



Møte med ledelsen i Oslo T-banedrift AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 08-10

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

Rapport nr.: 08-10
Arkivkode: 09/259 SF2-64
Møtedato: 01.06.2010
Foretak: Oslo T-banedrift AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Oslo T-banedrift AS (OTD) og Statens jernbanetilsyn 01.06.2010. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 23.06.2010

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

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
IE:	Infrastrukturenheten i Kollektivtransportproduksjon AS
VE:	Verkstedsenheten i Kollektivtransportproduksjon AS
SJT:	Statens jernbanetilsyn
OBRE:	Oslo brann- og redningsetat
DSB:	Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap

2. Saker fra forrige møte

Følgende aksjonspunkt ble notert i forrige møte:

- OTD informerer SJT når rapporten fra MX's bremseevne foreligger
- OTD oversender presentasjonene etter møte
- OTD oversender oversikt over behov for tillatelser

Aksjonspunktene er gjennomført.

3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

OTD orienterte som følger:

OTD justerer målene sine årlig med sikte på å oppnå en reduksjon av risikonivået på 10% over 4 år.

I sin tiltaksplan for måloppnåelse fokuserer Oslo T-banedrift AS på forhold som bidrar vesentlig i risikobildet slik som påkjørsel av personer og flankekollisjoner (som har svake barrierer).

Av forhold i tiltaksplanen for 2010 henledet OTD særlig oppmerksomheten på tiltak rettet mot skinnebrems for MX, overslag i strømsko/ lysbue, arbeid i og ved spor og anleggsvirksomhet.

Innrapportering i uhellsbehandlingssystemet er økt vesentlig i 2009 som følge av at flere typer tekniske forhold (herunder forlenget bremsevei ved stasjoner) nå innrapporteres som følge av korrigerende tiltak etter tilsynsrapport 06-08.

Trendutviklingen for 2009 indikerer at antall hendelser i flere hendelseskategorier er uendret. Blant annet ble følgende trender og tiltak redegjort for:

- 1 drept og 19 skadd i 2009. Dette innebærer noe økning. OTD viste til at mange av tilfellene er knyttet til rus og at et tiltak er bortvisning (ca. 30.000 bortvisninger i 2009).
- Personpåkjørslar/ tilløp til personpåkjørslar er økt. Det ble forklart med blant annet økt rapporteringsgrad. OTD vurderer konkret tiltak på steder som er overrepresentert (blant annet gjerdebruk mellom spor på stasjonsområder der det er mulig).

- Antall Branner/ branntilløp er redusert som resultat av ulike tiltak. Tilsynet kommenterte å ha registrert en brå nedgang i mars måned og antar dette er knyttet til vinterproblematikk. Tilsynet stilte derfor spørsmål om OTD utreder tiltak rettet mot vinterproblematikk før neste vinter. OTD bekreftet at brann/røykutvikling er høyere i vinterhalvåret også for MX og opplyste at de blant annet har skjerpet renholdsrutiner for å forebygge krepstrømmer mv.
- Kategorien øvrige forhold er økt blant annet fordi solsleng er lagt inn som ny kategori i rapporteringssystemet. Antall hendelser kategorisert som glidning er også høyt i 2008 og 2009 (knyttet til bremseproblematikk for MX).
- Antall kollisjoner er økt primært knyttet til:
 - planoverganger som følge av stenging og gjenåpning av Holmenkollbanen.
 - anleggsarbeider
 - at kjøring av MX i lave hastigheter krever mer trening av førere fordi reaksjonstid ved bruk av bremsespak er langsommere.
- Svak økning i antall uønskede hendelser knyttet til passasjerer i tog. OTD viste til at det samtidig har vært en økning i antall passasjerer. På spørsmål fra SJT knyttet til fulle tog redegjorde OTD for ulike årsaker og tiltak knyttet til fulle tog så som registrering i Travis eventuelt også i Synergi dersom det er sikkerhetsforhold.
- Registrering i Synergi hvis toget må kjøre fra ventende passasjerer, kundeundersøkelser og tellinger. OTD viste også til at økning i plass-km er større enn økning i passasjer-km. OTD viste videre til at universell utforming har ført til økning i brukergrupper som er overrepresentert hva gjelder skader i tog.
- Antall av- og påstigningshendelser er uendret. Det er etablert en kraftigere varsel-lyd ved dørlukking. Videre vurderer OTD optimalisering av klemkraft og klem-beskyttelse og ser konkret på justering for klemming på myke gjenstander. OTD mener rugling av felt på perrongkant for å markere sikkerhetsavstand har god effekt.

