

# **Oslo T-banedrift AS**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr. 21-11**

**Oslo T-banedrift AS  
TILSYNSRAPPORT**

Rapport nr.: 21-11  
Saksnr: 11-1269  
Revisjonsdato: 28.11. - 2.12.2011  
Foretak: Oslo T-banedrift AS  
Kontaktperson: Bente Lassen  
Revisjonslag: Geir-Rune Samstad, Statens jernbanetilsyn, ledende revisor  
Mette Mjelstad, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor  
Snorre W. Steen, Arctic Safety, fagrevisor

### **Rapportens innhold**

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av sikkerhetsstyringssystemet som gjelder for Oslo T-banedrift AS' virksomhet.

### **Hovedkonklusjon**

Oslo T-banedrift AS har gjennomført mange tiltak for forbedring siden forrige revisjon.

Oslo T-banedrift AS har enkelte mangler i interne bestemmelser når det gjelder kompetanse, avvikshåndtering, ved gjennomføring av interne revisjoner og i gjennomføringen av ledelsens gjennomgåelse.

Utarbeidet dato: 26.1.2012

Sign.:



Geir-Rune Samstad  
Revisjonsleder

Godkjent dato: 26.1.2012

Sign.:



Erik Ø. Johnsen  
Direktør

<b>1.</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Dokumentunderlag .....</b>	<b>4</b>
2.1	Myndighetskrav .....	4
2.2	Bedriftsinterne krav .....	4
<b>3.</b>	<b>Revisjonsomfang .....</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Avvik .....</b>	<b>5</b>
4.1	Avvik 1 .....	5
4.2	Avvik 2 .....	5
4.3	Avvik 3 .....	6
4.4	Avvik 4 .....	6
4.5	Avvik 5 .....	7
4.6	Avvik 6 .....	7
<b>5.</b>	<b>Observasjoner .....</b>	<b>8</b>
<b>6.</b>	<b>Andre forhold .....</b>	<b>8</b>
<b>7.</b>	<b>Gjennomføring .....</b>	<b>8</b>
	<b>Vedlegg 1 – Oslo T-banedrift AS' egen dokumentasjon.....</b>	<b>9</b>
	<b>Vedlegg 2 – Stikkprøver fra feltarbeidet.....</b>	<b>11</b>

## 1. Innledning

Oslo T-banedrift AS fikk 15.april 2011 tillatelse til å drive trafikkvirksomhet, drift av kjørevei og trafikkstyring på tunnelbanenettet i Oslo og Akershus. Tillatelsen ble gitt uten tidsbegrensning.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Oslo T-banedrift AS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Revisjonen omfattet store deler av Oslo T-banedrift AS' sikkerhetsstyring blant annet sikkerhetspolitikk, målstyring, risikoanalyser, oppfølging av avvik, revisjoner, ledelsens gjennomgåelse, opplæring og kompetansestyring.

Denne 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 tillatelsen tilbake.

Statens jernbanetilsyn forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/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 som dokumentgjennomgang og arbeid på stedet hos Oslo T-banedrift AS. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell, og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

## **2. Dokumentunderlag**

### **2.1 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)
- Lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- Forskrift 10. desember 2010 nr. 1569 om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m. (tillatelsesforskriften)
- Forskrift 6. desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor mm (kravforskriften)
- 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)

### **2.2 Bedriftsinterne krav**

Oslo T-banedrift AS' egen dokumentasjon som er benyttet ved dokumentgjennomgang og arbeidet på stedet er beskrevet i vedlegg 1.

## **3. Revisjonsomfang**

Revisjonen ble gjennomført hos Oslo T-banedrift AS og tema for revisjonen var etablering og etterlevelse av sikkerhetsstyringssystem. Revisjonen omfattet gjennomgang av dokumenter, intervjuer av ledelse, medarbeidere og undersøkelser knyttet til ovennevnte tema.

Oslo T-banedrift AS omtales i det videre som OTD.

## 4. Avvik

### 4.1 Avvik 1

Det er mangler i OTDs beskrivelser av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for sikkerheten.

#### Avvik fra:

*Kravforskriften § 6-1, første og andre ledd*

"Jernbanevirksomheten 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:

1. Det er beskrevet i stillingsbeskrivelsen til driftssjef at den skal vurdere å gi tillatelser for adgang til aktiviteter i og ved spor. Ansvaret er permanent delegert.
2. Stillingsbeskrivelsen til teknisk sjef inneholder ikke en oversikt over alle underordnede.
3. Ikke alle oppgaver av betydning for sikkerhet er beskrevet i stillingsbeskrivelsene, for eksempel for stillingen sikkerhetsrådgiver 2 for oppgaven som revisjonsleder.
4. Det er ikke beskrevet hvem som er ansvarlig for registrering av avvik avdekket ved revisjoner i oppfølgingssystemet Synergi.

Merknad til revisjonsbevis 4: Dette er også kommentert i referat fra ledelsens gjennomgåelse 2010.

### 4.2 Avvik 2

OTD kan ikke dokumentere at virksomheten har tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten skal drives sikkerhetsmessig forsvarlig eller at personell har tilstrekkelig kompetanse for å utføre alle oppgaver de er tildelt.

