

Sikkerhetsstyring i Oslo Sporveier

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 1-99
Arkivkode: 98/159 T63
Revisjonsdato: 25.01-10.02.99
Foretak: AS Oslo Sporveier
Enhet/Avd.: Konsernledelsen, Banedivisjonen, Sporvognsdivisjonen
Kontaktperson: Tor-Erik Schjelderup, Nina Oxås.

Rapportens innhold :

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort innen de reviderte områdene. Systemrevisjonen omfattet sikkerhetsstyringen i Oslo Sporveiers bane- og sporvognsvirksomhet.

Hovedkonklusjon:

Et etablert og fungerende internkontrollsystem er den mekanisme jernbanelovgivningen krever for at samfunnet skal kunne forsikres om at skinnegående persontransport foregår på en sikker måte for de reisende og andre berørte.

I Oslo Sporveier er det er ikke etablert et internkontrollsystem for ivaretagelse av trafiksikkerhet i henhold til jernbanelovgivningens krav.

Utarbeidet dato: 25.03.99

Sign.

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Godkjent dato: 29.03.99

Sign.:

Sverre Quale
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Dokumentunderlag
3. Omfang
4. Avvik og observasjoner
5. Resultater fra verifikasjoner/stikkprøveuttak
6. Andre forhold
7. Gjennomføring

Vedlegg

- 1 Dokumentunderlag for revisjonen
- 2 Deltakere (Intervjuet personell og revisjonsgruppe)
- 3 Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under revisjonen
- 4 Framdriftsplan vedrørende slutføring av revisjonsprosessen

1. Innledning

Rapporten er utarbeidet etter en systemrevisjon i perioden 25.01.99 - 10.02.99.

Formålet med revisjonen var å vurdere om AS Oslo Sporveier gjennom sin virksomhet ivaretar hensynet til en sikker trafikkavvikling.

I denne rapporten brukes begrepet trafikksikkerhet om sikkerhet for passasjerer og tredjemann. Begrepet omfatter teknisk sikkerhet, operasjonell sikkerhet, beredskap samt den del av HMS som har betydning for passasjerers og tredjemanns sikkerhet.

Forholdene ble lagt godt til rette for revisjonsgruppen og berørt personell viste stor samarbeidsvilje og åpenhet.

Rapporten omhandler avvik og observasjoner som er avdekket under revisjonen.

- AVVIK defineres som mangel på overholdelse av krav fastsatt i eller i medhold av Jernbaneloven.
- OBSERVASJON er forhold som ikke omfattes av definisjonen for avvik, men som Statens jernbanetilsyn mener det er riktig å påpeke for å ivareta sikkerheten til passasjerer og tredjemann.

For avvik forventes at det gjennomføres korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er innfridd. For observasjoner forventer tilsynet en tilbakemelding på hvilke vurderinger som er gjort og beskrivelse av eventuelle korrigerende tiltak som er gjennomført.

Selve avviksforholdet er beskrevet under overskriften avvik. I tillegg er det gitt kommentarer for å forklare, utdype eller begrunne avviket.

2. Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter var basis for revisjonen:

- Jernbaneloven, (lov 11. juni 1993 nr. 100)
- Forskrift 10. juli 1997 nr. 781 om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane mm. (heretter kalt forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet).
- Forskrift 22. juli 1994 nr. 746 om krav til anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (heretter kalt forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane).

2.2 Bedriftsinterne krav

Styrende dokumenter for de reviderte aktiviteter som vist i vedlegg 1.

2.2 Bedriftsinterne krav

Styrende dokumenter for de reviderte aktiviteter som vist i vedlegg 1.

3. Omfang

Revisjonen omfattet sikkerhetsstyringen (internkontroll av trafikksikkerhet) i Oslo Sporveier. Følgende aktiviteter ble på stikkprøvebasis revidert ned til operativt nivå: Brannberedskap, vedlikehold av sporvognsmateriell og trafikkstyring av T-banen. Revisjonen omfattet følgende enheter: Konsernledelsen, Sporvognsdivisjonen (herunder Trafikksikkerhetsstab og Anleggs- og verkstedsavdelingen) og Banedivisjonen (herunder Togdrift og Ressurs).

4. Avvik og observasjoner

Avvik 1

Det er ikke etablert et internkontrollsystem i samsvar med krav i jernbanelovgivningen.

Avvik fra:

Forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet som i § 2-7 sier at virksomheten skal ha internkontrollsystemer.

Kommentar:

Bakgrunn

Tradisjonelt har jernbaneforetakene ivaretatt trafikksikkerheten gjennom et detaljert instruksverk for utførelse av operativt arbeid. Sammen med en stabil bemanningssituasjon og en oversiktlig teknologi har dette bidratt til at sikkerhetsnivået ved skinnegående transport har vært relativt høyt i forhold til andre transportformer. Den generelle utvikling av mer avansert teknologi og mindre stabil bemanningssituasjon hos jernbaneforetakene har blant annet bidratt til at det er blitt behov for nye måter å organisere og lede arbeidet med å ivareta sikkerheten til passasjerer og tredjemann på.

Jernbaneloven av 1993 gir Samferdselsdepartementet anledning til å fastsette krav til internkontrollsystemer og dette ble gjort i forskrift i 1994. Oslo Sporveier har således fra 1994 vært underlagt krav om å etablere et internkontrollsystem i forhold til jernbanelovgivningen.

I tillegg til et klart instruksverk for arbeid av sikkerhetsmessig betydning på operativt nivå - som jernbaneforetakene generelt alltid har hatt fokus på - må et helhetlig internkontrollsystem etter jernbaneloven inneholde beskrivelser av alle de elementer virksomheten mener er nødvendig for styring og egenkontroll av de krav jernbaneloven med forskrifter fastsetter. En av forutsetningene for at et slikt internkontrollsystem skal fungere som forutsatt i jernbanelovgivningen er at virksomheten har etablert en såkalt sikkerhetsstyringsfunksjon. Med dette menes en funksjon med et ansvar for å tilse at det er etablert en systematikk og forutsetninger for at sikkerhetsarbeidet i virksomheten organiseres og utøves på en styrt, koordinert og faglig kompetent måte.

Beskrivelser av internkontrollsystemet for trafikksikkerhet (i tilsynsrapporten også kalt sikkerhetsstyringen) må tydeliggjøres i forhold til beskrivelser av andre systemer/aktiviteter.

