



**Inspeksjon ved trafikkledersentralen,  
Banedivisjonen, AS Oslo Sporveier.**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 4-01**

***Inspeksjon ved trafikkleadersentralen,  
Banedivisjonen, AS Oslo Sporveier***

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 4-01  
**Arkivkode:** 01/91 T631  
**Inspeksjonsdato:** 03.04.01  
**Foretak:** AS Oslo Sporveier  
**Enhet/avdeling:** Trafikkleadersentralen, Banedivisjonen  
**Kontaktperson:** Erik Werner Johansson

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort. Inspeksjonen omfattet trafikkstyring ved trafikkleadersentralen.

**Hovedkonklusjon:**

Det ble konstatert at mangler som ble identifisert ved trafikkleadersentralen under systemrevisjon januar/februar 1999 (rapport 1-99) i noen grad er utbedret, men det gjenstår en del arbeid før alle mangler er tilfredsstillende korrigert.

Prosedyrer og løpende informasjon av betydning for ivaretagelse av sikkerheten ved trafikkstyringen er ikke tilgjengelig for trafikkledere på en oversiktlig, prioritert og entydig måte. Gyldighetsstatus er uklar for flere dokumenter. Muntlig informasjon over telefon og togradio som gjelder kundeservice og lignende filtreres heller ikke for trafikkledere.

Det ble påvist mangler ved kompetansekrav og vedlikehold av kompetanse.

**Utarbeidet dato:** 27.04.01

**Godkjent dato:** 27.04.01

Sign.:

Sign.:

Sjur Sæteren  
Revisjonsleder

Sverre Quale  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Dokumentunderlag
3. Omfang
4. Avvik
5. Observasjoner
6. Andre forhold
7. Gjennomføring

## **Vedlegg**

1. Dokumentunderlag for inspeksjonen
2. Deltakere (Intervjuet personell og revisjonsgruppe)
3. Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under revisjonen

## 1. Innledning

Rapporten er utarbeidet etter en inspeksjon 04.04.01.

Inspeksjonen ble gjennomført som en ”uanmeldt inspeksjon”. Ledelsen ved trafikkleadersentralen var likevel gjort kjent med inspeksjonen noen dager i forkant uten det konkrete tidspunktet var kommunisert.

Formålet med inspeksjonen var å vurdere om system for og utøvelse av trafikkstyring ivaretar hensynet til en sikker trafikkavvikling.

Statens jernbanetilsyn (SJT) inviterte Arbeidstilsynet 2. distrikt (AT) til å delta ved inspeksjonen. Intervjuer og verifiseringer ble samordnet med AT. Etter som SJT og AT forvalter ulike regelverk ble det utarbeidet separate rapporter etter inspeksjonen, men innholdet ble likevel harmonisert i den grad det ble funnet hensiktsmessig.

Begrepet trafikkikkerhet (og sikkerhet med mindre annet er spesifisert) brukes om sikkerhet for passasjerer og tredjemann og omgivelsene ellers. Begrepet brukes i denne rapporten i samsvar med definisjonen i Sikkerhetsstyringsforskriften § 4 og omfatter teknisk sikkerhet (materiellsikkerhet), operasjonell sikkerhet, beredskap samt den del av arbeidsmiljø som har betydning for sikkerheten til passasjerer, tredjemann og omgivelsene ellers.

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 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. Dette vil likevel ikke gjelde dersom avviksfastsettelsen påklages til Samferdselsdepartementet og klagen gis medhold. For observasjoner forventer Statens jernbanetilsyn en tilbakemelding om 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.

Statens jernbanetilsyn har ikke etablert en generell ordning for klassifisering av avvik. I henhold til intern-kontrollprinsippet må virksomheten selv vurdere hvilke forhold som må gis særskilt prioritet.

## 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 m.m. (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).
- Forskrift 23 desember 1999 nr. 1402 om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbane herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (Heretter kalt sikkerhetsstyringsforskriften)

## 2.2 Bedriftsinterne krav

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

## 3. Omfang

Inspeksjonen omfattet trafikkstyring ved trafikkledersentralen på Tøyen.

