



Møte med ledelsen i Oslo trikken AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 14-11

Møte med ledelsen i Oslotrikken AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 14-11
Arkivkode: 11/788
Møtedato: 1.6.2011
Foretak: Oslotrikken AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Oslotrikken AS og Statens jernbanetilsyn 1.6.2011. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 4.7.2010

Sign.:

Geir-Rune Samstad
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	5
5.	Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang	5
6.	OTs erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet	5
7.	SJTs erfaringer med tilsynsarbeid mot OT	6
8.	Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år	6
9.	Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid	6
10.	Eventuelt	7
11.	Oppsummering og oppfølgingspunkter	7
	Vedlegg 1: Agenda	8
	Vedlegg 2: Deltakeroversikt	9

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet ble gjennomført etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn (SJT) som en del av tilsynsvirksomheten med jernbanevirksomhetene. Hensikten med tilsynsmøtene med ledelsen er å opprettholde dialogen med Oslo Trikken AS sin ledelse med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

Agenda for møtet er gitt som vedlegg 1 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

Følgende forkortelser er benyttet:

SJT	-	Statens jernbanetilsyn
OT	-	Oslo Trikken AS

2. Saker fra forrige møte

Det var ingen saker til oppfølging fra forrige ledelsesmøte.

3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

OT redegjorde blant annet som følger:

De fleste mål for 2010 ble nådd. Antall kollisjoner er redusert. Hittil i år kolliderer OT halvparten så mye som tidligere, 0,69 kollisjoner per 10 000 km, mot måltall på 0,9. Dette kan skyldes en tettere oppfølging av vognførerne. OT har ansatt flere seksjonsledere og jobbinstruktører som evaluerer kjørestil til vognførerne. Dette har ført til en tettere oppfølging av hver enkelt fører. OT gjennomfører også en del hastighetsmålinger. Det er registrert færre klager på kjørestil fra kundene. Ser ut som det er en veldig god trend. 12 personskader hiå. Færre fall i vogn.

I 2010 var det 59 hendelser som har ført til personskader, noe som er lavere enn tidligere år. Gjennomsnittet for tidligere år har vært rundt 70-80. Det kan se ut som at langsiktig arbeid kan ha gitt frukter. Det er de moderate skadene som har gått mest ned. For alvorlige skader har det vært en økning i 2010. Hittil i år 2011 viser tallene en fortsatt nedgang. Det er lenge siden siste skade med dødsfall.

Det har vært flere avsporinger enn normalt. Omlegging av ruteopplegget har ført til at flere vogner vender oppe på Grefsen, hvor det er en dårlig sporveksel.

Månedsrappporter med de ulike måltallene blir nå diskutert ledergruppa. Etablering av mål er mer systematisk. Dette som en oppfølging av SJT-revisjonen i 2010.

Særlige risikoforhold: Syklister som krysser fotgjengeroverganger i stor fart er en utfordring.

Dreiekransproblematikk på trikkene: Nytt utstyr er anskaffet. Smører dreiekransen oftere. I tillegg er det utført en modifisering av kransen. Dette har medført at OT har sjeldnere problemer med dem.

4. Organisasjonsendringer

OT presenterte følgende:

KTP har hatt noen mindre endringer i organisasjonen, men dette har ikke hatt noen effekt på sikkerhetsarbeidet. Det er etablert en ny ledergruppe.

Infrapartner og Verkstedenheten er slått sammen til en ny produksjonsenhet. OT skal se på ytterligere effektivisering internt mellom Oslo T-banedrift AS og Oslotrikken AS. Funksjonsinndeling kontra produksjonsinndeling.

Utfordring med eierforhold Oslo kommune. Ønsker å etablere et infrastrukturselskap. KTP skal først utrede hvordan dette skal organiseres. Juridiske og økonomiske feller er mange.

Målet er å gjøre konsernledelsen mer operativ, og samtidig mindre stabsorientert.

5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

OT redegjorde som følger:

Det ble gjennomført seks interne revisjoner i 2010, som planlagt, og fire revisjoner av de største leverandørene. De vanligste feilene som ble avdekket var:

- manglende prosedyrer
- mangelfull etterlevelse av prosedyrer
- manglende dokumentasjon på etterlevelse av prosedyrer
- manglende opplæring/kompetanse
- manglende beskrivelser av ansvar/myndighetsforhold
- manglende beskrivelser av krav/grenseverdier

Oppfølging av avvik avdekket ved interne revisjoner var et tema som ble tatt opp ved forrige SJT-revisjon (i 2010). Etter revisjonen har OT forbedret kontrollen på status på hvert enkelt avvik i en egen database, som ble opprettet ved nyttår. Det er et stort antall åpne avvik fra disse interne revisjonene. Den sikkerhetsmessige betydningen av de åpne avvikene er vurdert. Ingen av dem er sikkerhetskritiske. Avvikene er også risikovurdert slik at de viktigste blir tatt først. Det blir kontinuerlig utarbeidet lister med oversikt. Sikkerhetsavdelingen har tatt et større ansvar for lukkingen av avvik gjennomføres. Tidligere var dette overlatt til hver enkelt avdeling. Avdelingene har blitt mer bevisste på avvikene og fristene. Det er en kvartalsvis gjennomgang av disse avvikene. I tillegg er det tettere oppfølging med hyppigere oppfølgingsmøter med infrastrukturenheten (IE) og vedlikeholdsenheten (VE).

