



Møte med ledelsen i Oslo T-banedrift AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 4-08

Møte med ledelsen i Oslo T-banedrift AS
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 4-08
Arkivkode: 08/184 SF2-64
Møtedato: 19.06.2008
Foretak: Oslo T-banedrift AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Oslo T-banedrift AS (OTD) og Statens jernbanetilsyn 19.06.2008. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 10.07.2008

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	7
5.	Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang	7
6.	OTDs erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet	8
7.	SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot OTD	8
8.	Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år	8
9.	Regelverksarbeid	9
10.	Eventuelt	9
11.	Oppfølgingspunkter	9
	Vedlegg 1: Agenda	10
	Vedlegg 2: Deltakeroversikt	11
	Vedlegg 3: Mulige større investeringsprosjekter	12

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. Mulige større investeringsprosjekter

1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn 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:

OTD:	Oslo T-banedrift AS
OSD:	Oslo Sporvognsdrift AS
KTPAS:	Kollektivtransportproduksjon AS
IE:	Infrastrukturenheten
IP:	InfraPartner (leverandør underlagt IE)
VE:	Verkstedenheten
OVS:	Oslo Vognselskap AS
SJT:	Statens jernbanetilsyn
SIS:	Sanntid Informasjonssystem
OBRE:	Oslo brann- og redningsetat
DSB:	Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap

2. Saker fra forrige møte

I forrige ledelsesmøte (2007) ble følgende aksjonspunkt notert:

1. *Statens jernbanetilsyn arbeider videre med tettere koordinering/bedre harmonisering når det gjelder tilsyn med brann sikkerhet, særlig overfor Oslo brann- og redningsetat.*

SJT orienterte om at det er opprettet kontakt med DSB og OBRE i forbindelse med tilsyn som er varslet høsten 2008, med tanke på et eventuelt samarbeid.

3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

Oslo T-banedrift presenterte skadestatistikk for 2008:

- Generelt ligger resultatene hittil i 2008 godt an i forhold til 2007 og måltallene for 2008.
- Tilfeller knyttet til brann, inkludert røykutvikling, har hatt en kraftig nedgang i forbindelse med utfasing av gamle tog. Det er nesten ikke tilløp på nye tog. Tilfellene hittil i år er i stor grad relatert til røykutvikling i søppelkasser.
- Også for kategorien kollisjoner, som domineres av rødlyspasseringer, er antallet kraftig redusert på grunn av nye vogner.

- For hendelser knyttet til av-/påstigning har det derimot vært en økning i 2008. Antallet hendelser er for høyt og er mye relatert til at flere trækker feil i perioder der det er vansker med å opprettholde punktligheten. En stor andel av hendelsene gjelder tråkk mellom tog og plattform ved Nationaltheatret og stasjoner med 7 cm åpning. Det blir jobbet med mulige løsninger for dette. Det er også noe mer klemming i dører enn forventet. På de nye vognene er dørene justert slik at de ikke går igjen av seg selv (det er fører som lukker) og dørene har også følsomme kanter. Det forventes på grunn av dette en nedgang i slike hendelser fremover. OTD understreket at det med MX3000 ikke har vært noen av-/påstigningshendelser med tog i bevegelse. Dette skyldes mellom annet at bremsene på de nye vognene ikke slipper før dørene er lukket og at dørene ikke kan "brytes opp" etter start.
- MX3000 er overrepresentert når det gjelder stopp med dører utenfor plattform. De fleste stopper for tidlig og det utredes nå mellom annet om fravær av speil kan være av betydning for dette.
- OTD har hatt 4 medisinske behandlingsskader og 2 førstehjelpsskader hittil i 2008.
 - 3 medisinske behandlingsskader ved av-/påstigning
 - 1 førstehjelpsskade ved av-/påstigning
 - 1 medisinsk behandlingsskade ved fall fra vogntak
 - 1 førstehjelpsskade ved hærverkshendelse
- For potensielle hendelser ligger resultatene hittil i år i tråd med målene for 2008. De mest alvorlige tilfellene omhandler ett branntilløp i tunnel og tilløp til kollisjoner pga ATP-feil, rødllyspassering og manglende sporfeldtdeteksjon på arbeidstog

SJT viste til tidligere møter angående problematikk knyttet til nye MX-tog der omlegginger i opplæringsprogrammer ble diskutert. SJT stilte spørsmål ved om det er gjort omlegginger i disse i det siste. OTD viste til mindre korreksjoner som er gjort i programmene, men at det ikke har vært større omlegginger. På spørsmål fra SJT opplyste OTD at ca 50 % av tilfellene med stopp utenfor plattform rapporteres av fører.