## 4. Avvik

### Avvik 1

Det kunne ikke fremvises entydige beskrivelser av oppgaver, ansvar og myndighet.

### Avvik fra

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav b som sier at internkontrollsystemet skal inneholde beskrivelse av foretakets organisasjon slik at ledelses- og ansvarsforhold klart fremgår og §5 bokstav e som sier at det skal være klart definerte ansvarsforhold i trafikkstyringen, ...

### Kommentar:

Det er etablert en felles, generell instruks for trafikkledere, men ikke en spesifikk arbeidsbeskrivelse.

Det kunne ikke fremvises klare, dokumenterte oppgavebeskrivelser for instruktører.

### Avvik 2

Informasjon til trafikkleder om løpende driftsmessige forhold av betydning for sikker trafikkstyring er ikke tilstrekkelig entydig og er ikke strukturert slik at trafikkledelede får nødvendig oversikt over sikkerhetsmessige forhold.

### **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 hvor følgende forhold skal iakttas:

...j) Trafikkstyringssentralen skal være informert om alle arbeider i sporet som kan være til hinder for toggangen, og skal så raskt som mulig varsle togbetjeningen om slikt arbeid.

Og §6 som sier at jernbaneforetaket skal ha utarbeidet prosedyrer, instruksjoner og rutiner som sikrer trygg trafikk under alle driftssituasjoner, herunder situasjoner med redusert teknisk sikringsstandard, ...

### **Kommentar:**

Løpende informasjon til trafikkleder finnes samlet i en perm med ”Dagsaktuelle meldinger”. Intervjuer viste at trafikkledelede hadde ulik måte å gjennomgå informasjonen på. En opplyste å bruke ca 15 min til å se igjennom permen ved oppstart av vekten, men at det ved større avvikssituasjoner ikke ble mulighet for slik gjennomgang. Det ble opplyst at man alternativt ble informert muntlig om innholdet av den trafikkledelede som allerede var på vakt.

Følgende forhold bidrar til at informasjonen ikke presenteres på en hensiktsmessig og entydig måte:

- Det ble ved gjennomgang konstatert at enkelte skriv som ikke lenger var gyldige ikke var fjernet fra permen (Eks. røde oppslag som var utløpt hhv 01.01.01 og 01.03.01.)
- Enkelte skriv var ikke angitt med en klar status.
- På noe informasjon manglet angivelse av hvor lang gyldighet informasjonen hadde.
- Noen ”røde oppslag” var presentert på hvitt papir.
- Røde oppslag hadde gjennomgående gyldighetsangivelse med gyldig ”inntil videre”. Dette medførte at oppslag fra lang tid tilbake ble liggende i permen.
- Det ble funnet eksempel på to røde oppslag som omhandlet samme tema utgitt med et års mellomrom (T /99 av 09.11.99 og T99/00 av 27.12.00) som begge var gyldige inntil videre. Det ble etter revisjonen opplyst at det første var utkast til oppslag T 117/99. Det fantes en oversikt over gyldige dokumenter på Trafikkledersentralen, men denne hadde bare gyldighet fram til oktober 00. Det var derfor ikke mulig å avgjøre gyldighetsstatus på disse oppslagene.
- Det var ikke klart angitt hvilken informasjon som hadde sikkerhetsmessig betydning. I situasjoner hvor trafikkledelede har liten tid til å gå gjennom dokumentasjonen er det derfor ikke tilrettelagt for at viktig informasjon får nødvendig oppmerksomhet.

### **Avvik 3**

Den styrende dokumentasjon for trafikkstyring er lite oversiktlig og tungt tilgjengelig. For enkelte styrende dokumenter og annen dokumentasjon av sikkerhetsmessig betydning var gyldighetsstatus til dels uklar.

#### **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften §11 som sier at Sikkerhetsstyringsystemet bla skal vise:

f) at det er etablert administrative system for styring av dokumentasjon i alle faser av planlegging og gjennomføring av den virksomheten det er gitt tillatelse til å drive.

