



Møte med ledelsen i Oslo Sporvognsdrift AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 9-07

Møte med ledelsen i Oslo Sporvognsdrift AS
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 9-07
Arkivkode: 06/570 SF2-64
Møtedato: 21.06.2007
Foretak: Oslo Sporvognsdrift AS

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Oslo Sporvognsdrift AS og Statens Jernbanetilsyn 21.06.2007. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

Utarbeidet dato: 13.07.2007

Sign

Sjur Sæteren
Avd. dir. Revisjon

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innhold

- 1 Hensikt med møtet
- 2 Saker fra forrige møte
- 3 Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold
- 4 Resultat fra interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
- 5 Oslo Sporvognsdrifts erfaringer med Jernbanetilsynets revisjoner og øvrige tilsynsvirksomhet
- 6 SJTs erfaring med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten
- 7 Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år
- 8 SJT orienterer kort om regelverksarbeid
- 9 Kjøring til Bekkestua
- 10 Eventuelt
- 11 Oppsummering

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.

Følgende forkortelser er benyttet:

OSD:	Oslo Sporvognsdrift AS
KTP:	Kollektivtransportproduksjon AS (som eier OSD)
IE:	Infrastrukturerenheten (leverandør til OSD som er en del av KTP)
VE:	Verstedenheten (leverandør til OSD som er en del av KTP)
SJT:	Statens jernbanetilsyn
OTD:	Oslo T-banedrift AS

2. Saker fra forrige møte

Ingen aksjonspunkter fra forrige møte

3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

OSD beskrev måloppnåelse og risikobilde som følger:

Måloppnåelse 2006:

Til tross for en stor kundevest i 2006 har det ikke vært dødsfall eller alvorlig personskade i perioden.

Det har vært en stor økning i antall kollisjoner (primært i februar/mars) og en økning i uønskede hendelser knyttet til: av-/påstigning, hendelser i sporvogn, avsporing (primært i verkstedområder) og hendelser med effekt for omgivelsene.

Måloppnåelse 2007:

Måltallene er endret pr. 01.01.2007 og tallene er derfor ikke direkte sammenliknbare. Prinsippet for etablering av måltall er basert på forbedring og tallene er justert i forhold til faktisk oppnåelse i 2006.

Det er registrert 2 dødsfall og 1 alvorlig personskade (bruddskader ved bråbrems) hittil i 2007. Det har vært en stor overskridelse av måltall for av-/påstigningsuhell og en overskridelse av hendelser knyttet til infrastruktur, men for øvrig er man i rute for oppnåelse av måltallene.

Førere og kjørestil:

OSD påpekte at universell utforming kan føre til at passasjerer med større fysiske begrensninger får tilgang til trikken og at det kan gi seg utslag i økt antall skader i trikken og ved av-/påstigning. (Det var en kort diskusjon om sammenheng mellom førers kjørestil og skader i sporvogn).

OSD orienterte om at veimyndighetens endring av lys-systemer (SIS) fører til at lysskifte til rødt lys er mer uforutsigbart for førerne og vil kunne medvirke til økning i antall brå oppbremsinger med fare for fall i vogn.

OSD orienterte om at bonus/malusavtalen med kollektivproduksjon AS bla vektlegger kjørestil hos førerne.

OSD gjennomfører 4 hastighetskontroller pr.måned av sine førere. SJT opplyste som kommentar at tilsynet i enkelte tilfelle har foretatt stikkprøvemåling av hastighet og poengterte at med moderne måleutrustninger som GPS kan det forventes at også passasjerer og tredjemann foretar egne målinger.

Hver leder av førere har ansvar for ca. 100 førere hver. OSD vurderer muligheten for å redusere dette tallet.

Annet om risikobilde/risikoforhold:

Alle SL95 vogner har nå byttet dreiekrans. Det er videre vurdert om det er mulig å etablere tekniske løsninger mot klem i dør på SL95 materiell.

Hærverk og berusede personer i sentrum har vært et økende problem.

Det er mange parter som medvirker til utarbeidelse av strategisk plan der rammer av betydning for sikkerheten i årene som kommer fastsettes. OSD har begrenset innflytelse på planen.

SJT kommenterte som følger ut i fra sin uhellsstatistikk:

Tilsynet har registrert at det er mange uønskede hendelser i alvorlig område i forhold til mindre alvorlige hendelser. OSD presiserte at det kan være en utfordring for førere å notere ned tilløp som skjer i stort antall i bysporene. Tilsynet stilte spørsmål ved om det kan tilrettelegges bedre for rapportering fra førere fra slike situasjoner.

4. Resultat fra interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

OSD redegjorde som følger:

Interne revisjoner:

Alle interne revisjoner er gjennomført som planlagt i 2006 (omfatter både OSD og leverandører som IE, VE og Samferdselsetaten). 48 av 55 avvik fra 2006 er åpne. OSD er i prosess med 2 interne revisjoner i 2007. OSD har registrert mye forbedring hos IE og VE og har videre registrert at dokumentasjon er forbedret internt i OSD.

