



# **Møte med ledelsen i Oslo T-banedrift AS**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 9-09**

## Møte med ledelsen i Oslo T-banedrift AS TILSYNSRAPPORT

**Rapport nr.:** 9-09  
**Arkivkode:** 09/259 SF2-64  
**Møtedato:** 15.06.2009  
**Foretak:** Oslo T-banedrift AS

---

### Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Oslo T-banedrift AS (OTD) og Statens jernbanetilsyn 15.06.2009. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:** 02.07.2009

Sign.:

Sjur Sæteren  
Avd. dir., revisjon

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

## 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
KTP AS:	Kollektivtransportproduksjon AS
IE:	Infrastrukturenheten
IP:	InfraPartner (leverandør underlagt IE)
VE:	Verkstedenheden
SJT:	Statens jernbanetilsyn
OBRE:	Oslo brann- og redningsetat
DSB:	Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap

Oslo T-banedrifts direktør orienterte innledningsvis om 72-73 mill. reisende pr. år som er en økning på 10% siste år.

## 2. Saker fra forrige møte

I forrige ledelsesmøte (2007) ble følgende aksjonspunkt notert:

*OTD oversender til SJT en oppdatert oversikt over aktuelle behov for tillatelser de neste 2 år der tidsrom for de ulike behovene er anslått.*

Oversikt er oversendt.

## 3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

OTD orienterte som følger:

Sikkerhetsmål 2008:

- OTD har målsatt en forbedring i sikkerheten på 10 % over 4 år (2.5% årlig).

Statistikk, trender, risikobilde og aktiviteter for måloppnåelse:

- Det har vært 4 alvorlige personskader og ett dødsfall i 2008.
- PLL (Potensial Loss of Life) er redusert med 28% til tross for trafikkøkning på 20%.
- Hendelser med brann i tog er redusert.
- Antall flankekollisjoner representerer fortsatt en andelsmessig høy risiko. Beskyttelse mot flankekollisjoner er gjennomført. Herunder er hastigheten på Majorstua senket for å bedre sikkerhet ved utkjøring fra verkstedsområdet, flere stoppmerker er etablert og det er montert ATP på sporgående arbeidsmaskiner.
- Påkjørsler av personer i sporet er en vesentlig utfordring – særlig knyttet til rusede personer. Togsidedkamera har vist seg å være et nyttig hjelpemiddel i denne sammenheng. Det sørges

nå også for at folk som vises ut av toget følges helt ut av stasjonsområdet, hvilket forebygger påkjørsler.

- Et særlig risikoforhold er omfang av anleggsarbeider som foregår på baner som er i drift.
- Et annet er lange ansvarskjeder i forbindelse med leverandørstyring. OTD viser i denne sammenheng til at de gjennomfører tiltak for kulturpåvirkning – også hos leverandører.
- Bremsvei for MX er en utfordring. Skinnebrems monteres.
- Andre tiltak for å bedre sikkerheten ble også nevnt:
  - Utbedring av driftsreglement med tilhørende opplæring er igangsatt
  - Det er gjort sikkerhetsinvesteringer i kombinasjon med tiltak for universell utforming.
  - Installasjon av ATP på gule maskiner er i slutføringsfasen.
  - Ledelseskurs i sikkerhet er gjennomført.
  - En ny trafikkledersentral er ferdig og gir bedre arbeidsforhold.

OTD finner at definisjonen av jernbanehendelser i jernbanelovgivningen er utfordrende knyttet til tilløp/nesteulykker; dette har bidratt til noen uklarheter i fastsettelse av trender.

Tilsynet stilte spørsmål ved sikkerhetsutfordringer knyttet til bruken av eldre materiell ("Rødt" materiell). OTD svarte at 1100-voggenene fases ut av ordinær drift 19.06.2009. I sommer vil det bare kjøres med MX, men på Holmenkollbanen vil 46 vogner i 1300-serien brukes inntil videre. Det vurderes også om noen av de røde vognene skal brukes i reserve. Uansett fases individer som er registrert som "problemvogner" ut først. OTD kunne ikke redegjøre for utvikling av uhell knyttet til de røde vognene, men presiserte at vedtatt vedlikeholdsregime gjennomføres uansett om vognene har kort levetid igjen.

