



Møte med ledelsen i Flytoget

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 18-02

Møte med ledelsen i Flytoget

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 18-02
Arkivkode: 02/282 T632
Møtedato: 26.11.02
Foretak: Flytoget AS

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Flytoget og Statens Jernbanetilsyn 26.11.02. Rapporten angir status på viktige områder av Flytogets organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 02.12.02

Sign

Sjur Sæteren
Revisjonssjef

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Organisering, sikkerhetstiltak og risikobilde
3. Oppfølging av avvik fra interne revisjoner og ledelsens gjennomgang.
4. Omorganisering i teknisk enhet og service-enhet
5. Status på viktige sikkerhetsforhold
 - a. kontrollregime for nye boggier
 - b. styring av vedlikeholdsleverandør
 - c. utilsiktet løsning av tilsatt brems
6. Behov for tillatelser/godkjenninger i 2002-2004
7. Eventuelt
8. Oppsummering/Aksjonspunkter

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med tilsynsmøtene er å opprettholde dialogen med Flytoget med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

Agendaen for møtet er gitt som vedlegg 2 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

2. Organisering, sikkerhetstiltak og risikobilde

a) Redegjørelse fra Flytoget

Økonomien er bedret og Flytoget ligger hittil i år over budsjett. Kundetilfredshet er noe over målsetting. Ledelsens prioriteringsrekkefølge er: 1. sikkerhet, 2. punktlighet, 3. service.

Flytoget har følgende sikkerhetsfora:

- Ledermøte (eier: adm. dir.)
- Fagmøte sikkerhet som behandler overordnede sikkerhetssaker (eier: Adm.dir. Administreres av kvalitetsdirektør. Sikkerhetssjef deltar.)
- Risikogruppe som behandler alvorlige hendelser (eier: sikkerhetssjef)
- Synergiforum som behandler uønskede hendelser (eier: sikkerhetsing.)
- Sikkerhetstimen på Oslo S som er et uformelt, holdningsskapende forum mellom ledelsen og personalet (møtet er iverksatt av adm. dir og administreres av sikkerhetssjef.

Det ble redegjort for mål og måloppnåelse. Skader på reisende, tredjeperson og egne ansatte viser tilfredsstillende måloppnåelse.

Likedan er det oppnådd positivt resultat for måltall for innrapporterte tilløp, risikofaktor på uønskede hendelser og strykprosent på sikkerhetsprøve, mens brudd på sikkerhetsbestemmelser (22 stk.) ligger over null-målet (bruddene omfatter avgangsprosedyre før signal viser "kjør", passering av stopp, for høy hastighet og ATC slått av i fart ved C65-feil). Tiltak rettet mot brudd på sikkerhetsbestemmelser er årlige O-kurs (holdningsskapende, formidling av mål mv.) og sikkerhetsinspeksjoner (omfatter blant annet ATC, hastighet, førerromsbytte, hastighet ved skifting, korrektive feilmeldinger, belønning ved tilløpsrapportering).

Flytoget har rettet mye oppmerksomhet mot manglende kontakt mellom flytogfører og togleder. Som et resultat av dette har tilløpsrapportering av manglende kontakt økt vesentlig siden mai 02, men er redusert de siste 2 måneder.

Det ble videre redegjort for sikkerhetsmessige tiltak. For å forebygge avsporinger i kulvert ved OSL og kjøring mot endebutt har Flytoget etablert noen midlertidige tiltak og arbeider også for å få etablert tekniske barrierer i samarbeid med Jernbaneverket. Herunder etablering av ATC-overvåking i avhengighet av dvergsignal og innføring av en ny løsning med bruk av hoveddverg. Flytoget anser

