

# **Sporveien Trikken Revisjon**

## **Ledelsens engasjement og risikostyring**

**TILSYNSRAPPORT NR. 2017-29**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konklusjon.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Avvik.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Observasjoner .....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Andre forhold.....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Om tilsynet .....</b>	<b>6</b>
6.1	Administrative data .....	6
6.2	Gjennomføring .....	6
6.3	Omfang .....	6
6.4	Kriterier .....	6
6.5	Om avvik og observasjoner.....	6
6.6	Tilsynsrapport.....	6
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk .....	7
	<b>Vedlegg 1 - Hjemmelstekster .....</b>	<b>8</b>

## **1 Bakgrunn og mål**

Sporveien Trikken AS (Trikken) har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet, drift av kjørevei og trafikkstyring på sporvognsnettet i Oslo i medhold av tillatelsesforskriften.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon.

Tilsynet hadde som mål å avklare hvorvidt Sporveien Trikken gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Tilsynet dekket sikkerhetsstyring med spesiell vekt på ledelsens engasjement (prioritert tema for 2017) og risikostyring. Det ble sett på Trikkens prosess for infrastrukturprosjekter med spesiell vekt på melding og søknad til SJT. Bakgrunnen for at tilsynet valgte å se på denne prosessen var SJTs erfaringer med varierende kvalitet på innsendte meldinger og søknader i forbindelse med infrastrukturprosjekter.

I tillegg ble det sett på virksomhetens prosess for utforming av driftshåndbøker.

Tilsynet ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn.

## **2 Konklusjon**

Basert på erfaringene fra revisjonen er det tilsynets vurdering at risikostyring er en integrert del av virksomhetens prosess for infrastrukturprosjekter. Videre er det tilsynets vurdering at ledelsen er engasjert og følger opp ansvaret for risikostyringen.

Sikkerhetsfunksjonen fungerer ved gjennomføring av store prosjekter. Selv om det ved denne revisjonen ikke er avdekket avvik når det gjelder sikkerhetsstyringen i prosjekter og prosessen for melding og søknad til SJT bør Sporveien Trikken vurdere behov for forbedringer; blant annet for beskrivelser av ansvar for sikkerhetsfunksjonen i gjennomføringen av prosjekter og at Sporveien Trikken sikrer at sikkerhetsfunksjonen blir ivaretatt i små prosjekter.

Det dokumenterte sikkerhetsstyringssystemet trenger oppdatering. Dette gjelder blant annet Ledelseshåndbok, Driftshåndbok og oversikt over risikovurderinger.

Rapportdato: 08.02.2018

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen  
*Direktør*

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer*

Geir-Rune Samstad  
*Revisjonsleder*

### **3 Avvik**

#### **Avvik 1**

**Det dokumenterte sikkerhetsstyringssystemet har enkelte mangler og enkelte interne bestemmelser er ikke oppdatert.**

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

Kravforskriften § 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem og  
Kravforskriften § 3-2. Dokumentasjon

##### **Revisjonsbevis:**

1. Driftshåndboka, inkludert strekningsbeskrivelsen er fra 2012 og inkluderer ikke alle forhold som er av sikkerhetsmessig betydning og avdekket i senere risikoanalyser.

##### **Merknad:**

De manglende forhold det siktes til her er for Ekebergbanen.

2. Listen over gyldige røde oppslag som er tilgjengelig for vognførerne på Trikkens intranettside er ikke fullstendig. Røde oppslag som fortsatt har gyldig innhold vises ikke i listen. Dette gjelder oppslag som er utgitt i 2015 eller tidligere.
3. Ledeshåndboka i sikkerhetsstyringssystemet er ikke oppdatert for sikkerhetsledelsen i Trikken.

##### **Merknad:**

Det ble opplyst under revisjonen at Trikken har blitt omorganisert og at de venter med å oppdatere sikkerhetsstyringssystemet til denne prosessen er ferdig og at organisasjonen har satt seg.

#### **Avvik 2**

**Sporveien Trikken har enkelte mangler i sin dokumenterte oppfølging av risikovurderinger**

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

Kravforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

##### **Revisjonsbevis:**

1. Overordnet risikoanalyse ble sist oppdatert i 2013. Det er utarbeidet en egen risikoanalyse for Kolsåsbanen som ikke er inkludert i den overordnede risikoanalysen fra 2013 men som supplerer den.

##### **Merknad:**

Eksisterende risikoanalyse er utarbeidet før oppstart av kjøring av trikk på Kolsåsbanen. I ettertid er det rapportert flere hendelser blant annet rødllyspasseringer. Det er ikke dokumentert vurderinger om disse hendelsene påvirker det overordnede risikobilde, og eventuelt behov for oppdatering av risikoanalyser

2. Det er ingen oversikt og status over utestående risikoreducerende tiltak avdekket i risikovurderinger.

## **4 Observasjoner**

### **Observasjon 1**

**Ledelsens oppfølging og dokumentasjon av sikkerhetsarbeidet i infrastrukturprosjekter kan forbedres**

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det kunne ikke redegjøres for hvilke krav til kompetanse innen sikkerhet (sikkerhetsledelse) som stilles til prosjektledelse i utbyggingsprosjekter.
2. Trikkens ledelse (på flere nivåer) beskrev at sikkerhetsrådgiver i prosjekt har ansvaret for sikkerheten.

#### **Merknad 1:**

Under revisjonen ble det opplyst at sikkerhetsrådgiver har en definert rolle i de store prosjektene. Sikkerhetsmessige utfordringer og uoverensstemmelser mellom utbygger og sikkerhetsrådgiver blir løftet til blant annet styringsgruppen for prosjekter.