#### Avvik fra:

*Kravforskriften § 6-3*

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

Personell som utfører arbeidsoppgaver som er av betydning for sikkerheten skal ha tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene."

#### Revisjonsbevis:

1. OTD har ikke en dokumentert vurdering eller oversikt som viser hvilken kompetanse virksomheten samlet trenger for å ivareta sikker drift. OTD opplyser at det fremgår av stillingsinstrukser og oppfølgingsverktøyet KOS.
2. KOS skal benyttes til å dokumentere kompetansekrav, jf. kap 9 i TO-K0002. "Formelle kompetansekrav" beskrives i stillingsbeskrivelse, mens krav til "ferdigheter" settes i KOS ifølge kap 7. Kompetanse er i kap 5 definert som "summen av ferdigheter og kunnskap".
3. Ikke alle stedfortredere oppfyller kompetansekravene til den de stedfortreder for.

### **4.3 Avvik 3**

OTD har ikke beskrevet alle krav til kompetanse for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten.

#### **Avvik fra:**

*Kravforskriften § 6-4*

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

Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for å sikre personellens kompetanse."

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er ikke stilt kompetansekrav for alle arbeidsoppgaver angitt i stillingsbeskrivelsene, for eksempel for stillingen sikkerhetsrådgiver 2 for oppgaven som revisjonsleder.
2. Kompetansekravene er ikke tilstrekkelig beskrevet. For eksempel er det angitt "Bachelor innen relevant fagområde" uten at det er angitt hva dette relevante fagområdet er.
3. OTD har ikke en dokumentert prosess for å etablere opplæringsprogram for "ikke-operativt" personell.
4. Det er ikke angitt entydige kriterier for kompetanse til stedfortreder.

### **4.4 Avvik 4**

Ikke alle avvik blir systematisk registrert og fulgt opp i OTD.

#### **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:**

1. Avvik om formidling av sikkerhetspolitikk til leverandører, jf. referat sikkerhetsmøte 05/2011, er ikke registrert i oppfølgingsverktøyet Synergi.
2. Utsettelse og avlysninger fra revisjonsprogrammet avviksbehandles ikke, men blir "akseptert" av øverste leder.
3. Det kunne ikke fremvises en dokumentert avviksbehandling av at ledelsens gjennomgåelse ikke er gjennomført tre ganger årlig som angitt i AD-P0004.
4. OTD kunne ikke redegjøre for omfanget av utestående avvik fra interne revisjoner.
5. OTD har ikke vurdert den sikkerhetsmessige konsekvensen av utsettelse av interne revisjoner, eller at de ikke blir gjennomført.

#### **4.5 Avvik 5**

Det er mangler ved OTDs systematiske planlegging, gjennomføring og oppfølging av interne revisjoner av sikkerhetsstyringsystemet.

##### **Avvik fra:**

*Kravforskriften § 4-4 første ledd*

"Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre interne revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet for å vurdere om det er tilfredsstillende implementert, vedlikeholdt og om det tilfredsstillende krav i eller i medhold av jernbaneloven, samt kravene til sikkerhetsstyringssystem som jernbanevirksomheten har etablert."

##### **Revisjonsbevis:**

1. OTD kan ikke gjøre rede for en systematikk som sikrer at revisjonsprogrammet dekker alle områder av betydning for sikkerheten. Det ble opplyst at revisjonsprogram utformes basert på behovsinnmelding fra avdelingsledere, samt sikkerhetssjefens faglige vurdering.
2. Det er ikke beskrevet hvem som er ansvarlig for registrering av avvik avdekket ved revisjoner i oppfølgingssystemet Synergi.  
Merknad til revisjonsbevis 2: Dette er også kommentert i Ledelsens gjennomgang 2010.
3. Revisjonsrapport 08/2011 er ikke registret i oppfølgingssystemet Synergi, jf. prosedyre TS-P0006 "Revisjoner og oppfølging".
4. Utsettelse og avlysninger fra revisjonsprogrammet avviksbehandles ikke, men blir "akseptert" av øverste leder.
5. Det er ikke dokumentert at ledelsens gjennomgåelse vurderer revisjonsprogrammets hensiktsmessighet, for eksempel i forhold til omfang, temaer, grensesnitt eller risiko.
6. OTD har ikke vurdert den sikkerhetsmessige konsekvensen av utsettelse av interne revisjoner, eller at de ikke blir gjennomført.
7. OTD kunne ikke redegjøre for omfanget av utestående avvik fra interne revisjoner.

#### **4.6 Avvik 6**

Det er mangler ved gjennomføring og innhold i ledelsens gjennomgåelse i OTD.

##### **Avvik fra:**

*Kravforskriften § 4-4 andre ledd*

"Jernbanevirksomhetens ledelse skal regelmessig foreta en gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet for å sikre at det er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt."