dette som en vesentlig forbedring av sikkerhet og en fornuftig kost-nytte investering. Flytoget er derfor beredt til å bidra økonomisk til en slik løsning. Statens jernbanetilsyn presiserte i denne sammenheng betenkeligheter ved å iverksette tiltak som bryter med standard løsninger selv om de alternative løsninger ikke nødvendigvis bryter mot forskriftskrav. Spesielle ikke-standard løsninger (i forhold til dagens teknisk regelverk i Jernbaneverket) kan gi en bedre sikkerhetsmessig løsning for framføringspersonell som er daglige brukere av løsningene. Men når fremføringspersonell vekselvis kjører på strekninger med og uten slike spesial-løsninger kan risikoen likevel øke i en totalsammenheng. SJT anser det derfor viktig at det gjøres en totalvurdering av sikkerheten før slike nye løsninger velges. Dersom en slik spesielløsning velges vil Statens jernbanetilsyn se det som viktig at fremtidige passeringer av restriktivt signal følges særskilt nøye opp slik at det unngås å utvikle seg en ny kjørestil der førerne mister fokus på signalet fordi en uoppmerksomhet likevel vil fanges opp av ATC-systemet. Flytoget påpekte i denne sammenheng at det i dagens situasjon er mangelfulle barrierer mot passering av signaler i stopp på skifteområder. Flytoget presiserte videre at de har en høy fokus på hendelser der førere "hviler seg" på ATC-teknikken, blant annet gjennom sikkerhetsinspeksjonene og oppfølging av Synergi-rapporter.

Flytoget har også hatt kontakt med Jernbaneverket og påvirket opprettholdelsen av ATC-overvåking på endebutt ved spor 14 på Oslo S.

Når det gjelder midlertidige tiltak mot avsporinger på skifteområde ved OSL har Flytoget gjennomført en del midlertidige tiltak så som slukking av lys i tunnelen, metersmerking (80 og 160 m. etter sporsperre), 10-km hastighetsskilt ved sporsperre, innføring av konferanseplikt mellom Flytogfører og servicemedarbeider, montering av lys ved sporsperre og fokusering på sikkerhet i kurs. I tillegg har det vært gjennomført sikkerhetsinspeksjoner av TELOC. Flytoget rapporterte at tiltakene har hatt effekt og redusert problemet.

Flytoget bemerket for øvrig at det har blitt vanskeligere å gjennomføre tiltak på infrastrukturen etter at denne ble overført til Jernbaneverket. Blant annet refererte Flytoget til at det ikke er gjennomført tiltak etter risikoanalyse på Lillestrøm stasjon.

Flytoget redegjorde videre for tiltak mot C65-feil (samlekode for 32 ulike kommunikasjonsfeiltyper som fører til utilsiktet aktivering av nødbremse) som har vært et stort problem. Tiltakene omfatter endringer i software (6 måneders prøvedrift pågår) og fokus på enkeltfeil, blant annet antennefeil. Tiltakene har ført til vesentlig reduksjon av C65-feil. C70-feil (manglende signal) er også håndtert i den nye programvaren.

Et annet risikoforhold som Flytoget har fokus på er togframføring uten virksom ATC der det har vært 13 hendelser hittil i år.

Stenging av overgang ved Asker stasjon er et annet risikoforhold som Flytoget har hatt fokus på ettersom det førte til at passasjerer i stor grad valgte snarveier over sporene. Flytoget har bidratt til å løse dette gjennom uhellsrapportering, befarings

og henvendelser til ulike interne enheter i Jernbaneverket. Flytoget har erfart en god tone i dialogen med Jernbaneverket i denne saken, men at Jernbaneverkets informasjon ved iverksettelse av stengingen var for dårlig.

Risikobildet hos Flytoget er for øvrig presentert i et dokument (SI-RA-0024) som ble forevist på møtet.

b) spørsmål fra Statens jernbanetilsyn

På spørsmål fra Statens jernbanetilsyn ble det opplyst at infrastruktur-relaterte uønskede hendelser oversendes Jernbaneverket Region Øst ukentlig. Viktige saker blir tatt opp ved behov i Punktlighets- og sikkerhetsmøte der Jernbaneverket og operatørene deltar.

3. Oppfølging av avvik fra interne revisjoner og ledelsens gjennomgang.

Flytoget informerte om at de har planlagt 6 interne revisjoner i 2002 hvorav 4 er gjennomført så langt. Disse 6 omfatter blant annet avviksoppfølging og eksternt samarbeid. Statens jernbanetilsyn uttrykte tilfredshet med en slik fokus. Statens jernbanetilsyn har dette blant sine fokusområder i 2003 da det er avdekket svakheter hos operatørene generelt på disse områdene.

