

**Oslotrikken AS**

**Tilsynsrapport**

**Rapport nr 11-10**

# Tilsynsrapport 11-10

Oslo-trikken AS

Rapport nr.: 11-10  
Saksnr: 10/425  
Revisjonsdato: 11.10.2010-15.10.2010  
Foretak: Oslo-trikken AS  
Enhet: Hele organisasjonen  
Kontaktperson: Fungerende Sikkerhetssjef Ann Olaug Vorren og Sikkerhetssjef Vidar Almsten  
Revisjonslag: Charlotte Grøntved, Statens jernbanetilsyn, Ledende revisor  
Elisabeth Nilsen, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor  
Geir Hagbø, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor  
Geir-Rune Samstad, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor  
Snorre W. Steen, Arctic Safety, Fagrevisor

## Rapportens innhold

Rapporten beskriver avvik og observasjoner etter tilsynets revisjon av sikkerhetsstyringen Oslo-trikken AS utøver av sin virksomhet.

## Hovedkonklusjon

Oslo-trikken AS har utfordringer når det gjelder kontroll og oppfølging av flere forhold, slik som tilstrekkelig behandling av avvik av betydning for sikkerheten og etterslep av åpne avvik fra interne revisjoner. Videre er det mangler i forhold til kompetansestyringen. Oslo-trikken AS har ikke tilstrekkelig styring og kontroll på sentrale leverandører. Særlig gjelder det i forhold til å tydeliggjøre kravstillerrollen.

Utarbeidet dato: 30.11.2010

Sign.:

Godkjent dato: 30.11.2010

Sign.:

---

Charlotte Grøntved

*Revisjonsleder*

---

Erik Ø. Johnsen

*Direktør*

<b>Innledning .....</b>	<b>4</b>
<b>Dokumentunderlag.....</b>	<b>5</b>
Myndighetskrav .....	5
Bedriftsinterne krav .....	5
<b>Revisjonsomfang.....</b>	<b>5</b>
<b>Avvik .....</b>	<b>6</b>
Avvik 1 .....	6
Avvik 2.....	6
Avvik 3.....	7
Avvik 4.....	7
Avvik 5.....	8
Avvik 6.....	8
Avvik 7.....	9
Avvik 8.....	9
Avvik 9.....	9
Avvik 10.....	10
Avvik 11.....	10
Avvik 12.....	11
Avvik 13.....	11
<b>Observasjoner.....</b>	<b>13</b>
Observasjon 1 .....	13
<b>Gjennomføring .....</b>	<b>13</b>
<b>Vedlegg 1 – Oslotrikkens dokumentasjon .....</b>	<b>14</b>
<b>Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet.....</b>	<b>17</b>

## **Innledning**

Oslotrikken AS (Oslotrikken, OT) fikk 24.06.2003 en tidsubegrenset tillatelse til trafikkvirksomhet, drift av kjørevei og trafikkstyring på sporvognsnettet i Oslo.

Statens jernbanetilsyn har gjennomført en revisjon som hadde som mål å avklare hvorvidt Oslotrikken utfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser gitt i eller i medhold av jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven. Revisjonen har fokusert på sikkerhetsstyringen med særlig vekt på overordnet sikkerhetsstyring, kompetansestyring, interne revisjoner, rapportering og behandling av uønskede hendelser og leverandørstyring.

Tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

- **AVVIK** defineres som manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning.
- **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 tredjeperson.

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel korrigerende avvik innenfor en tidsfrist. Ved alvorlige regelverksbrudd kan Statens jernbanetilsyn pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller også å trekke sikkerhetssertifikatet tilbake.

Statens jernbanetilsyn forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til eller bidrar til avvik.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra revisjoner. Det vil si at revisjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke. Revisjonen er basert på stikkprøver. Det er således ikke sikkert at alle regelverksbrudd er avdekket. Rapporten bør leses med dette i minne.

Revisjonen er gjennomført ved dokumentgjennomgang og ved feltarbeid hos Oslotrikken. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell, og har forøvrig lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

## **Dokumentunderlag**

### **Myndighetskrav**

Følgende lover og forskrifter er benyttet som revisjonsgrunnlag:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven).
- Forskrift 16. desember 2005 nr 1489 om tillatelse til å drive sporvei, tunnelbane og forstadsbane, samt sidespor m.m. (tillatelsesforskriften).
- Forskrift 6. desember 2006 nr 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften).
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 378 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesforskriften).
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 379 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser (varslings- og rapporteringsforskriften).
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften).
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften).

