



Årlig møte med ledelsen i AS Oslo Sporveier

Rapport nr 7-00

Årlig møte med ledelsen i AS Oslo Sporveier

Rapport nr.: 7-00
Arkivkode: 00/350 T632
Møtedato: 31.08.00
Foretak: AS Oslo Sporveier

Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet oppsummering av Oslo Sporveiers organisering av og arbeid med ivaretagelse av trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom Sporveiene og Statens jernbanetilsyn den 31. august 2000.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

Punktene i dette sammendraget refererer seg til agenda som vist i vedlegg 1.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonssjef

Godkjent dato:

Sign.:

Sverre Quale
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Oslo Sporveiers redegjørelse for organisasjonens sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering
3. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til Sporveienes sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering
4. Oslo Sporveiers redegjørelse for status og planer for implementering av sikkerhetsstyringsforskriften
5. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til arbeidet med å implementere sikkerhetsstyringsforskriften
6. Oslo Sporveiers redegjørelse for T-baneringprosjektet
7. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til T-baneringprosjektet
8. Lukking av avvik etter revisjonsrapporter
9. Oslo Sporveiers redegjørelse for sikkerhetskritiske forhold
10. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til sikkerhetskritiske forhold
11. Fornyelse av tillatelser
12. Oppsummering av aksjonspunkter

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn som en del av tilsynets tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene. Møtets hensikt ble i innledende korrespondanse angitt å være opprettholdelse av en dialog mellom Oslo Sporveiers øverste ledelse og tilsynet angående virksomhetens sikkerhetsstyring.

2. Oslo Sporveiers redegjørelse for organisasjonens sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering

a) Styrets engasjement

Rapportering av sikkerhetsspørsmål (herunder uønskede hendelser) til styret skjer på regulær basis i månedlige styremøter. Herunder rapporteres særlig oppfølging av revisjonsrapport 1-99 til styret. Styret er delvis pådriver i sikkerhetssaker på eget initiativ og forholder seg delvis til sikkerhetsspørsmål de får seg forelagt.

b) Konsernledelsen

Sikkerhet er ikke et fast agendapunkt på konsernledermøter, men adresseres likevel på de fleste konsernledermøter. Dette gjelder spesielt når det fremmes tiltaksforslag som krever økonomisk innsats.

Det utøves ingen funksjoner av sikkerhetsmessig betydning i konsernets stabsapparat. Divisjonsdirektørene har det fulle ansvar for alle sikkerhetsmessige aktiviteter. Det er derfor ikke etablert noen sikkerhetsledelsesfunksjon på konsernnivå. I denne sammenheng ble det informert om at prosjektkontoret (som håndterer alle prosjekter av sikkerhetsmessig betydning) nå er forankret i Banedivisjonen.

Det ble presentert et utkast til styrende dokument på konsern-nivå som ikke er utgitt enda, men som er formelt vedtatt på konsernledermøtet. Dokumentet inneholder blant annet overordnede målformuleringer.

c) Sikkerhetsledelsesfunksjonen i Sporvognsdivisjonen

Det er nå etablert en sikkerhetsledelsesfunksjon i Sporvognsdivisjonen som er en rendyrket trafikkisikkerhetsfunksjon adskilt fra HMS. Funksjonen er bemannet med to personer og det er utarbeidet kompetansekrav til funksjonen.

d) Sikkerhetsledelsesfunksjonen i Banedivisjonen

Det er nå ansatt sikkerhetssjef i nyopprettet stilling. Innleid sikkerhetssjef som har fungert i stillingen en periode fortsetter inntil videre.

e) Behandling av uønskede hendelser i Sporvognsdivisjonen

Uønskede hendelser registreres i databaseverktøyet Synergi. Det finnes videre andre systemer så som Formula der vedlikeholdsdata registreres. Uønskede hendelser relatert til tekniske forhold skal i prinsippet også registreres i Synergi, men det gjenstår en gjennomgang av alle dataregistreringssystemer for å oppnå optimal og samordnet håndtering av data vedrørende uønskede hendelser. Systemet skal være ferdig etablert innen 31.10.01 og er forsinket i hht opprinnelig plan.

Det er utviklet oversikt over de steder i byen der det er flest sporvognsuhell.