I tillegg til interne revisjoner har Flytoget planlagt 3 leverandør-revisjoner i 2002 hvorav en er utført og en er i prosess.

Planer for 2003 er ikke etablert enda.

I tillegg til interne revisjoner gjennomføres sikkerhetsinspeksjoner jevnlig.

Det er videre planlagt 2 simuleringer på beredskapsområdet i 2003.

Det ble redegjort for ledelsens gjennomgang i 2000, 2001 og 2002. Det er identifisert totalt 11 forbedringspunkter i årets gjennomgang.

Statens jernbanetilsyn opplyste at det ikke er planlagt ordinære revisjonsaktiviteter mot Flytoget i 2003, men det kan være aktuelt for Statens jernbanetilsyn å delta i Flytogets egne revisjoner. Statens jernbanetilsyn presiserte sin forventning om at foretakene planlegger sine interne revisjoner uavhengig av SJTs planer.

4. Omorganisering i vedlikehold og service-enhet

Flytoget redegjorde for omorganisering av teknisk enhet og service-enheten.

Teknisk enhet:

Det er tilsatt ny vedlikeholdssjef. Analysesjef er sluttet og blir ikke erstattet, men oppgavene fordeles. Endringen ble opplyst å være underkastet en endringsanalyse. Det er ansatt en egen Maximo-koordinator.

Hensikten med omorganiseringen i teknisk enhet er å skape klarere grensesnitt.

I den nye organisasjonen er togsjef ansvarlig for og kravstiller til materiellet. Han er nestkommanderende og har også ansvaret for boggi-prosjektet (som er 1. prioritet hos togsjefen).

Vedlikeholdssjef har ansvar for oppfølging av vedlikeholdsleverandør og for at vedlikehold gjennomføres i hht togsjefens krav. Hans 1. prioritet er oppfølging av vedlikeholdsavtalen.

Infrastruktursjef er kontaktpunkt mot Jernbaneverket.

Det er vektlagt å definere stedfortrederfunksjoner.

Service-enheten:

Etter omorganisering fra 01.01.03 vil driftssjef og 4 servicesjefer (sammen med stabfunksjoner) være de som rapporterer direkte til service-direktør.

Personalansvaret fjernes fra operative ledere og fagfunksjonene rendyrkes. Det reduseres i antall årsverk blant operative ledere og det skilles ikke lenger på operativ leder 1 og 2. Reduksjonen kompenseres ved en avløserordning der kvalifisert personell får avløseroppgaver.

Teamledere erstattes av 4 service-sjefer som skal lede team (40 personer) som nå settes sammen av både flytogførere og servicemedarbeidere. 2 av de 4 er allerede tilsatt.

Det sikkerhetsmessige ansvaret blir værende hos driftssjefen. Driftssjef er kravstiller og service-sjef stiller med tilgjengelige ressurser.

5. Status på viktige sikkerhetsforhold

a. Kontrollregime for nye boggi

Flytogets mål er å kunne gjeninnføre opprinnelig kontrollintervall.

Foreløpig vil dagens kontrollnivå opprettholdes for nye hjul og aksler for 160 km/t. Utvendig virvelstrøm- og innvendig ultralydkontroll hver 21.000 km fortsetter til de har en god dokumentasjon. I januar/februar 2003 dokumenteres nye intervaller og i mars 2003 vil søknad om nye kontrollintervaller (basert på 3.partsverifikasjon) sendes til Statens jernbanetilsyn og nye intervaller implementeres innen mai 03.

b. Styring av vedlikeholdsleverandør

Flytogets vedlikeholdsleverandør er Mantena som nå er eget aksjeselskap (datterselskap til NSB AS). Flytoget informerte om at selskapsdannelsen ikke har hatt noen særlig praktisk betydning for det arbeidet som utføres for flytoget eller for styringen av leverandørforholdet. Flytoget opplyste å ha gjennomført en revisjon av RAMS-arbeidet etter at aksjeselskapsdannelsen ble gjennomført. Likedan gjennomfører Flytoget stikkprøvekontroller av vedlikeholdet, gjør kontroller i Maximo (datastyringsverktøy av vedlikeholdet).

