

**Møte med ledelsen i
Oslo Sporveier
Banedivisjonen**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 7-02

*Møte med ledelsen i Oslo Sporveier
Banedivisjonen*

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 7-02
Arkivkode: 02/86 T632
Møtedato: 19.06.02
Foretak: AS Oslo Sporveier
Enhet: Banedivisjonen

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Oslo Sporveier og Statens Jernbanetilsyn 19.06.02. Rapporten angir status på viktige områder av Banedivisjonens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonssjef

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Ny organisasjon
3. Uhellsrapportering/risikobilde
4. Særskilte risikoforhold
5. Tetra-samband
6. Nødsamband
7. Oppfølging av revisjonsavvik
8. T-baneringen
9. Utbyggingsprosjekter
10. Signalanlegg på Kolsåsbanen
11. Anskaffelser
12. SJT-orienterer
13. Eventuelt
14. Oppfølgingspunkter

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med tilsynsmøtene er å opprettholde dialogen med Oslo Sporveier med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen i Banedivisjonen og spesielt aktuelle risikoforhold.

Agendaen for møtet er gitt som vedlegg 2 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet. Oppfølgingspunktene som er listet opp under punkt 14 er ikke formelle pålegg eller avvik, men vil fungere som grunnlag for videre dialog og tilsyn med foretaket.

2. Ny organisasjon

Det legges opp til at det etableres et driftsselskap for T-bane og et for sporvogn som begge eies 100% av As Oslo Sporveier. Driftsselskapene tenkes ikke å konkurranseutsettes. Det legges opp til at det blir en felles verkstedsenhet og en felles infrastrukturenhet for T-bane og sporvogn. Driftsselskapene fastsetter driftsopplegget, kjøper vedlikeholdstjenester, er kravstiller og rammesetter for vedlikeholdet og har det overordnede sikkerhetsansvaret.

Saken sendes til styrebehandling mandag 24.06.02. Bedriftsforsamlingen behandler saken ultimo august og implementering skjer 01.01.03.

Det praktiske arbeidet med tilrettelegging – herunder tillatelsessøknad starter i høst. As Oslo Sporveier (heretter benevnt OS) forutsetter at driftsselskapene skal ha hver sin tillatelse, men vurderer likevel om det skal etableres en konserncontrollerfunksjon på sikkerhet.

På spørsmål fra Statens jernbanetilsyn (heretter benevnt SJT) ble det opplyst at sikkerhetssjefene i Banedivisjonen og Sporvognsdivisjonen har gjort en sikkerhetsmessig vurdering av det nye organisasjonskonseptet uten at det er gjennomført som en strukturert analyse. Dette vil utføres etter hvert.

3. Uhellsrapportering/risikobilde

Risikobilde og skader for 2001 og 2002 ble presentert. Antall skader ligger godt under måltallene.

Etter hvert som tiltak gjennomføres reguleres måltallene ned. På den måten reflekterer systemet kravet om kontinuerlig forbedringer.

Måltallene er forankret i styret.

Arbeidet med risikoanalyser ble beskrevet. 29 sikkerhetskritiske funksjoner er identifisert. (Banedivisjonen har valgt en relativt overordnet kategorisering av sikkerhetskritiske funksjoner). De sikkerhetskritiske funksjonene er for øvrig også sammenstilt med tophendelsene i en oversikt.

Risikobilde for de enkelte banestrekningene ble gjennomgått. Totalt sett viser kartleggingen noen hendelser (påkørsel og sammenstøt) som er analysert å ligge i det uakseptable området, mens bildet er noe varierende for de enkelte strekninger.

Gule maskiner uten føreromssignal bidrar noe til risiko for sammenstøt, men disse skal få installert føreromssignal nå.

Med hensyn til rapportering ble det opplyst at antall reelle ulykker/uhell synker, men tilløpsrapporteringa øker.

På spørsmål fra SJT om OS har registrert en økning i farlige tilstander i vognparken (på bakgrunn av at denne etter hvert er gammel) ble det svart at sikkerhetskritiske feil registreres, men at de foreløpig har for lite historiske data til å kunne konkludere mht trender. OS opplyste videre at det tidligere rapporterte etterslepet på vognvedlikehold nå er innhentet. SJT kan være interessert i å se den overordnede risikoanalysen, men den behøver ikke oversendes.