#### **Kommentar:**

Mange rutiner og bestemmelser er av gammel dato. I permen med styrende dokumenter (T-banens sikkerhets- og driftsbestemmelser med tilhørende instruksjer og røde oppslag”) var det ofte vanskelig å finne entydige versjonsangivelser og gyldighetsstatus. Dette gjaldt også for sentrale dokumenter så som ”Håndbok for tjeneste på tunnelbane”.

Når det i intervju ble stilt spørsmål om ulike bestemmelser (relatert for eksempel til hvilke rutiner som anvendes ved framføring av materiell med ulike feil) var enkelte ikke klar over om dette var nedfelt i bestemmelsene og enkelte andre hadde vanskelig for å finne fram til bestemmelsene.

Trafikkledersentralens oversikt over røde oppslag var bare gyldig til oktober 00 hvilket gjorde det vanskelig å avgjøre gyldighetsstatus i enkelte tilfelle.

I permen ”Dagsaktuelle meldinger” fantes ulike type styrende dokumenter (Jf. avvik 2). Enkelte av disse viste utgivelsesdato, men ikke hvor lenge de var gyldige eller hvem som hadde autorisert dem.

#### **Avvik 4**

Det kunne ikke fremvises dokumenterte krav til oppfriskning av kunnskap for trafikkledere og operative ledere. Systematisk oppfriskning ble heller ikke gjennomført i praksis.

#### **Avvik fra**

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav f som sier at internkontrollsystemet skal inneholde beskrivelse av krav til faglige kvalifikasjoner hos personell som skal utføre operasjoner eller oppgaver som er av betydning for trafiksikkerheten.

Og § 2 bokstav g som sier at internkontrollsystemet skal inneholde beskrivelse av opplæringsplaner inklusiv oppfriskningskurs og eventuell nødvendig videreutdanning.

#### **Kommentar:**

Ingen av de intervjuede trafikkledere hadde deltatt på oppfriskningskurs relatert til trafikkstyring –herunder ikke en intervjuet vikar som hadde hatt en langvarig

fraværsperiode - men enkelte hadde deltatt i oppfriskningskurs for radiobil, brannvern og førerkurs. De fast ansatte trafikklederne uttrykte ikke behov for oppfriskning mens det blant intervjuede vikarer ble påpekt behov for oppfriskning på enkelte områder.

Ettersom det ikke alltid er et tilgjengelig nettverk når vanskelige situasjoner (relatert til trafikkstyring eller tekniske feil på materiellet) oppstår, er systematisk oppfriskning (og særlig for vikarer) viktig. Det ble for øvrig opplyst at en ny ordning, som skal sikre vikarer en minimumspraksis over en 6-ukers periode, er under etablering. Herunder planlegges å rendyrke oppgavene med feilretting (radiobil) og trafikkstyring.

### **Avvik 5**

Det kunne ikke fremvises dokumenterte kompetansekrav for trafikkledere, operative ledere og instruktører. Det er herunder ikke etablert nødvendige kriterier relatert til rekruttering, opplæring og eksaminasjon av trafikkledere.

### **Avvik fra**

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav f som sier at 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:**

Det kunne ikke fremvises dokumenterte kriterier for nødvendig grunnkompetanse for å kunne påbegynne opplæring av trafikkledere. Det ble opplyst at i praksis ble kandidater valgt ut blant togførere.

I praksis varer opplæring av trafikkleder 6-8 uker, men det er ikke definert en minimumstid. Dette er etter revisjonsgruppens oppfatning uheldig, særlig fordi de som tar avgjørelsen mht hvor lenge den enkelte kandidat skal opplæres også er de som har behov for vedkommendes arbeidsinnsats. Det er positivt at det gjøres individuelle vurderinger slik at den enkelte kandidat gis lengre opplæring dersom det viser seg å være et behov, men det bør likevel defineres en minimum opplæringstid.