##### **Revisjonsbevis:**

1. Gjennomføring av Ledelsens gjennomgåelse er beskrevet i to prosedyrer, "Kvalitetshåndbok" (AD-H0001) og "Ledelsens gjennomgåelse, HMS, kvalitet og sikkerhet" (AD-P0004), hvor henholdsvis den ene setter frekvens til årlig og den andre tertialvis. Begge prosedyrer omhandler "trafikksikkerhet", men T-banen hevder at den ene gjelder kvalitet. Det er ingen indikasjon i prosedyrene på at det er en reel avgrensning.
2. Ledelsens gjennomgåelse som bl.a. skal dekke trafikksikkerhet, er ikke gjennomført tre ganger årlig som angitt i AD-P0004.
3. Sikkerhetsmessig betydning av åpne revisjonsavvik blir ikke vurdert ved ledelsens gjennomgåelse.
4. Det er ikke dokumentert at ledelsens gjennomgåelse vurderer revisjonsprogrammets hensiktsmessighet, for eksempel i forhold til omfang, temaer, grensesnitt eller risiko.
5. Det er ikke dokumentert at ledelsens gjennomgåelse vurderer resultatene fra revisjoner med hensyn på omfang, samlet effekt av avvik og egnethet.
6. Akseptkriterier blir ikke vurdert ved ledelsens gjennomgåelse.



## **5. Observasjoner**

Det ble ikke gitt noen observasjoner under revisjonen.

## **6. Andre forhold**

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

## **7. Gjennomføring**

<b>Formøte</b>	: 1.11.2011
<b>Åpningsmøte</b>	: 28.11.2011
<b>Arbeid på stedet</b>	: 28.11. - 2.12.2011
<b>Sluttmøte</b>	: 2.12.2011

## Vedlegg 1 – Oslo T-banedrift AS' egen dokumentasjon

Følgende av Oslo T-banedrift AS' dokumenter er gjennomgått før arbeidet på stedet.

Dokumentnummer	Dokumenttittel
AD-H0001	Kvalitetshåndbok
AD-H0003	Sikkerhetsstyringshåndbok
	Strategiplan 2011-2015
	Samling av sikkerhetstiltak fra handlingsplan 2011
	Månedrappport for september: Vedlegg månedrappport TS 09-2011
TS-K0015	Krav til risikoanalyser og akseptkriterier
	Stillingsbeskrivelse AD
	Stillingsbeskrivelse Leder TS
	Stillingsbeskrivelse sikkerhetsrådgiver 1
	Stillingsbeskrivelse sikkerhetsrådgiver 2
	Stillingsbeskrivelse sikkerhetsrådgiver 3
	Stillingsbeskrivelse Leder TO
	Stillingsbeskrivelse Leder TF
	Stillingsbeskrivelse Leder TJ
	Stillingsbeskrivelse Leder TD
	Stillingsbeskrivelse Driftsleder
	Stillingsbeskrivelse Trafikkleder
	Stillingsbeskrivelse seksjonsleder
	Stillingsbeskrivelse Togfører
TS-P0008	Sikkerhetsmøte
TS-P0007	Gransking av uønskede hendelser
TS-X0001	Tabell over gyldige risikoanalyser
TS-A10018	Risikobildet 2008
TS-A0014	Risikoanalyse Kolsåsbanen
TS-P0004	Ledelsens gjennomgåelse HMS, kvalitet og sikkerhet
TS-P0006	Revisjoner og oppfølging
TS-R0180	Ledelsens gjennomgang trafiksikkerhet 2010
AD-B0009	Revisjonsprogram 2011
	Revisjonsprogram 2010
TS-P0014	Rapportering og registrering av uønskede hendelser, farlige forhold og forbedringsforslag
TS-P0032	Saksbehandling i synergi
TO-P0036	Avviksbehandling
	Utskrift trafikkjournal fra 24.-26.oktober 2011
	Synergieksport OTD 24-26okt.xls
	Oversikt fra IE-VE om mulige sikkerhetskritiske feil.xls
TS-K0014	Krav til etablering av opplæringsplaner og beskrivelse av opplæringstiltak for ivaretagelse av trafiksikkerheten
TO-K0002	Krav til kompetansestyring
TO-X1-10001	Aspirant MX 3000
TO-X 4-10001	Trafikkleder togstyring

	Referat driftsledermøte 15.09.11
	Referat driftsledermøte 17.11.11
	Referat sikkerhetsmøte 24.06.11
	Referat sikkerhetsmøte 12.08.11
	Referat sikkerhetsmøte 14.10.11
	Referat ledermøte 17.10.11
	Referat ledermøte 03.10.11
	Referat ledermøte 31.10.11
	Referat avdelingsmøte Jernbaneteknikk 10-2011
	Referat avdelingsmøte Jernbaneteknikk 11-2011
	Referat avdelingsmøte Jernbaneteknikk 12-2011
	Referat føreravdelingen 04.10.11
	Referat føreravdelingen 08.11.11
	Referat føreravdelingen 22.11.11
	Referat driftsledermøte 20.10.11

## **Vedlegg 2 – Stikkprøver fra feltarbeidet**

Enkelte dokumenter ble i tillegg fremvist under intervjuer og arbeid på stedet. Det ble foretatt stikkprøver i kompetanseverktøyet KOS og i registrerings- og oppfølgingsverktøyet Synergi.