Tilsynet stilte også spørsmål om årsaken til bremseproblemene med MX. OTD kunne vise til tiltak som er iverksatt for å kompensere for at bremseevnen er dårligere enn forventet, men hadde ingen klare svar på årsaken til dette. OTD har engasjert en uavhengig bremseekspert for å utrede dette og vil underrette tilsynet når rapporten foreligger.

#### **4. Organisasjonsendringer**

OTD informerte som følger:

Organisasjon er stabil internt.

Sikkerhetsstaben har overtatt sensoransvaret for førere.

Driftsenheten og alarmsentralen er slått sammen slik at det nå er en ledelse av operativ drift.

2 nye stillinger er opprettet; en i sikkerhetsstaben (Synergi) og en vedlikeholdssjefstilling (som bla skal styrke leverandørstyringen, og bidra ved planlagt konkurranseutsetting av MX-vedlikehold).

Roller mot Ruter AS anses nå å være avklart.

Cato Hellesjø er ny konsernsjef og også styreformann i OTD. Dette gir mer helhetlig trykk på underleverandører.

KTP styres nå av finansbyråden og ikke lenger av samferdselsbyråden.

#### **5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang**

OTD redegjorde som følger:

Ledelsens gjennomgang i 2008 ble utsatt for å vurdere oppfølging av tilsynets revisjonsrapport 6-08. Den er gjennomført i 2009.

Følgende ble identifisert som forbedringspunkter: Etterlevelse, klarhet i ansvarsforhold/ stab-linje, kontraktstyringskompetanse, oppdatering av driftsreglement, formidling av sikkerhetspolitikk og måloppfølging.

Mht driftsreglementet vil dette rendyrkes. Sikkerhetsvaktens rolle skal tydeliggjøres mht når den er trafikksikkerhetsrelatert og når den bare er HMS-relatert. Det nye driftsreglementet skal være virksomt fra januar 2010. Dette krever gjennomføring av intern opplæring. OTD viste i denne sammenheng til sin søknad om godkjenning av driftsreglementet hos SJT og betydningen av en avklaring i forhold til den planlagte framdrift.

I 2009 er det gjennomført interne revisjoner med tema: Driftssentralen, MX-vedlikehold og bortvisning av rusede personer.

Oppfølging av revisjonene gjøres nå i Synergi. Revisjonene anses å ha bedret ledernes ansvarsfølelse og det er registrert økt motivasjon hos linjelederne for bruk av revisjoner.

IE, VE og IP er nå ISO-9001 sertifisert.

## **6. OTDs erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet**

OTD viste til at det var positivt at tilsynet involverte OBRE og DSB i den siste tilsynsrevisjonen fordi dette bidrar til en enhetlig forståelse hos tilsynsmyndighetene.

OTD viste videre til at de har lagt ned mye arbeid i oppfølging av den siste tilsynsrevisjonen og at de er fornøyd med dialogen med SJT i oppfølgingsfasen.

OTD viste videre til at de vil gjennomføre en prosesskartleggig til høsten.

## **7. SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot OTD**

SJTs revisjonsvirksomhet siden forrige møte har vært begrenset til oppfølging av rapport 6-08 som er i avslutningsfasen. Tilsynet hadde ingen særskilte kommentarer til oppfølgingen utover at den har forløpt greitt.

Tilsynet ga noen erfaringstilbakemeldinger fra revisjonsvirksomheten i jernbanesektoren generelt som viser at hyppige utfordringer er knyttet til eierskap til eget sikkerhetsstyringssystem, logisk sammenheng i systemet, målstyring, leverandørstyring og begrunnelser for valg av løsninger i styringssystemet (som for eksempel hyppighet av interne revisjoner). I oppfølgingsarbeidet erfares særlig utfordringer knyttet til bestemmelse av årsaker til avvik og målretting av tiltak mot årsakene. Tilsynet vier derfor særlig oppmerksomhet til disse problemstillingene i sin tilsynsvirksomhet.

