

**Inspeksjon av sikkerheten ved
av- og påstigning samt utførelse av
avgangsprosedyre på strekningen
Mysen - Blommenholm**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 12-01

***Inspeksjon av sikkerheten ved av- og påstigning samt utførelse av
avgangsprosedyren på strekningen Mysen - Blommenholm***

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 12-01
Arkivkode: Sak 01/245 T631
Inspeksjonsdato: 30.10.01, 31.10.01, 07.11.01, 02.12.01 og 03.12.01.
Foretak: Jernbaneverket, NSB BA, Flytoget AS

Hovedkonklusjon:

Inspeksjonen viste at praktisering av avgangsprosedyre gjennomgående er i samsvar med gjeldende bestemmelser.

På txp-betjente stasjoner ble det ikke observert mangler i txp's opptreden ved avgang.

Overvåking av av- og påstigning var noe varierende utført. For Flytoget ble dette observert å være godt ivaretatt i det av- og påstigning konsekvent ble overvåket helt til dørene lukket.

Ombordansvarliges sjekk av signaler ble så langt det var mulig å observere konsekvent ivaretatt av NSB BA.

Flytoget praktiserer en annen avgangsprosedyre enn NSB BA (men også Flytogets prosedyre er godkjent av Statens jernbanetilsyn). Revisjonsgruppen stiller spørsmål ved om bruk av håndflater gir like synlige tegn til lokfører som bruk av flagg. Flytogets servicemedarbeidere var heller ikke konsekvente i bruk av lommelykt i mørket.

Det ble i enkelte situasjoner observert stor avstand mellom plattform og tog. Gjennom dokumentgjennomgang ble det konstatert at det ikke er fastsatt krav til maksimal avstand.

Utarbeidet dato:

Godkjent dato:

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) og verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under revisjonen

1. Innledning

Rapporten er utarbeidet etter en inspeksjon i perioden 30.10.01 – 03.12.01.

Inspeksjonen ble gjennomført uten forutgående varsel til foretakene.

Formålet med inspeksjonen var å vurdere om gjeldende avgangsprosedyrer praktiseres på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, om etablerte prosedyrer er hensiktsmessige og forholdene for øvrig ivaretar hensynet til en sikker togavgang og av- og påstigning.

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.

Rapporten omhandler avvik og observasjoner som er avdekket under inspeksjonen.

- 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.

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 observasjon av av- og påstigning og praktisering av avgangsprosedyren ved Ski, Mysen, Tomter, Lysaker, Blommenholm, Oslo S og Nationaltheatret stasjon. Inspeksjonen omfattet alle typer persontog som trafikkerer hele eller deler av strekningene mellom Mysen og Blommenholm.

4. Avvik

Det ble ikke påvist avvik undr inspeksjonen.

5. Observasjoner

Observasjon 1

Det ble observert at Flytogets personell ikke var konsekvente i å anvende lommelykt når de ga avgangstegn til lokfører i mørket.

Kommentar:

Hos NSB ble det observert konsekvent bruk av lommelykt.

Flytoget har pålagt flytogfører plikt til å si i fra til servicemedarbeider dersom signal ikke tydelig kan sees. Flytoget oppfatter ikke JD 320 pkt. 2.2 som en absolutt plikt for Flytogets servicemedarbeider til å bruke lykt i den mørke delen av døgnet. Slik praksis ble observert fra Lysaker i retning Gardermoen i morgenrushet med mange mennesker, kurvet og uoversiktlig plattform og begrenset plattformbelysning stiller imidlertid revisjonsgruppen spørsmål ved måten dette praktiseres på, men vil presisere at observasjonene gjelder et begrenset antall flytogavganger.

Observasjon 2

Bruk av fløyte før avgangssignal gis, praktiseres gjennomgående av NSB BAs personell. Tidspunktet for fløytebruk er imidlertid lite harmonisert i det enkelte ombordansvarlige praktiserer å blåse i det passasjerer går av toget, mens de fleste blåser umiddelbart før signal "avgang" gis.

Kommentar:

Det bør vurderes om praksis og/eller regelverk (JD 323 pkt. 9.1.3) bør strammes inn.

Observasjon 3

Flytoget benytter en annen avgangsprosedyre enn NSB BA. Dette innebærer bla at Flytogets ombordpersonell (servicemedarbeidere) gir avgangstegn til lokfører med håndflatene og ikke med flagg. Revisjonsgruppen stiller spørsmål ved om dette gir tilstrekkelig klare tegn når det er mange mennesker på plattformen.