Sporvognsdivisjonen ser videre behov for å etablere et uhellsutvalg/sikkerhetsforum, men har foreløpig prioritert arbeidet med systemutvikling.

f) Behandling av uønskede hendelser i Banedivisjonen

Versjon 99 av Synergi er under implementering. Systemet ligger foreløpig under Togdriftssjef. Det er gjort en tilpasning i Synergi slik at trafikksikkerhetsforhold er klart adskilt fra arbeidsmiljøforhold.

Alvorlige uønskede hendelser og trender behandles først i et uhellsutvalg. Deretter gjøres beslutninger i et forum kalt Sikkerhetsmøte der Sikkerhetssjef og Divisjonsdirektør er representert. AMU er ikke involvert i beslutningsprosessen for trafikksikkerhetssaker.

Personell i sikkerhetstjeneste som mistenkes for å ha begått sikkerhetsmessige feil suspenderes automatisk umiddelbart. Det ble redegjort detaljert for suspensjonsprosessen.

3. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til Sporveienes sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering

Statens jernbanetilsyn uttrykte behov for å få formelt identifisert en myndighetskoordinator som:

- kan tjene som tilsynets kontaktpunkt i Sporveiene
- holder oversikt over henvendelser og pålegg fra Statens jernbanetilsyn
- koordinerer og kvalitetssikrer henvendelser fra Sporveiene til Statens jernbanetilsyn.

Det ble avklart at følgende er myndighetskontakter for Statens jernbanetilsyn:

- Konsernledelsen: Adm. dir. Trond Bjørgan
- Banedivisjonen: Sikkerhetssjef Ole Petter Evang
- Sporvognsdivisjonen: Sikkerhetssjef Nina Oxås.

På spørsmål til Sporvognsdivisjonen ble det avklart at det er linjeleder som skal behandle alvorlige uønskede hendelser, men sikkerhetssjef får informasjon om hendelser og kan overvåke behandlingen av hendelser og på eget initiativ undersøke enkelte hendelser nærmere.

I Banedivisjonen har sikkerhetsmøtet denne funksjonen. Det ble i denne sammenheng også opplyst at trafikjournalen overvåkes i Banedivisjonen for å identifisere sikkerhetsmessige feil i framføringen.

Sporvognsdivisjonen opplyste videre at de har et prosjekt for oppfølging av ulykkesutsatte førere. Som en del av dette prosjektet skal det også klargjøres reaksjonsformer der ansatte i sikkerhetstjeneste selv melder fra om egne farlige handlinger/ sikkerhetsfeil (tilløp).

4. Oslo Sporveiers redegjørelse for status og planer for implementering av sikkerhetsstyringsforskriften

a) Sporvognsdivisjonen

Det pågår en prosess for å utvikle en sikkerheshåndbok for Sporvognsdivisjonen. Sikkerheshåndboken blir Sporvognsdivisjonens overordnede dokument for sikkerhetsstyringen i divisjonen. Den vil foreligge i 0.9 versjon innen 31.12.00 (ferdig til innholdsmessig godkjenning). Full implementering i praksis skjer innen 01.03.02. Sikkerheshåndboka vil svare ut krav i Sikkerhetsstyringsforskriften.

Det er igangsatt en risikoanalyse for Sporvognsdivisjonen av hele kjøreveien (Jf punkt 4 f). Manglende ivaretagelse av "enkeltfeilprinsippet" i Sikkerhetsstyringsforskriften (Forskriftens §6) blir identifisert i analyseprosessen. Det blir videre etablert prosedyrer i sikkerheshåndboka for å identifisere forhold der enkeltfeilmuligheter oppstår ved gjennomføring av endringer, nyanskaffelser eller nybygg.

Det ble presisert at man ikke kan gardere seg mot alle enkeltfeil som kan lede til et uhell. Herunder ble det nevnt at enkeltfeil hos trikkefører kan medføre uhell. Det rettes derfor særskilt fokus på fører med tanke på gjennomføring av avstressende tiltak, adferdstiltak samt tiltak for å redusere konsekvenser av førers feilhandlinger.

b) Ivaretagelse av enkeltfeilprinsippet Banedivisjonen

Arbeidet med å identifisere sikkerhetskritiske funksjoner er ikke slutført. Spesielt mangler gjennomgang av avvikssituasjoner.

