



**Ledelsesmøte med
AS Oslo Sporveier
Banedivisjonen**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 6-01

Årlig møte med ledelsen i AS Oslo Sporveier Banedivisjonen

Rapport nr.: 6-01
Arkivkode: 01/121 T632
Møtedato: 29.05.01
Foretak: AS Oslo Sporveier, Banedivisjonen

Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet oppsummering av Oslo Sporveier generelt og banedivisjonen spesielt, organisering av og arbeid med ivaretagelse av trafiksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom Sporveiene og Statens jernbanetilsyn den 29.mai 2001.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

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

Utarbeidet dato:

Sign.:

Øystein Ravik
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Sverre Quale
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Sporveiens ledelse redegjør for organiseringen av sikkerhetsarbeidet i Oslo Sporveier og banedivisjonen spesielt.
3. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til Sporveienes sikkerhetsledelse.
4. Banedivisjonen redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet og oppnåelse av målene, samt utvikling av trender for uønskede hendelser.
5. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn.
6. Banedivisjonen redegjør for status og planer for interne revisjoner og eller lignende aktiviteter som ledelsen bruker for å skaffe seg kunnskap om tilstanden på arbeid av betydning for trafiksikkerheten.
7. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn.
8. Banedivisjonen redegjør for status på etablert plan for oppfølging av revisjon 6-98. Spesielt med vekt på identifisering av sikkerhetskritiske funksjoner.
9. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn.
10. Banedivisjonen redegjør for status på plan for tiltak etter revisjon 02-01 (T-baneringen). Spesielt med Vekt på Oslo Sporveiers oppfølging. Banedivisjonen redegjør for tiltak på kort og lang sikt etter SJT's inspeksjon på trafikkledersentralen (rapport 4-01), spesielt med fokus på forsert handlingsplan knyttet mot kommunikasjon iverksatt i fjor høst.
11. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn.
12. Banedivisjonen redegjør for de alvorligste uønskede hendelsene og risikoforhold, samt tiltak rettet mot disse.
13. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn.
14. Banedivisjonen redegjør for behov for tillatelser/godkjenninger i 2001-2002, samt fornyelse av Oslo Sporveiers virksomhetstillatelse i 2003.
15. Oppsummering av aksjoner.

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. Plan Sikkerhetsstyring

1. Innledning

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn som en del av tilsynets tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene. Møtets hensikt er å opprettholde en dialog mellom Oslo Sporveiers øverste ledelse og tilsynet angående virksomhetens sikkerhetsstyring.

2. Sporveiens ledelse redegjør for organiseringen av sikkerhetsarbeidet i Oslo Sporveier og banedivisjonen spesielt.

Sporveisdirektøren orienterte.

Organiseringen av ledelsen er uendret siden siste møte. Det operative sikkerhetsansvaret ligger på divisjonsdirektørene for Sporvei og Bane. Oslo Sporveiers direktør har ansvar for å påse at disse har nødvendige systemer etablert.

Oslo Sporveiers sikkerhetsfilosofi ble presentert og overordnede mål.

a) Styrets engasjement

Rapportering av sikkerhetsspørsmål (herunder uønskede hendelser) til styret skjer på regulær basis i månedlige styremøter. Sikkerhetsrelaterte prosjekter og aktiviteter rapporteres med framdrift. Alle revisjonsrapporter, samt relevante risikoanalyser framlegges for styret. Det er igangsatt en utredning av styrets ansvar knyttet til sikkerhetsspørsmål i forhold til selskapets ledelse, denne pågår.

b) Banedivisjonen

Ledelsen i Banedivisjonen orienterte.

Organisasjonen i banedivisjonen er endret/ styrket med hensyn på trafikkisikkerhet. Divisjonsledelsen består nå av Divisjonsdirektør, Sikkerhetssjef, Materiellsjef, Togdriftssjef, Anleggssjef og Salgssjef. Sikkerhetssjef har en assisterende sikkerhetssjef, en brannvernrådgiver, samt to innleide konsulenter i sin faste stab.

Divisjonsdirektør for Banedivisjonen presenterte en funksjonell skisse som brukes i arbeidet med å klargjøre grensesnittene i den operative organisasjonen og som skal bidra til å styrke oppfølgings- og analyseprosessen som skal sørge for aktiv avviksbehandling.

Divisjonsledelsen bruker dette som verktøy for å sikre ivaretagelse av regelverket og prinsippene i EN50126.