Tilsynet hadde noen kommentarer og spørsmål som følger:

- Det er tidligere påvist underrapportering av tekniske forhold som uønskede hendelser. Med utgangspunkt i egen statistikk har tilsynet sett en bedring, men er fortsatt usikre på om dette er utbedret på alle områder. OTD opplyste at dette er ressurskrevende og at de ikke har lyktes helt, men at de nå har gjennomgått rapporteringsrutiner hos sine store vedlikeholdsleverandører IE og VE. Videre vil OTD gjennomgå tekniske forhold under driften sammen med teknisk fagpersonell med tanke på bedre rapportering av tekniske forhold som kan lede til hendelser.
- Med hensyn til problemer med forlenget bremsevei ved kjøring av MX spurte tilsynet om tiltak var begrenset til montering av magnetskinnebrems. OTD redegjorde for at de også gjør oppfølging av føreres opplæring og kjørestil. På spørsmål om OTD dermed er tilfreds med bremsesystemet til MX avkreftet OTD dette og viste blant annet til at fører erfarer dårligere bremseeffekt når nødbremis aktiveres. Tilsynet kommenterte å ha opplevelse av at OTD har vært passive i forhold til problemene relatert til bremsesystemene og at det er tilsynets oppfatning at bremsene ikke fungerer tilstrekkelig tilfredsstillende. OTD viste blant annet til at det har vært vanskelig å skape tiltrekkelig glatt skinnegang under tester, men at bedre spyling har gitt god effekt.
- Tilsynet refererte til en bekymringsmelding som SJT har mottatt fra en fører som hevdet at: 1) førere som arbeidet midlertidig/sporadisk har falt utenom opplæringsopplegget på bremsesystemene (enighet om at OTD sjekker dette), 2) håndterbarhet av nødtrapp i front er krevende og at det gis lite trening i å mestre den og 3) at melding om at "dørene lukkes" ikke alltid kommer ved automatisk lukking.

OTD redegjorde også for forhold med stort tapspotensiale som følger:

- Antatt falske signaler fra MX tog har koplet ut ATP (førerrømsignal) på gamle tog.
- Anleggsmaskiner (gravemaskiner) i arbeid nær sporet uten at OTD har oversikt representerer en stor risiko. Det kan være gravemaskiner på oppdrag hos T-banens naboer eller entreprenører som arbeider for T-banen og som ikke forholder seg til avtalte tidsrom. Det er

mange flere prosjekter og flere entreprenører enn tidligere. Av tiltak viste OTD til omorganisering av sikkerhetsvakt ved prosjekter.

- Skade på bruer påført av lastebiler. Det er oppdaget at viktig armering har vært blottlagt over lengre tid. OTD vil derfor kurse ansatte for å heve kompetanse på vurdering av betong/armeringsskader.
- Flankekollisjoner har et stort tapspotensiale. For å forebygge disse har OTD har flyttet noen signaler på stasjonsområder. ATP er montert på de fleste "gule" maskiner. Videre vurderes ytterligere tiltak på Majorstua. OTD følger fortsatt med på trender for flankekollisjoner.

For øvrig opplyste Oslo T-banedrift AS:

- Alle "røde" vogner er nå tatt ut av ordinær drift. 12 stk. T2000 er i beredskap.
- Nytt driftsreglement er innført 01.06.2010.

4. Organisasjonsendringer

OTD informerte som følger:

Ruter er aktive mht å forvalte en helhetlig kollektivtrafikk. OTDs ansvar og myndighet som trafikkutøver utfordres ved:

- at drift av billettsystemer innebærer at Ruter har behov for å kjøre ut på plattformer
- at Ruter har behov for adkomst i forbindelse med skilting
- prioritering av investeringsmidler
- mer øremerking av midler.