Det er imidlertid identifisert konkrete avvik fra enkeltfeilprinsippet ved togframføring i normalsituasjoner:

- Ytre deler av Kolsåsbanen har ikke ATP (føreromssignaler) og sikrede planoverganger. Det er bevilget midler over en 4 års periode for å få ATP etablert.
- Det mangler barriere i ATP ved igangsetting rett foran stoppsignal
- Akselbrudd
- Alvorlige sporfeil uten at sporfeltstrømmen brytes
- Feilkopling av sporveksler
- Uvedkommende i sporet

c) Målstruktur, Konsernledelsen

Overordnet visjon er at en ulykke er en for mye.

Det er etablert en 0-visjon mht antall dødsfall. I lys av siste års statistikker ansees dette som en relevant og realistisk målsetting.

d) Målstruktur, Sporvognsdivisjonen

Arbeidet med en målstruktur som bygger på 0-visjonen er i gang. Det vil være et prinsipp at dagens sikkerhetsnivå minst skal opprettholdes. Akseptkriterier er foreløpig ikke etablert, men inntil videre brukes siste 5-årsnivå som kriterium.

e) Målstruktur, Banedivisjonen

Det er laget et utkast til akseptkriterier, men Banedivisjonen ønsker å avvente endelig utgivelse til SJTs veiledning til Sikkerhetsstyringsforskriften er ferdig. Ved å hensynta SJTs veiledning antar Banedivisjonen at kriteriene blir mer harmonisert med andre foretaks kriterier og at det derved blir enklere å sammenlikne T-banedriften med NSB/Jernbaneverkets lokaltogdrift.

Banedivisjonen skal ha etablert et sikkerhetsstyringssystem i løpet av 2000 hvori inngår akseptkriterier.

f) Risikoanalyser, Sporvognsdivisjonen.
Analyser er utført for mindre endringer.

Sikkerhetshåndboka vil gi føringer for bruk av risikoanalyser.

Det er påbegynt en overordnet risikoanalyse for hele sporveisnettet. Eksempelvis har man startet med å se på generell risiko ved ledningsnedfall, deretter vil man identifisere spesifikk risiko ved ledningsnedfall på spesifikke områder. De to ansatte i sikkerhetsledelsesfunksjonen vil kvalitetssikre arbeidet som gjøres. Det hentes ekstern kompetanse på selve arbeidsmetodikken. Status pr. i dag er at det meste av datainnsamlingsfasen er ferdig. Deretter starter kvalitetssikring av datafangsten og årsaksanalyse der feiltreanalyse er tenkt anvendt. Etter at risikoanalysen er ferdig starter arbeidet med å identifisere sikkerhetskritiske funksjoner på overordnet nivå. Risikoanalysen inklusive identifisering av sikkerhetskritiske funksjoner skal være ferdig i januar/februar 2001.

g) Risikoanalyser, Banedivisjonen
Banedivisjonen vil snart lage en komplett plan for gjennomføring av risikoanalyser. Det er utarbeidet risikoanalyse vedrørende brann i tunnel og det pågår en prosess med å innhente tilbud på risikoanalyser for evakuering i tunnel samt risiko forbundet med svært fulle tog. Disse analysene skal være ferdige medio november.

5. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til arbeidet med å implementere sikkerhetsstyringsforskriften.

På spørsmål opplyste Sporvognsdivisjonen at det skal lages en sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP) for å sikre seg at sikkerhetskritiske funksjoner som identifiseres gjennom risikoanalysen får en systematisk oppfølging. Det er inngått kontrakt med en navngitt konsulent for faglig hjelp til å etablere en SOP. Arbeidet er definert i en framdriftsplan.

På spørsmål informerte Sporveiene om at de ser et forbedringspotensiale mht holdninger/kultur på enkelte områder, blant annet når det gjelder å melde fra om sikkerhetsfeil som begås av ansatte.

Sporvognsdivisjonen informerte om at de har gjort grep for å bedre holdninger hos enkelte trikkførere som ikke har vært tilstrekkelig defensive. Likedan har alle linjeledere måttet søke sine egne jobber og ett av kriteriene for nytilsetning var holdninger til sikkerhet. Videre har Sporvognsdivisjonen startet opplæring av linjeledere med 4x5 kursdager over 1 ½ år der sikkerhet inngår som en modul.