#### **Merknad 2:**

Det er gitt eksempler på at sikkerhetsrådgiver får den nødvendige hjelpen når en problemstilling blir reist.

3. Det er ingen systematisk og dokumentert erfaringsoverføring ved manglende dokumentasjon og kvalitet på sikkerhetsdokumentasjonen i forbindelse med infrastrukturprosjekter.

### **Observasjon 2**

**Sporveien Trikkens styring av innholdet i driftshåndboka kan forbedres.**

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er ingen kriterier for hva som skal overføres fra risikovurderingene til streknings- og driftshåndboka.
2. Det er ingen systematisk overføring av forhold fra risikovurderinger til driftshåndboka. Det ble opplyst at forholdene ved Øraker burde inn i driftshåndboka, men det var ingen aksjonspunkter på dette.

## **5 Andre forhold**

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

## 6 Om tilsynet

### 6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2017-29
Saksnr.:	17/569
Virksomhet:	Sporveien Trikken AS
Kontaktperson:	Knut Mo
Revisjonslag:	Tor-Erik Schjelderup, Mette Mjelstad og Geir-Rune Samstad

### 6.2 Gjennomføring

Virksomheten har gitt nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

Åpningsmøte:	26.10.2017
Feltarbeid:	26.-27.10.2017
Sluttmøte:	07.11.2017

### 6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Sporveien Trikken AS. Den omfattet i all hovedsak ledelsen og ble gjennomført på Grefsen.

Målet for revisjonen var å se på ledelsens oppfølging av prosessen for infrastrukturprosjekter og i tillegg se på i hvilken grad dokumentasjon som berører vognførere oppdateres. Disse målene ble nådd.

### 6.4 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

### 6.5 Om avvik og observasjoner

Tilsyn er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe objektive bevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

**Avvik** er mangel på oppfyllelse av krav i eller i medhold av lov.

**Observasjon** er forhold som ikke er avvik, men som kan utvikle seg til det.

Vi forventer at virksomheten vurderer observasjoner og håndterer disse slik at de ikke utvikler seg til/bidrar til avvik.

### 6.6 Tilsynsrapport

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

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering. Det vil si at tilsynsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

Tilsyn er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

### **6.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk**

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak. Pålegg gis i et oversendelsesbrev der denne rapporten følger som vedlegg.

Se en nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#) på tilsynets hjemmeside.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik basert på alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Der vi avdekker vesentlige mangler, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetsattest/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [virkemiddelbruk](#).

### **6.8 Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?**

SJT skal bidra til sikkerhet på jernbanen, og tilsynsaktiviteter er viktige virkemidler. Arbeidet krever mye personell og tid fra dem vi fører tilsyn med og oss. Det er viktig at tilsyn gjennomføres effektivt, med søkelys på det viktigste for sikkerheten.

Vi ønsker å være tydelige i vår kommunikasjon, og at tilsynsbesøk skal oppfattes som nyttig for sikkerhetsarbeidet. Vi ønsker derfor en vurdering av gjennomføringen av dette tilsynet og rapporten.

Vår kontaktperson i virksomheten vil snart motta en epost-invitasjon til å svare på en elektronisk tilfredshetsundersøkelse. Den er ikke anonym, og kan besvares flere ganger og av flere personer. Vi ønsker flest mulige tilbakemeldinger om tilsynet.

Vi vil ikke svare direkte på vurderingene eller innspillene som kommer (med mindre vi blir bedt om det), men se trender og utvikling over tid og inkludere dette i vårt forbedringsarbeid.

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak. Pålegg gis i et oversendelsesbrev der denne rapport følger som vedlegg.

På tilsynets hjemmeside er det gitt nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#)

Tilsynet kategoriserer ikke avvik i forhold til alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Der vi avdekker vesentlige mangler, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetsattest/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [sanksjonsmiddelbruk](#).

## **Vedlegg 1 - Hjemmelstekster**

### **Avvik 1**

#### **Kravforskriften 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem**

Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og andre forhold ved denne. Sikkerhetsstyringssystemet skal videre sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten.

Sikkerhetsstyringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer som oppstår som følge av annen virksomhet. Sikkerhetsstyringssystemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra den øverste ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet på alle nivåer er involvert og hvordan den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres.

Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bruk av leverandører. Jernbanevirksomheten skal stille de samme styrings- og sikkerhetskrav til aktiviteter utført av leverandører som til aktiviteter utført av egen virksomhet.

Infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av forskjellige trafikkutøvers virksomhet og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle trafikkutøvere å drive i samsvar med krav i jernbanelovgivningen, samt krav i og vilkår fastsatt i deres tillatelse.

#### **Kravforskriften § 3-2. Dokumentasjon**

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig og kjent på en hensiktsmessig måte for alt personell med behov for slik tilgang.

Jernbanevirksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt.

Dokumentasjonen skal være styrt og sporbar. Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser om styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.

### **Avvik 2**

#### **Kravforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger**

Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer identifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med annen virksomhet.

Ved endringer i forutsetninger eller avgrensninger av risikovurderinger, eller når det foreligger annen ny kunnskap av betydning for vurderingene, skal risikovurderingene oppdateres.

Jernbanevirksomheten skal ha oversikt over utførte risikovurderinger, samt deres gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger. Det skal sikres samsvar mellom vurderinger som utfyller eller bygger på hverandre.