hændelserne indtil nu. De kan ikke knyttes til noget bestemt mønster så som bestemte vagter, strækninger, tidspunkter, arbejdsmængde, depot, lokofører osv. Det er også derfor det virker som vi skyder med spredehagl om man så må sige. Havde der dog bare været en mere konkret tendens, kunne vi meget bedre fokusere en indsats. Du må endelig ikke sammenkæde tiltaget med en hævnning eller sænkning af sikkerhedsniveauet i driften. Det har intet med sagen at gøre, og jeg beklager meget hvis det har skabt en generel misforståelse i den retning. Vi har og skal altid have et meget højt sikkerhedsniveau, det er jo derfor vi gør som vi gør. "Forhøjet beredskab" er tiltag i sikkerhedsvagten / sikkerhedsafdelingen som det også fremgår tydeligt på vores infoboards rundt omkring på depoterne. For den enkelte lokomotivfører der udfører sit arbejde som vedkommende nu skal, har det ingen betydning overhovedet. Når engang antallet af hændelser, og hændelsernes fareniveau er nede på et niveau som svarer til vores sikkerhedsmål, kan sikkerhedsafdelingen formegentlig gå tilbage til "normal procedure" for behandling af hændelser igen. Den tid den glæde.*

2) Hvad betyder det at sikkerhedsvagten vil foretage skærpet vurdering af signalforbikørsler og igangsætninger? Hvis meningen blot er at man vil være mere grundig mht. vurderingen af lkf's choktilstand efter at vedkommende har lavet en fejl og dermed ønsker at beskytte ham ved at pille ham/hende af, så der ikke sker mere - Ja så er det ubetinget en god idé. Men igen så skal det ikke indføres som et forhøjet beredskab, men være en del af det normale høje sikkerheds niveau som altid skal være der!



*Der er flere ting i det. Selvfølgelig er det for at beskytte den enkelte lokomotivfører, men sandelig også vores passagerer. Har man ansvaret for en hændelse hvor man har udsat sit eget liv og andres for fare, giver det ingen mening at man bare kan fortsætte som om intet var hændt. Det skal vi i sikkerhedsafdelingen blive bedre til at vurdere i hver enkelt sag. Når man skærper arbejdsgangene i sikkerhedsvagten, i forhold til hvad man normalt gør, er det vel et forhøjet beredskab? Igen, det har intet med sikkerhedsniveauet i driften at gøre, men den måde vi i sikkerhedsafdelingen arbejder på.*

3) Hvad lægger du i hurtigst muligt at indkalde lkf. til samtaler? Det er min klare opfattelse at både du i sikkerhedsafdelingen og gruppelederne er meget gode og hurtige til at få indkaldt til sikkerhedsmæssige samtaler. Så hvorfor dette tiltag? Jeg vil her blot erindre om at hurtighed her ikke må erstatte grundighed, for som der også står i proceduren for sikkerhedsmæssige hændelse såvel som i andre procedure omkring forseelser, så skal alle ting der kan belyse hændelsen først indsamles og undersøges grundigt. Desuden skal der indkaldes til samtalerne i henhold til cirkulærer/procedure.

*Det er helt klart for at behandle sagen så hurtigt som muligt og få den analyseret. Jo tidligere, jo mere frisk er hændelsen også i erindring. Normalt ser vi der kan der gå flere dage / uger før en samtale kan planlægges, og det er ikke godt nok. Når jeg vælger at deltage i den første samtale, er det for at behandle og lukke sagen hurtigst muligt. Det tænker jeg også vil være i de fleste lokomotivførers interesse også? Selvfølgelig følger vi de beskrevne procedurer, og gør ikke noget uden det er aftalt. Jeg er ked af hvis du betvivler vores grundighed.*

4) Endeligt er den sidste pind i dit skriv i strid med intensionerne i cirkulære om sikkerhedsmæssige hændelser i Arriva Tog. Her skære du alle over en kam og vil indkalde alle pr. automatik til opfølgningssamtaler. Det er ikke det du har mulighed for jf. cirkulæret. Heri står der klart og tydeligt at samtalen "kan" opfølges af en opfølgningssamtale, førerrumstilsyn eller uddannelse. Der står ikke "skal" og det er fordi man ikke skal følge op på revl og krat, med det resultat at lkf. i stedet vil føle sig jagtet.