### **Bedriftsinterne krav**

Oslotrikkens egen dokumentasjon som er benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid er beskrevet i vedlegg 1 og 2.

## **Revisjonsomfang**

Revisjonen ble gjennomført hos Oslotrikken og dekket sikkerhetsstyringen med særlig vekt på overordnet sikkerhetsstyring, kompetansestyring, interne revisjoner, rapportering og behandling av uønskede hendelser og leverandørstyring. Revisjonen omfattet gjennomgang av dokumenter, intervjuer av ledelse og medarbeidere og andre undersøkelser knyttet til ovennevnte tema.

## **Avvik**

### **Avvik 1**

Det er mangler ved utøvelse av sikkerhetsstyringen i Oslo-trikken.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 4-1*

"Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomhet som drives."

#### **Revisjonsbevis**

- Det kunne ikke redegjøres for logikken i beskrivelsen av kompetansenivå som for eksempel god kjennskap, kjennskap, erfaring med, meget god kjennskap, utdanning innen, kunnskap og forståelse for, kunnskap om, kompetanse innen, relevant arbeidserfaring.
- OT avviksbehandler ikke når frister, som er satt i forhold til gjennomføring av tiltak etter hendelser og ulykker, blir overskredet.
- OT har ikke gjennomført en dokumentert vurdering av bakenforliggende årsaker til at det finnes mange avvik på interne revisjoner.
- OT har ikke beskrevet den sikkerhetsmessige håndteringen av overskridelse av sikkerhetsmål.
- Det finnes ikke noe systematikk for evaluering av effekten for alle tiltak som innføres.
- Månedrapport for sikkerhet diskuteres ikke i ledergruppen som et fast agendapunkt. OT har etablert et eget sikkerhetsforum hvor ikke hele ledergruppen er representert herunder administrerende direktør.

### **Avvik 2**

Oslo-trikken utøver ikke tilstrekkelig styring av leverandører.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 4-1*

"Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomhet som drives."

#### **Revisjonsbevis**

- OT sikkerhetspolitikk er ikke formidlet til alle leverandører.
- OT har ikke gyldig avtale om leie av vogner.
- OT har ikke sikret at alle personellgrupper i IE som er underlagt opplæringsforskriften har spesifikke opplæringsplaner (banesjefer, driftsadministrator, teknisk administrator, kontrollingeniør, fagsjefer).
- Det er ikke regulert i avtalene med IE og VE hvem som sikrer at personellet hos leverandørene tilfredsstillt kravene i helsekravforskriften.
- OT var ikke involvert i beslutning om overføring av leieavtale av vogner fra OT til Ruter. Dermed har ikke OT hatt innflytelse på valg av leverandør.
- OT deltok ikke i utarbeidelse av gjeldende avtale mellom Ruter og Vognselskapet som inneholder forhold av sikkerhetsmessig betydning.

- Overføringen av vognleieavtalen fra OT til Ruter er ikke risikoanalysert.

### **Avvik 3**

Det er manglende implementering av deler av OsloTrikkens sikkerhetsstyringssystem og systemet inneholder også feil.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 4-2*

”Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.”

#### **Revisjonsbevis**

- Noen opplyser at de ikke kjenner til innholdet i egne stillingsbeskrivelser.
- Angivelse av kompetansekrav i stillingsbeskrivelser er ikke i henhold til OTs mal for dette
- Mange stillingsbeskrivelser har faktiske feil for eksempel
  - Tjenesteleder har Bemanningsleder som underordnede.
  - Ingeniør sikkerhet og fremkommelighet er ikke redaktør i Elektronisk Kvalitetssystem.
  - Direktør Teknisk drift utfører ikke trafikklederfunksjon eller skadestedsledelse.
  - Trafikkledelse er ikke med som ansvarsområde for Driftssjef.
- Prosedyre for utarbeidelse av røde oppslag beskriver ikke hvordan kvalitetssikringen foretas, og prosedyren er ikke kjent av alle relevante medarbeidere.
- Det brukes prosedyre for rapportering av uønskede hendelser til SJT, SHT og Arbeidstilsynet som ikke er godkjent.

