

**Bybanen AS
Ledelsesmøte**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr. 2012-24

Møte med ledelsen i Bybanen AS TILSYNSRAPPORT

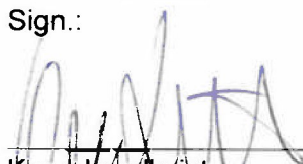
Rapport nr.: 2012-24
Saksnr.: 12/2745
Møtedato: 30.8.2012
Foretak: Bybanen AS

Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten oppsummerer ledelsesmøtet, som ble gjennomført 30.8.2012, mellom Bybanen AS og Statens jernbanetilsyn. Rapporten beskriver status på viktige områder av Bybanen AS' arbeid innen sikkerhetsstyringen og driftsmodell og organisering.

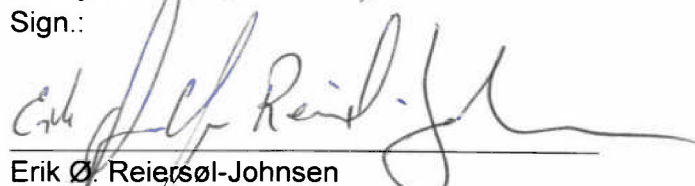
Utarbeidet dato:

Sign.:


Kund Lundkvist
Revisjonsleder

Godkjent dato: 3.1. 2013

Sign.:


Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

1	Innledning	4
2	Agenda	4
2.1	Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn	4
2.2	Driftsmodell og organisering ved Bybanen AS	4
2.3	Bybanen AS gir en kort redegjørelse om involvering og erfaringer fra videre utbygging av bybanen, herunder også planlagte forbedringer i forbindelse med overføring av infrastruktur fra prosjekt til drift.....	6
2.4	Bybanen AS redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold, herunder også en kort redegjørelse og status for oppfølging av SJTs tilsynsrapport 04-12	6
2.5	Bybanen AS gir en kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang	7
2.6	Bybanen AS erfaringer med SJTs revisjoner og øvrige tilsynsvirksomhet	7
2.7	SJTs erfaring med tilsyn, revisjoner og oppfølging overfor Bybanen AS	8
2.8	Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år.....	8
2.9	SJT orienterer kort om regelverksarbeid	9
2.10	Eventuelt.....	10
2.11	Oppsummering v/ SJT.....	10
	Vedlegg 1 – Agenda for møtet.....	11
	Vedlegg 2 – Deltakere på ledelsesmøtet.....	12

1 Innledning

Ledelsesmøtet med Bybanen AS (BB) ble avholdt etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn (SJT) som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med ledelsesmøter er å opprettholde dialogen med øverste ledelse i jernbaneforetakene. Tema er viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielle risikoforhold. Konkurransforhold er ikke tema for møtet.

Agendaen for møtet ligger som vedlegg 1 til denne rapporten.

Denne tilsynsrapporten er det formelle referatet etter møtet. Oppfølgingspunktene som er listet opp er ikke formelle pålegg eller avvik, men er ment som grunnlag for videre dialog og tilsyn med BB.

2 Agenda

2.1 Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn

Møtet var det første ledelsesmøtet med Bybanen AS. Deltakeroversikt ligger som vedlegg 2 til denne rapporten.

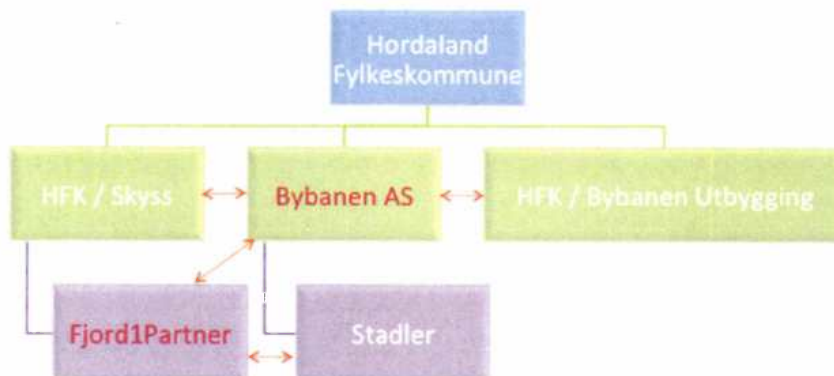
2.2 Driftsmodell og organisering ved Bybanen AS

2.2.1 Generelt

Hordaland Fylkeskommune (HFK) har ansvar for kollektivtrafikk i fylket. HFK forvalter dette ansvaret gjennom sin samferdselsavdeling og enheten Skyss (figur 1).