Det ble videre på spørsmål opplyst av Sporvognsdivisjonen at de har etablert en strengere praksis ved rekruttering av førere. I forhold til selektering av søkere, opplæringsfasen og en midlertidig ansettelsesperiode er det gjort enkelte nye grep for å sikre at førere er bedre skikket til oppgaven. Blant annet er det i større grad vektlagt vurdering av føreres evne til å beherske norsk språk i krisesituasjoner.

Banedisjonen opplyste at de nå i større grad overvåker adferd hos førere. På den usikrede strekningen av Kolsåsbanen der overholdelse av hastighetsbegrensninger ikke kan overvåkes direkte starter de i disse dager med å lese av togenes hastighetsregistratorer. Banedisjonen opplyste videre at man i økende grad har sagt opp førere i prøvetiden på grunn av mangelfull sikkerhetsadferd.

6. Oslo Sporveiers redegjørelse for T-baneringprosjektet

Samferdselsetaten i Oslo Kommune har budsjettansvar for prosjektet, mens Oslo Sporveier har et funksjonelt ansvar.

Det er etablert en koordineringskomité og det er etablert en sikkerhetsledelsesfunksjon i prosjektet.

Det er under etablering et sikkerhetsstyringssystem for prosjektet der det blant annet inngår kvalitetsplan, sikkerhetsplan og program for risikoanalyser. Systemet skal reflektere overordnede krav fra Oslo Sporveier.

Prosjektet var kommet ganske langt før risikoanalysearbeidet startet. Grunnarbeider og tunnel-løp var blant annet startet opp. Prosjektering av overbygning er beregnet å starte i høst. Arbeidet med Nydalen stasjon starter i oktober.

7. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til T-baneringprosjektet

På spørsmål ble det avklart at Banedisjonen er Statens jernbanetilsyns formelle kontaktpunkt mot prosjektet. Det skal lages en myndighetsmatrise der dette vil fremgå.

På spørsmål om gjennomføring av konseptrisikoanalyse ble det pekt på at tunnel-løp og grunnarbeider allerede er igangsatt. På de andre områdene er det imidlertid tid til å gjennomføre risikoanalyser, men det haster å påbegynne dette arbeidet.

Statens jernbanetilsyn pekte på at tilsynet skal godkjenne standarder som skal benyttes. Spørsmålet er ikke avklart.

Det ble enighet om at det er hensiktsmessig å avholde et møte med deltakelse også på høyt nivå for å kunne avklare spørsmål om roller. På møtet er det også ønskelig å avklare videre spørsmålet om bruk av standarder samt gjennomføring av konseptrisikoanalyser.

8. Lukking av avvik etter revisjonsrapporter

a) Sporvognsdivisjonen

Plan for arbeidet med gjennomføring av tiltak er revidert og er forankret i virksomhetsplanen.

Hovedaktiviteter i arbeidet med å lukke avvik vil være:

- Etablering av sikkerhetsledelse i sporvognsdivisjonens øverste ledelse vil være implementert innen 31.12.00 og i hele divisjonen innen 31.12.01
- Generell risikoanalyse vil være gjennomført innen 31.12.00
- Sikkerhetskritiske funksjoner vil være identifisert innen 28.02.01.
- Handlingsplan for reduksjon av risikoadferd blant førere vil være ferdig innen 30.11.01
- Sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP) vil være implementert 28.02.02

Status for tiltak rettet mot de enkelte avvik ble summarisk gjennomgått som følger:

- Avvik 1. Tiltak rettet mot avvik 1 (etablering av et sikkerhetsstyringssystem) vil være en grunnleggende aktivitet. Når dette avviket er lukket vil i prinsippet også de andre være på plass. Sikkerhetsstyringssystemet vil ha en ferdig dokumentstruktur innen 31.12.00 og være fullt utarbeidet og implementert pr. 01.03.02. (Jf punkt 4 a)
- Avvik 2. Kvalitetshåndboken er under revisjon.
- Avvik 3. Status for etablering av mål er beskrevet under punkt 4d.
- Avvik 4. Ansvarsdefinisjon er gjort for overordede enheter og er igangsatt videre nedover i organisasjonen.
- Avvik 5. Prosedyrer for risikoanalyser er under etablering. (Se også punkt 4f.)
- Avvik 7. Prosedyrer for behandling av uønskede hendelser er beskrevet i punkt 2e.
- Avvik 10. Kompetansekrav er utarbeidet for en del stillinger og fortsetter som en del av tiltakene rettet mot avvik 4.
- Avvik 11. Det er igangsatt opplæring for alle ledere i sikkerhetsledelse. (Jf punkt 5)
- Avvik 14. Det er igangsatt et prosjekt for etablering av beredskapsplaner for hele bedriften.
- Avvik 19. Kalibreringsrutiner på verkstedet på Grefsen er etablert.
- Observasjon 4. Utkast til opplæringsplan for trafikkledere er utarbeidet.