Ledelsens gjennomgåelse gjennomføres en gang i året, på nyåret.

Nytt tema for årets gjennomgåelse var evaluering av resultatene fra interne revisjoner i et eget formøte til ledelsens gjennomgåelse. Tettere oppfølging av sikkerheten i ledelsen har ført til at det er færre tiltak som må settes inn etter ledelsens gjennomgang. Evaluering av styringssystemet er gjort i forkant av ledelsens gjennomgang.

6. OTs erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet

OT ga følgende tilbakemeldinger:

Det ble gjennomført en revisjon av OT høst 2010. De utvalgte tema for revisjonen ble opplevd som relevante og nyttige. Påpekte avvik var innen områder hvor det var forventet å finne avvik, langt på vei. De fristene som SJT satte for korrigerende avvikene medførte økt trykk, og mange ting ble prioritert og forbedret som en følge av revisjonen.

OT opplevde revisjonen som positiv og godt gjennomført revisjon. Godt faglig og menneskelig gjennomført.

To av fem påleggspunkt i brevet som fulgte revisjonsrapporten var ikke tilstrekkelig underbygd av avvik i revisjonsrapporten etter at rapportutkastet ble endret som følge av OTs kommentarer. Dette har ført til at det er brukt tid på ting som ikke er omhandlet i rapporten.

OT er fornøyd med SJTs raske oppfølging og håndtering av infrastruktursaker.

OT har fått innarbeidet rutiner omkring søknadsprosessen for innleide arbeidsmaskiner. Det er en utfordring for OT at det av og til er kort tid fra kontrakt med entreprenør er etablert til arbeidet skal settes i gang.

7. SJTs erfaringer med tilsynsarbeid mot OT

SJT er fornøyd med gjennomføringen av revisjonen av OT høsten 2010. OT har fulgt opp flere av avvikene på en god måte.

8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

Nærmeste årene:

OT har startet prosessen med anskaffelse av nye trikker. Dette er langt fram i tid. Kravspek er utført. Prekvalifisering og politisk beslutning kan komme før sommeren. De nye vognene vil nok ikke komme før tidligst i 2014.

Det skal installeres ATP ifm kjøring til Bekkestua. Adskilt kjøring på egen infrastruktur. ATP skal installeres på SL95-materiellet. Det vil bli sendt en melding til SJT ganske snart, etterfulgt av en søknad.

Oppgradering av infrastruktur

- Ekebergbanen
- Kr Augustsgate
- Bogstadveien
- mm

2013+

- Dronning Eufemias gate
- Ljabru-Hauketo
- Fredriksgate

9. Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid

SJT driver ikke med noe arbeid med regelverket for sporvogn. Mest nasjonalt nett.

Endringer i sikkerhetsstyringsforskriften kan medføre behov for endringer i blant annet kravforskriften. SJT skal starte et arbeid med dette i høsten 2011. Det vil først og fremst

være et behov for oppdatering og tilpasninger av det som omhandler definisjoner og begreper.

OT ønsket at forskrifter som omhandler det nasjonale nettet kommer til dem på høring, spesielt sikkerhetsstyringsforskriften på høring. Endringer i denne forskriften kan kreve endringer i kravforskriften.

SJT oppfordrer OT til å komme med innspill på utvikling av veiledninger, tema til morgenmøter med mer.

10. Eventuelt

OT ønsker en avklaring når det gjelder krav til arbeidssikkerhetsvakt for byspor i helsekravforskriften. Utføres arbeidet på byspor i regi av OT gjelder kravene i denne forskriften, mens hvis jobben utføres i regi av samferdselsetaten i Oslo gjelder de ikke (fordi samferdselsetaten ikke er et jernbaneforetak). OT mener derfor at kravet ikke er relevant. Det medfører derfor bare unødig byråkrati, og OT vil søke om et unntak fra helsekravforskriften. OT ba SJT se nærmere på muligheten for å endre/forbedre regelverket på dette området.

11. Oppsummering og oppfølgingspunkter

OT og SJT var fornøyd med møtet.

Det er ikke behov for noen oppfølging av møtet.

Vedlegg 1: Agenda

Ledelsesmøte hos Oslotrikken AS onsdag 1. juni kl. 13.30-16, på Grefsen

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn
2. Saker fra forrige møte
3. Oslotrikken AS redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold
4. Organisasjonsendringer
5. Oslotrikken AS gir en kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang. Refleksjoner omkring organiseringen.
6. Oslotrikken AS erfaringer med SJTs revisjoner og øvrige tilsynsvirksomhet
7. SJTs erfaring med tilsyn, revisjoner og oppfølging overfor Oslotrikken AS
8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år
9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid
10. Eventuelt
11. Oppsummering v/SJT

Vedlegg 2: Deltakeroversikt

Oslo trikken AS

Jan Egil Meling, fungerende administrerende direktør

Vidar Almsten, sikkerhetssjef

Rolf Bergstrand, direktør avdeling drift og teknikk

Ellen Frøne, servicesjef

Kari Ann Sommerset, koordinator sikkerhet og miljø

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, direktør

Øystein Ravik, avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, avdelingsdirektør revisjon

Geir-Rune Samstad, revisjonsleder