Sikkerhetsstyringsprogrammet for banedivisjonen er under revisjon, utkast til revisjon 4 forligger og ferdigstilles i løpet av året. Implementeringsplan for sikkerhetsstyring ble presentert (se vedlegg). Katastrofeberedskapsplan er også under utvikling/revisjon. Sikkerhetssjefs rolle knyttet til dette arbeidet dokumenteres i stilingsbeskrivelse/ oppgavebeskrivelse.

Sikkerhetssjef viste til intern-magasinet "Lys i tunnelen", som brukes aktivt for å kommunisere sikkerhetsbudskapet.

I de operative avdelingene viste Togdriftssjef til at det er et behov for å styrke sikkerhetsfunksjonen fordi dette i dag er svært personavhengig i enheten. Det anses som

svært viktig å ivareta nødvendig kompetanse i den nye organisasjonen, noe som har fokus ved rekruttering.

Anleggssjef framhevet kontroll med vedlikeholdsetterslepet som i dag er estimert til 660MNOK å være svært viktig. Det er etablert en plan for å få dette til innen 2004. Et velfungerende styringssystem er da av avgjørende betydning, og dette har høy fokus. Både investeringsbudsjettet og driftsbudsjettet har fått en markant økning siste år. Divisjonsledelsen oppfatter at det fortsatt er for liten forståelse hos eierne av viktigheten av å lukke vedlikeholdsetterslepet.

Leder for føreravdelingen presenterte enheten. Viktig tiltak for å få bedre kommunikasjon med førerne knyttet til sikkerhetsspørsmål er en planlagt utvidelse av driftsledergruppen, slik at hver driftsleder får et kontrollspenn på om lag 50 personer, mot opp mot 90 i dag.

Ansettelses og opplæringsprosessen ble gjennomgått. Alle førere som har vært involvert i en eller flere alvorlige uønskede hendelser, samt førere som ikke har praktisert på 50 dager, må gjennom et kurs i sikkerhetsbestemmelsene. Medisinsk kontroll av ansatte gjøres hvert 10.år. Bedriften benytter bedriftslege fra Statens Arbeidsmiljø Institutt. Spesielt ulykkesutsatte førere får spesiell oppfølging. Alle førere må fylle ut e generklæring om hele årlig. Sikkerhetssjef opplyste at ut fra hendelser registrert i Synergi, kan det ikke trekkes konklusjoner som tilsier at helsemessig oppfølging av førere er for dårlig.

Oslo Sporveier ønsker mulighet for å be om politiattest ved nyansettelse av førere, ønsker at Tilsynet vurderer om mulighet for dette ligger i Jernbaneloven.

Aksjon: SJJ

3. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til punktet over.

Tilsynet påpekte at Sporveiens overordnede målformulering ”ingen alvorlig skadde eller drepte” ikke er et mål, men et forskriftskrav. Sporveiens direktør opplyste at dette anses som så grunnleggende for bedriften at det også bør stå i målsettingen. Tilsynet aksepterer dette.

Tilsynet tok opp spørsmålet om hvem som har ansvaret for å påse at sikkerheten ivaretas på stasjoner og bygninger knyttet til disse. Dette var et punkt som også ble berørt i revisjonen av T-baneringen tidligere i år.

OS svarte at direktør for Sporveis Eiendom har det formelle ansvaret. Grensesnitt mot banedivisjonen er under kartlegging og det ønskes at banedivisjonen skal være styringsmessig ansvarlig for sikkerhet.

Aksjon: OS klargjør hvordan sikkerheten knyttet til stasjoner og tilhørende eiendommer sikres og sørger for at dette dokumenteres i OS styringssystem. Frist 01.09.01.

OS har en utestående aksjon etter brev fra Tilsynet angående risikovurdering av ombyggingsaktiviteter på Stortinget stasjon. Det vises her til brev fra Tilsynet til banedivisjonen datert 12.07.2000, ”Planlegging og konstruksjon av kjørevei-godkjenningssprosess- Statens Jernbanetilsyn”. Her etterlyses nødvendig dokumentasjonsunderlag av utbyggingsprosjekter og endringer.

Aksjon: Oslo Sporveier (tilbakemelding på tiltak innen 20.06.01)

Tilsynet spurte om de prioriterte planene for å lukke vedlikeholdsetterslepet og opprettholde sikker drift også omfattet vedlikehold av beredskapssystemer. OS svarte bekræftende på dette. Nytt vedlikeholdsstyringssystem som er under utvikling vil innholde en banedatabank med teknisk oversikt over alle anlegg hvor krav til vedlikehold etableres. Banedatabanken er planlagt ferdig i løpet av inneværende år.

I forbindelse med ansettelsesprosessen spurte Tilsynet om forhold som kan medføre stress og evne til å holde kommandoen i pressede situasjoner blir tatt hensyn til i utvelgesprosessen.