På spørsmål fra SJT om hvordan det er tilrettelagt for innrapportering fra publikum ble det opplyst at publikumshenvendelser håndteres via følgende kanaler:

- Fører, som vidererapporterer på sin meldeblokk
- Kundesentert
- Ordinære henvendelser på telefon, mail eller brev
- Vakt-telefon som er døgnåpen. Henvendelser dit klassifiseres og behandles.

Det er etablert en prosedyre som styrer behandling av publikumshenvendelser for å sikre at de registreres og følges opp i Synergi.

4. Særskilte risikoforhold

a) Røykutvikling

OS refererte til at det er iverksatt mange tiltak for å redusere risiko ved røykutvikling og det er utarbeidet en rapport om arbeidet. Rapporten oversendes SJT så snart den er godkjent .

Rapporten omfatter alle hendelser fra 01.01.00. Herunder 38 hendelser fra 01.01.00 til 22.08.01 og 42 hendelser fra 23.08.01 til 05.06.02. OS har ikke lyktes å finne ut årsaken til økningen i antall hendelser med røykutvikling, men antar at bla økt fokus/rapporteringsgrad kan være en medvirkende faktor.

Årsakene til hendelsene er kategorisert i komponent/systemsvakheter, komponentfeil, feil utført vedlikehold og hærverk. OS refererte detaljert til fokusområder og gjennomførte tiltak rettet mot røykutvikling både på infrastruktursiden og materiellsiden.

Det ble videre redegjort spesifikt for de to hendelsene med røykutvikling på Grønland stasjon i mai 02. Årsaken ble funnet å være en rist som var ute av posisjon og forårsaket kortslutning mot strømvaktakere. Slike rister er senere fjernet på alle stasjoner.

OS refererte til at de anser røykutvikling primært å være et driftsproblem – og ikke sikkerhetsproblem - i dag etter de tiltak som er gjennomført. SJT bemerket at røykutvikling som kan eksponere passasjerer er en sikkerhetsrelatert problemstilling.

b) Majorstutunnelen

OS refererte til en analyse fra verifikasjon av togførerrutine i 99 utført av Safetec og som ble opplyst å være oversendt SJT tidligere. Ulike identifiserte tiltak så som overstyring av nødbrems er utført.

I 2000 ble det utført en analyse av fulle tog og en av evakuering. Identifiserte tiltak i disse analysene ble referert å være 95 % gjennomført, herunder er prosedyre ved stopp i tunnel utarbeidet. Denne angir bla omfang av informasjon til reisende og tidsforløp fram til evakuering startes.

Det ble opplyst at OS også satser på opplæring for å sikre at fremmedspråklig ansatte mestrer språklige utfordringer i risikosituasjoner.

SJT stilte spørsmål ved kvaliteten på vognmateriellets interne høytalere. Det ble opplyst at disse gjennomgår systematisk sjekk ved uttak, men at de er følsomme for feil bruk.

Totalanalyse av Majorstutunnelen ble utført i 2001, evakueringsanalyse i 2001, filosofi om rømning ble fastsatt i 2002 og forberedelser til en designbrann-studie er startet opp.

OS refererte videre til en rekke strakstiltak som er gjennomført i 2001 og 2002, herunder høytalervedlikehold, oppslag med sikkerhetsinfo til reisende i vognmateriellet, Tetra kommunikasjonsystem (se eget punkt), skilting og oppmerking av perrongkanter, og TV-overvåking av perronger/togsider som er et oppstartet 24-månders prosjekt der man starter med de mest risikofylte områdene.

Oscars gt. er foreløpig ikke etablert som rømningsvei. Homansbyen stasjon vil kunne endre dette, men dette ligger et ubestemt antall år fram i tid.

Oslo Brannvesen har fått tilsagn til støtte fra OS til anskaffelse av en egen brannvogn.

På spørsmål fra SJT bekreftet OS at det nå ikke er tidligere planlagte tiltak for Majorstunnelen som er utestående utover det som er referert over.

c) Økonomisk situasjon relatert til sikkerhetsmessig vedlikehold.

OS refererte til en kraftig økning i driftsbudsjettet fra 2000 til 2001 både på infrastruktur og vognvedlikehold finansiert ved eiendomssalg.