Kommentar:

Flytoget presiserer at det ikke er registrert uønskede hendelser relatert til denne praksis.

Observasjon 4

Det var noe varierende praksis hos NSB BA mht overvåking av av- og påstigning. I enkelte tilfelle stod dørene så vidt lenge oppe etter at ombordansvarlig hadde avsluttet sin del av avgangsprosedyren og gått inn i toget, at passasjerer fremdeles hadde anledning til å stige på toget.

Observasjon 5

Det er ikke alltid enkelt å identifisere ombordansvarlig.

Kommentar:

I følge P-60 pkt 7 skal ombordansvarlig ha blått tjenestetegn. Tjenestetegnet var i en del tilfelle dårlig synlige. En txp som ble kontaktet under revisjonen påpekte dette som et problem. Revisjonsgruppen har for øvrig gjennom andre revisjoner også fått dette påpekt av txp-er.

6. Andre forhold

Det ble gjennom dokumentgjennomgang avdekket at det ikke er etablert akseptkriterier som angir maksimal åpning mellom plattform og stigtrinn. Det ble ved enkelte tilfelle observert at avstand mellom plattform og stigtrinn var så vidt stor at åpningen ga rom for at et voksent menneske kunne tråkke i mellom. Jf vedlegg 2. Ettersom dette forholdet kan relateres både til infrastruktur, materiell og forskriftskrav har revisjonsgruppen valgt ikke å klassifisere dette forholdet som et avvik. Revisjonsgruppen anbefaler at Statens jernbanetilsyn tar initiativ for å belyse behovet for at nødvendige kriterier utarbeides.

Det ble ikke observert andre forhold av betydning utover det som er beskrevet foran i rapporten.

7. Gjennomføring

Inspeksjonen ble utført som uanmeldt inspeksjon ved observasjoner på utvalgte stasjoner/stoppesteder på strekningen Mysen- Blommenholm.

De spesifikke stikkprøver er beskrevet i vedlegg 2. Der merknadsfeltet ikke er utfyllt indikerer det at det ikke er observert utførelse som avviker fra bestemmelsene eller som ble ansett å være risikofylt. Alle aspekter ved avgang ble imidlertid ikke observert for alle avganger. Det ble i perioder fokusert på utvalgte deler av avgangsprosedyren.

Vedlegg 1

Dokumentunderlag

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

Dokumentnr.	Dokument	Utgave/Rev.	Kommentar
S-sirkulære 53-2001	Avgang fra stasjon- avgangsprosedyre	22.05.01	
S-sirkulære 63-2001	Sikker avgang fra stasjon. Endring i /tilføyelser til bestemmelsene i JD 340 –341 -342	20.06.01	
P-60-01		22.08.01	
JD 323	Signalbestemmelser Håndsignaler	20.03.97	
JD 324	Signalbestemmelser Togsignaler	20.03.97	Kap. 8 er aktuelt
JD340	Togframføring Generelle bestemmelser	19.03.97	
JD 342	Togframføring Personale i tog	19.03.97	
TS-PR-01	Kap. 2, 8.1: Avgangsprosedyre for Flytoget	05.09.01	
JD 531	Overbygning- bygging		

a) Inspeksjonsgruppe:

Fagrevisor: Gunhild Halvorsrud

Ledende revisor: Sjur Sæteren

b) Verifikasjoner/stikkprøver

Der observasjonen gjelder Flytoget er dette spesifikt angitt.

Sted	Tid	Tog mot	Merknader
Ski (30.10.01)	0716	Oslo	To passasjerer går på etter at ombordansvarlig er gått inn i toget.
	0725	Oslo	Gule lamper på lok ble ikke brukt til å gi "kjøretillatelse mottatt"
	0729	Skøyen	
	0736	Skøyen	
	0740	Mysen	
	0743	Oslo	
	0745	Skøyen	Ombordansvarlig gikk inn før siste passasjer.
	0747	Moss	
	0751	Gøteborg	
	0757	Skøyen	
	0813	Skøyen	Lokfører vinket i stedet for å bruke gule lamper for vise kjøretillatelse mottatt.
	0810	Moss	
	0815	Oslo S	Ombordansvarlig gikk inn noe tidlig.
	0825	Skøyen	
	0827	Oslo	
Mysen (30.10.01)	0928	Oslo	
	1128	Oslo	
Tomter (30.10.01)	1253	Mysen	
	1355	Mysen	
	1355	Skøyen	
Lysaker (31.10.01)	0648	Sandefjord	Omordansvarlig går inn noe før dørene lukkes.
	0651	Asker	Flytog.
	0653	Oslo	Flytog.
	0704	Drammen	Omordansvarlig går inn noe før dørene lukkes (anslagsvis 5 sek.).
	0702	Lillestrøm	Omordansvarlig går inn noe før dørene lukkes (anslagsvis 5 sek.).
	0706	Moss	
	0711	Asker	
	0708	Eidsvoll	
	0712	Gardermoen	Flytog
	0715	Spikkestad	Omordansvarlig går inn noe før dørene lukkes.
	0721	Kristiansand	Omordansvarlig går inn en stund før dørene lukkes.
	0719	Oslo	Tog fra Skien. Fløytesignal gis ca 10-15 sek. før avgangssignal.
	0727	Kongsberg	Fløytesignal gis i det passasjerene går ut av toget (ca. 1 min. før avgangssignal)
	0731	Asker	Flytog.
	0729	Lillestrøm	
	0733	Asker	
	0732	Gardermoen	Flytoget
	0736	Moss	
	0742	Lillehammer	Avgangssignal gitt med hånd i stedet for flagg.
	0746	Oslo S	