Dersom sikkerhetsstyringsfunksjonen utøves av personell som også betjener andre funksjoner vil det være en utfordring for personellet å ha fokus på flere fagområder og ikke minst besitte fagkompetanse på flere områder. Det forventes uansett at sikkerhetsstyringsfunksjonen tydeliggjøres i styrende dokumenter.

HMS og trafikksikkerhet

Selv om det i utgangspunktet er mange fellestrekk i det lovverk som er basis for HMS-arbeidet og det lovverk som er basis for arbeidet med trafikksikkerheten, er lovverkene forskjellige både med hensyn til de målgrupper som søkes sikret gjennom lovverket og de krav som stilles for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet for disse målgruppene. Disse ulikhetene må observeres og tas hensyn til ved utformingen av styringssystemet. Det er derfor nødvendig at sikkerhetsstyringen i henhold til jernbanelovgivningen synliggjøres særskilt.

Medarbeideres medvirkning er et prinsipp som er nedfelt i HMS-lovgivningen fordi det kan være effektivt at de som er utsatt for risiko får mulighet til å påvirke arbeidet med å redusere denne risiko. Dette reflekteres blant annet i de to uhellsutvalg og ulykkeskommisjonen som er etablert i Oslo Sporveier. I Jernbanelovgivningen er andre prinsipper lagt til grunn. På grunn av tekniske transportsystemers kompleksitet krever ivaretagelse av trafikksikkerhet for eksempel mer sikkerhetsfaglig kompetanse enn det som forutsettes i HMS lovgivningen.

Internkontrollsystemet

Det er ikke etablert et internkontrollsystem for ivaretagelse av passasjerers og 3.manns sikkerhet (heretter også kalt sikkerhetsstyringssystem) på overordnet nivå (konsern) i Oslo Sporveier. De elementer som et slikt system skal inneholde (jfr forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §2 a-i) er gjennomgående ikke etablert. Det kunne heller ikke fremvises en plan for etablering av et slikt system.

I konsern og Banedivisjonen er det etablert et internkontrollsystem for ivaretagelse av HMS-lovgivningen, men det er ikke etablert et tilsvarende system for ivaretagelse av trafikksikkerhet. Noen elementer av internkontrollsystemet for HMS er i varierende grad relevant for ivaretagelse av jernbanelovgivningens krav til internkontrollsystem. Systemene er imidlertid ikke formelt definert å skulle ivareta passasjerers og 3.manns sikkerhet og er heller ikke utformet for å ivareta de særskilte krav som finnes i jernbanelovgivningen.

Sporvognsdivisjonens styringssystem

I Sporvognsdivisjonen er det på overordnet nivå etablert et styringssystem basert på total kvalitetskonseptet. Intensjonen er at dette systemet også skal inneholde sikkerhetsstyringssystemet. Ivaretagelse av jernbanelovgivningens krav til internkontrollsystem er imidlertid ikke synliggjort. Systemet er under utvikling på en del områder nedover i organisasjonen. Sporvognsdivisjonens internkontrollsystem er mangelfullt i forhold til å oppfylle jernbanelovgivningens krav.

Sikkerhetsstyringsfunksjonen

Det er ikke etablert en funksjon som skal sørge for sikkerhetsfaglig koordinering og oppfølging på konsernnivå. I Banedivisjonen er det opprettet en slik funksjon lokalt i togdrift og en funksjon lokalt i kvalitetsenheten samt en brannrådgiver med sikkerhetsfaglige oppgaver på brannvernområdet. Det er imidlertid ingen formell forbindelse mellom disse tre funksjoner og det er ikke etablert en overordnet sikkerhetsstyringsfunksjon i Banedivisjonen utover divisjonsdirektøren som i kapasitet av øverste linjeleder også har det sikkerhetsfaglige ansvar for sikkerhetsstyringen i henhold til Banedivisjonens styringssystem.

I Sporvognsdivisjonen er sikkerhetsstyringsfunksjonen tillagt en nyopprettet sikkerhetsenhet som også har ansvar for kvalitetssikring. Enheten har enda ikke funnet sin endelige form. Det er noe uklart for revisjonsgruppen hvordan kvalitetssikring av sikkerhetsenheten skal skje ettersom begge disse funksjoner er tillagt sikkerhetsenheten.

Linjeledere (som er pålagt det sikkerhetsmessige ansvar) nedover i organisasjonen kunne generelt ikke redegjøre for sikkerhetsstyring og sikkerhetsledelse (se forklaring av begrepet i neste avsnitt) i sin lokale enhet. Det kunne gjennomgående heller ikke redegjøres for at det var identifisert et risikobilde ved de ulike enheter. Det var gjennomgående liten kjennskap til jernbanelovgivningen og det var generelt heller ikke gjennomført noen vurdering for å sikre seg at de ulike enheters organisering og aktiviteter var i samsvar med denne.

Sikkerhetsledelse

I denne tilsynsrapporten brukes begrepet sikkerhetsledelse om det å sørge for at sikkerhetsstyringsystemet implementeres. Det innebærer blant annet å etablere/konkretisere nødvendige mål samt å planlegge, tildele ressurser, utføre sikkerhetsrelatert arbeid i henhold til sikkerhetsstyringssystemets prinsipper og rutiner og vurdere utførelsen av arbeidet.

Annet

De påfølgende avvik beskriver elementer (overskriftene i understreket fet kursiv på side 7-17 refererer seg til de elementer i et internkontrollsystem som er definert i forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §2) i sikkerhetsstyringssystemet som mangler eller er mangelfulle samt eksempler på andre krav i jernbanelovgivningen som ikke er oppfylt.

Eksemplene er ikke uttømmende.

Avvik 2

Det er ikke samsvar mellom Sporvognsdivisjonens kvalitetshåndbok sin beskrivelse av organisasjonen og faktisk organisering.

Avvik fra:

Forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet som i § 2-7 sier at virksomheten skal ha internkontrollsystemer.

Det forutsettes at internkontrollsystemet er dokumentert og at dokumentasjonen er oppdatert.

Kommentar:

Revisjonsgruppen konstaterte at det foreligger planer for å oppdatere kvalitetshåndboken med frist 1.1.2000.

Mål og strategi**Avvik 3**

Det er ikke tydeliggjort en overordnet strategi for trafikksikkerhet. Oppfølging av mål skjer i varierende grad nedover i organisasjonen.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 a som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av virksomhetens sikkerhetsstrategi og overordnede sikkerhetsmål.