Ved slutten av en opplæringsperiode foretas en evaluering av instruktør og operative ledere, men det er ikke etablert spesifikke evalueringskriterier og det avholdes ingen eksamen. Det ble imidlertid presentert en opplæringsplan (versjon 1.1 av 07.08.00) som anga hvilke tema opplæringen dekket.

Det vises for øvrig til tilsynsrapport 1-99 avvik 10 som omhandler samme tema.

### **Avvik 6**



Det ble gjennom intervju og observasjon konstatert at togradsystemet fungerer dårlig.

#### **Avvik fra**

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §5 bokstav d som sier at trafikkledelsen skal ha velegnet utstyr for å overvåke trafikken samt kunne kommunisere med togbetjening og stasjoner innen driftsområdet. Ved nødsituasjoner skal det være gjensidig mulighet til rask kontakt mellom togbetjening og trafikkledelse.

#### **Kommentar:**

Det ble påpekt som observasjon i tilsynsrapport 1-99. Etablering av nytt togradsystem ble under revisjonen i 1999 meldt å være i prosess med sluttdato før utløpet av 1999. Det ble derfor ikke angitt som et avvik. Ettersom den opprinnelig angitte timeplan er overskredet finner revisjonsgruppen nå grunn til å angi forholdet som et avvik.

#### **Avvik 7**

Den ordbruk som er foreskrevet for ordregiving i styrende dokumenter følges ikke i praksis.

#### **Avvik fra**

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 5 bokstav i som sier at kommunikasjon mellom trafikkstyringssentral og togbetjening samt all ordregiving i trafikken skal skje i henhold til definerte prosedyrer for å sikre entydighet og unngå misforståelse.

#### **Kommentar:**

Håndbok for tjeneste på tunnelbanen avsnitt 116 har definert ordregivning for passering av stoppsignal. Denne ordlyden er annerledes enn den som benyttes ved T-banen. Dette skyldes ifølge opplysninger fra Oslo Sporveier at de tidligere er blitt pålagt å bruke samme ordlyd som NSB og at den pålagte ordlyd ikke passer for T-banens signalsystem. Det ble i intervjuer opplyst at det er etablert et fast mønster som følges ved ordregiving, men revisjonsgruppen kunne ikke gjennom observasjoner konstaterte hvorvidt et entydig mønster ble benyttet.

#### **Avvik 8**

Det er ikke etablert prosedyrer/krav for å begrense bruk av togradradio til å gjelde informasjon av betydning for sikkerhet og drift. I praksis brukes togradsystemet til også å formidle annen type informasjon relatert eksempelvis til hittegod, billettautomater mv.

#### **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 hvor følgende forhold skal iakttas:  
c) Trafikken i et driftsområde skal styres fra en trafikkstyringssentral som skal være bemannet med personale /trafikkledelse/togledelse) som har nødvendig oversikt over de ulike togs retning, posisjon og rekkefølge. ...

og §5 bokstav d som sier at trafikkledelsen skal ha velegnet utstyr for å overvåke trafikken samt kunne kommunisere med togbetjening og stasjoner innen driftsområdet. Ved nødsituasjoner skal det være gjensidig mulighet til rask kontakt mellom togbetjening og trafikkledelse.

Dersom trafikkleder får for mye unødig informasjon vil det være vanskelig å skaffe seg nødvendig oversikt over toggangen og trafikkleder vil bli mindre tilgjengelig i nødssituasjoner dersom kommunikasjonsmiddelet og trafikkleder er opptatt i annen samtale.

**Kommentar:**

Ovennevnte praksis bidrar til at trafikkleder må bruke mer oppmerksomhet på annet enn å sikre sikker togframføring.

**Avvik 9**

Trafikkledere er ikke skjermet mot unødige publikumshenvendelser.

**Avvik fra**

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §5 bokstav d som sier at trafikkledelsen skal ha velegnet utstyr for å overvåke trafikken samt kunne kommunisere med togbetjening og stasjoner innen driftsområdet. Ved nødsituasjoner skal det være gjensidig mulighet til rask kontakt mellom togbetjening og trafikkledelse.