### **Avvik 4**

OsloTrikkens sikkerhetsstyringssystem er ikke dekkende for alle relevante forhold.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 4-3*

”Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktivitet som drives og skal omfatte alle forhold knyttet til virksomheten, herunder bruk av leverandører. Videre skal det tas hensyn til risikoforhold som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparts virksomhet.”

”Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig og som utfyller krav i eller i medhold av jernbaneloven.”

#### **Revisjonsbevis**

- Stedfortrederfunksjonen er ikke beskrevet.
- Det er ikke beskrevet og etablert en systematikk for å fastsette kompetansekrav for alt ansvar, myndighet og oppgaver av betydning for sikkerheten.
- OT har ikke beskrevet den sikkerhetsmessige håndteringen av overskridelse av sikkerhetsmål.
- Det er ikke beskrevet hvordan OT vurderer den sikkerhetsmessige betydningen av totaliteten av avvik, feil og erfaringer.

- Det er ikke etablert en systematikk for å sikre at operativt personell har mottatt, lest og forstått røde oppslag før tjeneste. Det foretas årlig oppfølging på medarbeidersamtaler.
- Prosedyre for utarbeidelse av røde oppslag beskriver ikke hvordan kvalitetssikringen foretas, og prosedyren er ikke kjent av alle relevante medarbeidere.
- OT har ikke en fullstendig angivelse av kriterier for å ta førere ut av tjeneste for eksempel ved passering av signal i stopp.

### **Avvik 5**

Det er mangler i bruken av sikkerhetsmål som styrings- og ledelsesverktøy ved at det er mangelfull sammenheng mellom fastsatte mål og planer.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 3-2*

"Jernbaneverksamheten skal ha kvalitative og kvantitative mål som er egnet til å opprettholde og forbedre sikkerheten. Målene skal være utformet slik at resultatene kan sammenlignes med målene. Jernbaneverksamheten skal ha planer som viser hvordan de fastsatte målene for sikkerhet skal oppnås."

#### **Revisjonsbevis**

- OT kunne ikke redegjøre for en klar sammenheng mellom kvantitative operative sikkerhetsmål og vedtatte planer om tiltak.

### **Avvik 6**

På enkelte områder er ikke ansvar og myndighet klart definert og på andre områder er beskrivelsen av ansvar og myndighet ikke i overensstemmelse med den faktiske organiseringen.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 6-1 første og annet ledd*

"Jernbaneverksamheten skal være organisert slik at ansvar og myndighet klart fremgår."

"Beskrivelse av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for sikkerheten skal til enhver tid foreligge."

#### **Revisjonsbevis**

- Stedfortrederfunksjonen er ikke beskrevet.
- Det er ikke angitt hvordan ansvar, myndighet og oppgaver av betydning for sikkerheten skal overføres ved stedfortredelse.
- Mange stillingsbeskrivelser har faktiske feil for eksempel
  - Tjenesteleder har Bemanningsleder som underordnede.
  - Ingeniør sikkerhet og fremkommelighet er ikke redaktør i Elektronisk Kvalitetssystem.
  - Direktør Teknisk drift utfører ikke trafikklederfunksjon eller skadestedsledelse.
  - Trafikkledelse er ikke med som ansvarsområde for Driftssjef.
  - Ansvar for trafiksikkerhetsoppgaver står ikke konsekvent under punktet "Trafiksikkerhet", og dette er ikke i henhold til OTs mal.



### **Avvik 7**

Oslotrikken kan ikke godtgjøre at virksomheten har den kompetanse som er nødvendig for å ivareta alle forhold av betydning for sikkerheten.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 6-3 første ledd*

"Jernbanevirksomheten skal ha tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig."

#### **Revisjonsbevis**

- Flere stedfortredere oppfyller ikke kompetansekravene til den de stedfortreder for.
- Det kunne ikke redegjøres for at OT's samlede kompetanse er tilstrekkelig for å ivareta sikker drift.

### **Avvik 8**

Oslotrikken har ikke systematisk fastsatt kompetansekrav for alt ansvar, myndighet og oppgaver av betydning for sikkerheten.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 6-4 første ledd*

"Jernbanevirksomheten skal ha krav til kompetanse for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten."