Kommentar:

I overordnet strategisk plan 1997-2016 er trafikksikkerhet ikke synliggjort med unntak av et generelt mål om sikker og punktlig fremføring.

På HMS området er det på overordnet nivå utarbeidet krav til utarbeidelse av årlige mål på konsernmivå og satt krav til en lokal målprosess, men tilsvarende er ikke utarbeidet for ivaretagelse av trafikksikkerhet.

Banedivisjonen benytter en kvalitetsmodell (kvalitetspris i henhold til EFQM) og det er etablert målkart i henhold til den systematikken. Målkategorier som er definert i banedivisjonens målkart sikrer ikke at det etableres sikkerhetsmessige mål ettersom trafikksikkerhet ikke er et eget hovedområde. Det er ikke satt krav til at det skal etableres sikkerhetsmål, men eksempler på sikkerhetsmål finnes i årets målkart.

Mål for Banedivisjonen følges opp på divisjonsledermøtene i noe varierende grad.

Se også beskrivelse av målkart i avvik 6.

I Sporvognsdivisjonen er mål på trafikksikkerhet definert under pkt. 6 i virksomhetsplanen. Dette gjelder på alle nivåer. Det er i virksomhetsplan 99 definert en visjon om "Færrest relativt antall transportkader i Oslo". Det er ikke etablert noen systematikk for å måle dette mot relevant statistikk. Det kan derfor ikke måles progresjon i forhold til denne visjonen. Revisjonsgruppen forventer at det finnes mekanismer for å måle grad av oppfyllelse av mål/visjoner slik at definerte mål får en praktisk betydning. Revisjonsgruppen erkjenner at det også kan være relevant å definere overordnede kvalitative mål (som på underliggende nivåer bør presiseres i form av målparametre eller liknende), men når det etableres mål av kvantitativ karakter forventes at måling av status gjennomføres.

Organisasjon, ansvarsforhold

Avvik 4

Ansvar og myndighet er ikke tilstrekkelig definert på en del områder av betydning for trafikksikkerheten.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav b som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av foretakets organisasjon slik at ledelses- og ansvarsforhold klart fremgår.

Kommentar:

Som eksempler på manglende presisering av ansvarsforhold kan nevnes:

I divisjonene er definert at ansvaret for sikkerheten er tillagt linjen. Stillingsbeskrivelser for linjeledere definerer imidlertid gjennomgående ikke de oppgaver og det ansvar de som linjeledere har for sikkerhetsstyringen. Flere intervjuede linjeledere var heller ikke gjort tilstrekkelig kjent med dette ansvaret.

Under intervju med to trafikkledere ved Banedivisjonen fremkom at de ikke hadde fått tildelt den nye stillingsbeskrivelse som gjelder fra 1.1.99

I stillingsbeskrivelse (datert 15.6.98) for trafikkleder fremkommer at trafikkleder er underordnet operativ leder. Forholdet til driftsleder som har personalansvaret fremkommer ikke. Ledelsesansvaret for trafikkleder fremstår som noe uklart for revisjonsgruppen.

Under intervju med Banedivisjonens sikkerhetsskoordinator fremkom usikkerhet med hensyn til hvem som har ansvar for å utføre trendanalyser.

En oppgavefordeling (supplement til stillingsbeskrivelse) for en intervjuet driftsleder i Banedivisjonen definerte ansvar som etter driftslederens oppfatning vanskelig kunne ivaretas i praksis. For eksempel sjekk av vogner for å avdekke avvik samt oppfølging av mangelrapporter.

I stillingsbeskrivelse til leder teknisk seksjon i Sporvognsdivisjonen fremgår at han har det totale ansvar for sikkerhet på vognmateriell. Det er uklart for revisjonsgruppen hvordan dette samsvarer med øvrige linjelederes sikkerhetsansvar.

Vaktleder i Sporvognsdivisjonen har som oppgave å utarbeide røde oppslag uten at dette fremgår av stillingsbeskrivelse til vaktleder.

Det er etablert sikkerhetsmøter i Banedivisjonen. Det er ikke utarbeidet et formelt mandat for sikkerhetsmøtene. Ettersom møtene har oppgaver relatert til ivaretagelse av trafikksikkerhet må mandat defineres.

Det er i Banedivisjonen ikke definert hvilke personellkategorier som utfører arbeid av betydning for trafikksikkerheten.

Stillingsbeskrivelse for brannrådgiver kunne ikke forevises.

Systematiske undersøkelser

Avvik 5

Det er ikke etablert prosedyrer for systematiske undersøkelser i tilstrekkelig grad. Systematiske undersøkelser gjennomføres heller ikke i tilstrekkelig grad i praksis.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav c som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde prosedyrer og rutiner for regelmessige, systematiske undersøkelser av forhold relevante for trafikksikkerheten.

De regelmessige systematiske undersøkelser som kreves kan ha mange ulike former. Eksempler på slike undersøkelser kan være interne revisjoner av systemer for å ivareta trafikksikkerhet, risikovurderinger ved omlegging av rutiner eller arbeidsordninger, analyse av innrapporterte uhell og tillop, visitasjon av rullende materiell o.l.

Kommentar:

Som eksempler kan nevnes:

Det er ikke utført systematiske undersøkelser i særlig omfang med tanke på å etablere noe risikobilde for virksomheten. Dette gjelder for begge divisjoner og for de ulike lokale enheter som ble revidert.

Det er satt krav til planlegging og gjennomføring av interne revisjoner i Sporvognsdivisjonen kvalitetshåndbok, men det foreligger ikke konkrete planer for gjennomføring av interne revisjoner på området trafikksikkerhet. Sporvognsdivisjonen kunne vise til at Ernst & Young utførte en intern revisjon relatert til trafikksikkerhet i 1996.

Det er satt interne krav om gjennomføring av interne revisjoner i internkontrollsystemet for HMS i konsern og Banedivisjonen. Den årlige revisjonsplan i Banedivisjonen inneholder kun planer for revisjon vedrørende HMS forhold. Det er heller ikke planlagt interne revisjoner av trafikksikkerhet i konsern.

