



Møte med ledelsen i Oslo Sporvognsdrift AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 10-06

Møte med ledelsen i Oslo Sporvognsdrift AS
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 10-06
Arkivkode: 06/570 SF2-64
Møtedato: 28.08.2006
Foretak: Oslo Sporvognsdrift AS

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Oslo Sporvognsdrift AS og Statens Jernbanetilsyn 28.08.2006. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafikkikkerhet.

Utarbeidet dato: 27.09.2006

Godkjent dato: 27.09.2006

Sign:

Sign.:

Harald R. Sundlo
Prosjektleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.
2. Saker fra forrige møte (rapport 12-05)
3. Mål og måloppnåelse, risikobilde
4. Organisasjonsendringer
5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang.
6. OSDs erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner/oppfølgingsarbeid
7. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner/tilråding mot OSD.
8. Regelverksendringer.
9. OSDs behov for tillatelser/godkjenninger i de kommende 2 år.
10. Eventuelt
11. Oppfølgingspunkter

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med ledelsesmøter er å opprettholde dialogen med den øverste ledelse med fokus på viktige elementer i den overordnede sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

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

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

2. Saker fra forrige møte (rapport 12-05):

- Tilsynet vurderer fast kontaktperson:

SJT har foretatt en vurdering og kommet til at det ikke er ønskelig at det opprettes faste kontaktpersoner mot jernbanevirksomhetene. All saksbehandling mot virksomheten er formell og saker fordeles pr. saksbehandler som er kjent. SJT ser derfor ikke behov for utpeking av kontaktpersoner utover at det tydeliggjøres hvem som er saksebehandler på den enkelte sak.

- Tilsynet vurderer OSDs innspill vedr. godkjenning av infrastruktur:

Det er tidligere avklart at for endringer i infrastruktur hvor varigheten av endringene er mindre enn 1 måned så er det ikke krav om å sende melding eller søke om godkjenning. OSD har videre tidligere tatt opp ønsket om tilsynets godkjenning av planer mv. tilsvarende det som gjelder for byggesaker etter Plan- og bygningsloven og behov for andre typer forhåndstilsagn i større infrastrukturprosjekter. Til dette svarte SJT at OSD underveis i en godkjenningsprosess kan forvente å få beskjed når noe ikke er innenfor forskriftens krav, men SJT gir ikke forhåndstilsagn, midlertidige godkjenninger mv.

3. Oslo Sporvognsdrift AS (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.

OSD gjennomgikk status. Det er registrert en 16 % økning i passasjervolumet hittil i år og det er mer enn forventet. I forhold til hendelser/ulykker, så har utviklingen vært noe dårligere enn planlagt/etter målsetting. Utviklingen kan generelt ha sammenheng med at det som følge av den økte transportproduksjonen har vært nødvendig å rekruttere flere førere som i en oppstartsfase igjen medfører økt risiko for hendelser.

Når det gjelder fordeling av personskader på kategori gjennom året, så har det vist seg at det har vært størst antall skader i februar og juni (lettere skader). En prosjektgruppe er nedsatt for

å se konkret på hendelser med fall i vogn. Det er for øvrig ikke registrert spesifikke steder på nettet som er spesielt utsatt.

I forhold til type hendelser så ble det gitt følgende informasjon:

- Kollisjoner:

Det var en topp av antall hendelser i september-oktober 2005. Innføring av SIS (nytt signalsystem, systemendring) antas da å være en viktig bidragsyter til dette. Ny topp i februar 2006 som antas å skyldes vinterens store snømengder og bilparering for nære trikkespor (høye brøytekanter)

- Av-og påstigningsulykker:

En del av de hendelser som er rapportert har også hatt sammenheng med vinterens snømengder.

- Passasjerhendelser i vognene:

Det er flest hendelser innen denne kategorien, men det er ikke disse som har størst ulykkespotensiale. Det er ikke registrert overhyppighet av hendelser på SL95 (som man hadde trodd).

På spørsmål om det er sett konkret på sammenhengen mellom fall inne i vogner og tiltak for å få ned hastigheten, ble det svart at man i lengre tid har hatt fokus mot hastighetsoppfølging og kjøreflyt pluss av å holde lovlig hastighet, uten at man konkret har sett på den etterspurte sammenhengen.

- Avsporinger:

Her er det registrert en liten økning siste år. De fleste tilfellene er skjedd mens vognene har hatt lav hastighet. Det er satt økt fokus mot vedlikeholds- og verkstedsområdene fordi noen av avsporingene skjer her. Det er funnet svakheter i gjennomføring av vedlikehold og det er nå rettet et spesielt fokus på hjulprofil og hjulvedlikehold. Utskifting av dreiekranser på SL95 er igangsatt.