Bybanen AS har ansvar for forvaltning av infrastruktur og rullende materiell, samt avtalen om vognvedlikehold med leverandøren Stadler.

Skyss forvalter driftsavtalen med trafikkoperatøren Fjord1 Partner, som igjen har ansvaret for passasjertrafikken ved bybanen. Skyss har også ansvaret for utarbeidelse av ruteplan.



Figur 1 Driftsmodell for bybanen i Bergen

I forhold til de tillatelser som er gitt fra Statens jernbanetilsyn gjelder følgende:

- Bybanen AS har tillatelse til å drive infrastruktur, og har derigjennom ansvar for at infrastrukturen er sikkerhetsmessig forsvarlig for ordinær trafikkvirksomhet.
- Fjord1 Partner har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet, og har derigjennom ansvar for kjøring av sporvogner i rutetrafikk og all befordring av passasjerer ved banen. Fjord1 Partner har ansvaret for trafikkstyring, og bemanner driftssentralen og gir den støtte til vognførere som til enhver tid er nødvendig for sikker drift under konseptet kjøring på sikt.

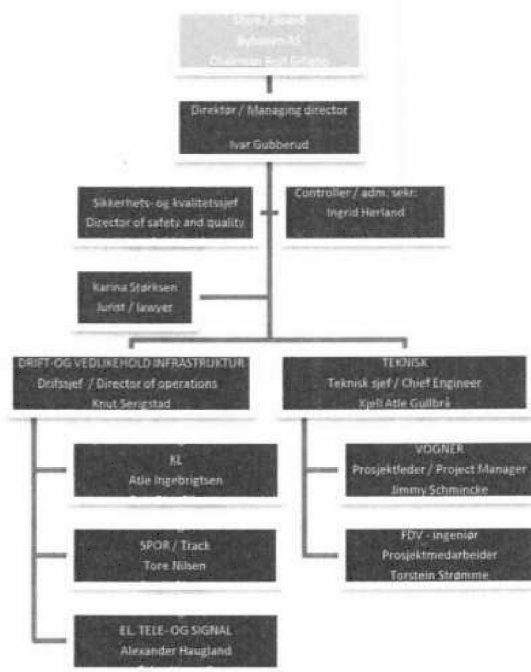
Samarbeidsavtaler (piler i figur 1) regulerer forholdene mellom aktørene knyttet til bybanen, herunder at:

- BB søker tillatelser til å ta i bruk rullende materiell.
- Fjord1 Partner har et ansvar knyttet til oppfølging av vedlikehold av sporvogner, slik at vogner som tas ut til trafikk har sikkerhetsmessig riktig standard.

2.2.2 Bybanen AS

BB har hatt store endringer i ledelsen i 2012:

- Ny administrerende direktør er ansatt og skal tiltre i desember 2012. I mellomtiden er sikkerhets- og kvalitetssjefen konstituert som adm. dir.
- Ny teknisk sjef har tiltrådd



Figur 2 Organisering av Bybanen AS

BB opplyser videre at det er ansatt flere driftsingeniører for å håndtere utfordringene knyttet til samtidighet i drifts-, overtakelses- og utbyggingsoppgaver. Ved behov leies konsulenter for å håndtere aktivitetstopper og spesielle oppgaver.

BB opplyser at styret har en aktiv involvering i BBs sikkerhetsarbeid. En strategiplan, som også omfatter sikkerhet, er utarbeidet og vedtatt av styret.

2.3 Bybanen AS gir en kort redegjørelse om involvering og erfaringer fra videre utbygging av bybanen, herunder også planlagte forbedringer i forbindelse med overføring av infrastruktur fra prosjekt til drift

Utbygging av trinn 2 og 3 av Bergen bybane gjennomføres av Bybanen Utbygging (BU), en egen enhet organisert under HFK (se figur 1). BU har en sikkerhetsdirektør på 25 % stilling.

BB er søker av tillatelser for å ta i bruk infrastruktur og rullende materiell.

BB opplyser at erfaringene fra byggetrinn 1 har medført at rapporterings- og beslutningsveier er justert i prosjektet. Det gjennomføres formelle møteserier på flere nivå (topp, sak, garanti), og det er videre hurtigere eskalering i beslutningsgangen ved uenighet.