#### **Revisjonsbevis**

- OT har ikke beskrevet hvilken kompetanse som er nødvendig for å ivareta sikker drift. Det er opp til den enkelte linjeleder å fastsette kompetansekrav.
- Det er ikke stilt relevante kompetansekrav i forhold til alle beskrevne arbeidsoppgaver i stillingsbeskrivelsen.
- "Kvalifikasjonskrav til enhetene i Oslotrikken", III-3.2, inneholder ikke alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.
- Det kunne ikke redegjøres for logikken i beskrivelsen av kompetansenivå som for eksempel god kjennskap, kjennskap, erfaring med, meget god kjennskap, utdanning innen, kunnskap og forståelse for, kunnskap om, kompetanse innen, relevant arbeidserfaring.
- Det er ikke angitt bestemmelser for kompetansekrav til stedfortreder.

### **Avvik 9**

Oslotrikken har ikke opplæringsplaner for alt personell som utfører arbeidsoppgaver som er av betydning for sikkerheten.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 6-4 annet ledd*

"Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for å sikre personellens kompetanse."

### **Revisjonsbevis**

- OT har ikke beskrevet eller dokumentert en prosess for å fastsette og etablere opplæringsplaner.
- Flere ikke-operative medarbeidere har ikke opplæringsplan.

Merknad: Opplæringsprogrammer er samlingen av alle etablerte opplæringsplaner

### **Avvik 10**

Ikke alt personell med operativt ansvar og oppgaver har den opplæring OsloTrikken har definert er nødvendig.

#### **Avvik fra**

*Opplæringsforskriften § 2 første ledd*

"Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 kun utføres av personell som har gjennomgått den opplæring virksomheten krever."

### **Revisjonsbevis**

- Ikke alt personell har den opplæringen i henhold til opplæringsforskriften som OT har stilt krav om.
  - 2 av trafikklederne har ikke gyldig A sertifikat.
  - Direktør drift og teknikk samt Teknisk sjef mangler opplæringsplaner.
- Det er uklart om kompetansekrav for trafikklede skal være a) eller b) ref. Opplæringsforskriften.
- OT har ikke sikret at alle personellgrupper i IE som er underlagt opplæringsforskriften har spesifikke opplæringsplaner (banesjefer, driftskordinator, teknisk koordinator, kontrollingeniør, fagsjefer).

### **Avvik 11**

OsloTrikkens prosedyrer for hvilke uønskede hendelser og forhold som skal rapporteres og registreres som alvorlig jernbanehendelser og jernbaneulykker, er mangelfulle og inneholder feil.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 8-1*

"Jernbanevirksomheten skal sikre at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt."

*Varslings- og rapporteringsforskriften § 5 første ledd*

"Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skriftlig til både undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten så snart som mulig og senest innen 72 timer. Rapportering kan skje elektronisk."

*Jf. varslings- og rapporteringsforskriften § 8*

”Den som har tillatelse til å drive jernbanevirksomhet eller som har lisens eller sikkerhets sertifikat fastsatt med hjemmel i jernbaneloven skal innarbeide innholdet i denne forskrift i sitt sikkerhetsstyringssystem.”

#### **Revisjonsbevis**

- Det fremgår ikke klart av OTs prosedyre for registrering av jernbanesulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser hvilke hendelser og forhold som skal registreres som alvorlig jernbanehendelser og jernbaneulykker.
- Prosedyre for rapportering av uønskede hendelser, II-8.1, er i strid med lovgivningen i punkt 4.1.1 mht. hendelser som skal rapporteres innen 8 dager.
- Det brukes prosedyre for rapportering av uønskede hendelser til SJT, SHT og Arbeidstilsynet som ikke er godkjent.

#### **Avvik 12**

Oslotrikken følger ikke opp eller evaluerer effekten av alle tiltak iverksatt etter uønskede hendelser og avvik.

#### **Avvik fra:**

*Kravforskriften § 8-2*

”Jernbanevirksomheten skal undersøke og analysere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser for å sikre at nødvendige tiltak treffes. Tiltakene skal følges opp og effekten evalueres. Inntil nødvendige tiltak er satt i verk, skal det ved behov iverksettes kompenserende tiltak.”

#### **Revisjonsbevis**

- Ved oppfølging av uønskede hendelser er det ikke dokumentert at det er vurdert om det er behov for kompenserende tiltak i påvente av at korrigerende tiltak skal gjennomføres.
- Det finnes ikke noe systematikk for evaluering av effekten for alle tiltak som innføres.
- Det gjøres ingen systematisk kvalitetssikring av lukking/kansellering av tiltak på hendelser og ulykker.