En detaljert beskrivelse av status vedrørende oppfølging av det enkelte avvik ble for øvrig overlevert på møtet.

SJT har ikke vurdert Sporvognsdivisjonens redegjørelse opp mot de milepæler som er satt opprinnelig for gjennomføring og kan komme tilbake med tilbakemeldinger på tiltaksfristene etter møtet.

b) Banedivisjonen

Rapport 1-99:

Banedivisjonen vil utarbeide en spesifikk status over tiltak rettet mot det enkelte avvik i rapport 1-99 når risikoanalysen er ferdig. Statens jernbanetilsyn påpekte at det er viktig at tilsynet nå ser at frister ikke lenger skyves.

Vedrørende beredskapsmessige tiltak rettet mot avvik 13 og 14 er status for disse omtalt under punkt 9.

Det ble kort referert status for øvrige avvik som følger:

- Avvik 1. Sikkerhetsprogram skal ferdigstilles i løpet av 2000.
- Avvik 3. Mål og strategi inkluderes i sikkerhetsprogrammet (se avvik 1)
- Avvik 4. Ansvar blir delvis definert i sikkerhetsprogrammet og delvis i stillingsinstrukser for utvalgte stillinger.
- Avvik 5. Rutiner for systematiske undersøkelser og risikoanalyser blir inkludert i Sikkerhetsprogrammet.
- Avvik 6. Sikkerhetssjef er ansatt og sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP) er under utarbeidelse.
- Avvik 7. Prosedyrer for behandling av uønskede hendelser blir etablert i Sikkerhetsprogrammet. (Se også punkt 2f)
- Avvik 8. Det er etablert et uhellsutvalg som gjennomgår uønskede hendelser og utvalget blir nærmere definert i Sikkerhetsprogrammet. (se også punkt 2f)
- Avvik 11. Opplæring gjennomføres etter at kompetansekrav er etablert.
- Avvik 15. Prosjektstyring blir definert i Sikkerhetsprogrammet.
- Avvik 16. Krav til tjenestekontinuitet for trafikkledere er skjerpet og instruks er under utarbeidelse.
- Avvik 17. Rutiner for å sikre trafikkleder sikkerhetsinformasjon blir beskrevet i Sikkerhetsprogrammet.
- Avvik 18. Styring av underleverandører blir beskrevet i sikkerhetsprogrammet.

Rapport 6-98:

Status på hovedaktiviteter rettet mot rapport 6-98 er som listet under:

- Internkontrollhåndbok for DTM (som bla inkluderer vedlikehold av rullende materiell) er ferdig utarbeidet.
- Alle ettersynsinstrukser er formalisert som styrende dokumenter.
- Det er opprettet en problemløsergruppe som gjennom ukentlige og månedlige møter gjennomgår trender og feilutvikling i vedlikeholdssystemet.
- RAMS-arbeidet er noe på etterskudd.

Det ble for overlevert en liste over andre tiltak som er gjennomført relatert til rapport 6-98. Det skal videre avholdes et møte der Banedivisjonen presenterer flere detaljer i arbeidet med å gjennomføre tiltak rettet mot rapport 6-98.

Banedivisjonen informerte for øvrig om at de har grepet fatt i andre forhold enn bare de som SJT har påpekt under sin revisjon ettersom denne ble gjennomført på stikkprøvebasis. Blant annet har divisjonen tatt tak i forhold ved vedlikehold av infrastruktur på tilsvarende måte som for vedlikehold av rullende materiell der SJT gjennomførte sin revisjon.

c) Generelt

I tillegg til at Statens jernbanetilsyn på stikkprøvebasis kan gjøre verifiseringer av gjennomføring av korrigerende før formell lukking av avviket finner sted, informerte Statens jernbanetilsyn om at de generelt vil legge følgende til grunn for å lukke et avvik:

- Operatørens beskrivelse av tiltak som er gjennomført
- Operatørens egen bekreftelse på at tiltak er tilfredsstillende implementert
- Operatørens egen sikkerhetsfaglige funksjon går god for de valgte løsninger

9. Oslo Sporveiers redegjørelse for sikkerhetskritiske forhold

Sikkerhetsmessige effekter som følge av vedlikeholdsetterslep på 1,7 mld. kr. over de siste 15-25 år samt brann i tunnel med små tverrsnitt ble betraktet som overordnede risikoforhold.

