



Møte med ledelsen i Oslo sporvognsdrift AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 12-05

Rev. 1.1

*Møte med ledelsen i
Oslo sporvognsdrift AS*

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 12-05, rev. 1.1
Arkivkode: 05/215- SF632
Møtedato: 22.06.05
Foretak: Oslo sporvognsdrift AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Oslo sporvognsdrift AS (OSD) og Statens jernbanetilsyn (SJT) den 22.06.05. Rapporten angir status på viktige områder av Oslo sporvognsdrift AS sin organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

Rapporten er revidert 17.08.05 fordi det i etterkant av utgivelsen ble påvist en feil i kap. 3 avsnitt 5.

**Utarbeidet 04.07.05 og
revidert 17.08.05**

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonssjef

**Godkjent rapport 04.07.05
og revisjon 1.1: 17.08.05**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Saker fra forrige møte
3. Mål, risikobilde, risikoforhold
4. Organisasjonsendringer
5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang.
6. OSDs erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner
7. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner av OSD
8. Regelverksendringer
9. OSDs behov for tillatelser/godkjenninger
10. Oppsummering og aksjonspunkter

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. Oversikt over behov for godkjenninger

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 sporvognsdrift AS med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

Agendaen for møtet er gitt som vedlegg 1 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

2. Gjennomgang av saker fra forrige møte

- OSD redegjorde for arbeidet med å følge opp feil på dreiekranser for SL95, herunder bestilling av nye kranser og intensivert kontrollregime. Produksjon og montering på alle vogner er planlagt fra november 2005.
- OSD redegjorde for dialog med veimyndighetene relatert til akseptkriterier for infrastruktur, herunder samarbeidsmøte med Statens Vegvesen Stor-Oslo og risikoanalysekurs der bla personell fra Samferdselsetaten deltok. Vegdirektoratet vil utarbeide en egen håndbok for trikk.

3. Mål, risikobilde, risikoforhold

OSD informerte om at produksjonen skal økes ca. 20% i oktober, hvilket betyr en utfordring i forhold til å få tilstrekkelig med personalressurser på plass fra starten.

OSD har oppnådd en resultatforbedring på 64 mill. NOK fra 2003 til 2004 hvilket sikrer OSD bedre handlingsrom.

OSD har satt seg som mål å oppnå en 5% forbedring hva gjelder innrapporterte risikoforhold og har på de fleste områder oppnådd et noe bedre resultat. Det er registrert en økning i uønskede hendelser i sporvogn og en stor reduksjon i hendelser knyttet til av-/påstigning. SJT og OSD opererer med noe ulik trendregistrering av av- og påstigningshendelser fordi OSD tidligere ikke har rapportert hendelser der biler nesten har kjørt på av- eller påstigende passasjerer ved holdeplass i gate.

Det er også registrert noe mer avsporinger enn målsatt, hvilket skyldes infrastrukturforhold. Etter avsporinger på Ullern og Ekeberg har OSD gjennomført målevognskjøring for å få mer kunnskap om sporgeometrien.

Det har vært en hendelse med bremsesvikt for skinnerenser "Franskmann". Hendelsen er gransket (internt, eksternt og av HSLB) uten at årsak er funnet. Hendelsen ble sent varslet til SJT fordi OSD selv ikke fikk melding om hendelsen før etter 3 måneder.

OSD har satt inn tiltak mot promillekjøring (kontroll + holdningsformidling gjennom teateroppsetning).

OSD redegjorde for et systematisk arbeid for å kartlegge og iverksette tiltak mot hastighetsoverskridelser. (Lasermålinger, differensiering av hastighetsgrenser og dialog med førerne). SJT ga spesifikt positiv tilbakemelding på tiltakene som ble redegjort for.

OSD har fulgt opp føreres utsjekkrutiner. Sjekkliste ble overlevert Statens jernbanetilsyn (sjekklisten er en del av OSDs avvikslukking i forbindelse med tilsynets revisjonsrapport 18-04).