Det er etablert en samarbeidsavtale (vist med pil i figur 1) med BU for å tydeliggjøre ansvar og grensesnitt. BBs virkemidler for å tilpasse grensesnittet og sikre kapasitet og erfaringsoverføring er bl.a.:

- Øket bemanning
- Fokus på overlevering og godkjenning
- Oppfølging mot tekniske spesifikasjoner
- Erfaringsoppsummeringer

Det er planlagt å foreta en risikokartlegging og -vurdering langs ny trase. Dette vil bli gjort som en dokumentert trafikksikkerhetsinspeksjon (TSI) tilsvarende den som ble gjort for byggetrinn 1. En mal for TSI for byggetrinn 2 er under utarbeidelse.

SJT påpekte viktigheten av at komplett sikkerhetsbevis blir lagt til grunn ved overtagelse til drift fra prosjektfase.

2.4 Bybanen AS redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold, herunder også en kort redegjørelse og status for oppfølging av SJTs tilsynsrapport 04-12

Det er utarbeidet felles sikkerhetsmål for aktørene på bybanen og BB opplyser at målene er oppnådd fra oppstart frem til dags dato. BB opplyser videre at virksomhetens egne sikkerhetsmålsettinger også er nådd i driftsperioden.

BB opplyser at rapporteringen av hendelser og ulykker følges lojalt opp i virksomheten og av trafikkoperatør. Statistikken viser nå størrelsesorden 10-15 hendelser¹ og ulykker per million vognkilometer (løpende årsgjennomsnitt). En uoffisiell sammenligning med andre virksomheter i Europa indikerer at statistikken for bybanen er blant de beste, alternativt at antallet av hendelser er blant de laveste.

¹ Jernbanehendelse og alvorlig jernbanehendelse

Analysen av hendelser og uhell viser at det er noen enkelte steder langs traseen som peker seg ut, nemlig Paradis, en utkjørsel fra Bergenshallen og en utkjørsel ved Sletten. Tiltak er iverksatt og ytterligere vurderes.

BB opplyser at oppfølgingen av SJTs revisjonsrapport 04-2012 følger planen som er oversendt SJT og at tiltak på alle aksjonspunkter er godt i gang. Det er bl. a. undertegnet en formell avtale for banesignal og Tetra-radio. Denne setter overtagelsen til 4. november 2012. Fram til da vil følgende skje (ferdigstillelse angitt med anslagsvis prosentdel per ultimo august):

1. Overlevering av dokumentasjon. Banesignal 100%, Tetra-radio 100% (det vil dog komme en ny versjon)
2. Overlevering av prosedyrer. Pågående skriving og forbedring i parallell med FDV-innlegging og opplæring
3. Innlegging i FDV systemet. 80% lagt inn.
4. Opplæring, ca 20% av plan gjennomført
5. Lukke åpne punkter på garantier. Følges opp etter plan og framdriften er tilfredsstillende.

BB opplyste at tilbakemeldingen fra styret er at styret er tilfreds og tar saken til orientering etter siste gjennomgang av statusrapportering (sak 063/2012) for trafiksikkerhet, kvalitet, TSI-arbeidet samt plan for lukking av avvik etter revisjonsrapporten fra Statens Jernbanetilsyn.

BB opplyste videre at:

- det jevnlig holdes beredskapsøvelser med brannvesenet, som disponerer BBs skinnegående brannbil
- et utkast til beredskapsanalyse for bybanen er til vurdering

SJT påpekte at BB har ansvar for at beredskapen knyttet til virksomhetens ansvarsområde til enhver tid er tilstrekkelig.

2.5 Bybanen AS gir en kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

BB har gjennomført åtte interne revisjoner i 2012. Fem av disse var planlagt utført i 2011. Virksomheten har et etterslep på årets revisjonsprogram. SJT påpekte at revisjonsvirksomheten er viktig og skal bidra til at ledelsen har nødvendig oversikt på sikkerhetsstyringen.

Ledelsens gjennomgang gjennomføres med halvårlig frekvens. BB opplyste at man nå vurderer å redusere hyppigheten til en årlig ledelsens gjennomgang. SJT kommenterte at dette er en vurdering som kan gjøres basert på det sikkerhetsmessige oppfølgingsbehov ledelsen har.