Det er ikke etablert noen dokumentert systematikk for gjennomføring av sikkerhetsvurderinger/risikoanalyser i forbindelse med endringer (det være seg endringer i organisasjon, rutiner eller tekniske systemer). Praktisk gjennomføring kan heller ikke dokumenteres. Dette gjelder både for konsern og divisjonene inklusive prosjekter. Eksempelvis er det foretatt endringer i organiseringen av arbeidet på trafikkleadersentralen uten at en dokumentert risikoanalyse/sikkerhetsvurdering kunne fremlegges.

Ved tekniske endringer i materiellet i Sporvognsdivisjonen er det ikke etablert noen systematikk for analyse av sikkerhetsmessige konsekvenser. I praksis sjekkes mot

forskrifter/normer for å se om de oppfylles ved endringer og for nyere materiell brukes RCM analyser. I etterkant av endringer tar teknisk seksjon sikte på å kunne dokumentere samsvar med standarder/normer, men ikke å kunne fremlegge sikkerhetsdokumentasjon som dokumenterer opprettholdelse/forbedring av sikkerhetsnivået. Revisjonsgruppen forventer at det kan fremlegges slik sikkerhetsdokumentasjon når det gjennomføres endringer som kan påvirke trafikksikkerheten.

Avvik 6

Det ble konstatert utilstrekkelig styring av Banedivisjonens oppfølging og gjennomføring av forbedringstiltak for trafikksikkerhet.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav c som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde prosedyrer og rutiner for regelmessige, systematiske undersøkelser av forhold relevante for trafikksikkerheten.

Hensikten med å gjennomføre slike undersøkelser må være at man fastlegger behov for gjennomføring av tiltak og at tiltakene gjennomføres og følges opp på en styrt måte.

Kommentar:

Det ble konstatert flere eksempler på at fastsatte tiltak for å bedre trafikksikkerheten ikke gjennomføres i henhold til fastsatte tidsplaner. Det ble konstatert eksempler på tiltak som var utsatt på grunn av manglende budsjettmessig dekning, manglende personellressurser og andre årsaker.

Det er gjennomført en trafikksikkerhetsundersøkelse av Ernst & Young. På basis av denne ble det fastsatt en rekke konkrete sikkerhetstiltak med frister i 1996. Flere av tiltakene er enda ikke gjennomført. (Se vedlegg 3 for detaljer.) Det ble opplyst under intervju at alle tiltak som er økonomisk mulig er gjennomført. Systemet innebærer derved at tiltak fastsettes uten at finansiering av tiltaket er klart.

Det er gjennomført tiltak i forbindelse med hovedmål 6.1 med hensyn til metodikk i Sikkerhetsledelse, men metodikken er ikke fullt ut tatt i bruk.

Revisjonsgruppen konstaterte på denne bakgrunn at det ikke er etablert en tilstrekkelig systematikk for fastsettelse og oppfølging av tiltak. Som en forklaring på manglende evne til å ferdigstille tiltak innenfor gitte frister ble det under intervju uttrykt at det kan være vanskelig å oppfylle frister på grunn av manglende budsjettmessig dekning ettersom fastsettelse av budsjetter skjer på ett-årsbasis.

Det er etablert et høyt ambisjonsnivå med hensyn til gjennomføring av en rekke krevende tiltak både relatert til sikkerhet og til andre forhold. Målkartene og handlingsplanene/aktivitetsplanene synes svært omfattende i forhold til de tilgjengelige personalressurser.

Det er ikke etablert en systematikk som sikrer sikkerhetsmessig prioritering av tiltak. Det fremgår ikke av de foreviste planer hvilket risikopotensiale som er identifisert for hvert av de

forhold som tiltakene er rettet mot. Det er derfor ikke etablert et tilstrekkelig grunnlag for å foreta prioriteringer når det oppstår knapphet på personellressurser og økonomiske midler.

Manglende systematikk i styring av tiltak førte til at et tiltak som var igangsatt i Banedivisjonen for å fastsette kriterier for sikkerhetsmessig utforming av tunneler ikke lenger er gjenstand for systematisk oppfølging. Tiltaket ble etter hvert overført fra Banedivisjonen til kvalitetsleder fordi prosjektleder sluttet i sin stilling. Ved intervjuet uttrykte kvalitetsleder at han oppfattet at det var direktør i Bane som skulle følge opp prosjektet, mens direktøren ikke kjente til prosjektet under intervju.

Tiltak av sikkerhetsmessig natur var gjennomgående ikke synliggjort i en samlet sikkerhetsplan eller tilsvarende, med definerte tidsfrister, avsatte personellressurser eller økonomiske midler i de lokale enheter der dette ble etterspurt.

Uønskede hendelser

Avvik 7

Revisjonsgruppen kunne ikke gjennom intervjuer eller dokumentgjennomgang få bekreftet at ordningen for innrapportering og behandling av uønskede hendelser fungerer tilfredsstillende.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §2 bokstav d som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av hvordan avvik (ulykker/ulykkestilløp) behandles og hvordan korrigerende tiltak iverksettes og §6 nr.6 som sier at jernbaneforetaket skal etablere og vedlikeholde systemer for systematisk rapportering og registrering av nestenuhell, uhell, ulykker o.l.

Kommentar:

Revisjonsgruppen oppfattet gjennom dokumentgjennomgang og intervju at tilløp/nestenuhell ikke er definert i styrende dokumenter som er gjort tilgjengelig for det operative personellet i noen av divisjonene.

Det ble konstatert underreportering av uønskede hendelser. Intervjuet fremføringspersonell med til sammen over 30 års tjeneste hadde samlet rapportert en uønsket hendelse. En av de intervjuede førerne hadde oppfattet at det bare var uhell som var førerens egen skyld og som medførte skade som skulle rapporteres. Føreren oppfattet ikke at det var nødvendig og ønskelig å innrapportere tilløp (nestenuhell). En annen intervjuet fører oppfattet at tilløp skal rapporteres muntlig til trafikkleder.

Intervju med personell på trafikkledersentralen bekreftet at ulike typer tilløp som for eksempel fastklemt personer, oppsplittede barnegrupper, personer i sporet eller feil på signalanlegg i liten grad rapporteres som uønskede hendelser, men rapporteres og noteres i trafikjournalen.

Innrapportering og behandling av nestenuhell (tilløp) er etter revisjonsgruppens oppfatning svært viktig fordi det er av avgjørende betydning for å kunne etablere et reelt risikobilde i

virksomheten hvilket er grunnlag for utøvelse av forebyggende (risikobasert) sikkerhetsarbeid som jernbanelovgivningens krav bygger på.

