



Møte med ledelsen i Oslo T-banedrift AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 11-06



Møte med ledelsen i Oslo T-banedrift AS
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 11-06
Arkivkode: 06/571 SF2-64
Møtedato: 29.08.2006
Foretak: Oslo T-banedrift AS

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Oslo T-banedrift AS og Statens Jernbanetilsyn 29.08.2006. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

Utarbeidet dato: 27.09.2006

Sign

Harald R. Sundlo
prosjektleder

Godkjent dato: 27.09.2006

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør



Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Saker fra forrige møte
3. Måloppnåelse risikobilde og uhellsstatistikk
4. Organisasjonsendringer
5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
6. Oslo T-banedrifts erfaringer med Jernbanetilsynet og andre tilsyns revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
7. SJTs erfaring md tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten
8. Godkjenningprosesser: Nye behov de neste 2 år
9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid
10. Eventuelt
11. Oppsummering v/SJT

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste



1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn (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

Det var ikke registrert noen aksjonspunkter fra forrige møte

3. Oslo T-banedrift redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold

Oslo T-banedrift AS (OTD) redegjorde som følger:

- Det er registret små endringer i risikobildet siden 2005.
- Måltall er skjerpet noe i 2006 fra 2005.
- Antall uønskede hendelser hittil i år er generelt større enn målsatt primært pga vanskelige vinterforhold.
- Av de 3 uhellskategoriene som OTD spesielt vektla som utfordrende, presentere de følgende data:
 - o Antall uønskede hendelser kategorisert som personpåkjørslser er høyere enn målsatt. 3 er drept hittil i år (hvorav 1 antas å være selvmord).
 - o Hendelser om bord i tog (hvorav mye hærverk som er et økende problem) med skade på passasjerer er flere enn målsatt.
 - o Antall uønskede hendelser kategorisert som av-/påstigning med personskader er flere enn målsatt.

I forhold til brann og røykutvikling i vogner har OTD hatt spesielt fokus mot å hindre slike tilfeller. De har sett særlig effekt av de tiltak som er iverksatt for å redusere røykutvikling knyttet til viftefeil og feil i kjøre-/bremsemotstand. Montering av nye filtre er i prosess og skal ferdigstilles i høst.

Det ble videre informert om at det var funnet en del feil på strømkabler på vogner av type 1300. OTD er i ferd med å gjennomgå materiellet og har etter en vurdering byttet en del av disse kablene.



OTD har opprettet nye kategorier av uønskede hendelser slik at en del uønskede hendelser som ikke er relatert til trafikksikkerhet, nå ikke lenger fremkommer i tilløpsrapporteringen til tilsynet. Dette forklarer noe nedgang i tilløpstallene.

OTD viste til at en del rødllyspasseringer kan knyttes til passering av signaler på stasjonen som ikke er knyttet til trafikkstyringen, men bare har som funksjon å holde toget på stasjonen av rutemessige årsaker.

Det er for øvrig en generell utfordring for OTD at de har gammelt rullende materiell som stadig må holdes vedlike til de skal fases ut 2008-2009 når nytt materiell introduseres.

4. Status organisasjonsendringer i Oslo T-banedrift med sikkerhetsmessig betydning

OSD informerte om status i pågående omorganiseringsarbeid. Internt er det ikke planlagt noen endringer, men innen samferdselssektoren i Oslo kommune pågår det for tiden et større arbeid med bl.a. å se på struktur på de selskaper som skal drive med trikk, T-bane og bussvirksomhet. Fase 2 innebærer større endringer og berører bl.a. forholdet til verksted og ansvarsforholdet mellom T-banedrift og de virksomheter som er nødvendige for driften.

OTD opplyste at teknisk bemanning er styrket og at det er et klart definert grensesnitt mot det nyopprettede administrasjonsselskapet.

OTD mener at de forslag som foreligger for omorganiseringen i en fase 2 vil innebære en fragmentering av hele sporveis/T-banedriften. De påpekte at forslaget bl.a. innebærer at pengestrømmen splittes opp, særlig hva gjelder midler til preventivt vedlikehold fra Oslo Kommune. OTD påpekte videre at løsningen ville innebære en utfordring for samhandlingen mellom infrastrukturforvalter og operatør og at forskriftene har svakheter mht å regulere dette grensesnittet.

OTD hadde videre et ønske at SJT gjennomfører flere revisjoner mot selskapet etter hvert som omorganiseringen skrider fram.

SJTpresiserte at tilsynet vil forholde seg til den virksomheten som har tillatelse til å drive jernbanevirksomhet og har for øvrig ingen myndighet i forhold til andre aktører. Det er viktig at tilsynet blir informert etterhvert som OTD ser behov for det, men ellers er det OTD som selv må forsikre seg om at sikkerheten til enhver tid er ivaretatt.

På spørsmål fra SJT om det gjennomføres risikoanalyser som er helhetlige og om det foreligger en tidsplan for gjennomføring av slike analyser, ble det svart at dette er planlagt. Fase 2 av omorganiseringen gjennomføres i en mye breidere prosess enn tilfelle var for planlegging og gjennomføring av fase 1.



5. Kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

OTD har ikke vært gjenstand for revisjoner fra SJT, Arbeidstilsynet eller andre myndigheter hittil i år. Når det gjelder egne, interne revisjoner er status som følger: I 2005 ble det gjennomført 10 revisjoner som resulterte i 32 funn/avvik og hvor status er at 17 avvik er lukket til nå. Flere av avvikene er vanskelige å lukke da mange dreier seg om avvik i forhold til krav om å gjennomføre og måle effekt av opplæringstiltak. Når det gjelder 2006 er det planlagt gjennomført 10 revisjoner hvorav halvparten er arbeidsmiljørelaterte. Verksteds- og infrastrukturenhetene gjennomfører nå egne revisjoner.