#### **Avvik 13**

Oslotrikkens oppfølging og evaluering av identifiserte avvik er mangelfull.

#### **Avvik fra**

*Kravforskriften § 8-3.*

”Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser av betydning for å oppfylle krav i eller i medhold av jernbaneloven. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten enkeltvis og i forhold til andre avvik.”

”Jernbanevirksomheten skal klarlegge årsaker og iverksette korrigerende tiltak for å begrense skade og ulemper, samt hindre at avvik oppstår igjen. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er korrigert skal det ved behov iverksettes nødvendige kompenserende tiltak.”

#### **Revisjonsbevis**

- Frister satt i forbindelse med avvik konstatert på interne revisjoner oppfattes ikke som bindende. Fremdriften i gjennomføring av tiltak følges på 2-3 årlige oppfølgingsmøter.
- OT avviksbehandler ikke når frister, som er satt i forhold til gjennomføring av tiltak etter hendelser og ulykker, blir overskredet.
- OT har ikke gjennomført en dokumentert vurdering av bakenforliggende årsaker til at det finnes mange avvik på interne revisjoner.
- OT har ikke gjennomført en dokumentert vurdering av effekten av at det over en lengre periode har vært et stort antall åpne revisjonsavvik.
- Det er ikke beskrevet hvordan OT vurderer den sikkerhetsmessige betydningen av totaliteten av avvik, feil og erfaringer.

## **Observasjoner**

### **Observasjon 1**

Eierskaps- og leverandørstrukturen rundt Oslo trikken bidrar til å vanskeliggjøre styring og kontroll slik det er forutsatt jernbanelovgivningen.

### **Revisjonsbevis**

- OT har ikke gyldig avtale om leie av vogner.
- OT deltok ikke i utarbeidelse av gjeldende avtale mellom Ruter og Vognselskapet som inneholder forhold av sikkerhetsmessig betydning.

## **Gjennomføring**

Dokumentasjonsgjennomgang: August til oktober 2010

Åpningsmøte : 11.10.2010

Feltarbeid : 11.10.2010-15.10.2010

Sluttmøte : 15.10.2010

## Vedlegg 1 – Oslotrikkens dokumentasjon

Revisjonslaget har hatt tilgang til Oslotrikkens elektroniske kvalitetsstyringssystem (EK). I tillegg til utvalgt dokumentasjon fra EK har følgende dokumentasjon blitt benyttet som revisjonsgrunnlag:

Dokumenttittel	Dok.nr/kommentar	Dato
Utskrifter av gjeldende organisasjonskart		
Dokumenter til SJT revisjon 2010, oversikt over leverandører	Leverandøroversikt laget som svar på revisjonsvarsel	19.08.2010
Månedlig Rapportering: Underleverandører	Oversikt over Ves aktive underleverandører	06.08.2010
Månedsrapport fra IE, pkt 1.9	Oversikt over underleverandører til IE i mai 2010	18.06.2010
Sikkerhetsprogram for Oslotrikken	201000294-1	10.03.2010
Vedlegg 1 – Overordnet sikkerhetsprogram	Sikkerhetsprogram 2010 vedlegg v.1.1.xls	17.08.2010
Månedsrapport Trafikksikkerhet Juli 2010		
Referat fra ledelsens gjennomgåelse 2009	200900445-1	
Presentasjon til Ledelsens gjennomgåelse sikkerhet 2009.ppt	Powerpoint-presentasjon	
Status tiltak etter Ledelsens gjennomgåelse 2009 – per 10.11.2009	200900445-2	02.07.2009
Referat fra ledelsens gjennomgåelse 2010	201000293-1	
Presentasjon til Ledelsens gjennomgåelse sikkerhet 2010.ppt	Powerpoint-presentasjon	
Gjennomførte revisjoner i 2009 og 2010	Avholdte revisjoner i 2009 og 2010 pr 1 aug. 2010.doc	10.08.2010
Revisjonsprogram 2010	201000242-1	24.02.2010