Mht tillatelsesprosesser informerte tilsynet om betydelige ressursutfordringer hva gjelder behandling av søknader om ibruktaking av rullende materiell og infrastruktur ettersom Jernbaneverket gis økte prosjektmidler som følge av finanskrisen uten at tilsynet får tilsvarende bevilgninger til å øke sin bemanning. Tilsynet ba om at søknader derfor er tilfredsstillende utformet og informerte om at tilsynet vurderer å måtte returnere søknader som ikke er komplette.

Erfaringen fra søknader fra OTD om godkjenning av infrastrukturprosjekter er positive. Erfaringer fra Kolsåsbaneprosjektet ble trukket fram som særlig positive.

## **8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år**

OTD presenterte og gjennomgikk en rekke planlagte og mulige prosjekter som er aktuelle, og som i større og mindre grad vil kunne gi behov for involvering av SJT. Disse er vist i vedlegg 3.

OTD viste for øvrig til at de har fått mer prosjektmidler enn noensinne og forventer et høyt trykk i godkjenningssaker.

OTD stilte spørsmål om MX der de skal ha levert 20 stk flere enn de 63 som tilsynet har godkjent. Tilsynet svarte at så lenge dette er identisk materiell kan det forventes en ukomplisert godkjenningssprosess.

## **9. Regelverksarbeid**

SJT orienterte om pågående prosesser på regelverkssiden.

Mye av arbeidet er knyttet til implementering av EU/EØS-regelverk, som krever mye ressurser.

Arbeid som pågår knyttet til EU/EØS regelverk som skal implementeres:

- lokførerdirektivet
- TSler (disse implementeres fortløpende)
- nytt interoperabilitetsdirektiv (SD)
- passasjerrettighetsforordningen (SD)

Arbeid som pågår knyttet til det nasjonale regelverket:

- ny førerforskrift for det nasjonale nettet – på høring
- helsekravforskriften og opplæringsforskriften endres mht virkeområde (dette innebærer ingen endringer for OTD)
- evaluering og revisjon av sikkerhetsforskriften – påbegynt (etterhvert tilsvarende for kravforskriften, men tidligst i 2011)
- veiledning sanksjonsbruk - påbegynt
- kommentarer til ny togframføringsforskrift – 14 uker
- vurdere behov for trafikkregler utenfor det nasjonale nettet

Når det innføres nye regler i lokførerforskriften på det nasjonale jernbanenettet ser tilsynet det som naturlig å vurdere samme innhold i regelverk som gjelder virksomheter som omfattes av kravforskriften. Dette gjøres på et senere tidspunkt.

OTD oppmuntres til å komme med innspill til sikkerhetsforskriften fordi det forventes at den får konsekvenser for dem når bestemmelsene viderføres til kravforskriften.

Generelt for 2009 har tilsynet økt fokus på veiledning/informasjon av regelverket (hjemmeside, kommentarer til forskriftsbestemmelser, møter osv)

## **10. Eventuelt**

Ingen saker ble tatt opp under eventuelt.

## **11. Oppfølgingspunkter**

Følgende oppfølgingspunkt ble avtalt:

- OTD informerer SJT når rapporten fra MX's bremseevne foreligger
- OTD oversender presentasjonene etter møte<sup>1</sup>
- OTD oversender oversikt over behov for tillatelser<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Er oversendt

<sup>2</sup> Er oversendt



## **Vedlegg 1: Agenda**

Ledelsesmøte OTD – SJT 15.06.2009  
Tøyen, kl. 1200 -1530

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.
2. Saker fra forrige møte
3. Oslo T-banedrift AS 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
6. Oslo T-banedrifts erfaringer med Statens jernbanetilsyns (SJT) og andre tilsyns revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
7. SJTs erfaring 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 SJT

## **Vedlegg 2: Deltakeroversikt**

### **Oslo T-banedrift AS**

Øystein Svendsen, Adm. Dir.