Gjennomgang av et utvalg uhellsrapporter/registreringer indikerte at det i praksis ikke blir identifisert bakenforliggende årsaker til uønskede hendelser. Det finnes prosedyrer/interne krav i Banedivisjonen og konsern for å identifisere bakenforliggende årsaker, men formelt sett er prosedyrene begrenset til å omfatte HMS lovgivningen. Revisjonsgruppen gjennomgikk enkelte uønskede hendelser som var registrert i Synergi. Ved en hendelse der det var angitt at fører hadde kjørt møt rødt signal på grunn av stress kunne det ikke dokumenteres at saksbehandler hadde foretatt vurdering av relevante forhold slik som lysforhold, opplæring og skiftordninger.

Stikkprøvene indikerte at det ikke er etablert en praksis for å fastsette frekvens og konsekvens av tilløp og ulykker.

Ulykkeskommisjonen og uhellsutvalgene som behandler uønskede hendelser er sammensatt med tanke på å møte kravene til medarbeidermedvirkning i HMS lovgivningen. Det er ikke etablert noen mekanisme for å sikre at utvalgene har sikkerhetsfaglig kompetanse (for eksempel på granskningsmetodikk og risikoanalyse). (Se for øvrig avvik 10)

Det ble under intervju opplyst at uhellsutvalget i Banedivisjonen i tillegg til å behandle uønskede hendelser også behandler driftsforstyrrelser som fører til mer enn 20 min. forsinkelser. Dette betyr at fokus på sikkerhet i uhellsutvalget svekkes.

Kvalitetssikring av innregistrerte hendelser i Synergi er mangelfull i Banedivisjonen. Sikkerhetskoordinator gjennomgår innregistrerte hendelser for å luke ut dobbeltregistreringer, sikre harmonisert begrepsbruk og kategorisering. Det foretas videre sporadisk kontroll av risikoprofil, årsaksfastsettelse mv. men sikkerhetsfaglig personell i stab har ikke et definert ansvar for å foreta en faglig vurdering av årsaksfastsettelse, tiltaksfastsettelse og vurdering av risikopotensialet. Dersom det under de sporadiske kontrollene blir funnet feil retter det sikkerhetsfaglige personellet opp feilene.

Det er ikke etablert prosedyrer for vurdering av trender i konsern eller i noen av divisjonene. I Sporvognsdivisjonen har for eksempel de ulike rodelede hver sin oversikt over uønskede hendelser i sin rode. Det utføres gjennomgående ikke noen koordinert vurdering av overordnede trender på risiki ved framføring.

Banedivisjonen og Sporvognsdivisjonen har nettopp tatt i bruk Synergi som er et databaseverktøy for uønskede hendelser. Systemet vil gi bedre muligheter for blant annet trendanalyser og oppfølging av tiltak for uønskede hendelser.

Avvik 8

Det er ikke etablert prosedyrer for ulykkesgranskning i Banedivisjonen.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §2 bokstav d som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av hvordan avvik (ulykker/ulykkestilløp) behandles og hvordan korrigerende tiltak iverksettes.

Kommentar:

Slike prosedyrer ble ikke etterspurt i Sporvognsdivisjonen.

Dokumentstyring**Avvik 9**

Det er ikke etablert en tilfredsstillende praksis i Sporvognsdivisjonen med hensyn til styring av røde oppslag. Det mangler dokumenterte prosedyrer for styring av slike dokumenter inklusive definering av hensikt og krav til innhold.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav e som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av hvordan internkontrollsystemet oppdateres, korrigeres, og hvordan endringer meddeles de berørte.

Kommentar:

Det mangler rutiner for utgivelse og behandling av røde oppslag. Praksis med hensyn til kvalitetssikring av innhold, bekjentgjøring for førere, gyldighetsangivelse og tilbaketrekking er ikke tilfredsstillende.

Det er ingen formell prosedyre for å sikre seg mot at det utgis røde oppslag uten at det er et reelt behov og for å sikre seg mot at det eksisterer delvis overlappende oppslag eller bestemmelser allerede.

Oppslag som ble verifisert på tavle hos trafikkledelsen viste at oppslag gjennomgående ikke hadde en fastsatt gyldighetsdato. Oppslag S112/98 var ikke godkjent. Vanlig praksis ble oppgitt å være at en vaktleder utarbeider røde oppslag og driftssjef godkjenner dem.

Det ble sett et eksempel (S115/98) på at driftssjef hadde utarbeidet oppslag. I slike tilfelle var det ingen ytterligere godkjenning eller kvalitetssikring.

Det skjer ingen kvalitetskontroll etter trykking av røde oppslag.

Det ble under intervju forklart at det er uklart hvem som har ansvar for å vedlikeholde tavle med oppslag på hvilebrakker. Det er ikke etablert regler for hvor lenge oppslagene skal henge.

Det er ingen mekanisme for å sikre at førere får se gamle oppslag etter en fraværperiode.

Observasjon 1

Det ble avdekket svakheter ved systemet for bruk av røde oppslag i Banedivisjonen.

Kommentar:

Det er ikke utarbeidet en oversikt over røde oppslag. Ved verifisering av røde oppslag som hang i kantine på Majorstua ble det konstatert at oppslagene gjennomgående var uten angitt gyldighetsdato.

Sikkerhetsbestemmelsene har vært uendret siden 1965. Det har ført til en opphopning av røde oppslag. Revisjonsgruppen anser det uheldig at røde oppslag i stor grad brukes for å erstatte en påkrevd revisjon av sikkerhetsbestemmelsene.

Det ble under flere intervjuer konstatert som positivt at røde oppslag sendes hjem ved sykefravær for å sikre at informasjon når ut til berørt personell.

Observasjon 2

Det ble konstatert noen ytterligere mangler ved dokumentstyringssystemet til Sporvognsdivisjonen.

Kommentar:

Det er ikke utarbeidet arkivnøkkel for styrende dokumenter.

Stillingsbeskrivelser i Sporvognsdivisjonen er ikke formelt signert som tegn på godkjenning.

Distribusjonsliste oppgis å være utarbeidet for kvalitetsmanual del 1 og 2 . For øvrige styrende dokumenter er distribusjonsliste ikke utarbeidet, men oppgis å være i prosess.