2.6 Bybanen AS erfaringer med SJTs revisjoner og øvrige tilsynsvirksomhet

BB er revidert i 2011 og 2012, og ser positivt på tilsynsvirksomheten. BB ser det som en fordel om tilsynet omfatter elementer av "beste praksis" og "coaching". Det ble påpekt at regelverkskravene kan innebære en negativ kostnadsmessig konkurransedreining i forhold til øvrig transportbransje.

Medias interesse for resultater fra tilsyn er stor og det har vært flere negative oppslag etter SJTs revisjoner. BB ser det som viktig med tydelighet i kommunikasjonen av tilsynsresultater slik at nyansene i konsekvensene for sikkerhetsstyring og -nivå kommer frem. BB har opplevd et sprik i tilbakemeldingen fra SJT, slik denne har fremkommet i media, knyttet til sikkerhetsarbeidet i driftsfasen kontra tilsvarende under søknadsfasen. SJT påpekte at en er oppmerksom på dette og at en i pressemeldinger og kontakt med media legger vekt på å få frem realiteter og implikasjoner i saken.

BB opplever at godkjenningsprosessen for arbeids-/vedlikeholdskjøretøyer er like krevende som for togsett/passasjerervogner. Dette gjør det vanskelig å tidsmessig nyttiggjøre seg den entreprenørkapasitet som er tilstede ved bybanen. Videre er det viktig å også differensiere krav mellom trafikk/aktivitet på "stengt bane" kontra "åpen bane". SJT opplyste at det normalt skal være lagt opp til slik differensiering i tilsynets søknadsbehandling.

BB ser behov for å påvirke regelverket. SJT opplyste at tilsynet evaluerer forskrifter med jevne mellomrom, og i etterkant av slike evalueringer vil det ofte bli foretatt endringer. Dersom man har forslag til endringer i forskrifter, kan man sende forslag om dette.

Nye/endrede forskrifter til høring er tilgjengelig via SJTs hjemmeside <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/Horinger/>

2.7 SJTs erfaring med tilsyn, revisjoner og oppfølging overfor Bybanen AS

Tilsynet er fornøyd med innholdet i de søknadene som er mottatt, og det er god dialog i forbindelse med behandlingen av søknadene. Tilsynet ser BB som en profesjonell, åpen og ryddig aktør i den kontrollvirksomhet som SJT har hatt med virksomheten.

2.8 Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

BB informerte om status for:

- **Rullende materiell;** 14 vogner er i drift på eksisterende trase, 3 vogner leveres i år og 3 kommer i 2013. For å øke kapasiteten planlegges vognene bygget om til 42 meters lengde (Prosjekt 42).
- **Byggetrinn 2;** grunnarbeid er i sluttfasen, KL-anlegg og sporlegging er startet. Det er på noen områder enkelte avvik fra teknisk spesifikasjoner (bl.a. avstand til enkelte KL-master). I denne avvikshåndteringen vil det bli foretatt dokumentert risikovurdering.

Spesielle fokusområder for BB er:

- profil for granitt/betongunderlag på Nesttun (krav til profil og universell utforming, og krav til drenering)
- ny utforming av overbygning – plintespor (BB har bedt om RAM-analyse)
- ny filosofi for vogndeteksjon (akselteller)

Åpen tilbudskonkurranse på banesignal gjør at ny leverandør kan bli aktuell.

- **Testperiode byggetrinn 2;** testperioden forventes å bli fra januar 2013 til kommersiell åpning og vil dekke ATS- og signalanlegg, sporveksler, akseltellere, tetra-radio og infrastruktur generelt.

Gjeldende fremdriftsplan for byggetrinn 2 er:

- | | |
|--|-------------------|
| • Ferdigstillelse grunn og sporarbeid, lavspent og gatesignal | september 2012 |
| • Ferdigstillelse banesignal, banestrøm, signal/tele, holdeplasser | desember 2012 |
| • Start testkjøring | 2. januar, 2013 |
| • SAT ferdig | 1. februar, 2013 |
| • Dokumentasjon komplett | 1. mars, 2013 |
| • Tillatelse til å ta i bruk | 22. mars, 2013 |
| • Kommersiell åpning | ca 24. juni, 2013 |

Prosjektet ligger foran i tid. Konsekvensen kan være at datoer i fremdriftsplanen vil måtte fremskyndes.