Sikkerhet ved framføring i tunnel er gjort til gjenstand for mye oppmerksomhet på tiltakssiden. Av tiltak rettet mot tunnelen fra Majorstua til Nationaltheatret ble nevnt:

a) Tiltak gjennomført etter 1998:

- Alle vogner i serien T1-8 har nå fått ombygd nødbrems slik at den kan overstyres av vognfører.
- Lås og nødåpner for alle gavldører på serie T1-8 er ombygd
- Ny nødbelysning er etablert og ble ferdig i august 2000.
- Nye rutiner ved brann i tunnel er innført
- Adkomst ved Valkyrie Plass er oppgradert til nødutgang.

b) Planlagte tiltak som gjenstår:

- Fullføring av opplæring av togførere og trafikkleidere
- Nytt radiosamband (Tetra) som er under anskaffelse
- Homansbyen stasjon vil redusere avstand mellom nødutganger. Tiltaket er avhengig av finansiering gjennom Oslopakke 2 og vil ikke være ferdig før 2005

Av andre tiltak rettet mot sikkerhetskritiske forhold i Banedivisjonen ble nevnt:

- Slukkevann i tunnelen Ensjø-Majorstua ble etablert mai 99
- Togførerrutine ved brann i tunnel er etablert og opplæring påbegynt
- Gyldighetslogg for oppslag og instruksjoner ble innført september 99
- Det er innskjerpet krav til tjenestekontinuitet for trafikkleidere
- Regelmessig vedlikehold av nødutganger og tunnelinstallasjoner er innført juni 99
- Rutine for systematisk undersøkelse av strømskinne og isolatorer ble ferdig mars 99
- Det pågår forsert opplæring av togførere og annet relevant personell mht brann i tunnel
- Det pågår arbeid med å utvikle og implementere prosedyrer vedrørende driftsstopp i tunnel
- Det pågår kartlegging av vedlikeholdsetterslepet med tanke på utbedret vedlikehold for å øke sikkerhet og pålitelighet.

b) Sporvognsdivisjonen

Sporvognsdivisjonen viste i denne sammenheng til årsrapporten som er oversendt SJT der sikkerhetskritiske forhold er omtalt. To forhold ble trukket fram på møtet, hhv spesielle arrangementer i Oslo sentrum der det blir stor ferdsel i gatene, samt menneskelig adferd.

Mht menneskelig adferd ser man to hovedutfordringer. I forhold til egne trikkeførere har Sporvognsdivisjonen ønske om å fremme en mer defensiv kjørekultur og har iverksatt et prosjekt med oppfølging av førere med høy frekvens av innblanding i uønskede hendelser. Likedan har Sporvognsdivisjonen registrert en økende risikoadferd hos tredjemann i trafikken.

Sporvognsvirksomheten har et klart høyere antall uønskede hendelser enn T-banen, men gjennomgående er risikopotensialet langt lavere.

10. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til sikkerhetskritiske forhold

a) Banedivisjonen

Banedivisjonen bekreftet at sikkerhetsstyringssystemet (også kalt sikkerhetsprogrammet) skal være dokumentert og vedtatt pr. 31.12.00, men at beredskapsrutiner skal være ferdige lenge før denne datoen.

Statens jernbanetilsyn anser ivaretagelsen av sikkerheten ved beredskapssituasjoner og avvikssituasjoner som svært viktig å bringe under full kontroll. Tiltak rettet mot tunnelsikkerhet har sklidd mye i forhold til frister. Av den grunn vurderer Statens jernbanetilsyn å varsle Oslo Sporveier om bruk av sanksjonsmidler.

