



Møte med ledelsen i Oslo Sporvognsdrift AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 3-08

Møte med ledelsen i Oslo Sporvognsdrift AS
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 3-08
Arkivkode: 08/121 SF2-64
Møtedato: 05.06.2008
Foretak: Oslo Sporvognsdrift AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Oslo Sporvognsdrift AS (OSD) og Statens jernbanetilsyn 05.06.2008. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 09.07.2008

Sign.:

Anne-Kari Valdal
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innhold

1. Innledning	4
2. Saker fra forrige møte	4
3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold	4
4. Organisasjonsendringer	6
5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang	6
6. OSDs erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet	7
7. SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot OSD	7
8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år	8
9. Regelverksarbeid	8
10. Eventuelt	9
11. Oppfølgingspunkter	9
Vedlegg 1: Agenda	10
Vedlegg 2: Deltakeroversikt	11

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
KTPAS:	Kollektivtransportproduksjon AS (som eier OSD)
IE:	Infrastrukturenheten (leverandør til OSD som er en del av KTP)
IP:	InfraPartner (leverandør underlagt IE)
VE:	Verkstedenheten (leverandør til OSD som er en del av KTP)
SJT:	Statens jernbanetilsyn
ASP:	Aktiv Signal Prioritering
SIS:	Sanntid Informasjons System

2. Saker fra forrige møte

Ingen aksjonspunkter fra forrige møte

3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

OSD beskrev måloppnåelse og risikobilde som følger:

Måloppnåelse 2007

Det ble registrert 2 dødsfall og 2 alvorlige personskader i 2007. Måltall for kollisjoner ble ikke fullstendig oppnådd i 2007, men inngår i et langsiktig mål frem mot 2010. Det har vært en reduksjon i antall passasjerhendelser i sporvogn, men en økning i hendelser knyttet til av-/påstigning. Analyser avdekker at antall hendelser øker i forbindelse med større prosjekter og omlegginger i bybildet.

Måloppnåelse 2008:

Det har ikke vært alvorlige personskader eller dødsfall hittil i år. For kollisjoner har resultatene så langt i 2008 vært på samme nivå eller bedre enn resultatene for 2007. For avsporing, brann og røykutvikling og andre hendelser er resultatene hittil i år noe dårligere enn målsetningen. For sammenstøt med person, kollisjon, hendelser i sporvogn og ved av- og påstigning er resultatene så langt noe bedre enn målsetningen.

Spesielt om hendelser i 2007:

I etterkant av dødsfall etter kollisjon med bil har det blitt jobbet med tiltak knyttet til informasjon til bilister ved kjøring i aktuelle områder. Det er et samarbeid med vegvesenet og har blitt jobbet med alternativer med blinklys og merking.

I forbindelse med dødsfall etter sammenstøt med person har ulykken blitt etterforsket og fulgt opp i rettsapparatet i forhold til skyldspørsmål. Tidligere dom fra tingretten er anket og saken kommer opp i lagmannsretten i september. SJT kommenterer at de har interesse for bakgrunn og utfall av denne saken med tanke på vurderinger knyttet til jernbanelovgivningen (eksempelvis om tekniske krav til materiell er tilstrekkelige i forhold til øvrige krav og forventninger). Det var derfor enighet om at OSD tar kontakt med SJT for å avtale et møte der de presenterer saken så langt.

De alvorlige personskadene i 2007 er relatert til et fall i vogn ved bråbrems og påkjørsel av en taxi.

SJT stilte spørsmål relatert til sin uhellsstatistikk og OSD besvarte i forhold til følgende temaer:

- *Oppgradering av holdeplasser*
OSD beskriver en forbedring i forhold til hendelser ved av-/påstigning ved oppgradering til flatt innsteg. Når det gjelder hendelser forbundet med dører oppnås derimot ikke ønsket effekt da passasjerene i liten grad benytter mulighet til å trykke på knapp for forlenget "åpningstid". OSD ser at det er utfordrende for passasjerene å forholde seg til 2 ulike knapper og ser på ulike løsninger for dette (også i forbindelse med utforming av nye vogner).
- *Økning i kollisjoner/påkjørsler i forbindelse med omleggingsprosjekter*
OSD samarbeider tett med veimyndighetene i forbindelse med utfordringer ved omleggingen av jernbanetorget. Ulike løsninger diskuteres og iverksettes. Samarbeid er også opprettet for andre prosjekter (m.a. Carl Berner) og OSD opplever å bli hørt i dette samarbeidet.
- *Avsporinger*
Foruten avsporinger knyttet til verkstedopphold beskriver OSD at øvrige avsporingshendelser i all hovedsak er knyttet til veksler og ikke på fri linje. Videre har OSD nå satt i gang et større arbeid med forbedring av rutiner og oppfølging knyttet til avsporingshendelser. I dette ligger både innføring av tettere kontrollregime før materiellet settes tilbake i drift, oppretting av en hendelsesgruppe som gjennomgår hendelsen i detalj i etterkant og utarbeidelse av mer grundige rapporter, analyser og statistikk i etterkant.
- *Vedlikeholdsmessige utfordringer*
OSD vurderer og ser på mulige vedlikeholdsmessige utfordringer knyttet til mellom annet omstrukturering av vedlikeholdstjenester for infrastrukturen. Det skal mellom annet gjennomføres en revisjon i uke 24 med fokus på overgangen mellom IE og IP. OSD vil også ta utgangspunkt i en case der de mener leveransen har tatt lengre tid enn forventet. Det er også gjennomført risikoanalyse knyttet til overgangen.

Annet om risikobilde og risikoforhold

OSD beskriver at de gjennom de siste årene har opparbeidet et betydelig statistikkgrunnlag som nå benyttes for en fullstendig revisjon av den overordnede risikoanalysen for virksomheten. Analysen blir nå mer detaljert og fokuset på typiske kategorier blir større. OSD mener at den nye analysen (som snart er ferdigstilt) vil gi et bedre grunnlag for utarbeiding og prioritering av tiltak.

OSD oppsummerer at foreløpige konklusjoner etter analysen er at:

- det totale risikonivået er litt lavere enn tidligere
- risiko avhenger i stor grad av infrastrukturtype
- det vil bli satt fokus på tiltak knyttet til vegutforming

Satsningsområder fremover vil mellom annet være:

- fysiske forbedringer på infrastruktur
- fjerne vedlikeholdsetterslep
- redusere konfliktpunkter med trikken i forhold til andre trafikkkanter
- tilrettelegging ved gravearbeider

Spesielle risikoforhold

- ASP med SIS – OSD jobber med gjennomføring av egne risikoanalyser knyttet til denne innføringen nå og jobber med ulike utfordringer (eksempelvis mulig økt risiko for rødllyspasseringer).
- Berusede personer og trusler mot førere og passasjerer.

OSD beskriver også at det er tett fokus på at sikkerhet skal komme før punktlighet og at det er iverksatt en rekke tiltak for å redusere stressbelastningen på førere.

4. Organisasjonsendringer

Ingen organisasjonsendringer av betydning for sikkerheten er meldt til SJT siste år da OSD vurderer at gjennomførte endringer ikke er av en slik art. Siden forrige ledelsesmøte har det vært gjort følgende endringer i organisasjonen:

- Endring i IE ved oppretting av egen entreprenørenhet (IP)
- Ruter AS etablert 1. januar 2008
- Eierskap for KTPAS flyttet til finans- og utviklingsavdelingen i Oslo Kommune våren 2008

SJT stilte spørsmål ved om endringen i forhold til IE vurderes å ha konsekvenser for OSD med tanke på tilgang til kompetanse. OSD uttrykker at det har vært gjennomført en lang prosess med risikoanalyser og vurderinger, og at de opplever at kontakt og tilgang til kompetanse er like god som før.

5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

OSD redegjorde som følger:

Interne revisjoner

OSD har en kontinuerlig prosess i forhold til interne revisjoner og har i løpet av den siste tiden fått lukket en del tidligere og tyngre revisjoner. 44 av 51 avvik fra revisjoner i 2007 er åpne. Per 23.05.2008 er totalt 73 avvik åpne.

For 2008 er gjennomføring av revisjoner i rute. Det er lagt opp til 3 interne revisjoner samt IE/VE-revisjon nå i juni. For IE-revisjon vises det mellom annet til forbedring av teknisk regelverk.