Kompetanse**Avvik 10**

Det er i stor grad manglende eller mangelfulle kompetansekrav for stillinger/funksjoner av betydning for trafikksikkerheten.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav f som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av krav til faglige kvalifikasjoner hos personell som skal utføre operasjoner eller oppgaver som er av betydning for trafikksikkerheten og §7 som krever at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig art bare må utføres av personell med tilstrekkelige kvalifikasjoner.

Kommentar:

For stillinger på operativt nivå er det i stor grad utarbeidet kompetansekrav, men det finnes noen mangler:

- Kompetansekrav til trafikkleidere i Banedivisjonen er etter revisjonsgruppens oppfatning ikke tilstrekkelige.

- Det ikke etablert tilstrekkelige kompetansekrav for alt vedlikeholdspersonell i Sporvognsdivisjonen. For eksempel er det ikke definert spesifikke krav til personell som kan utføre bremsereparasjoner på eldre materiell. For SL 95 ble det hevdet at leverandøren definerer kompetansekrav.
- Kompetansekrav til togførere i Banedivisjonen er - etter revisjonsgruppens vurdering - ikke tilstrekkelige slik de er definert i stillingsbeskrivelse av 15.6.98.

For linjeledere og stabsfunksjoner av betydning for trafikksikkerheten er det gjennomgående ikke definert krav til relevant sikkerhetskompetanse. Som eksempler på fagområder områder der kompetansekrav ikke er definert /mangelfullt definert kan nevnes:

- Sikkerhetsledelse/sikkerhetsstyring
- Granskningsmetodikk
- Risikoanalyse

Som eksempler på funksjoner, grupper eller stillinger der i større eller mindre grad er behov for å sette krav til kompetanse på ovennevnte områder eller andre sikkerhetsfaglige områder kan nevnes:

- Stabsfunksjoner/ressurspersoner for sikkerhet så som kvalitetsleder og sikkerhetskoordinator i Banedivisjonen samt sikkerhetsleder og Sikkerhetscontroller i Sporvognsdivisjonen.
- Linjeledere ettersom sikkerhetsansvaret (inkludert det faglige sikkerhetsansvaret) i Sporvognsdivisjonen og Banedivisjonen er tillagt linjen.
- Prosjektledere
- Uhellsutvalg/Ulykkeskommisjon
- Brannrådgiver.

Avvik 11

Det ble konstatert at en del linjeledere og stabsfunksjoner med sikkerhetsoppgaver ikke var gitt de faglige forutsetninger for å ivareta sine oppgaver relatert til sikkerhetsstyring og sikkerhetsledelse.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav f som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av krav til faglige kvalifikasjoner hos personell som skal utføre operasjoner eller oppgaver som er av betydning for trafikksikkerheten og §7 som krever at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig art bare må utføres av personell med tilstrekkelige kvalifikasjoner.

Kommentar:

Manglende kompetanse ble konstatert på stikkprøvebasis med et begrenset antall intervjuobjekter.

Personell med ansvar for Sporvognsdivisjonens prosjekt for oppfølging av førere med mange kollisjoner er ikke gitt de nødvendige sikkerhetsfaglige forutsetninger. Det er forøvrig heller ikke etablert stillingsbeskrivelse eller kompetansekrav for prosjektansvarlig i dette prosjektet.

Opplæring

Avvik 12

I Sporvognsdivisjonen er det ikke utarbeidet opplæringsplaner for linjeledere og stab med tanke på opplæring/oppfriskning av kompetanse med hensyn til sikkerhetsstyring og sikkerhetsledelse.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav g som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av opplæringsplaner inklusiv oppfriskningskurs og eventuell nødvendig videreutdanning og §7 som krever at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig art bare må utføres av personell med tilstrekkelige kvalifikasjoner.

Kommentar:

Opplæringsplaner ble i liten grad etterspurt i Banedivisjonen. Kommentarene gjelder derfor kun Sporvognsdivisjonen.

Det ble på stikkprøvebasis verifisert at det eksisterte opplæringsplaner for vedlikeholdspersonell.

Det gjennomføres ingen systematisk opplæring i Banedivisjonen av saksbehandler med hensyn til registrering og behandling av uønskede hendelser (jfr. rutine for rapportering i HMS bok for bane, vedlegg 12.2).

Avvik 13

Det ble konstatert mangelfull opplæring og oppfriskning på beredskapsområdet.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav g som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av opplæringsplaner inklusiv oppfriskningskurs og eventuell nødvendig videreutdanning og §7 som krever at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig art bare må utføres av personell med tilstrekkelige kvalifikasjoner.

Kommentar:

Det fremkom under intervju at det ikke er gjennomført oppfriskning av innhold i brannkurs. Siden 1989/90 har det skjedd endringer med blant annet nødutganger. Personell som er gitt opplæring før den tid har dermed ikke fått oppdatert sin kunnskap.

Det fremkom under intervju at førere ikke får opplæring i skadestedsledelse og førstehjelp.

Det er manglende opplæring i brannvern av togførere. 228 av 386 førere har brannvernopplæring. Det gjennomføres ikke oppfriskningskurs i brannvern.

Observasjon 3

Det er ikke praktisk tilrettelagt for å overvåke at førere har oppdatert kunnskap når han/hun skal trafikere en linje vedkommende normalt ikke trafikkerer.

Kommentar:

I slike tilfelle må bemanningsleder gjennomgå tjenstelister for å få denne informasjonen. I praksis er derfor informasjonen dårlig tilgjengelig. Det blir derfor opp til fører å gi beskjed dersom han har behov for oppfriskning av kunnskap på den aktuelle linje.

Observasjon 4

Det ble under intervju konstatert svakheter ved gjennomføring av trafikklederopplæringen.

Kommentar:

Under intervju fremkom at en trafikkleder startet sitt arbeid som trafikkleder uten tilstrekkelig grunnopplæring. Opplæring ble gitt senere.

Det fremkom videre at det ikke er etablert fullgode mekanismer for å sikre oppfriskning av kunnskap etter fraværsperioder.

Beredskap

Avvik 14

Det ble i Banedivisjonen konstatert mangelfull ivaretagelse av beredskapssituasjoner, særlig brannberedskap. Det ble videre konstatert mangelfullt vedlikehold av anlegg med betydning for beredskapssituasjoner.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav i) som sier at den ansvarlige for virksomheten skal utarbeide beredskapsplan for ulykker.