Helge Holtebekk, Oslo T-banedrift AS, Sikkerhetssjef

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

Arnt Jørstad, Oslo T-banedrift AS, Teknisk sjef

### **Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Sjur Sæteren, Avdelingsdirektør revisjon

## Vedlegg 3: Mulige større investeringsprosjekter fram til 31.12.2010

Prosjektbetegnelse	Forventet ferdig	Prosjektbeskrivelse
Oppgradering av Kolsåsbanen i Oslo og Akershus	01.12.10	Fase 1 omfatter oppgradering av Kolsåsbanen i Oslo på strekningen fra Sørbyhaugen til bygrensen ved Lysakerelven. Fase 1A omfatter strekningen Sørbyhaugen - Asjordet med utbygging av stasjonene Montebello, Ullemåsen og Asjordet. Fase 1B strekker seg fra Asjordet til Lysakerelven og omfatter bygging av nye Bjørnsletta stasjon. Fase 2 omfatter strekningen Lysakerelven – Bekkestua. Fase 3 omfatter videreføringen til Kolsås.
Oppgradering Lambertseterbanen	31.12.09	Utbedring av under- og overbygg spor, kabelkanaler samt etablering av reversibelt anlegg på Helsefyr - Ryen. Etablering av dobbelt overkjøringsspor mellom Ryen og Manglerud samt stasjonsoppgradering i henhold til teknisk regelverk. Støydemping på sviller(gummibelegg). Ombygging av Karlsrud overkjøringsspor relatert til stigning og bruk av standardiserte vekslere samt etablering av fiberkommunikasjon på strekningen.
Oppgradering T- banestasjoner i Groruddalen	31.03.10	Oppgradering av 8 stasjoner i 2009. Det gjelder delvis oppgradering av stasjonene Veitvedt, Ammerud, Grorud (K3), Hasle, Vollebekk, Kalbakken og Hellerud (K4) samt delvis oppgradering av Ellingsrudåsen, CBP, Økern,(K1). I tillegg skal broen over sporet på Romsås rehabiliteres. Prosjekteringen av de innendørs stasjonene i Groruddalen. Oppgraderingen vil i stor grad bestå i reasfaltering, nye lehus og ny belysning.
Spormessige oppgraderinger av Grorudbanen	31.09.09	Det skal gjøres en oppgradering av spor (over-underbygging) på Grorudbanen. Dette gjøres ifb med stengingen av banen fra 22.06.09 til 02.08.09)

SNARVEIEN I OSLO



Prosjektbetegnelse	Forventet ferdig	Prosjektbeskrivelse
Fellesstrekningen	31.08.10	Det skal gjøres tiltak for å sikre tunnelen mellom Nationalteateret og Majorstuen. Dette inkluderer røykventilasjon og trykksetting samt utbedring av rømningsveier.
Likeretter Ulsrud	30.09.10	Prosjektet omfatter rehabilitering av Ulsrud likeretter. Det skal rehabiliteres bygg, VVS, Kjørestrømsanlegg og byggelektro.
Hasletunnelen	12.03.10	Prosjektet omfatter en permanent løsning for kabler som ligger midlertidig nedgravd i tunnelen mellom Carl Berner og Hasle. Gjennomføringen er veldig tidskritisk med bakgrunn i at prosjektering ennå ikke har startet og at selve omleggingen av kablene og skjøting i tunnelen må foregå i stengeperioden som er 22.06.09-02.08.09.
Vestgrensa/Kringsjå	30.06.09	Flytte likerettere med tilhørende trafo til/fra Vestgrensa & Kringsjå, inkludert oppdatering av dokumentasjon, samt forbedre kommunikasjon til og fra stasjonene.
Holmenkollbanen	31.12.10	Omfatter tilretteleggelse for bruk av T-banens nye rullende materiell MX3000, med kjørestrømtilførsel via tredje skinne og ny Holmenkollen stasjon for 6-vognstog.
Forsterking av kabler og strømføring på T-banen		Behov for ombygginger og forsterkninger på Furuset- og Røabanen grunnet kjøring med Mx-3000 tog på linje 2. Prosjektet har som forutsetning å utbedre det som er mest hensiktsmessig i hht notat fra fagsjef. Foreløpige prognoser sier at det vil bli prioritert bytte av linjebrytere med vern og knivskap med kabler på Røabanens likeretterstasjoner.

SNARVEIEN I OSLO



## Reinvesteringstiltak

- I tillegg planlegges det endel reinvestringstiltak som kan utløse behov for avklaringer mot Statens jernbanetilsyn.