Investeringsbudsjettet ble økt kraftig i 2002 og er på 306 mill. NOK:

- Enkelte strekninger er oppgradert, Lambertseterbanen skal oppgraderes neste år og øvrige skal være oppgradert i løpet av 2004.
- I år får Banedivisjonen totalt 300 mill. NOK mer fra kommunen i tillegg til øremerkede bompengemidler fra staten. Dette har skapt ny optimisme i OS.

For T-banemateriell er det bevilget 44 mill. NOK i investeringsmidler som går til utbytting av automatbrytere, kjørevoktere og dørsystemer. Det ble avklart at disse prosjektene må meldes til SJT med tanke på godkjenning.

5. TETRA-samband

Slettet: ¶

OS meldte at prøvedrift skjer på linje 4 fra 01.05.02 og på linje 2 fra 24.06.02 fram til 01.08.02. Full drift er planlagt fra 01.08.02 med unntak av T2000 materiellet. Full drift for alle vogner vil skje fra medio august.

Eksisterende radiosystem vil overlappe Tetra i ½ år.

OS anså framdriften å være under kontroll nå.

6. Nødsamband

OS informerte om at Politiet er tilbakeholdne med å ta Tetra-sambandet i bruk. Det vurderes alternativt å utplassere Tetra radioer på stasjonene som politiet kan benytte. Politiet avventer avgjørelse i Justisdepartementet og en uttesting på nasjonalt plan.

Det er inngått avtale med Oslo Brannvesen som har fått apparater og ifølge OS er fornøyd med ordningen.

Helseetatene vil bruke sitt eget system. OS anser ikke dette å være problematisk da de ikke vil operere alene, men sammen med brannvesenet og kan lene seg på brannvesenet.

Fem Tetraradioer er utlånt til Oslo brannvesen.

7. Oppfølging av revisjonsavvik

Banedisjonen refererte til at det tidligere var en dårlig og lite sammenhengende struktur i styringssystemet og at det enda ikke er 100% ferdig, men at det er ferdigutviklet på øverste nivå og for øvrig er i prosess.

SJT uttrykte generelt å være tilfreds med gjennomførte tiltak og at den siste tids oppfølging (som er gjennomført på stikkprøvebasis) viser at overordnet styringssystem og risikoanalysearbeidet nå er tilfredsstillende.

Av viktige forhold som ikke er helt avklart enda pekte SJT på fastsettelse av kompetansekrav som SJT forventer skal basere seg på en systematisk vurdering av kompetansebehov for de ulike funksjoner og S-merking som SJT forventer skal innebære forpliktelser utover å være et generelt aktsomhetsmerke.

8. T-baneringen

Det ble innledningsvis vist til orienteringsmøte mellom OS, T-baneringprosjektet og SJT mandag 17. juni 02.

OS refererte til at i tillegg til de formelle styringsmekanismene har prosjektet leid inn nøkkelpersonell fra banedisjonen., blant annet en sikkerhetsmedarbeider i 100% stilling. Dette sikrer innsikt/styring av prosjektet på uformell basis.

OS føler seg trygge på at de følger prosjektet tett nok.

9. Utbyggingsprosjekter

Større utbyggingsprosjekter framover må forventes å ligge utenom OS's regi. OS refererte for øvrig til at det har skjedd enorme framskritt i sikkerhetsoppfølging av prosjekter siden Mortensrudutbyggingen.

OS informerte om at de har etablert prosedyrer for styring av prosjekter.

Ved fremtidige prosjekter som blir finansiert av AS Oslo Sporveier vil konsernledelsen styre prosjektet, men det fremtidige driftsselskapet vil ivareta sikkerhetsledelsen. Det etableres ingen særskilt prosjektorganisasjon i slike tilfelle, men styringen tenkes lagt i linjen. Stasjonsutvikling planlegges å skje i regi av eiendomsselskapet, men vil ha en sikkerhetsforankring i driftsselskapet.

Det ble redegjort for at det er tilsatt en person i MX-prosjektets (Prosjekt for anskaffelse av nytt T-banemateriell) sikkerhetsledelsesfunksjon. SJT minnet om at man i godkjenningprosesser har erfaring med at selv om foretaket legger EN standard 50126 til grunn har det vært problemer med å få en tilfredsstillende avklaring mht enkeltfeil og barrierer. SJT forventer at det gjøres en kvalitetsvurdering av barrierer (for eksempel i form av fastsettelse av SIL-nivå e.l) og ikke bare en vurdering av hvorvidt barrierer eksisterer.