	0751	Asker	Flytoget
	0751	Gardermoen	Flytoget
	0755	Sandvika	Fløytesignal gis ca 30 sek. før avgangssignal
	0748	Skien	
	0759	Lillestrøm	Ombordansvarlig går inn noe før dørene lukkes (ca 5 sek).
	0808	Asker	Avstand fra plattform til stigtrinn ble målt til 33 cm (horisontalt). Større åpning ble observert på fjerntogmateriell.
Blommenholm (31.10.01)	0810	Asker	Ombordansvarlig går inn noe før dørene lukkes.
	0821	Lillestrøm	
	0839	Asker	Ingen mulighet for ombordansvarlig til å kunne observere signal (med mindre han hadde gått fram foran toget). Blommenholm er imidlertid holdeplass og ikke stasjon og omfattes derfor ikke av S-sirkulære 53-2001.
	0852	Lillestrøm	
Nationaltheatret (07.11.01)	0701	Skøyen	Fløytesignal gis ca 20 sek. før avgangssignal
	0703	Asker	Flytoget. Kun avstigning. Ingen skulle av og ingen dører åpnet. Dvs at servicemedarbeider ikke var ute og sjekket signal (Flytogets avgangsprosedyre krever for øvrig ikke en slik sjekk) eller ga signal "klart for avgang".
	0705	Skøyen	Signal "kjøretillatelse mottatt" ble ikke gitt.
	0707	Spikkestad	Signal "kjøretillatelse mottatt" ble ikke gitt.
	0711	Skøyen	
	0717	Skøyen	Fløytesignal gis ca 20 sek. før avgangssignal
	0719	Kongsberg	Fløytesignal gis ca 40 sek. før avgangssignal
	0723	Asker	Flytoget
	0725	Asker	Fløytesignal gis ca 20 sek. før avgangssignal
	0731	Ski	Fløytesignal gis ca 15 sek. før avgangssignal
	0739	Gardermoen	Flytoget
	0737	Lillestrøm	
	0743	Moss	
	0745	Hakadal	
	0739	Gardermoen	Flytoget
Oslo S (07.11.01)	0749	Hakadal	
	0757	Lillehammer	
	0759	Skøyen	
	0803	Skøyen	1 person steg på etter at ombordansvarlig hadde gått om bord.
	0805	Spikkestad	Fløytesignal gis ca 15 sek. før avgangssignal
	0806	Ski	
	0811	Bergen	
Oslo S (02.12.01)	1935	Gardermoen	Flytoget. Lykt benyttet
Lysaker (03.12.01)	0659	Lillestrøm	
	0703	Asker	
	0711	Asker	Flytoget. Ingen steg av. Ingen dører åpnet. Dvs servicemedarbeider sjekket ikke avgangssignal og ga ikke signal "klart for avgang".
	0705	Moss	
	0708	Eidsvoll	
	0712	Gardermoen	Flytoget. Lykt ble ikke benyttet av servicemedarbeider. Vedkommende stod ved første dør. Signal ble ikke sjekket av servicemedarbeider. Flytogets avgangsprosedyre krever for øvrig ikke slik sjekk.
	0715	Spikkestad	
	0721	Kristiansand	

	0719	Oslo S	
	0727	Kongsberg	Fløytesignal ca 30 sek før avgangssignal.
	0731	Asker	Flytoget. Lykt benyttet.
	0732	Gardermoen	Flytoget. Lykt benyttet.