For problemstillingene knyttet til kjøring over tillatt hastighet informerte OSD om at det er nå er gjennomført flere radarmålinger samt etablert ulike typer graderte reaksjonsmidler for slik adferd som spenner fra samtale med nærmeste overordnede til oppsigelse. Erfaringene så langt er at det skapes en bedre forståelse for betydning av å kjøre for fort når reaksjonene er mest mulig konkrete.

Når det gjelder rapportering av uhell/nestenuhell internt og til SJT og bruk av rapporteringsverktøyet (Synergi), så er det foretatt en gjennomgang av rapporteringsrutiner og verktøy mht. hva man ønsker å få ut av det og bl.a. oppgradert programvaren. Det er enighet hos OSD at systemet Synergi skal brukes mer og at det skal tas ut mer statistikk for bedre å kunne se på skadepotensiale samt at det i større skal grad brukes som supplement til risikoanalysene.

OSD tok videre opp problemstillingen som gjelder krav i forhold til akseptkriterier ved nye traseer. Det er en erfaring at det i diskusjoner som føres med andre etater som har grensesnitt mot OSD (Oslo vei og andre kommunale myndigheter), så gis det inntrykk av at kravene knyttet til akseptkriterier innen jernbanesektoren er for strenge i forhold til krav som gjelder vei. Dette kan igjen skape problemer i forhold til utformingen mv. av nye traseer. SJT presiserte at det er viktig at tilsynet involveres i en tidlig fase av slike prosesser slik at det kan være mulig å gi tidlig indikasjoner på om foreslåtte løsninger ligger innenfor eller utenfor det som er tillatt etter jernbanelovgivningens krav. Disse kravene er for øvrig uansett minimumskrav. Det ble også informert om at SJT i tillegg har en generell informasjonsplikt i forhold til de krav som gjelder.

4. OSD orienterer om status for organisasjonsendringer av betydning for trafikksikkerhet

OSD ga en kort beskrivelse av status i omorganiseringsprosjektet innen samferdselssektoren i Oslo kommune. Fase 1 i dette prosjektet er nå gjennomført ved etableringen av AS Oslo sporveier som kommunens bestillerenhet for kollektivtrafikk og Kollektivtransportproduksjon AS som konsernsenteret med bl.a. 100 % eierskap av OSD. Det er planlagt en fase 2 hvor bl.a. driftsselskapene skal organiseres i en holdingmodell. Her vil avklaring av hvor finansieringsstrømmene går samt avklaring av ansvars plasseringer være viktige momenter.

OSD anser det som viktig med en god prosess og at sikkerhet blir vurdert så tidlig som mulig i prosessene, noe som ikke alltid har vært tilfelle så langt. Fase 2 vil være mer komplisert enn fase 1 og håpet er at involvering skjer tidligere. Det ble også presisert et ønske om at SJT holder seg informert om prosessen og er i tett dialog med OSD.

SJT presiserte at det vil være vanskelig for SJT å følge en slik prosess for tett. Det viktigste er om OSD hele tiden mener de har sikkerhetsmessig kontroll på egen virksomhet og kan ta det ansvar de har og at de har reell myndighet til ta de sikkerhetsmessige beslutninger som er nødvendige. Dersom OSD er i tvil om dette vil det være riktig tidspunkt å informere tilsynet på.

5. Resultater fra og oppfølging av interne revisjoner (inklusive leverandørrevisjoner) og ledelsens gjennomgang.

Revisjoner internt og mot underleverandører (verksted og infrastruktur) følger planen. Hovedfokus er oppretting og lukking av eksisterende avvik. Erfaringene med revisjonene er at de gir bedre rutiner og tydeliggjøring av ansvar, men at de er langsomme prosesser. Fra 2005 til 2006 er antall avvik redusert fra 107 til 56. Revisjonene spisses nå mer framfor at man opprettholder antall revisjoner på et bestemt nivå. På spørsmål om revisjonenes hensiktsmessighet ble det svart at OSD forsøker å se helhetlig på revisjoner og avvik.

Revisjonene er dessuten ikke bare rettet mot sikkerhet, men også rettet mot forhold rundt estetikk, renhold, kundevedlikehold noe som da også gjenspeiler antall avvik.

På spørsmål fra SJT om hvilke funn i revisjonene som vekker bekymring ble det svart at avvik som går på uklare grensesnitt mellom ulike funksjoner har et særlig fokus. Det samme gjelder i forhold til avvik som går på uklare rutinebeskrivelser siden det er et mål å ha disse så spesifikke og klare som mulig.

6. OSDs erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner/oppfølgingsarbeid (av pålegg og tilrådinge).

Det ble uttrykt at OSD ser på SJTs tilsynsvirksomhet som viktig for OSDs interne forbedringsprosesser. OSD kan i enkelte tilfelle ha et ønske om å bli bedre informert når SJT diskuterer sikkerhet for sporvognsdriften med andre aktører slik at OSD har en tydeligere oppfatning av hva som er tilsynets syn og tokninger på ulike problemstillinger.