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

- *Det er observert en mulig utfordring knyttet til tilløpsrapportering. Statistikken viser en synkende trend for tilløpsrapportering relativt til faktiske uhell.*
OTD har ikke inntrykk av at fokuset på rapportering av tilløp er mindre enn tidligere.
- *Det har i løpet av siste år vært en lengre periode uten 72-timers rapporteringer fra OTD*
OTD mener at alle aktuelle hendelser skal være innrapportert. Det har i løpet av siste år vært en omlegging fra e-post rapportering til bruk av web. OTD vil undersøke saken for å forsikre seg om at omleggingen ikke har medført ukjente problemstillinger eller komplikasjoner.

- *Fargene som benyttes for risikoklassifisering i Synergi-systemet stemmer ikke alltid overens med hendelsesvurderingene til OTD.*
OTD beskriver at dette er en kjent problematikk knyttet til deling av base med OSD. Oppsettet av systemet gjør at fargeklassifiseringen stemmer for OSD mens tallangivelsene stemmer for OTD. OTD forholder seg derfor til tallklassifiseringen.
- *Det kan virke hensiktsmessig å hente ut noen av hendelsesgruppene i kategorien "Annet" til egne spesifikke grupper.*
OTD vil se på dette.
- *Det observeres at det i stor grad er operativt personell som rapporterer hendelser og tilløp mens det virker å være begrenset rapportering av egne feil med hendelsespotensial og på materielltilstander som kan medføre fare/skade.*
OTD påpeker at det er sannsynligvis er en høyere grad av rapportering av handlinger enn det statistikken kan gi inntrykk av da det er leder som rapporterer inn på vegne av den enkelte, men at det også er et forbedringspotensial. Når det gjelder tekniske tilstander viser OTD til at det når slike oppdages rapporteres det ikke som farlige forhold til SJT. Internt tas disse forholdene med i forbedringsarbeidet, og kompensende tiltak iverksettes. SJT presiserte at fokuset ikke er på rapportering for rapporteringens egen skyld, men på at statistikken skal gi hjelp og erfaringsoverføring også i forhold til andre aktører. Det er også viktig at det ikke ventes på den faktiske hendelsen men at det rapporteres allerede på nivået tilstand/tilløp. OTD bekrefter at det er en utfordring på tilstandsrapportering og at det er ønskelig å forbedre rapporteringen på tydelige tilstandsendringer.

SJT kommenterte generelt at det er stor nedgang i mange hendelseskategorier og stilte spørsmål ved om alvorlighetsgraden også er endret. OTD informerte om at når det gjelder av-/påstigningshendelser er alvorligheten også gått ned; de farligste hendelsene er borte. Vedrørende røddlyspasseringer er antallet hendelser gått ned men alvorlighetsgraden anses uendret.

SJT informerte om å ha mottatt bekymringsmelding vedrørende at OTD fremstår som mer restriktive til å stenge av strøm i forbindelse med at brannmannskaper har behov for å gå inn i eksempelvis tunneler. OTD opplever at terskelen for å be om at strømmen skal slås av har blitt lavere, men tar dette til etterretning og vil se på problemstillingen.

OTD informerte om at det nå pågår en oppdatering av den totale risikoanalysen for virksomheten. De forventer en betydelig forbedring i risikonivå mellom annet på grunn av innføringen av nye tog, og forventer at dette også vil medføre at nivået for akseptkriterier vil kunne senkes.

OTD opplyste at ytterligere MX vogner bestilles nå, og formelt er ikke OTD inne i bestillingsbeslutningen. De er derfor bekymret for at de kan bestilles uten skinnebremser, noe som eventuelt vil medføre fare for forlenget bremsevei.

4. Organisasjonsendringer

OTD presenterte følgende organisasjonsendringer:

- Ruter AS ute av konsernet og er et administrasjonsselskap
- OVS eget selskap direkte eid av kommunen
- Kontrakter vedrørende økonomi og rolledeler er ikke klare, diskusjon rundt hvem som eier kunden og Ruters rett til å bestemme
- Alle driftsmidler går via Ruter
- Investeringene går flere veier, men de fleste er eksternt finansiert, mange med bundet formål.