Banedisvisjonen svarte at de ser hensikten med dette, og vil ta inn stressmestring som kriterium.

Aksjon: OS Banedisvisjonen

Knyttet til oppfølging av førere med høy ulykkesfrekvens spurte Tilsynet om de ansatte testes mot rusmisbruk på stikkprøvebasis og om eventuelt det samarbeides med Politiet om dette.

Oslo Sporveier opplyste at kun full testing av alle førere har vært diskutert tidligere, men at de vil ta opp diskusjonen om stikkprøvekontroll kan være hensiktsmessig.

Aksjon: Oslo Sporveier

4. Banedisvisjonen redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet og oppnåelse av målene, samt utvikling av trender for uønskede hendelser.

Banedisvisjonen presenterte målene fastlagt i sikkerhetsstyringsprogrammet. Trafikksikkerhetsmålene har vært behandlet i styret.

Banedisvisjonens gjennomgang av utvikling av trender for uønskede hendelser viser at dominerende hendelser er: hærverk, trusler og vold, uvedkommende i sporet, hendelser knyttet til av- og påstigning, kollisjoner/hendelser som kan medføre dette (inklusive rødllyspassering –SPAD), og røykutvikling i tog.

Det er iverksatt tiltak for å redusere frekvensen av disse hendelsene. Når det gjelder hærverk trusler og vold har Oslo Sporveier igangsatt samarbeid mellom stasjonsbetjening, vektere og politi. Dette ble forsøkt nyttårsaftnen og før 17. mai, og har vært effektivt.

For personer i sporet er kortsiktige tiltak vedlikehold av gjerder og sperringer. På lang sikt antas oppradering av Kolsåsbanen til T-banestandard å ha god effekt, fordi adkomst blir vanskeligere.

De mange tilfellene av røykutvikling skyldes hovedsakelig kjøleviftehavari i en bremsekasse, med påfølgende avbrenning av bremsebelegg. Hendelsene anses ikke som kritiske med hensyn på sikkerhet. Vinterstid tas imidlertid ventilasjonsluft til vognene fra samme sted, og røyk i vognen selv om dette er begrenset, kan gi uønskede reaksjoner fra passasjerene.

5. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til punktet over.

Tilsynet spurte i forbindelse med person i sporet problematikken om effekten av lystkasterne på vognene har vært vurdert.

Banedisvisjonen opplyste at dette ikke har vært sett på for eksisterende materiell.

Aksjon: Banedisvisjonen vurderer om effekten av lystkasterne på eksisterende togsett er tilfredstillende. Frist 01.10.01

Det ble også tatt opp om de etablerte togvaktene for lange tog har kommunikasjonsmulighet med fører. OS bekreftet at togvakt har radio.

Tilsynet tok opp sikkerhetsmerking på vinduene i T-banevognene og om denne har hensiktsmessig utforming.

OS svarte at erfaringene viser at utformingen er noe uheldig, ny layout vurderes. Tavlene i togene har imidlertid fått god tilbakemelding.

Tilsynet spurte om OS anser alle tunnelene sine likeverdige sikkerhetsmessig, eller om det ses spesielt på strekningen Nationalteateret – Majorstua.

OS svarte at det er satt i gang en reke tiltak knyttet til denne strekningen:

- Lys er oppgradert (nødløysfunksjon)
- Rømningsveier oppgradert og planert
- Plan om oppgradering av rømningsutganger ved Valkyrie plass og evt. Oskarsgate.
- Deksel på strømskinner er skiftet ut til utgave med gunstigere brannegenskaper
- Spor oppgradert
- Nye overføringsspor ved Stortinget og Jernbanetorget er under utbygging
- Innføring av TETRA nødkommunikasjon (nå i testfase)
- Brannopplæring av førere, førerkurset fokuserer spesielt på strekningen.
- Vurdert evakuering i vognavl. Tas høyde for ved nyanskaffelser.
- Frikoblingsmulighet av nødbrems montert
- Økt fokus på renhold og søppelplukking
- Vaktmestere sjekker nødutganger jevnlig ihht instruks.

6. Banedisvisjonen redegjør for status og planer for interne revisjoner og eller lignende aktiviteter som ledelsen bruker for å skaffe seg kunnskap om tilstanden på arbeid av betydning for trafikksikkerheten.

Prosedyren Tilsynsplan, trafikksikkerhet (M4-E2-B0003, rev.02) som beskriver prinsippene for tilsyn ble overlevert. Denne er nyetablert, og det forligger ikke en plan over planlagte enkeltaktiviteter. Banedisvisjonen har ikke planlagt tilsyn enda fordi systemet er under implementering. En slik plan vil bli etablert senere i år.