Videre ble det uttrykt ønske om at forskriftsverket i større grad bør tilpasses trikkedriften, jf. diskusjonen som har vært vedrørende behov for midlertidige holdeplasser. Det ble også uttrykt ønske om at SJT har økt fokus mot veiproblematikken og grensesnitt et mot veisektoren. OSD har også registrert en mer juridisk vinkling på SJTs arbeid noe som kan være en kommunikasjonsmessig utfordring.

SJT tok OSDs kommentar om ønsket om å bli holdt informert til etterretning. SJT har fokus rettet mot jernbanesektoren og har ingen rolle ift samferdselssektoren som helhet. Kontakten med andre aktører innen samferdselssektoren er derfor begrenset.

7. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner/tilrådinge mot OSD.

SJT har det siste året hatt få revisjonsaktiviteter rette mot OSD annet enn konkrete oppfølginger av tidligere revisjoner. Det er en positiv dialog i forhold til de løpende saker som er blitt og blir behandlet av SJT.

OSD har en periode overskredet en påleggsfrist knyttet til vedlikehold av holdeplasser. Bakgrunnen var at OSD i sin tid ble pålagt å gjennomføre sin tiltaksplan for å korrigere revisjonsavvik. En del av planen var å etablere avtaler om vedlikehold av holdeplasser. En avtale er ikke blitt etablert innen fristen fordi den vedlikeholdsleverandøren ikke har vært villig til å inngå en tilfredsstillende avtale. Tilsynet presisterte at det fra tilsynets side ikke er vesentlig at en avtale inngås, men at OSD sikrer seg nødvendig kontroll med at arbeidet gjennomføres sikkerhetsmessig tilfredsstillende.

8. SJT orienterer om arbeid med regelverksendringer.

SJT orienterte om at ny kravforskrift skal være klar for publisering om noen få uker sammen med kommentarer til de enkelte bestemmelsene. Det er ingen store endringer ift høringsutkastet. Tilsynet håper at kommentarene tydeliggjør innhold av konkrete krav samt gir informasjon om forskjellene ift krav rettet mot jernbane ellers. SJT presiserte at de gjerne tar imot innspill dersom OSD mener det er behov for endringer i regelverket.

9. OSDs behov for tillatelser/godkjenninger i de kommende 2 år.

OSD presentert en liste over behov for nye godkjenninger ift kjørevei og rullende materiell. Listen er nesten identisk med listen som ble presentert på forrige ledelsesmøte og det vises i denne sammenheng til vedlegg 3 til rapport 12-05.

10. Eventuelt

OSD har igangsatt sikkerhetskampanje rettet både mot omgivelser, passasjerer og egne ansatte og ga en kort presentasjon av denne kampanjen.

Drift på Kolsåsbanen og status her. All trafikkering mellom Montebello og Kolsås i regi av Oslo T-banedrift er nå stanset bortsett fra at OSD kjører trikk til verkstedet på Avløs for vedlikehold. Pga ønske fra politisk hold kan trafikksituasjonen endres. En mulig endring kan være drift av trikk på deler eller hele strekningen.

11. Oppsummering v/ SJT

Ingen aksjonspunkter notert, annet enn en presisering om at SJT ønsker å bli holdt orientert om status i omorganiseringssaken.

Agenda

Møte mellom Statens jernbanetilsyn og Oslo Sporvognsdrift AS

Tid: Mandag 28. august kl. 13-16

Sted: Storoveien 25

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved SJT.
2. Saker fra forrige møte (rapport 12-05):
 - Tilsynet vurderer fast kontaktperson.
 - Tilsynet vurderer OSDs innspill vedr. godkjenning av infrastruktur.
5. Oslo Sporvognsdrift AS (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.
6. OSD orienterer om status for organisasjonsendringer av betydning for trafiksikkerhet

Pause

7. Resultater fra og oppfølging av interne revisjoner (inklusive leverandørrevisjoner) og ledelsens gjennomgang.
8. OSDs erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner/oppfølgingsarbeid (av pålegg og tilrådinger).
9. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner/tilrådinger mot OSD.
10. SJT orienterer om arbeid med regelverksendringer.
11. OSDs behov for tillatelser/godkjenninger i de kommende 2 år.
12. Eventuelt
13. Oppsummering v/ SJT

Slutt

Vedlegg 2

Deltakere

Oslo Sporvognsdrift AS

Torild Skogsholm

Jan Egil Meling

Ellen Frøne

Eivind Hoel

Kristine Eiken

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen

Øystein Ravik

Sjur Sæteren

Karianne Brønlund

Harald R. Sundlo