10. Signalanlegg på Kolsåsbanen

OS redegjorde for at prosjektering stort sett er ferdig. Materiell er bestilt. FAT er foretatt for Ullernåsen og Lysaker stasjon og planlagt for Jar i 2002.

Framdrift er avhengig av en helhetsplan for Kolsåsbanen. Iverksettelse av helhetsplanen avventes.

Implementering starter tidligst 2003. Det er usikkert om det skal etableres metro-standard. Framdriften er utefor OS's kontroll og montering av signalanlegg må avventes. Det ble avtalt at OS sender melding om arbeidet (evt. med angivelse av alternativer) inkludert konseptrisikoanalyse.

11. Anskaffelser

OS redegjorde for en del gult materiell som skal anskaffes, herunder pukkhenger, lastehenger, ledningsbil og støvsuger som hadde leveringsfrist mai 02, lastetraktor som skal leveres januar 03 samt gravemaskin og kabelvogn som ikke har fastsatt leveringsdato.

Føreromssignal skal installeres på gult materiell.

MX-prosjektet har gått ut med forespørsel til 5 leverandører med anbudsfrist 2. august og det forutses at kontrakt kan inngås første halvår 2003. Kontrakten omfatter leveranse av 42 vogner. OS ønsker hyllevare i så stor grad som mulig. Prosjektorganisasjonen endres. Direktør i Banedivisjonen blir styringsgruppeleder og Hasselknippe blir prosjektleder.

SJT informerte på spørsmål om at godkjenningsskapiteten er presset og at søknader om godkjenninger og tillatelser bør sendes i god tid.

12. SJT-orienterer

SJT redegjorde for ny organisasjon, forskriftsarbeid og endringer i uhellsrapportering mot SJT som følge av ny varslingsforskrift som trer i kraft 01.07.02. SJT ønsker å etablere en effektiv dataoverføring av uhellsrapporter basert på eksport/importfiler.

13. Eventuelt

a) Godkjenninger

D et ble avklart at slike forhold som plattformforlengelser, nye broer osv skal meldes til SJT med tanke på godkjenning, men skinnebytte, bytte av veksler (med mindre det byttes til nye typer som ikke er brukt i Norge før) ikke behøver å meldes.

SJT ønsker melding på ”hovedplanstadiet” mens det ennå foreligger ulike alternativer.

b) Møte i Verdensbanken.

OS redegjorde for tiltak.

c) Oppfølging fra forrige ledelsesmøte.

Punktet var ikke forhåndsannonsert på agendaen og OS var derfor ikke spesifikt forberedt for rapportering på oppfølgingspunktene fra forrige møte. Tekst i opprinnelige oppfølgingspunkter er angitt i kursiv:

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.

OS melder tilbake status på rapportering.

Oppfølgingspunktet (Jf rapport 6-01) er for øvrig knyttet til grensesnitt Eiendom-Bandedivisjonen. Analyser av problemstillingen ble opplyst å være utført men ikke oversendt.

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.

Ombygging var ferdig 17. mai 01.

Det er ønskelig med en tilsvarende tilbakemelding for fremtidig ombygging av Jernbanetorget. OS opplyste at det neppe blir bygd ut et røykkontrollanlegg som blir så omfattende som tidligere antatt.

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

OS mente det allerede er oversendt noe informasjon. SJT kommer eventuelt tilbake etter å ha sjekket det ut.

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

OS mener dette er meldt tilbake til SJT. SJT undersøker saken før vi eventuelt ber om ytterligere informasjon.

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

OS melder at dette er besvart og alle vogner er bygd om.

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

Tilsynsplan er etablert både for 2001 og 2002.

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

SJT har informert i brev om at SJT ikke er rette myndighet.