Generelt kommenterer OTD at det ikke har vært endringer som gir en direkte sikkerhetspåvirkning. På sikt ser de derimot en bekymring ved at økonomistyring og disponering av driftsmidler i stadig større grad skilles fra sikkerhetsansvaret og at det kan gi mindre kontroll og medføre redusert anledning til proaktiv sikkerhetsstyring.

Internt i OTD har det vært lite organisasjonsendringer siste år. Det har vært gjort en omorganisering av føreravdelingen mellom annet for å tydeliggjøre linjeansvaret.

Ved at IE har blitt delt opp i eierskap og produksjon (IP) har det blitt noe lengre veier for kontakt.

5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

OTD redegjorde som følger:

Det har vært en svært positiv utvikling når det gjelder gjennomføring og bruk av internrevisjoner hos OTDs underleverandører. Underleverandørenes egne internrevisjoner har derfor blitt et godt verktøy for OTD i oppfølgingsarbeidet mot disse.

OTD har selv gjennomført 7 internrevisjoner hittil i år.

OTD planlegger å sertifiseres i henhold til ISO 9001:2000 i løpet av 2008, og forventer et løft for prosessbasert styring og dokumentkontroll.

OTD beskriver at oppfølgingen av funn fra revisjoner tidligere ikke var optimal. OTD har nå tatt i bruk Synergi som verktøy i oppfølging av interne revisjoner, noe som medfører en betydelig bedre oppfølging. Det har i den forbindelse også vært gjort en opprydding i tidligere revisjonsfunn og flere funn har blitt lukket.

OTD beskriver at det kan være en utfordring at revisjonene fort kan bli forutsigbare og det kan være lett å fokusere mye på, og fronte, allerede kjente problemstillinger.

Ledelsens gjennomgang har blitt gjennomført med samme metodikk de 3 siste årene.

Følgende hovedfokusområder/konklusjoner ble presentert:

- Klare ledelses- og ansvarsforhold – eksempelvis grensesnitt mellom linje og stab er alltid aktuelle
- Dokumentstyring – det satses nå på en sertifisering av OTD i henhold til ISO 9001:200
- Sikkerhetskrav - driftsreglement er under oppdatering
- Oppfølging – fokus på tydeligere oppfølging av ansvar mellom annet med hensyn til mål og planer
- Sikkerhetspolitikk – det har vært jobbet med utvikling og vil nå fokuseres på formidling av politikken til alle ansatte
- Krav og vedlikeholds krav til kjørevei - teknisk regelverk, oppdateringer og fokus på interne grensesnitt
- Krav og vedlikeholds krav til rullende materiell – oppdateringer teknisk regelverk

6. OTDs erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet

Ingen revisjoner har blitt gjennomført av SJT siden sist ledelsesmøte.

OTD er fornøyd med kontakten med SJT i forbindelse med godkjenninger. De peker på god koordinering og forutsigbarhet og oppfatter SJT som lette å ta kontakt med for oppklaringer. De påpeker at SJT virker å ha god forståelse for fremdriftsbehovet hos OTD og imøtekommer behovet så langt som mulig. OTD oppfatter også at de involverer SJT på riktig tidspunkt i saksgangen.

Angående rapporter i Synergi syns OTD det er positivt med tilbakemeldinger som viser at rapportene leses og benyttes.

OTD oppfatter for øvrig at det er god overensstemmelse mellom SHT og SJT.

Når det gjelder tilsyn fra andre tilsynsmyndigheter beskriver OTD et at siste tilsyn fra OBRE var svært godt og at tilsynet hadde en helhetlig tilnærning til systemene. DSB har fokus på elektriske anlegg og har mellom annet sett på utslitte master med mer.

7. SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot OTD

Det er ikke gjennomført revisjoner av Oslo T-banedrift AS siste år. SJT viste for øvrig til revisjon av OTD som er varslet høsten 2008.

8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

OTD presenterte og gjennomgikk en rekke planlagte og mulige prosjekter som er aktuelle for de neste 5 årene, og som i større og mindre grad vil kunne gi behov for involvering av SJT.

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 OTD gjennomgår oversikten sin og oversender en liste til SJT der tidsrom er anslått i den grad det er mulig i dag. Oversendte liste er vedlagt denne rapporten i vedlegg 3. I tillegg til vedlagte liste orienterte OTD om at de vil fremlegge et nytt driftsreglement for godkjenning i løpet av året

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.