Søknadsprosessene mot SJT vil skje i regi av Bybanen Utvikling (se figur 1). Søknadsdokumentasjon utarbeides av BU, men formell søker er BB som også sender søknaden til SJT.

BB opplyser at nåværende løsning for ombordutrustning er ikke fullt tilfredsstillende og endringer vurderes. Sannsynlig omfang for endringer er trafikkprioritering, sporvekselstyring, brukergrensesnitt i førerrom, og muligens ATS. Endringer gjøres gjeldende f.o.m. åpning av trase til Flesland. Utprøving av ny ombordutrustning for byggetrinn 3 vil bli gjort på en vogn som ikke skal være i bruk for passasjertrafikk. Strekningsmessig omfang er ikke besluttet, men sannsynligvis vil hele linjen være aktuell.

Mulige utfordringer BB ser i tiden fremover er:

- Ny godkjenningssprosess i forhold til SJT (tillatelse gyldig frem til 21.12.2014)
- Prøvedrift på strekningen til Flesland (vogn må være klar en god stund før kommersiell åpning)
- Samtrafikk med korte og lange vognsett i 3. byggetrinn (først i 2017 er samtlige vogner ombygget, ref prosjekt 42)
- Dersom ny signal/tele leverandør vil det bli nødvendig med nytt ombordutstyr, og vognene må bygges om etter tur, muligens parallelt med forlengelsesprosjektet (prosjekt 42). Konsekvensen vil bli samtrafikk med vogner med forskjellig ombordutstyr hvor største utfordringen vil bli i forhold til infrastrukturen, men også at førerne får to brukergrensesnitt å forholde seg til.

2.9 SJT orienterer kort om regelverksarbeid

SJT har i regi av samferdselsdepartementet deltatt i en arbeidsgruppe sammen med Vegdirektoratet for å se på grensesnittet mellom vei og bane. Det er utarbeidet en rapport som reiser noen problemstillinger som departementet må ta stilling til.

Det planlegges en evaluering av kravforskriften i løpet av høsten 2012 for å se på behovet for endringer av den.

2.10 Eventuelt

BB har ikke mottatt et brev som er journalført i SJT offentlige postjournal og datert 21. august 2012.

SJT har kommet en ny veileder for ledelsens gjennomgåelse. En veiledning for beredskap er planlagt publisert i løpet av 2012. SJTs veiledninger er tilgjengelige via tilsynets hjemmeside.

2.11 Oppsummering v/ SJT

SJT merker seg den positive utviklingen i bybanens sikkerhetsstatistikk. Det er viktig at BBs nye ledelse sikrer kontinuitet og viderefører det arbeidet som er iverksatt for å gjennomføre korrigerende tiltak etter SJTs revisjoner, herunder sikrer at prosjektovertagelsen fra byggetrinn 1 sluttføres på en tilfredsstillende måte.

Brev datert 21. august 2012 ettersendes til BB.

Det ble ikke notert andre konkrete oppfølgingspunkter etter møtet.

Vedlegg 1 – Agenda for møtet

Møte med ledelsen i Bybanen AS 30.8.2012, klokken 1200-1500, i kontoret i Agnes Mowinkelsgate 6, Bergen.

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved SJT
2. Driftsmodell og organisering ved Bybanen AS
3. Bybanen AS gir en kort redegjørelse om involvering og erfaringer fra videre utbygging av bybanen, herunder også planlagte forbedringer i forbindelse med overføring av infrastruktur fra prosjekt til drift
4. Bybanen AS redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold, herunder også en kort redegjørelse og status for oppfølging av SJTs tilsynsrapport 04-12
5. Bybanen AS gir en kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
6. Bybanen AS erfaringer med SJTs revisjoner og øvrige tilsynsvirksomhet
7. SJTs erfaring med tilsyn, revisjoner og oppfølging overfor Bybanen AS
8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år
9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid
10. Eventuelt
11. Oppsummering v/SJT

Vedlegg 2 – Deltakere på ledelsesmøtet

Bybanen AS:

Ivar Gubberud, sikkerhets- og kvalitetssjef, og konstituert administrerende direktør

Kjell Atle Gullbrå, teknisk sjef

Knut Serigstad, driftssjef

Jimmy Schmincke, prosjektleder Variobahn

Statens Jernbanetilsyn:

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen, direktør

Kuno Lundkvist, revisjonsleder