På spørsmål fra SJT opplyste OSD at Sandaker stoppested blir ombygget (etter en utsettelse).

SJT fikk overlevert risikoanalyserapport "Overordnet risikoanalyse for fremføring av sporvogn" versjon 1.00, 2005.

4. Organisasjonsendringer

OSD refererte at nedbemanningen og organisasjonsendringen i administrasjonen 01.12.03 har fungert bra.

OSD informerte om byrådsmeldingen om "Ny organisering av kollektivtrafikken i Oslo – Etablering av administrasjonsselskap" og utfordringer knyttet til nødvendige tillatelser for organisasjonsmodellen (som vurderes gjennomført fra 01.01.06) i meldingen.

5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang.

OSD orienterte om utviklingen av sitt styringssystem (herunder ny ledeshåndbok "På sporet" som ble overlevert, og innføring av elektronisk kvalitetshåndbok).

Revisjoner gjennomføres iht plan (herunder av to underleverandører og av Samferdselsetaten) og har avdekket behov for å fokusere mer på infrastrukturenheten. OSD ser behov for å forbedre oppfølging av revisjoner.

Som input til forbedringsarbeidet brukes også kundetilfredshetsmålinger og intern tilfredshetsmåling.

Høsten 2005 vil det fortsatt fokuseres på mykkjøring.

6. OSDs erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner

OSD uttrykte generelt tilfredshet og spesifikk tilfredshet med tilsynets veiledning på avviksoppfølging.

OSD ønsker å få en fast kontaktperson i tilsynet for å unngå å måtte gi innføring i samme type problemstilling til flere personer.

OSD har erfart at store anlegg er blitt godkjent bare timer før ibruktaking selv om melding med risikoanalyse er oversendt måneder i forveien. OSD ønsker seg derfor en mer formell tilbakemelding på konseptstadiet. OSD pekte på at de er i en krevende situasjon der andre aktører så som samferdselsetaten er tungt inne i prosessen og at det derfor er spesielt viktig med mer forutsigbarhet. Tilsynet vil gi tilbakemelding dersom de finner ikke akseptable forhold tidlig i prosessen, men vil ikke gi en formell godkjenning av planer. Tilsynet pekte på at det kan være hensiktsmessig å planlegge noe mer romslig tid for prøvekjøringer slik at sluttfasen av godkjenningprosessen blir mindre stram.

OSD var generelt tilfreds med saksbehandlingstiden for unntakssøknader fra helsekravforskriften. OSD har erfart at alle søknader om dispensasjon relatert til type 1 diabetes er blitt avslått og spurte om dette er fast praksis slik at det ikke er noe poeng å søke om slike unntak. Tilsynet presiserte at enhver søknad vurderes konkret. Det utelukkes ikke at

også personer med diabetes I kan innvilges unntak, men dette skjer kun i ekstraordinære tilfelle.

Tilsynet presiserte at unntak alltid vurderes mot de spesifikke oppgaver som den enkelte utfører. Dersom en person utfører flere oppgaver (for eksempel kjøring og trafikkstyring) kan utfallet av søknaden bli ulikt for de ulike oppgavene. Klar beskrivelse av de ulike arbeidsoppgavene er derfor viktig for en effektiv søknadsbehandling.

7. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner av OSD

Tilsynet har utført begrenset med revisjoner og oppfølginger siden forrige ledelsesmøte. SJT hadde derfor ikke konkrete tilbakemeldinger utover en presisering (med bakgrunn i en erfaring fra siste revisjon) av at OSD er ansvarlig for at virksomheten drives i et tilfredsstillende sikkerhetsstyringsregime uavhengig av om aktiviteter utføres av OSD selv, leverandører eller underleverandører. Både OSD selv og SJT skal derfor sikres nødvendig innsyn i all relevant dokumentasjon (jf tillatelsesforskriften §7-1 første ledd).