Prosessorganisering av Oslo T-banedrift er under utredning.

Det pågår vurderinger og diskusjoner vedrørende utvikling av konsernorganisasjonen som omfatter spørsmål knyttet til infrastrukturens rolle, forvaltning av infrastruktur og eierskap og forvaltning av vogner.

5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

OTD redegjorde som følger:

Interne revisjoner i 2009 er i all hovedsak gjennomført iht plan (herunder kontraktsinngåelse, IES sikkerhetsstyringssystem, repetisjon av førerkunnskap og styring av vektere). OTD har valgt å vektlegge mer bruk av spissede inspeksjoner og har gjennomført et antall slike i 2009.

Ledelsens gjennomgåelse utføres årlig. Tiltak som resultat av ledelsens gjennomgåelse er i stor grad referert under punkt 3.

6. OTDs erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet

OTD redegjorde som følger:

SJT er fleksible og viser forståelse for OTDs behov i tillatelsessaker. Det er positivt med kontakt i tidlig fase. Tilsynet presiserte nødvendigheten av å være ute i god tid i lys av tilsynets ressursituasjon.

OTD påpekte at det kan være vanskelig å avgjøre hva som trenger tillatelse av tilsynet. Saken ble diskutert. Det ble konkludert at det ikke kan gis en uttømmende oversikt over hvilke saker som krever søknad, men det ble avklart at materiell som utelukkende opererer på et verkstedsområde ikke

trenger tillatelse til å tas i bruk. Tilsynet påpekte at hensikten med kravet om melding er blant annet å håndtere slike grensetilfeller og kunne gi tilbakemelding på om det er behov for tillatelse på et tidlig tidspunkt.

OBRE og DSB har gjennomført tilsyn hos OTD. OBRE er svært aktive hva gjelder tunneler og ventilasjon.

7. SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot OTD

Tilsynet har ikke gjort revisjonserfaringer i siden forrige møte.

Hva gjelder bremseproblematikk knyttet til MX påpekte tilsynet at åpenheten kunne vært bedre. Det ble avtalt at tilsynet vurderer om det er behov for et møte.

8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

OTD informerte om følgende prosjekter:

- Kolsåsbanen med følgende framdrift: Bjørnsletta august 2010, Jar desember 2010, Bekkestua juni 2011, Gjønnen april 2012.
- Holmekollen stasjon og overkjøringsspor
- Reversible anlegg på Lambertseterbanen og fellestunnelene
- Sporveksler på Majorstua verkstedsområde, etappevis fra 01.08.2010. (OTD sender melding)
- Ny brøytemaskin (Lameko)
- Forlengelse av endebutt på Sognsvann (Melding)
- Togsidedkamera (Valg av leverandør skjer i juni 2010)

Det ble avtalt at OTD oversender en oversikt over andre mindre prosjekter som innebærer at tilsynet kan forvente melding eller søknad.

På spørsmål ble det avklart at MX togmateriell som har brukstillatelse for øvrige strekninger ikke kan tas i bruk på Holmenkollbanen uten ny søknad. Denne strekningen var ikke aktuell og ble ikke vurdert da nåværende brukstillatelse ble gitt.

9. Regelverksarbeid

Tilsynet redegjorde kort for utvikling av regelverket i jernbanelovgivningen, herunder tillatelsesforskriften som SD er i prosess med å oppdatere.

10. Oppfølgingspunkter

Følgende ble avtalt i løpet av møtet:

- SJT vurderer behov for møte om bremsesystemer på MX
- OTD avklarer søknad om tillatelse til å ta i bruk MX togmateriell på Holmenkollbanen.

Vedlegg 1: Agenda

Ledelsesmøte OTD – SJT 01.06.2010
Tøyen, kl. 1100 -1400

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, 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) 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

Sol Hege Busch, Oslo T-banedrift AS, Avdelingsleder Føreravdelingen

Arnt Jørstad, Oslo T-banedrift AS, Teknisk sjef

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Øystein Ravik, Avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, Avdelingsdirektør revisjon