Ledelsens gjennomgang:

Blant tiltak iverksatt etter ledelsens gjennomgang refererte OSD som følger:

- Behov for en realistisk uhellsrapportering og forbedring av systemet.
- Behov for å kommunisere sikkerhetspolitikken (OSD finner dette krevende fordi den ikke er lett kommuniserbar)
- OSD vil videreutvikle styringssystemet iht nye krav.

5. Oslo Sporvognsdrifts erfaringer med Jernbanetilsynets revisjoner og øvrige tilsynsvirksomhet

OSD fant at deler av budskapet i rapport fra siste revisjon var nyttig, men at det også var deler som var vanskelig å forstå og deler som legger opp til byråkratiske løsninger (for eksempel knyttet til uhellsrapportering). OSD ønsket ikke å gi konkrete tilbakemeldinger knyttet til revisjonen fordi man ikke hadde tatt stilling til om påleggene knyttet til revisjonen skal påklages.

OSD savner et budskap fra revisjonen som bidrar til å rydde opp i forhold til andre aktører som OSDs virksomhet har tunge grensesnitt mot, og som OSD er avhengig av for å finne optimale løsninger.

OSD erfarer å ha god styring av IE fordi de har felles interesser og at det aldri er tvil om kundeleverandørforholdet i relasjonen.

OSD erfarer at SJT tolker forskriftene lite praktisk på noen områder, og OSD påpekte at det fra ulike hold er lagt opp til krevende rapporteringer.

OSD erfarer videre at SJT går langt i å kreve dokumentasjon.

OSD erfarer at SJT opptre ryddig i forhold til media og gir greie forklaringer i pressen.

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

SJT presiserte at det kan være nyttig med et møte der OSD kan gi mer konkrete tilbakemeldinger etter at de har tatt stilling til eventuell klage.

Tilsynet understreket også betydningen av at OSD forplikter seg mot det styringssystemet som OSD har etablert.

7. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

OSD viste til følgende antatte behov for tillatelser til ibruktaking:

- Kjøring til Bekkestua
- Oppgradering, Jernbanetorget
- Justering av trase i Vogstgt.
- Oppgradering av Bogstadveien
- Diverse holdeplassoppgraderinger
- Ombygging av holdeplass, Ullevål Sykehus
- Arbeidsmaskiner
- Endring av Carl Berners plass
- Trikk i Skovveien
- Vendesløyfe Rikshospitalet
- Oppgradering Grensen

- Mulig omregulering av Holmekollbanen til trikk.

8. SJT orienterer kort om regelverksarbeid

SJT orienterte kort om kravforskriften som ble implementert fra 01.01.2007, herunder endringer i forhold til tidligere regler. Etter initiativ fra OSD ga tilsynet noen kommentarer til diskusjonen om akseptkriterier knyttet til skade på eiendom utenfor jernbanen. Videre orienterte tilsynet om arbeidet med endringer av helsekravforskriften og opplæringsforskriften.

9. Kjøring til Bekkestua

OSD har sendt søknad om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet også på denne strekningen. OSD ønsker å utvide med 4 stopp og har laget en risikoanalyse som dekker dette.

OTD skal drifte kjøreveien og søker om endring av kjøreveien.

OSD vil inngå sportilgangsavtale med OTD.

OSD har utviklet en egnet metode for risikoanalyse av ny trase og opplyser at kriteriet om forbedring er oppfylt.

SJT minnet om at OTD må erklære kompatibilitet mht stasjoner.

10. Eventuelt

SJT opplyste at tilsynet skal arrangere et sikkerhetsseminar for virksomheter på det nasjonale jernbanenettet, men at OSD også vil inviteres fordi mange krav og problemstillinger er like.

11. Oppsummering v/SJT

OSD orienterer tilsynet om resultatet av vurderinger knyttet til klemskader i dør når hele komplekset er ferdig utredet. (Jf punkt 3)

Agenda
Møte mellom SJT og ledelsen i Oslo Sporvognsdrift AS

Tid: Torsdag 21. juni kl. 09-12
Sted: Grefsen

- 12 Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn
- 13 Saker fra forrige møte (ingen aksjonspunkter i rapport 10-06)
- 14 Oslo Sporvognsdrift redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold
- 15 Kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
- 16 Oslo Sporvognsdrifts erfaringer med Jernbanetilsynets revisjoner og øvrige tilsynsvirksomhet
- 17 SJTs erfaring med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten
- 18 Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år
- 19 SJT orienterer kort om regelverksarbeid
- 20 Kjøring til Bekkestua
- 21 Eventuelt
- 22 Oppsummering v/SJT

Vedlegg 2

Deltakere

Oslo Sporvognsdrift AS

Torild Skogsholm, adm. dir
Ellen Frøne, vognførersjef
Eivind Hoel, teknisk leder
Kristine Eiken, sikkerhetsjef

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør
Øystein Ravik, avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk
Sjur Sæteren, avdelingsdirektør revisjon
Karianne Brønlund, avdelingsdirektør regelverk