14. Oppfølgingspunkter

Følgende oppfølgingspunkter ble oppsummert:

1. SJT kan få se den totale overordnede risikoanalysen for T-banevirksomheten, men den behøver ikke oversendes.
2. Rapporten vedrørende røykutvikling oversendes SJT så snart den er godkjent og senest 01.08.01
3. SINTEF-analyse om designbrann oversendes SJT.
4. OS sender meldinger til SJT på hovedplannivå heretter. Meldinger sendes på det som allerede er startet opp og som burde/kunne vært meldt allerede. Frist 10.07.02
5. Det ble avtalt at OS sender melding om arbeidet med sikringsanlegg på Kolsåsbanen (evt. med angivelse av alternativer) inkludert konseptrisikoanalyse. Frist 01.09.02
6. Melding om ombygging av føreromssignal i gult materiell sendes innen 01.09.02
7. Orientering om valg av endelig løsning vedrørende ventilasjonsanlegg på Stortinget stasjon sendes innen 15.08.02.
8. OS melder tilbake status på rapportering på stasjonssikkerhet i hht avsnitt 13 pkt. 1 innen 15.08.02.

Agenda

Møte med ledelsen i Oslo Sporveier, Banedivisjonen onsdag 19. juni 2002

Tid: 9-15

Sted: Wergelandsveien 3

1. Innledning

9.00 Agenda, møtets hensikt, presentasjon av møtedeltakerne v/SJT

2. Ny organisasjon

9.15 Banedivisjonen orienterer om status på sine forberedelser med gjennomføring av ny organisering av Oslo Sporveier

9.25 Spørsmål/kommentarer fra SJT

3. Uhellsrapportering/risikobilde

9.35 Banedivisjonen redegjør for uhellsrapportering og for risikobildet.

9.50 Spørsmål/kommentarer fra SJT

4. Særskilte risikoforhold

10.05 Banedivisjonen redegjør særskilt for følgende forhold:

- Røykutvikling i tunnel, herunder konkrete tilfelle i mai 02.
- Risikoforhold i Majorstutunnelen og status på sikringstiltak
- Økonomisk situasjon relatert til sikkerhetsmessig vedlikehold

10.45 Spørsmål/kommentarer fra SJT

11.00 Lunsj

5. Tetra-samband

11.40 Banedivisjonen redegjør for status på nytt samband.

11.50 Spørsmål/kommentarer fra SJT

6. Nødsamband

12.00 Banedivisjonen redegjør for status på samarbeid med nødetatene om nødsamband.

12.10 Spørsmål/kommentarer fra SJT

7. Oppfølging av revisjonsavvik

12.20 Banedivisjonen redegjør for status i arbeidet med å lukke avvik fra SJTs revisjoner.

12.35 SJT redegjør for sine erfaringer med oppfølging av avvik i Banedivisjonen.

8. T-baneringen

12.50 Banedivisjonen orienterer om status på framdrift og samspill med sikkerhetsorganisasjonen.

13.00 Spørsmål/kommentarer fra SJT

9. Utbyggingsprosjekter

13.20 Banedivisjonen orienterer om hvordan prosjekter prinsipielt organiseres og følges opp. Herunder:

- særskilt hvordan planforutsetninger implementeres i utbyggingsprosjekter.
- redegjørelse for styring og oppfølging av sikkerhet i MX-prosjektet.

13.40 Spørsmål/kommentarer fra SJT

10. Signalanlegg på Kolsåsbanen

13.50 Banedivisjonen orienterer om status på arbeidet.

14.00 Spørsmål/kommentarer fra SJT

11. Anskaffelser

14.05 Banedivisjonen informerer og større anskaffelsesprosjekter som initieres i perioden 2002-2004.

12. SJT-orienterer

- 14.15 -om ny organisasjon
- om pågående forskriftsarbeid
- om ny ordning for uhellsrapportering

13. Eventuelt

14. Oppsummering v/SJT

Deltakere

Oslo Sporveier:

Tor Kittilsrud, Materiellsjef Banedivisjonen
Knut Fjeldbu, Anleggssjef, Banedivisjonen
Anita Sandberg, Banedirektør
Alf Veland, Driftssjef, Banedivisjonen
Trond Bjørgan, Adm. dir. , Oslo Sporveier
Ole P. Evang, Sikkerhetssjef, Banedivisjonen

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør
Harald R. Sundlo, Leder for gruppe tillatelser og regelverk
Erik Gulliksrud, Sjefsingeniør utredning
Øystein Ravik, Leder for gruppe sikkerhet og teknikk
Gunhild Halvorsrud, Leder signal og sikringssystemer
Rannveig Hiis Hauge, Revisjonsleder
Sjur Sæteren, Revisjonssjef