Til dette svarte Banedivisjonen at med hensyn til prioritering av tiltak er konkrete forhold påpekt av Oslo Brannvesen gitt høy prioritet. Videre ble det påpekt at det etter hendelsen med røykutvikling i Majorstutunnelen har vært iverksatt flere tiltak. Blå er det igangsatt ombygging av systemer for å styre luftstrømmen i tunnelene for 70 mill. kr. hvilket er et viktig tiltak i beredskapssituasjoner.

SJT stilte spørsmål ved den sikkerhetsmessige virkningen av trange vedlikeholdsbudsjetter ved at økte driftsproblemer fører til hyppigere avvikssituasjoner med påfølgende økt belastning for trafikkledelsen. Likedan ble det i denne sammenheng stilt spørsmål ved at det for T-Banemateriellet ikke er gjennomført en grunnleggende identifisering av sikkerhetskritiske funksjoner. Selv om man prioriterer vedlikehold av forhold av sikkerhetsmessig betydning, påpekte SJT at manglende systematisk kjennskap til feilforplantningsveier medfører at man ikke har full kontroll på hva som har sikkerhetsmessig betydning. Til dette svarte Banedivisjonen at de er i ferd med å stabilisere driftssituasjonen og at det arbeides med kartlegging av feilforplantningsveier.

Statens jernbanetilsyn uttrykte videre at de har særlig fokus på trafikkledersentralen etter den forrige revisjonen som ble gjennomført og ga uttrykk for at dette er et prioritert område for tilsynet ved videre oppfølging. Banedivisjonen gjorde i denne sammenheng rede for at det i forbindelse med innføring av ny ruteplan i september vil bli en ekstra operativ leder på vakt i tidsrommet 06- 01, samt innføres bedre ordninger med spisepauser og tjenestekontinuitet på trafikkledersentralen.

SJT stilte videre spørsmål ved de rutiner som er etablert for trafikkledelsen i Banedivisjonen mht agering ved melding om folk/reisende i sporet (slik som ved hendelsen på Grorud den 16.5.00) når det ikke foreligger en beredskapssituasjon. Det ble

liten tid til å diskutere spørsmålet og det forble uklart hvorvidt det er klare rutiner på dette området.

b) Sporvognsdivisjonen

På spørsmål om hvorfor ikke forhold vedrørende av- og påstigning i veibanen ble omtalt under presentasjonen av sikkerhetskritiske forhold ble det svart fra Sporvognsdivisjonen at man var oppmerksom på forholdet og at dette blir behandlet i den pågående risikoanalysen, men at andre forhold representerte en høyere risiko.

11. Fornyelse av tillatelser

SJT minnet om at Sporveienes nåværende tillatelser utløper i 2003 og at de må starte opp en søknadsprosess i god tid for å komme i mål før fristen. Herunder må Sporveiene avklare hvorvidt de ønsker å søke en felles tillatelse eller separate tillatelser for de to divisjonene. Sporveiene signaliserte at de planlegger å søke om separate tillatelser. De opplyste i denne sammenheng at det vurderes å etablere de to divisjonene som egne aksjeselskaper.

SJT informerte om at tilsynet i sin søknadsbehandling vil vektlegge at alle vesentlige avvik er lukket før ny tillatelse gis.

12. Oppsummering av oppfølgingspunkter/aksjonspunkter

I tillegg til tiltak relatert til lukking av avvik som beskrevet under punkt 8 ble det i løpet av møtet notert at Oslo Sporveier skal gjennomføre følgende aksjoner:

a) Konsernledelsen vil formelt utgi konsernets overordnede styringsdokument (Jf punkt 2 b)

b) Sporvognsdivisjonen

- Sporvognsdivisjonen oversender kompetansekrav for sikkerhetsledelsesfunksjonen
- Sporvognsdivisjonen oversender revidert tiltaksplan for lukking av avvik etter rapport 1-99
- Sporvognsdivisjonen skal gjennomgå sine ulike dataregistreringssystemer som inneholder opplysninger om uønskede hendelser med tanke på optimalisering
- Sporvognsdivisjonen skal avklare reaksjonsformer der ansatte i sikkerhetstjeneste selv melder fra om egne farlige handlinger/ sikkerhetsfeil pr. 24.12.00.
- Det skal etableres en SOP i hht en allerede etablert framdriftsplan (Jf punkt 5)

c) Banedivisjonen

- Det skal snart utarbeides en komplett plan for gjennomføring av risikoanalyser. Herunder må forpliktende frister for identifisering av risiko og tiltak vedrørende fulle tog etableres.
- Se også tiltak nevnt under punkt 9.

d) T-baneringen

- Myndighetsmatrise der ansvarforhold beskrives skal etableres for T-baneringprosjektet (Jf punkt 6)
- Konseptrisikoanalyser for ikke igangsatte arbeider skal utføres (Jf punkt 7).