Oppfølging av revisjoner utført før og i 2010	Notat med oversikt som viser alle avholdte revisjoner siden 2002 som det fremdeles står igjen aksjoner på	19.08.2010
Gjennomgang av lukkeplan og verifisering av lukking	Referat 1/2008 mellom Svein Harald Tjernæs og Eivind Hoel	Pr. 20.02.08
Gjeldende risikoanalyser pr. 16.08.2010	Notat med referanse til saksnumre i Doculive	pr. 16.08.2010
Risikoanalyser/ gransknings-rapporter som er lagt inn i Synergi for tiltaksoppfølging pr.16.08.2010	Notat med referanse til saksnumre i Synergi	pr. 16.08.2010
Sporvognsdivisjonen, Årsaksanalyse, Toppendinger		14.03.2002
Oppdatert beredskapsanalyse – 2010		16.08.2010
Risikoanalyse av uønskede viljeshandlinger mot Oslo-trikken	201000335-1	26.03.2010
Oversikt over registrerte jernbaneulykker, jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser i perioden 01.07.2008 til d.d. med angivelse av status for oppfølging	Notat med sammendrag at antall registreringer	
Vedlegg til 2010 08 19 Notat Oversikt uønskede hendelser rapportert til SJT 2008-2010	Utfyllende informasjon om hendelsene rapportert inn som alvorlig jernbanehendelse og jernbaneulykke (72 timers fristen) og tiltaksoppfølgingen i disse sakene i perioden 1.juli 2008 til 13.august 2010.	
Læreplan for førerkort klasse A	Ikke godkjent versjon / utkast	
Læreplan for trafikkleder-funksjonen		01.07.2003
Dokumenter til SJT revisjon 2010, RAMS rapport IE	Notat	19.08.2010
RAMS Rapport nr. 5 – mai 2010	201000133-5	16.06.2010
Grenseverdier som gir farts-	Oversikt med referanser til	

reduksjoner og umiddelbar stans med tilhørende referanser/vedlikeholdsinstrukser	Infrastrukturenhets Elektroniske Kvalitetssystem (EK IE)	
Eksempel på hvordan Oslostrikken har lagt opp kontrollrutiner rundt vindskjevhet - kriterier, kontrollrutiner tilknyttet det etc.	Notat med eksempler	20.08.2010
Kopi av avtale med KTP/IE m/vedlegg	Kopi av avtale mellom OT og IE med vedlegg om kjøp av vedlikeholdstjenester, teknisk vedlikehold og leie/bruk av infrastruktur for sporvogndrift	27.12.2007
Kopi av avtale med KTP m/vedlegg	Kopi av avtale mellom OT og KTP med vedlegg om kjøp av vedlikeholdstjenester og tekniske tjenester for sporvogsmateriell	10.03.2010
Kopi av avtale med Oslo Vognselskap (OSV) m/vedlegg	Kopi av avtale mellom OT og OSV med vedlegg om leie av sporvogn	15.06.2007
Kopi av framleieavtale med Ruter AS	Kopi framleieavtale mellom OT og Ruter AS om leie av sporvogner for 2008	30.03.2009
Kopi av avtale mellom OSV og Ruter AS	Kopi av avtale mellom OSV og Ruter AS om leie av sporvogner	27.05.2009
Ekstern revisjon i Infrastrukturenheten	200901073-2	22.02.2010
Ekstern revisjon i Verkstedenheten	200900990-2	23.12.2009
Intern revisjon i Oslostrikken	200900441	15.09.2008
Tretrinnsraketten & Grunnlaget for oppsigelse og avskjed	Utskrift fra KTPas personalehåndbok	12.10.2010



## **Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet**

Revisjonslaget har foretatt stikkprøver under feltarbeidet. I tillegg til dokumentasjonen listet her, har revisjonslaget fått innsyn i deler av OsloTrikkens elektroniske kvalitetsstyringsystem (EK), IT-verktøyet for oppfølging av ulykker, hendelser, mm (Synergi), samt IT-verktøyet for lagring av personaldata (KOS).

Det ble foretatt stikkprøver på dokumentasjonen av Synergiutvalgets arbeid og behandling av saker.

Det ble foretatt en omvisning i vognhallen på Grefsen av orienterende art.

Ytterligere stikkprøver og dokumenter:

- Rødt oppslag SS 21/10, SS 27/10
- Månedsrapport trafikksikkerhet mars 2010
- Månedsrapport trafikksikkerhet april 2010
- Månedsrapport trafikksikkerhet mai 2010
- Avtale mellom OsloTrikken og Samferdselsetaten – 19.12.2003