Aksjon: Banedisvisjonen etablerer tilsynsplan. Frist: 01.10.01

7. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til punktet over.

Tilsynet hadde ikke flere spørsmål knyttet til punkt 6.

8. Banedisvisjonen redegjør for status på etablert plan for oppfølging av revisjon 6-98. Spesielt med vekt på identifisering av sikkerhetskritiske funksjoner.

Banedisvisjonen bekrefter at full implementering av tiltak vil gjennomføres i løpet av året. Prosedyrer og andre dokumenter innen 15.06.01 (inklusive S-merking).

Kvalitetsavdelingen vil styrkes for å møte økt behov for oppfølging.

9. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til punktet over.

Tilsynet hadde ikke ytterligere spørsmål.

10. Banedivisjonen redegjør for status på plan for tiltak etter revisjon 02-01 (T-baneringen). Spesielt med Vekt på Oslo Sporveiers oppfølging. Banedivisjonen redegjør for tiltak på kort og lang sikt etter SJT's inspeksjon på trafikkladersentralen (rapport 4-01), spesielt med fokus på forsert handlingsplan knyttet mot kommunikasjon iverksatt i fjor høst.

Det ble gitt status på avvik i forhold til plan for lukking av avvik, oversendt 15.03.01. Tilsynet kommenterte knyttet til avvik 7 konseptrisikoenalyse, som OS anser lukket, at foreliggende grovrisikoenalyse ikke kan anses som en konseptrisikoenalyse alene.

11. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til punktet over.

Tilsynet spurte i hvilken grad brannvesenet har vær involvert i den pågående planleggingen av T-baneringen. OS bekreftet at brannvesenet tas med på diskusjoner om utformingen. Tilsynet anbefaler at denne dialogen dokumenteres.

12. Banedivisjonen redegjør for de alvorligste uønskede hendelsene og risikoforhold, samt tiltak rettet mot disse.

Brannutvikling på Grønland stasjon 21.05. Røykutvikling i vognsett. Det er rømningsdører med panikkbeslag ved utgangene, men merkingen var ikke slik at passasjerene oppfattet hvordan åpningsmekanismen skulle brukes.

Det mangler foreløpig rutiner for metodisk arbeid med identifisering og oppfølging av sikkerhetskritiske funksjoner på infrastrukturen, men dette er i prosess ved etablering av styringssystemet for infrastruktur.

13. Spørsmål/kommentarer fra Statens jernbanetilsyn til punktet over.

Ingen ytterligere spørsmål.

14. Banedivisjonen redegjør for behov for tillatelser/godkjenninger i 2001-2002, samt fornyelse av Oslo Sporveiers virksomhetstillatelse i 2003.

Melding er sendt Tilsynet for følgende forhold som skal godkjennes:

- T-baneringen
- Nye førerstoler
- MX

Melding planlegges sendt for:

- Kolsåsbanen (totaløsning, som bla innebærer nytt sikringsanlegg på den parsellen som mangler førerromssignal)
- Ny driftssentral (søknad forventet sendt ultimo 2001)
- Diverse endringer på stasjoner

På spørsmål ble det avklart at det ikke er nødvendig å søke godkjenning ved å skifte eksempelvis en veksler med ny veksler, selv om denne er av annet fabrikat.

Når det gjelder ny virksomhetstillatelse vil OS ha separate tillatelser for de to divisjonene, men ser for seg at det kan være nødvendig at det formelt er AS Oslo Sporveier som søker om begge. Det ble avtalt å møtes til høsten for å diskutere dette nærmere.

15. Oppsummering av aksjonspunkter

1. Oslo Sporveier klargjør hvordan sikkerheten knyttet til stasjoner og tilhørende eiendommer sikres og sørger for at dette dokumenteres i OS styringssystem. **Frist 01.09.01.**

2. Oslo Sporveier har en aksjon etter brev fra Tilsynet hvor risikovurdering av ombyggingsaktiviteter på Stortinget stasjon etterlyses.

Aksjon: Oslo Sporveier. Tilbakemelding om tiltak innen 20.06.01.

3. Oslo Sporveier Banedivisjonen ble bedt om å vurdere å utvide utvalgskriteriene for nyansettelse av førere til også å gjelde stressmestring i evakuerings situasjoner.