Samt §7 som krever at arbeidsmiljøet skal legges til rette for mestring av trafikksikkerhetsmessige oppgaver, ...

Dersom trafikkleder får for mye unødig informasjon vil trafikkleders konsentrasjon om andre oppgaver svekkes og han/hun vil bli mindre tilgjengelig i nødssituasjoner dersom kommunikasjonsmiddelet og trafikkleder er opptatt i annen samtale.

**Kommentar:**

Telefonnummeret til Trafikkledersentralen er oppgitt i telefonkatalogen. Publikum kan derfor henvende seg direkte til trafikkledersentralen. Dette skjer særlig i avvikssituasjoner med forsinkelser og innstillinger når presset på trafikkledere allerede er stort. Dette fører også til at togførere og andre som av ulike årsaker kan ha behov for å henvende seg til Trafikkledersentralen via telefon ikke når fram.

Det ble opplyst at det er fattet vedtak om å avvikle ordningen, men at utfordringen i den forbindelse er at dette vil fjerne muligheten for publikum til å kunne melde fra om farlige forhold de måtte oppdage utenom sentralbordets åpningstid.

**Avvik 10**

Det er ikke definert entydig for trafikkleder hvilke feil ved materiell og infrastruktur som er sikkerhetskritiske og hvordan de skal forholde seg til slike feil.

### **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften §9 som sier at analyser som er nødvendige for å identifisere risiki og sikkerhetskritiske funksjoner, skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser...

Det ligger i dette kravet at sikkerhetskritiske funksjoner skal identifiseres. Det forutsettes at trafikkledere som har ansvar for å ta stilling framføring av defekt materiell/framføring ved defekt kjørevei gjøres kjent med de identifiserte sikkerhetskritiske funksjoner.

### **Kommentar:**

Intervjuede trafikkledere oppfattet å ha ansvar for – i samråd med togfører – å skulle ta avgjørelser hvorvidt og hvordan tog kunne fremføres når det oppstod ulike typer feil. I Håndbok for tjeneste på tunnelbanene er det beskrevet ulike feil-situasjoner og hvordan de skal håndteres, men det er ikke angitt særskilt hvilke forhold som er sikkerhetskritiske.

Jf for øvrig tilsynsrapport 6-98 avvik 5 som beskriver tilsvarende problemstilling, men da begrenset til togmateriell.

### **Avvik 11**

Det er ikke etablert et system som sikrer at informasjon om sikkerhetsmessige feil blir oppfattet av alle som har behov for det.

### **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:**

I permen som inneholdt ”Dagsaktuelle meldinger” var det notert en melding 28.03.01 om feil på et veibomanlegg ved Lillevann stasjon. Det ble opplyst at en slik type feil ble kommunisert til førerne på fellesanrop. Ettersom radioforbindelsen er dårlig gir dette ingen garanti for at alle førere fikk denne informasjonen. Det forelå ingen dokumentasjon på Trafikkledersentralen som viste om og evt når feilen var utbedret. (På grunn av bemanningsproblemer ble ikke denne konkrete feilen utbedret umiddelbart). Trafikkledere har derfor ikke mulighet til å vite hvor lenge en slik melding skal gjentas og de vet heller ikke hvorvidt alle førere får en slik melding.

## **5. Observasjoner**

### **Observasjon 1**

Det er ikke etablert prosedyrer for adgangskontroll til Trafikkledersentralen.

### **Kommentar:**

Inngangen til trafikkledersentralen er sikret med lås og overvåket av kamera, men det er ikke etablert prosedyrer for adgangskontroll. I følge intervjuet personell kunne adgangen med fordel være noe mer begrenset enn det i praksis gjøres i dag.

Det er etter revisjonsgruppens oppfatning viktig at det etableres klare regler for hvem som har adgang til trafikkledersentralen ettersom den rommer sentrale funksjoner mht å ivareta den operative sikkerheten.