*Sikkerhedsvagten og jeg vurderer hver enkelt sag fra gang til gang, men netop signalforbikørsler og igangsætninger uden tilladelse vægter rigtig tungt hos myndighederne og internt i Arriva. Hvis vi skal gøre os en forhåbning om at få klarlagt en årsag til disse sikkerhedsbrud, og gøre noget ved det, bliver vi nødt til at samle så meget information som vi overhovedet kan. Dette lader sig kun gøre hvis vi hører lokomotivførernes beretninger, både ved selve hændelsen, men også når det efter et stykke tid har bundfældet sig og føreren har haft tid til at tænke over tingene.*



Jeg kan hører at det her opslag skaber ny unødigt frygt blandt lkf. Frygt for at det nu er ledelsens intension at gå mere efter den enkelte som kommer uheldigt afsted, fremfor at gå efter at finde ud af om der er en fællesnævner som årsag bag hændelserne. Altså noget der måske delvist ligger udenfor den enkeltes egne muligheder for at agerer og dermed forbedre. Det synes jeg er meget uheldigt, for det er netop sikkerheden og årsagerne bag sikkerhedsbrist der ligger os meget på sinde i LPO Arriva. Det er jo trods alt os lkf. det først går udover, hvis der sker en ulykke.

*Jeg er glad for du siger at lokomotivførerne reagerer på tiltaget. Det er som du selv siger i alles interesse at værne om sikkerheden. Unødigt frygt forstår jeg ikke helt. Jeg kan ikke se at frygten for at have ansvaret for en sikkerhedsmæssig hændelse på noget tidspunkt er unødigt. Det er det ansvar vi har som lokomotivfører, længere er den ikke. På de fleste af vores strækninger er eneste barriere mellem sikkerhed og alvorlig ulykke kun lokomotivføreren. Det er et stort ansvar at have, og det har vi alle på et eller andet tidspunkt sagt ja til, og påtaget os.*

Jeg er derfor 100% enig med dig i at 8 hændelser på så kort tid er for mange og det skal vi gøre hvad vi kan for at nedbringe. Men med andre midler end forhøjet beredskab, for det afhjælper næppe problemet. Jeg vil derfor opfordre til at vi i stedet samarbejder om at nedbringe antallet af hændelser, ved i fællesskab at opstille kriterier for at undersøge alle de hændelser vi har haft med henblik på at lære af dem. Kort sagt fokusere på årsagen og ikke på den lkf. der har været uheldig at lave hændelsen! Jeg tror en stor del af dem skyldes at lkf. er presset og stresset i deres dagligdag. Det er jo et fakta at der køres rigtigt meget overarbejde og der forventes mere og mere af den enkelte lkf.

*"Forhøjet beredskab" skal være med til bedre at kunne analysere på den uheldige udvikling og danne grundlag for eventuelle yderligere tiltag. Det er super fint at du tilbyder at samarbejde om at nedbringe hændelserne, det er jeg glad for. Det ryster dog umiddelbart min grundvold at du tænker held / uheld ind i en hændelse. Vi kan på intet tidspunkt fratage en lokomotivfører ansvaret for hvad der sker i førerrummet. Der kan være parametre i en hændelse der har en heldig eller uheldig effekt, men i den sidste ende er det lokomotivføreren der er ansvarlig for hvad der sker. I de forklaringer og samtaler vi har haft med de involverede førere indtil videre, er der inter der antyder at arbejdspress og stress skulle være en primær årsag til en hændelse. Men det er selvfølgelig med i vores vurdering af hændelserne.*



Jeg vil derfor gerne opfordre til, at vi får udarbejdet en oversigt over alle hændelserne (anonymiseret selvfølgelig), hvor forskellige relevante fakta indgår om hændelserne, men også vedr. den lkf. der har været uheldig at være impliceret i den. Det er ting som:

- er vagten en ekstra vagt (overarbejde) kørt på en fridag?
- har der været kort overgang mellem 2 tjenester i ugen op til?
- er der kørt i et for vedkommende uvant mønster (f.eks morgenvagt for en udpræget aftenmand eller omvendt)
- har der været kørt udlån i perioden op til?
- hvornår var sidste fridag placeret?
- hvor lang tid har vedkommende arbejdet inden hændelsen fra start tjeneste eller fra sidste pause (tæt på 4 timer og 45 minutter eller ikke)?  
(bemærk: alle disse oplysninger kan trækkes fra planlægningssystemerne)

Fælles for ovennævnte er at man derved kan undersøge om træthed, pres og stress kan være medvirkende årsager til hændelserne eller bare nogle af dem og vi derved får noget viden/ redskaber til at undgå fremtidige hændelser.

*Det står selvfølgelig hver enkelt frit for at komme med ovennævnte oplysninger i forbindelse med en sikkerhedsmæssig hændelse. Sikkerhedsafdelingens udgangspunkt er om gældende regler og aftaler er overholdt i hver enkelt sag. Ovennævnte oplysninger vil efter min mening ikke give et klart billede af eventuel årsag til træthed, pres og stress, da det kun omhandler det rent arbejdsmæssige. De ting en fører foretager sig i de timer vedkommende ikke er på arbejde spiller også ind. Får vedkommende søvn nok, har vedkommende flere jobs, og andre private faktorer har også stor indflydelse på træthed, pres og stress. Det er ikke et punkt jeg mener vi i sikkerhedsafdelingen umiddelbart skal blande os i. Vi skal blot være bevidste om at alle lever op til deres ansvar og den opgave man skal udføre.”*