Ledelsens gjennomgang

OSD refererte til følgende konklusjoner etter ledelsens gjennomgang:

- realistiske og ambisiøse mål blir satt og avvik evaluert
- har godt styringssystem men også forbedringsmuligheter
- registrering av tiltak for hendelser har forbedret seg og OSD viser her også til tiltak etter fjorårets revisjon fra SJT
- Det jobbes mye med forbedring av driftsreglement og opplæringsplaner
- OSDs største utfordringer ligger i blandet trafikk, mens SJT fokuserer mye på det som ligner jernbane generelt.

6. OSDs erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet

OSD redegjorde som følger:

Etter revisjonen i 2007 har OSD fått på plass tydeligere grenseverdier på infrastruktur og har blitt bedre på tiltaksdokumentasjon.

SJT oppleves som uklare på tolkning av eget regelverk mellom annet i grensesnitt mellom tillatelseshaver og leverandør og på forskjellen mellom teknisk regelverk og vedlikeholdsprogram. Nedre grenser for rapportering av enkelthendelser fremstår også uklart.

Godkjenningsprosessene er fremdeles utfordrende med tanke på at ting og behov endrer seg raskere enn saksbehandlingen i SJT.

SJT tok orienteringen til etterretning og vil jobbe med konkretisering av tilbakemeldinger.

OSD stilte spørsmål til om det er uklarheter med hensyn til grensesnitt mellom tillatelsesinnehaver og leverandører og om SJT på noen måte vurderer "overføring" av tillatelser. OSD understreket at kanskje de viktigste sikkerhetsforbedringene for trikken må skje i samarbeid med veimyndigheter, og at det derfor er viktig for virksomheten å ha tillatelsen til å drive kjøreveien for å få autoritet til å være med på å påvirke til gode sikkerhetsmessige løsninger på infrastrukturen.

SJT presiserer at tilsynet ikke overfører tillatelser men derimot stiller krav til at den som innehar tillatelsen oppfyller forutsetninger og krav. Det er dermed helt klart at den som sitter med det sikkerhetsmessige ansvaret også skal sitte med tillatelsen. Dette er også bakgrunnen for at SJT har sterkt fokus på at virksomheten som innehar tillatelsen skal ha styring og kontroll, også med leverandører, infrastruktur osv.

7. SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot OSD

SJT beskriver at det har vært begrenset med tilsynsaktiviteter mot OSD i løpet av siste år, men at det har vært arbeidet med oppfølging etter siste revisjon. I den sammenheng påpeker SJT 2 temaer:

- OSD har i forhold til enkelte pålegg hatt overskridelser av de frister som tilsynet har satt. For enkelte tiltak har fristene blitt overskredet uten at det har blitt søkt om tillatelse til dette, og for noen tiltak har søknad om utsettelse kommet svært sent eller uten sikkerhetsmessige vurderinger.
- SJT understreker at OSD ikke har anledning til å vurdere bort forskriftskrav som de mener er uhensiktsmessige. Eksempel er diskusjonen om setting av akseptkriterier knyttet til skade på eiendom. Kravene må enten oppfylles eller så må det søkes om unntak.

SJT beskriver for øvrig at oppfølgingsprosessen etter forrige revisjon har gått greit.

OSD tar punktene til etterretning og vil jobbe med områdene.

8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

OSD viste til følgende antatte behov for tillatelser til ibruktaking:

Oppgradering, Jernbanetorget (pågår)
 Oppgradering Bogstadveien
 Diverse holdeplassoppgraderinger
 Ombygging av holdeplass, Ullevål Sykehus
 Mulig kjøp av vognmateriell
 Godkjenning av arbeidsmaskiner
 Endring av Carl Berners plass (pågår)
 Kollektivfelt Grefsenveien
 Trikk i Skovveien
 Vendesløyfe Rikshospitalet
 Oppgradering Grensen
 Kjøring til Bekkestua på nytt anlegg
 Godkjenning av eksisterende vognmateriell for kjøring i tunnel

SJT etterspurte muligheten for å antyde aktuelle tidsrom for de ulike behovene, da dette vil gi bedre mulighet til å planlegge og sette av ressurser for kortere saksbehandlingstid. Det var enighet om at OSD gjennomgår lista ovenfor og oversender ny liste til SJT der tidsrom er anslått så langt det går.