## **Observasjon 2**

Bemanningen ble av enkelte intervjuede beskrevet som utilstrekkelig ved større avvikssituasjoner. Det kunne ikke vises til at det er gjort en bevisst vurdering med hensyn til hvor komplekse avvikssituasjoner bemanningen er dimensjonert for.

Det forelå ingen instruks som krever at bakvakt skal være tilgjengelig ved behov.

### **Kommentar:**

Det er den siste tiden innført spisepauser for trafikkledere og tilrettelagt for dette ved at operativ leder har plikt til tre inn ved spisepausene. Normalt er også en operativ leder tilgjengelig på dagtid i Trafikkledersentralen og kan bistå ved avvikssituasjoner. Han har imidlertid ikke en plikt til å være tilgjengelig og i forbindelse med møtevirksomhet og lignende er han heller ikke tilgjengelig i praksis. Det bør gjøres en systematisk gjennomgang av bemanningssituasjonen relatert til blant annet trafikklederens oppgaver, telefonhenvendelser (jf avvik 9 ), mengden av løpende informasjon og måten den er tilrettelagt på (jf avvik 2 og 8) og operativ leders plikt til å være tilgjengelig.

## **Observasjon 3**

Det ble observert at signaler som var fysisk fjernet i tunnelen i begynnelsen av mars 01 ikke var fjernet på trafikkleders panel. Det ble opplyst at dette ikke representerte noe problem da alle visste at signalet var fjernet.

## **6. Andre forhold**

Det ble ikke notert andre forhold av betydning.

## **7. Gjennomføring**

Inspeksjonen ble utført ved verifiseringer, observasjoner, dokumentgjennomgang og intervjuer ved trafikkledersentralen i tiden 0730 - 1700. Det ble ikke avholdt noe åpningsmøte slik praksis er ved SJTs systemrevisjoner, men det ble gitt noe informasjon om hensikt og gjennomføring i forkant av de ulike intervjuer. Det ble heller ikke gjort noen oppsummering for intervjuet personell ved inspeksjonens slutt.

## Vedlegg 1

### Dokumentunderlag

Nedenfor er listet dokumenter som var av betydning som dokumentunderlag for inspeksjonen i tillegg til Jernbaneloven med tilhørende forskrifter.

<b>Dokumentnr.</b>	<b>Dokument</b>	<b>Utgave/Rev.</b>	<b>Kommentar</b>
M4-E2-K0001	Sikkerhetsstyringsprogram for Banedivisjonen	03, 22.12.00	
	T-banens sikkerhets- og driftsbestemmelser med tilhørende instruksjer og røde oppslag  Herunder: -Oversikt over instruksjer og røde oppslag. Utgitt 22.06.00, gyldig til 01.10.00.  -Del 1: Håndbok av 07.01.94  -Driftshåndbok Vestlige baner av 01.08.96  -T99-03: Krav til tjenestekontinuitet		

### **Deltagere ved revisjon.**

I tabellen under er det gitt en oversikt over hvilke personer ved virksomheten/bedriften som ble intervjuet.

Mohammad Nasir, Verneombud  
Willi Sortland, Operativ leder  
Odd Abelgaard, Trafikkleder, Instruktør  
Brit Holmgren, Trafikkleder  
Gro Matsdal Wølneberg, Trafikkleder, vikar

I tillegg ble det stilt enkelte spørsmål til ytterligere en trafikkleder (vikar) og en operativ leder.

### **Revisjonsgruppe:**

Bente Bakke, Arbeidstilsynet, Revisor Arbidsmiljølovgivningen  
Gunhild Halvorsrud, Fagrevisor  
Sjur Sæteren, Ledende revisor

### Vedlegg 3

#### Verifikasjoner/Stikkprøveuttak

Det ble foretatt en del verifikasjoner/stikkprøveuttak. Et utvalg er listet opp under som følger:

<b>Stikkprøver</b>	<b>Kommentar</b>
Gjennomgang av trafikkjournal	
Gjennomgang av perm "Dagsaktuelle meldinger"	
Opplæringsplan for nyansatte trafikkledere av 07.08.00	