OTD har ønsket om endringer i helsekravforskriften og har gitt tilbakemelding i høring. SJT informerte om at denne forskriften er et nordisk samarbeid og må tilpasses i henhold til dette. Den må også revideres nasjonalt i forbindelse med krav i lokomotivførerdirektivet.

OTD stilte spørsmål ved at det henvises til krav i TSler i høring fra Samferdselsdepartementet knyttet til regelverk for T-bane. SJT henviste til Samferdselsdepartementet for avklaringer rundt dette.

10. Eventuelt

Ingen saker ble tatt opp under eventuelt.

11. Oppfølgingspunkter

Partene ytret at det hadde vært et godt møte.

Følgende oppfølgingspunkt ble avtalt:

- o OTD oversender til SJT en oppdatert oversikt over aktuelle behov for tillatelser de neste 2 år der tidsrom for de ulike behovene er anslått (*Liste oversendt i forbindelse med utarbeidelse av denne rapporten og er vedlagt i vedlegg 3 –ref.*)

Vedlegg 1: Agenda

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og Oslo T-banedrift AS

Tid: Torsdag 19. juni 2008, kl. 12-15 Sted: Hos Oslo T-banedrift AS, Økernveien 9

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

Kort pause

- 6. Oslo T-banedrifts 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 T-banedrift AS

Helge Holtebekk, Oslo T-banedrift AS, Viseadministrerende direktør/sikkerhetssjef

Per-Ronny Johansen, Oslo T-banedrift AS, Sjef Føreravdelingen

Arnt Jørstad, Oslo T-banedrift AS, Teknisk sjef

Erik W. Johansson, Oslo T-banedrift AS, Sikkerhetsrådgiver

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Øystein Ravik, Avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, Avdelingsdirektør revisjon

Karianne Brønlund, Avdelingsdirektør juridisk

Anne-Kari Valdal, Revisjonsleder (referent)

Vedlegg 3: Mulige større investeringsprosjekter

- Ny vedlikeholdsbase i 2012
- Midlertidig base for parkering Majorstuen – strømskinne i 2008
- Stasjoner og tilgjengelighet – Groruddalen 2008/2009
- Holmenkollbanen – strømskinne m.m. – 2008 - 2010
- Ny driftsentral med togstyringsimulator - 2009
- SIS systemet 2008/2009
- Kolsåsbanen til Åsjordet i 2008 og videreføring til Jar / Bekkestua vurderes i 2009/2010
- Ny likeretter Jernbanetorget og prosjektering av 3 likeretter i 2008. Det satses på å bytte ut 2 stk likerettere pr. år
- Nytt høytaleranlegg Sognsvannsbanen. Samt stasjonene Ullevål og Blindern i 2008.
- Ny Økern stasjon 2009
- Generalplan Ryen Verksted – tilpasning av MX vedlikehold 2006-2012
- Oppgradering Carl Berner stasjon - 2008
- Oppgradering av T 2000 – 2008 - 2010
- Levering av 189 MX vogner sept. 2009, hvorav 108 vogner er levert pr. juni 2008
- Avtale om levering av ytterligere 60 MX vogner i 2010
- Trygghetskamera i MX vogner vurderes installert i 2010
- Konkurransetsetting av vedlikehold av MX – 2010
- Ny Majorstuen stasjon utredes i 2008 og mulig ferdigstilling 2015 -2020.
- Sikkerhetsoppgradering Fellestunnelen, strekningen Majorstuen – Nationaltheatret. Prosjektering i 2008 og gjennomføring i 2009.
- Prosjektering av ny bru, Besserud i 2010 og Gaustad (?)
- Sikring av Majorstuen tomta. (Graffiti) i 2008
- Prosjektering og bygging av reversibelt anlegg strekningen Helsfyr – Ryen i 2008.
- Plattformforlengelse Østerås i 2008
- Prosjektering av ny buttløsning for MX på endestasjonene Sognsvann, Østerås og Bergkrystallen i 2009.
- Prosjektering heving av plattform og tilpasning sporgeometri Nationaltheatret stasjon i 2009.
- Sikkerhetslinjer på plattformer i 2008 og 2009.
- Universell utforming plattform/tog i Groruddalen i 2008, 2009 og 2010