4. Oslo Sporveier vil ta opp diskusjonen om stikkprøvekontroll med tanke på rusmisbruk kan være hensiktsmessig.

5. Banedivisjonen vurderer om effekten av lyskasterne på eksisterende togsett er tilfredstillende. **Frist: 01.10.01**

6. Banedivisjonen etablerer tilsynsplan. (Oversikt over planlagte tilsyn)
Frist: 01.10.01

7. Oslo Sporveier skal gi tilbakemelding på når TETRA er formelt klar til å tas i bruk som primært kommunikasjonssystem.

8. SJT noterte at det er ønskelig å få utredet behovet for å stille krav til politiattest ved ansettelse av førere.

AGENDA

Årlig møte mellom Statens jernbanetilsyn og ledelsen i AS Oslo Sporveier

Tid: Tirsdag 29.05.01, kl. 09-15 , Sted: Wergelandsveien 3

0900	1.Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.
0910	2. Sporveiens ledelse redegjør for organiseringen av sikkerhetsarbeidet i Oslo sporveier og banedivisjonen, spesielt, med særlig vekt på prosessen med å etablere sikkerhetsledelse i hele banedivisjonen. Dokumentasjon.
0925	3.Spørsmål/kommentarer fra SJT til punktet foran.
0940	4.Banedivisjonen redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet og oppnåelse av målene samt utvikling av trender for uønskede hendelser. Dokumentasjon.
0955	5.Spørsmål/kommentarer fra SJT til punktet foran.
1010	6.Banedivisjonen redegjør for status og planer for interne revisjoner eller liknende aktiviteter som ledelsen bruker for å skaffe seg kunnskap om tilstanden på arbeid av betydningen for sikkerheten. Dokumentasjon.
1025	7.Spørsmål/kommentarer fra SJT til punktet foran.
1040	8. Banedivisjonen redegjør for status på etablert plan for oppfølging av revisjon 6-98. Spesielt med vekt på identifisering av sikkerhetskritiske funksjoner.
1100	9. Spørsmål/kommentarer fra SJT til punktet foran.
1115	Lunsj
1200	10. Banedivisjonen redegjør for status på plan for tiltak etter revisjon 02-01 (T-baneringen). Spesielt med vekt på Oslo Sporveiers oppfølging. Banedivisjonen redegjør for tiltak på kort og lang sikt etter SJT's inspeksjon på trafikkledersentralen (rapport 4-01), spesielt med fokus på forsert handlingsplan knyttet mot kommunikasjon iverksatt i fjor høst. Stikkord: status på utbygging av TETRA, oppgradering/gjennomgang av den "gamle" nødkommunikasjonen og kommunikasjon mot redningsetatene.
1245	11. Spørsmål/kommentarer fra SJT til punktet foran.
1300	12. Banedivisjonen redegjør for de alvorligste uønskede hendelser og risikoforhold samt tiltak rettet mot disse
1330	13. Spørsmål/kommentarer fra SJT til punktet foran.
1400	14. Banedivisjonens behov for tillatelser/godkjenninger i 2001/2002 samt fornyelse av Oslo Sporveiers virksomhetstillatelse i 2003.
1415	14. Eventuelt
1445	15.Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Deltakerliste, ledelsesmøte 31.08.00

For Oslo Sporveier:

Trond Bjørgan, Adm. Dir.
Per Magne Mathisen, Divisjonsdirektør, Banedivisjonen
Marianne Slinde, Førersjef, Banedivisjonen
Alf Veland, Materiell/driftssjef, Banedivisjonen
Knut Fjellbu, Anleggssjef, Banedivisjonen
Ole Petter Evang, Sikkerhetssjef, Banedivisjonen

For Statens jernbanetilsyn:

Sverre Quale, Direktør
Knut Rygh, Sikkerhetssjef
Harald Sundlo, Administrasjonssjef og juridisk rådgiver
Øystein Ravik, Revisjonsleder
Sjur Sæteren, Revisjonssjef

Vedlegg 3: Presentert plan fra Oslo Sporveier, Banedivisjonen

Sikkerhetsstyring i banedivisjonen:

Aktivitet	2000	2001
Sikkerhetsprogram	Første utgave desember	Utvidet utgave i september
Avdelingens sikkerhetsstyring		Materiell: ferdig Anlegg: oktober Togdrift: desember Førere: desember Service: november Administrasjonen: desember
Prosedyrer	Risikoanalyser og akseptkriterier	Komplett sett utarbeides
Sikkerhetsmøter	Etter behov	Minst hver 2.mnd
Ulykker/ tilløpsregistrering	Synergi, fortløpende	Synergi, fortløpende
Risikoanalyser	Fulle tog, Evakuering i tunnel	Totalrisikoanalyse med alle linjer og noen spesialanalyser.
Infoaktiviteter	Opplæring av førere: Brann og evakuering i tunnel. Lys i tunnelen	Lys i tunnelen. Opplæring