Samt Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 3 nr. 2 bokstav i som sier at tunneler skal planlegges, konstrueres og utrustes slik at de gir muligheter for evakuering og selvbørging i tilfelle av brann og andre ulykker, samt mulighet for redningspersonell til å drive effektivt redningsarbeid og nr. 4 1.ledd som sier at det for kjøreveien skal fastlegges generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner for installasjonene og konstruksjonene som dokumenterer hvilke krav systemene og komponentene må tilfredsstille for å være i driftsdyktig stand. Vedlikeholdet må sikre at ingen systemet forringes så mye at det fører til funksjonsbortfall.

Kommentar:

Banedivisjonen besitter en dokumentasjonsmal (som er utarbeidet av Oslo Brannvesen med basis i Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i bedrifter samt Forskrift

om brannforebyggende tiltak og brannvern §2.1) som Sproveiene ønsker å benytte i brannvernarbeidet, men malen - som blant annet inneholder formularer for rutinemessig brannteknisk kontroll og sjekk av tekniske installasjoner - er ikke innholdsfylt og gjort ferdig til bruk fordi det ikke er avsatt ressurser.

Brannrådgiver er satt opp som brannvernleder for alle tunnellene, men er ikke oppført på beredskaps-/vaktlister. Det er ingen definert plikt til at brannvernleder eller representanter fra uhellsutvalg eller ulykkeskommisjon skal være tilgjengelig i en beredskapssituasjon.

Det fremgår ikke av beredskapsplanen hvem som er brannvernleder utover normal arbeidstid. Togdriftsledelsen (i praksis togledelsen) skal overta denne oppgaven etter arbeidstid, men de er ikke forutsatt å ha slik kompetanse og har heller ikke fått nødvendig opplæring.

Befaring i tunnelen mellom Carl Berner og Tøyen avdekket dårlig driftsstatus på nødutganger. 8 nødllys var i ustand. En del åpne kabelgater ble iaktatt.

Nødutgang på Carl Berner står oppført som adkomst, ikke nødutgang i Banedivisjonens beredskapsplan del 5.1.

Det er ikke etablert detaljerte rutiner med tanke på evakuere passasjerer i riktig retning ved brann. En intervjuet fører oppfattet at evakuering alltid skulle skje mot røykens retning. En intervjuet trafikkleder hadde oppfattet at evakuering alltid skal skje i utforbakke.

Det er ikke utarbeidet rutiner for å sikre trafikkleder informasjon om hvilke branntekniske fasiliteter som har feil eller er ute av drift.

Det er uklare rutiner for hva en trafikkleder skal gjøre i en brannsituasjon. Det ble opplyst at Togdrift er i prosess med utarbeidelse av rutiner.

Under befaring av nødutgang ved Carl Berner ble det konstatert at det var liten klaring mellom dører og bakken som bestod av sand og grus på overflaten. Det skulle dermed lite til for å hindre dører i å kunne åpnes. En av dørbladene satt fast da det ble forsøkt åpnet under befaringen.

Det fremkom under intervju at varslingsrutinene i Banedivisjonens beredskapsplan (Del 2 side 2) ikke alltid følges. Når togdriftsledelsen drar til skadestedet blir i enkelte tilfelle all videre varsling overlatt til trafikkleder i strid med varslingsrutinene.

Prosjekter

Avvik 15

Det eksisterer ikke dokumenterte prosedyrer og krav for organisering og styring av prosjekter. For større prosjekter så som anskaffelsesprosjekter for rullende materiell og sikringsanlegg er ikke sikkerhetsstyringen synliggjort og det er heller ikke etablert krav til slik synliggjøring.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav a)-g) som beskriver elementer som styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde.

Kravene til et internkontrollsystem forutsettes også å omfatte prosjekter.

Kommentar:

Dette gjelder alle type prosjekter enten de styres av konsern, Banedivisjonen eller Sporvognsdivisjonen.

For større anskaffelsesprosjekter forventes at det kan dokumenteres hvordan sikkerhetsstyringen gjennomføres og koordineres på en helhetlig måte gjennom hele prosjektet fra konseptstadiet til drift. Ved prosjektkontoret på konsernnivå er det ikke dokumentert at det foretas en sikkerhetsfaglig koordinering og oppfølging av prosjekter fra konsept til drift. Under intervju ble det opplyst at det sikkerhetsfaglige ansvar for sikkerhetsstyringen er tillagt prosjektleder. Dette fremgår imidlertid ikke av stillingsbeskrivelse.

Det er ikke etablert dokumenterte prosedyrer for utførelse av risikovurderinger i prosjekter, kontraktsgjennomgang, styring av avvik/endringer, kvalifisering og oppfølging av underleverandører. Det er heller ikke etablert dokumenterte prosedyrer for overlevering av et prosjekt til linjen. Herunder rutiner for å sikre at eksempelvis opplæringsenhet, driftsenhet og/eller vedlikeholdsenhet gis nødvendige forutsetninger til å overta prosjektet og at de er gjort kjent med de risikoforhold som ikke er ivaretatt gjennom den tekniske sikkerhet og som derfor må ivaretas gjennom operasjonell sikkerhet.

For anskaffelsesprosjektet, SL95 er det eksempelvis ikke definert kompetansekrav til innleid personell som gjør risikoanalyser. Det er i samme prosjektet ikke satt krav til bruk av pr EN 50126 eller tilsvarende standard for å sikre ivaretagelse av teknisk sikkerhet og til dels operasjonell sikkerhet.

I forbindelse med veibomprosjektet ble leverandøren ikke fulgt opp i form av leverandørrevisjoner el. Det var ingen interne krav til prosjektet om at sikkerhet skulle følges opp særskilt. Sikkerhetsanalyser ble ikke gjennomført. Det må presiseres at prosjektet ble etablert før kravene i dagens jernbanelovgivning ble etablert.

Det tidligere omtalte prosjekt for førere med mange kollisjoner (se avvik 11) i Sporvognsdivisjonen har ingen faglig koordinering med divisjonens sikkerhetsenhet. Prosjektet som startet i 98 er for øvrig i egentlig forstand ikke et prosjekt, men skal fortsette på permanent basis.

Framføring**Avvik 16**

Det er ingen dokumenterte rutiner for bruk av vikarer i trafikkledelsen og det er ikke satt krav om tjenstekontinuitet.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav f som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av krav til faglige kvalifikasjoner hos personell som skal utføre operasjoner eller oppgaver som er av betydning for trafikksikkerheten og §7 som krever at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig art bare må utføres av personell med tilstrekkelige kvalifikasjoner.