9. Regelverksarbeid

SJT orienterte kort om pågående prosesser på regelverkssiden. Generelt er det pågående arbeidet knyttet til implementering av EU-regelverk som vil gjelde på det nasjonale jernbanenettet.

- Det er påbegynt en prosess med evaluering av sikkerhetsforskriften som gjelder på det nasjonale nettet. Dersom det blir gjort endringer av betydning i denne, vil det vurderes hvorvidt tilsvarende endringer er relevante også for kravforskriften som gjelder utenfor det nasjonale nettet. Aktørene vil bli involvert i en slik prosess dersom det blir aktuelt.

- Det pågår arbeid med implementering av lokomotivførerdirektivet som gjelder sertifisering av lokomotivførere. Dette berører kun virksomhet på det nasjonale nettet direkte. Det vil vurderes, eventuelt i samarbeid med Samferdselsdepartementet, om det er behov for endringer i regelverket på dette området når det gjelder virksomhet utenfor det nasjonale nettet.

SJT presiserte for øvrig at tilsynet alltid er åpne for innspill til endringer i regelverket.

OSD stilte spørsmål ved tolkning av nye bestemmelser i jernbaneloven § 3d og § 3e med hensyn til politiets mulighet for å beslaglegge sertifikater. Tilsynet tolker aktuell endring til å være knyttet til de kravene som etter hvert skal inn i norsk rett i forbindelse med implementering av lokomotivførerdirektivet, og viste til at det per i dag ikke er krav om sertifisering av lokførere verken på eller utenfor det nasjonale nettet. De nevnte bestemmelsene er derfor ikke relevante for OSD per i dag. Det ble videre vist til opplæringsforskriften som stiller krav til opplæring og opplæringsplaner.

SJT stilte spørsmål om OSD har kjennskap til diskusjoner om "Urban Rail" i EU-systemet. Dette skal omhandle vurderinger rundt en fremtidig utarbeiding av felles regelverk for området. OSD var ikke kjent med dette arbeidet men vil ta opp saken med kollegaer i Sverige.

10. Eventuelt

Ingen saker ble tatt opp under eventuelt.

11. Oppfølgingspunkter

Partene ytret at det hadde vært et godt møte.

Følgende oppfølgingspunkter ble avtalt:

1. OSD tar kontakt med SJT for avtale om møte der OSD informerer om saken relatert til dødsfall etter sammenstøt med person i 2007, etter at det foreligger en rettskraftig dom i saken.
2. OSD oversender til SJT en oppdatert oversikt over aktuelle behov for tillatelser de neste 2 år der tidsrom for de ulike behovene er anslått.

Vedlegg 1: Agenda

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og Oslo Sporvognsdrift AS

Tid: Torsdag 5. juni 2008, kl. 09–12, Sted: Verkstedet Grefsen

- 1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn (SJT).**
- 2. Gjennomgang av saker fra forrige møte (ingen aksjonspunkter i rapport 9-07)**
- 3. Oslo Sporvognsdrift redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.**
- 4. Eventuelle organisasjonsendringer med sikkerhetsmessig betydning i eller rundt Oslo Sporvognsdrift**
- 5. Kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang**

Kort pause

- 6. Oslo Sporvognsdrifts erfaringer med SJTs revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt**
- 7. SJTs erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten**
- 8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år**
- 9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid**
- 10. Eventuelt**
- 11. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn**

Slutt

Vedlegg 2: Deltakeroversikt

Oslo Sporvognsdrift AS:

Torild Skogsholm, Adm. direktør

Jan Egil Meling, Leder plan og økonomi

Ellen Frøne, Servicesjef

Rolf Bergstrand, Teknisk direktør

Eivind Hoel, Teknisk leder

Kristine Eiken, Sikkerhetssjef

Kari Ann Sommerset, Koordinator miljø og sikkerhet

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Øystein Ravik, Avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, Avdelingsdirektør revisjon

Karianne Brønland, Avdelingsdirektør juridisk

Anne-Kari Valdal, Revisjonsleder (referent)