8. Regelverksendringer

Tilsynet orienterte om pågående regelverksarbeid; herunder ny lisens/tillatelsesforskrift fra Samferdselsdept. og ny kravforskrift/sikkerhetsforskrift med høring fra midten av juli. Ny jernbaneundersøkelseslov er trådt i kraft. Loven innfører taushetsplikt om innrapporterte hendelser og tillater ikke slike rapporter brukt som bevis i straffesaker. Nye forskrifter vil bli utarbeidet.

Det ble kort redegjort også for forslag til endringer i jernbaneloven i forbindelse med bl.a. pliktmessig avhold og ny promillegrense.

9. OSDs behov for tillatelser/godkjenninger

OSD orienterte om planlagte anskaffelser/arbeider som krever godkjenninger. Jf vedlagte liste.

10. Oppsummering og aksjonspunkter

1. Tilsynet fikk overlevert sjekklister for førers uttak, styringssystemet "På rett spor" og overordnet risikoanalyse for fremføring av sporvogn
2. Tilsynet har merket seg mulige omorganiseringer og utfordringer knyttet til eventuell iverksettelse av disse.
3. Tilsynet avklarer spørsmålet om en fast kontaktperson.
4. Tilsynet vil se på sin interne prosess for godkjenning av infrastruktur i lys av OSDs tilbakemelding.

Agenda

0900	1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved SJT. EØJ
0910	2. Saker fra forrige møte (rapport 8-04): <ol style="list-style-type: none"> a. SJT ønsker å være informert om utviklingen rundt svingkranser på SL-95 vogner (ref. punkt 3.) b. Vi holder en dialog vedr. bruk av akseptkriterier i infrastruktur som involverer veimyndighetene (ref. punkt 8.) c. SJT gir tilbakemelding i løpet av en ukes tid hvis vi anser at godkjenning er nødvendig vedr. krysningsbroen ved T-baneringen ved Storo.
0915	3. OSD redegjør for mål og måloppnåelse, risikobilde, uhellstatistikk , akseptkriterier og viktige risikoforhold; med vekt på risikoforhold og kort- og langsiktige trender som har ledelsens oppmerksomhet og indikerer behov for respons. Herunder: Hendelse med bremsesvikt på skinnerenser ("Franskmann") 13.10.04 og hastighetskontroll.
0945	4. OSD orienterer om eventuelle organisasjonsendringer av betydning for trafikksikkerhet, herunder vurdering av byrådsmelding
1015	5. Pause
1020	6. Resultater fra og oppfølging av interne revisjoner (inklusive leverandørrevisjoner) og ledelsens gjennomgang.
1035	7. OSDs erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner/oppfølgingsarbeid (av pålegg og tilrådinger). Herunder: godkjenningsprosess for infrastruktur og unntaksbehandling mot helsekravforsikten.
1100	8. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner/tilrådinger mot OSD.
1110	9. SJT orienterer om arbeid med regelverksendringer.
1115	10. OSDs behov for tillatelser/godkjenninger i de kommende 2 år.
1125	11. Eventuelt
1200	12. Oppsummering ved SJT
1230	13. Slutt

Deltakere

Oslo sporvognsdrift AS:

Leif Øverland, Adm.dir
Kristine Eiken, Sikkerhetssjef
Espen Pettersen, Driftssjef
Ellen Frøne, Vognførersjef
Gro Øyen, Personalsjef

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør
Kristin Skaane, Juridisk rådgiver
Elisabeth Nielsen, Juridisk rådgiver
Øystein Ravik, Avd. dir., Sikkerhet og teknikk
Sjur Sæteren, Revisjonssjef

Behov for godkjenninger/ tillatelser de kommende 2 år

- Mulig kjøring Bekkestua/ Kolsås fra høst 2006
- Oppgradering og endret kjøremønster Jernbanetorget
- Justering av trase i Vogtsgt.
- Oppgradering Bogstadveien
- Diverse holdeplassoppgraderinger
- Mulig toveis trafikk i Prinsens gt.
- Mulig kjøp av brukt vognmateriell
- Godkjenning arbeidsmaskiner