Samt forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §5 bokstav c) som sier at trafikken i et driftsområde skal styres fra en styringssentral som skal være bemannet med personale (trafikkleddelse/togledelse) som har nødvendig oversikt over de ulike togs retning, posisjon og rekkefølge.

Kommentar:

Det fremgikk av flere intervjuer (dog var ikke vikarer intervjuet) at flere vikarer har uttrykt engstelse fordi de føler at de mangler rutine/kompetanse.

Avvik 17

Det er ikke etablert rutiner som sikrer at trafikkleder får sikkerhetsinformasjon om risikoforhold når det gjennomføres avvik og endringer i trafikkmønsteret.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §5 som sier at et system skal etableres for å sikre en trygg og effektiv trafikkavvikling....

Kommentar:

Det fremkom under intervju med personell i trafikkleddelsen at slik informasjon savnes. Det ble eksempelvis referert til omlegging av trafikk til et samlespor i forbindelse med arbeidet på Nationaltheatret.

Observasjon 5

Det fremkom i intervju at trafikkledere i noen tilfelle oppfatter instruks ved endringer som svært detaljrike og i praksis umulig å etterleve etter intervjuobjektets oppfatning.

Kommentar:

Under intervju med en trafikkleder fremkom at det oppfattes som vanskelig å følge instruks som gis ved endringer, for eksempel i forbindelse med vendinger uten å komme i konflikt med en eller annen eldre instruks. Eksempelvis ble det nevnt at det ved togbytte på Majorstua er laget en instruks som krever bruk av 2 piketter. I praksis er sjelden 2 piketter tilgjengelig fordi de ofte erstatter ubesatte førerjobber.

Sikringsanlegg

Observasjon 6

Signalanlegget på Holmenkollbanen er driftsmessig ustabil. Dette fører til manuelle prosedyrer som igjen kan gi redusert sikkerhet.

Kommentar:

Driftsstabilitet i sikringsanlegget skal ikke i seg selv føre til sikkerhetsfarlige feil. Imidlertid vil dette føre til bruk av manuelle prosedyrer. Avhengig av situasjonen rundt (stress på sentralen, forsinkelser etc.) vil dette kunne føre til sikkerhetsbrist. Problemer med trafikkleaders indikeringsutstyr forverrer dette ytterligere.

Observasjon 7

Systemet for radiokommunikasjon fungerer dårlig.

Kommentar:

Under intervjuer i Banedivisjonen fremkom at håndholdt utstyr ikke fungerer bestandig.

Det er stedvis dårlig radiodekning i tunnelene og særlig i tunnelåpningene på grunn av interferens. Utbygging av nytt radiosamband er imidlertid i prosess.

Underleverandører

Avvik 18

Det er ikke etablert rutiner for styring/oppfølging av underleverandører.

Avvik fra:

Forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet som i § 2-7 sier at virksomheten skal ha internkontrollsystemer.

Det må forutsettes at de krav som er satt til internkontroll av foretakets aktiviteter også er gyldige når aktiviteter utføres av underleverandører.

Samt forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav c som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde prosedyrer og rutiner for regelmessige, systematiske undersøkelser av forhold relevante for trafikksikkerheten.

De regelmessige systematiske undersøkelser som kreves kan ha mange ulike former. Eksempler på slike undersøkelser kan være revisjon av underleverandører, kontroll av underleveranser og så videre.

Det er etablert en praksis med bruk av rød lapp som plasseres i trikk som tegn på at den ikke kan utleveres til drift (kjøreforbud). Denne praksis er ikke beskrevet i dokumenterte rutiner.

Det er i dag en mangelfull systematikk med hensyn til å informere førere om sikkerhetsstatus på trikk.

Observasjon 8

Det ble ved verifisering av ettersynsrapporter i Sporvognsdivisjonen konstatert mangelfull utkvittering av vedlikeholdsskjema.

Kommentar:

Eksempler:

Vogn 119: For ettersyn 3 ble det konstatert manglende signatur/lønnsnummer.

For Ettersyn 2 (30.6.98) ble det konstatert at mekanisk del ikke var kvittert ut.

Vogn 132: Det ble konstatert at ettersyn 2 er mangelfullt utkvittert.

Observasjon 9

Sikkerhetsrelaterte forhold er ikke særskilt synliggjort for vedlikeholdspersonell og til dels heller ikke for fremføringspersonell.

Kommentar:

En ny systematikk med hensyn til sikkerhetsmerking av sikkerhetskritiske funksjoner (I Sporvognsdivisjonen kalt S-merking) er under etablering. Systemet er ikke implementert slik at det under revisjonen var mulig å verifisere hvorvidt det fungerer tilfredsstillende. Det var derfor for tidlig for revisjonsgruppen å kunne danne seg en oppfatning med hensyn til i hvilken grad systemet med S-merking vil bidra til tilstrekkelig synliggjøring av sikkerhetskritiske funksjoner for vedlikeholdspersonellet.

Ved banedivisjonen fremkom under intervju med en fører og en trafikkleder at internt høyttalersystem for kommunikasjon med de reisende i t-banevogner ikke ansees sikkerhetskritisk til tross for at det i en evakuerings situasjon vil ha stor betydning for passasjerers sikkerhet. For Banedivisjonen er for øvrig forholdet omtalt i større omfang i rapport 6-98, (avvik 5)

5. Resultater fra verifikasjoner/stikkprøveuttak

Vedlegg 3 omhandler dokumentasjon av verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under kontrollen.

6. Andre forhold

Det er ikke notert forhold av betydning utover det som er beskrevet i øvrige deler av

rapporten.

7. Gjennomføring

Systemrevisjonen ble utført i samsvar med NS-ISO 10011 og omfattet følgende aktiviteter:

Formøte 10.12.98

Avklaring av spørsmål etter preliminær dokumentgjennomgang samt praktiske spørsmål i forbindelse med gjennomføring av revisjonen.

Åpningsmøte 25.01.99

Informasjon fra revisjonsgruppen til ledelsen om gjennomføring av revisjonen. Det ble videre avholdt et par lokale åpningsmøter.

Intervjuer og verifikasjoner 25.01.99-4.02.99

Liste over intervjuet personell finnes i vedlegg 2.

Avsluttende møte 10.02.99

Oppsummering med presentasjon av resultatene.