På spørsmål fra SJT om hva som kan trekkes fram av spesielle forhold ble det svart at etablering av formelle kompetansekrav har vært et område hvor det er funnet en del avvik. Det er registrert at det finnes mye erfaringsbasert kompetanse, men ikke så mye dokumenterte krav. Det vil også bli nødvendig å stille formelle krav til kompetanse hos en del personellgrupper. For øvrig registreres det at organisasjonen nå er motivert for å lære og å endre seg.

6. Oslo T-banedrifts erfaringer med Jernbanetilsynet og andre tilsyns revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt

OTD opplever at dialogen er god samtidig som OTD opplyser at denne dialogen ikke medfører at T-banedrift mister styringen selv. Det er positivt med kontaktmøter ved behov og det har vært mulig å få raske svar på spørsmål når det har vært behov for det. OTD ønsker at SJT er mer involvert i diskusjonene rundt omorganiseringer mv. Det er et ønske om at tilsynet fremstår tydelig mht. hvilke krav som gjelder og at det tidlig kan gis signaler om noe er i strid med bestemmelser i jernbanelovgivningen.

SJT kommenterte at det er en utfordring for alle å komme inn i prosesser på riktig tidspunkt og i riktig rekkefølge. Dersom det oversendes informasjon og beskrivelser om framtidige organisasjonsendringer mv. for vurdering, vil SJT kunne gi indikasjoner på om forhold er innenfor eller utenfor kravene i jernbanelovgivningene, men kan ikke gi forhåndsgodkjenninger eller forhåndstillatelser. SJT presiserte at det også i denne sammenhengen er den virksomheten som har tillatelse til å drive jernbanevirksomhet som selv må ha en oppfatning om f.eks, en organisasjonsendring vil medføre at sikkerheten ikke lenger blir varetatt eller at virksomheten ikke lenger vil kunne ha kontroll over den virksomheten de har ansvar for å drive.

7. SJTs erfaring med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten

SJT har ikke gjennomført noen nye revisjoner siden forrige møte, men det har vært noen oppfølgingsaktiviteter i forhold til tidligere gjennomførte revisjoner. For øvrig har SJT bare positive erfaringer med kommunikasjonen mot OTD, og registrerer det også som positivt at



tilsynet er blitt involvert tidlig i de godkjenningsprosesser som er igangsatt (MX-tog og ny T-banering). Tilsynet registrerer at man har funnet en samarbeidsform som fungerer bra.

8. Godkjenningsprosesser: Nye behov de neste 2 år

Følgende behov ble registrert:

- Større endringer i programvare på T2000
- Ny brønnvogn
- ATP på rullende materiell
- MX
- TL-ny sentral
- Ombygging/utbygging av Kolsåsbanen. Viktig å ha driftstillatelse for å ha kontroll under den prosessen.
- Ombygging av Ryen verksted
- Nye utkjøringssignaler Brynseng
- Likeretter Jernbanetorget og Tøyen (usikker om behov for godkjenning – henvendelse sendt SJT)
- Nytt driftsreglement
- Majorstutunnelen (sikkerhetsmessig oppgradering, ventilasjon, rømningsveier mv)

Det ble stilt spørsmål til om når noe skal godkjennes og når det er behov for å sende inn melding. SJT anbefalte da at melding sendes SJT for å være på den sikre siden.

9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid

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. Intensjonen er at kommentarene tydeliggjør innhold av konkrete krav samt gir info om forskjellene ift. krav rettet mot jernbanedrift på det nasjonale nettet. SJT presiserte at de gjerne tar imot innspill dersom OTD mener det er behov for endringer i regelverket.

10. Kolsåsbanen

Kolsåsbanen og status. Det blir fremmet en sak for Oslo bystyre hvor det vil bli spørsmål om full stopp i all trafikkvirksomhet fra Montebello til Kolsås eller om drift vil bli gjenopptatt når nødvendige sikkerhetsmessige forhold er rettet opp. Det vurderes også konsekvensene av å ikke tillate blandet trafikk (kjøring med og uten ATP), jf. rapport fra Havarikommisjonen. Ut over dette planlegges anleggsvirksomheten ut fra tidligere vedtatte planer. Det er for øvrig gitt en grei orientering til SJT om pågående dresinvirksomhet på Kolsåsbanen.



11. Oppsummering

Ingen punkter ble registrert som oppfølgingsaker til neste møte



Agenda

Møte mellom Statens jernbanetilsyn og

Tid: Sted:

Sak:

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn
2. Saker fra forrige møte: Ingen aksjonspunkter fra forrige møte
3. Oslo T-banedrift redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold
4. Status organisasjonsendringer i Oslo T-banedrift med sikkerhetsmessig betydning
5. Kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
6. Oslo T-banedrifts erfaringer med Jernbanetilsynet og andre tilsyns revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
7. SJTs erfaring md tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten
8. Godkjenningprosesser: Nye behov de neste 2 år
9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid
10. Eventuelt
11. Oppsummering v/SJT



Vedlegg 2

Deltakere

Fra Oslo T-banedrift:

Øystein Svendsen, adm. dir.

Henrik Stolt-Nielsen, driftssjef

Frode Mo, teknisk sjef

Helge Holtebekk, viseadministrerende direktør/sikkerhetssjef

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Øysten Ravik, avd. direktør avdeling for sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, avd. direktør avdeling for revisjon

Karianne Brønlund, avd. direktør for avdeling for regelverk

Harald Ringset Sundlo, prosjektleder