- Bruk av standarder må avklares.

Til tross for de påpekninger som er beskrevet i rapporten foran understreket SJT avslutningsvis at man har merket seg at det i den siste tiden har vært en positiv trend i Sporveienes arbeid med ivaretagelse av trafikksikkerheten.

AGENDA

Årlig møte mellom Statens jernbanetilsyn og ledelsen i AS Oslo Sporveier

Tid: Torsdag 31.08.00, kl. 09-15 , **Sted:** Wergelandsveien 3

- 0900 **1. Agenda, hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne v/ Sverre Quale**
- 0910 **2. Sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering i AS Oslo Sporveier**
 Oslo Sporveiers øverste ledelse redegjør for sitt engasjement i sikkerhetsarbeidet samt for status og planer vedrørende sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering i virksomheten.
 herunder:
- Sikkerhetsledelse og myndighetskoordinering i sentral ledelse, Banedivisjonen, Sporvognsdivisjonen.
 - Status vedrørende implementering av Sikkerhetsstyringsforskriftens §10
 - Endringer i organisering av sikkerhetsarbeidet
 - Uhellsstatistikk og oppfølging av uønskede hendelser
- 0950 **3. Spørsmål/kommentarer fra SJT til punkt 2.**
- 1040 **4. Oslo Sporveier redegjør for status og planer for implementering av øvrige deler av sikkerhetsstyringsforskriften**
 Herunder ønskes særlig redegjort for:
- Implementering av enkeltfeilprinsippet (§6)
 - Målstruktur og akseptkriterier (§§7 og 8)
 - Bruk av risikoanalyser og identifisering av sikkerhetskritiske funksjoner (§9)
- Det kan gjerne gis en separat presentasjon for de to divisjonene.
- 1110 **Lunsj**
- 1150 **5. Spørsmål/kommentarer fra SJT til punkt 4.**
- 1230 **6. T-baneringprosjektet**
 Oslo Sporveier redegjør kort for sikkerhetsstyringen ved prosjektet og for status på arbeidet med konseptikkerhetsanalyser.
- 1240 **7. Spørsmål/kommentarer fra SJT til punkt 6**
- 1300 **8. Oslo Sporveier presenterer planer for arbeidet med å lukke gjenstående avvik fra revisjonsrapport 6-98 og 1-99. Spørsmål/kommentarer fra SJT.**
- 1320 **Pause**
- 1330 **9. Oslo Sporveier redegjør for sine viktigste sikkerhetskritiske forhold/utfordringer og for risikoreduserende tiltak som de har iverksatt/ vil iverksette.**
 herunder:
 -Sikkerhet i Majorstutunnelen
- 1350 **10. SJTs spørsmål/kommentarer til pkt. 9 og evt. andre konkrete sikkerhetsmessige forhold**
- 1420 **11. Fornyelse av tillatelser for Oslo Sporveier**
- 1430 **12. Oppsummering v/SJT**
- 1500 **Slutt**

Deltakerliste, ledelsesmøte 31.08.00

For Oslo Sporveier:

Trond Bjørgan, Adm. Dir.
Per Magne Mathisen, Divisjonsdirektør, Banedivisjonen
Rolf Bergstrand, Divisjonsdirektør, Sporvognsdivisjonen
Nina Oxås, Sikkerhetssjef, Sporvognsdivisjonen
Per Hovland, Sjef for Anlegg- og verkstedavdelingen, Sporvognsdivisjonen
Tor Magne Karlsen, Togdriftssjef, Banedivisjonen
Ole Petter Evang, Sikkerhetssjef, Banedivisjonen

For Statens jernbanetilsyn:

Sverre Quale, Direktør
Knut Rygh, Sikkerhetssjef
Harald Sundlo, Administrasjonssjef og juridisk rådgiver
Gunhild Halvorsrud, Leder signal og sikringsanlegg (sak 6)
Øystein Ravik, Revisjonsleder
Sjur Sæteren, Revisjonssjef