Vedlikeholdsleverandør deltar også i RAMS-arbeidet.

c. Utsiktet løsning av tilsatt brems

Det ble redegjort for hendelsen som tidligere er rapportert til Statens jernbanetilsyn (Synergirapport 25572). Problemet var at hovedledning fylles til 5 bar i 7. trinn. Foreløpig granskning har så langt vist at el-brems virket. Toget ble tatt ut av trafikk og funksjonstestet i verksted. Funksjonstesten avdekket ingen feil. Flytoget har undersøkt førebremseventilen uten å finne feil og den er blitt sendt til Knorr for videre undersøkelse. Flytoget har så langt fått telefonisk informasjon fra Knorr om at det ikke er avdekket feil. Flytoget avventer endelig rapport.

På spørsmål fra Statens jernbanetilsyn om hendelsen anses å ha relevans også for NSBs Signatur-togsett opplyste Flytoget opplyste at saken er forelagt "Fokusgruppa" som er et teknisk samarbeidsorgan med NSB.

6. Behov for tillatelser/godkjenninger i 2002-2004

På spørsmål fra Statens jernbanetilsyn med hensyn til status vedrørende endring av eier opplyste Flytoget at Samferdselsdept. lager en innstilling til Samferdselskomiteén innen 2. desember og at innstillingen stortingsbehandles 9. desember etter planen. Flytoget forventer at innholdet vedrørende fristilling aksepteres.

Flytoget stilte spørsmål om hvorvidt SJTs behandling av søknad om eierskapsendring medfører at behovet for 5-årsfornyelse av tillatelsen (som utløper i 2003) bortfaller. Statens jernbanetilsyn svarte at det vil avhenge av om søknaden om endret eierskap bare dekker forhold som berøres av endringen eller om den dekker hele virksomheten. Basert på at Flytoget ønsker at tillatelsesprosessen for nytt eierskap også skal omfatte fornyelse av opprinnelig tillatelse vil Statens jernbanetilsyn gi tilbakemelding om eventuelle mangler i søknadsdokumentasjonen med tanke på dette formålet.

Videre informerte Flytoget om at nye boggier er ønsket godkjent i perioden samt at det kan bli aktuelt med godkjenning av endringer i Flytogets tekniske regelverk.

7. Eventuelt

a) Fjerning av ombordpersonalet (første strekpunkt under punkt 6 i opprinnelig agenda) ble ikke tatt opp på møtet da det nylig ble redegjort for i et annet møte.

b) Flytoget påpekte at de har redegjort for organisasjonsendringer i ledelsesmøtet. De planlegger ikke å sende inn ytterligere materiale. Statens jernbanetilsyn hadde ikke innvendinger mot det og har ikke behov for løpende orientering av interne organisasjonsendringer.

c) Flytoget ønsker en oversikt over de uønskede hendelser som SJT registrerer i sitt statistikkarbeid og som berører Flytoget. Statens jernbanetilsyn har foreløpig

ikke etablert verktøyet fullt ut, men intensjonen er at SJT skal kunne bidra med det. Statens jernbanetilsyn noterte seg ønsket.

d) Statens jernbanetilsyn informerte om at SJT ønsker å spisse ledelsesmøtene mer og redusere ressursbruk og detaljnivå. Møtene avholdes årlig med fokus på toppledelsens tilrettelegging for sikkerhetsstyring og formidling av overordnede budskaper om sikkerhetsarbeidet. Statens jernbanetilsyn ser det hensiktsmessig at ledelsesmøtene i framtiden avholdes hos Flytoget slik at Flytoget blir mer fleksible til å stille med relevant personell på enkelte agendapunkter uten å måtte delta på hele møtet.

I tillegg er det ønskelig å fortsette med uformelle kontaktmøter på saksbehandlernivå.

8. Oppsummering/Aksjonspunkter

Statens jernbanetilsyn uttrykte tilfredshet med Flytogets arbeid for ivaretagelse av trafiksikkerheten. Flytogets egeninnsats er årsaken til at SJT har mindre trykk i sin tilsynsvirksomhet mot Flytoget.

Følgende aksjonspunkter ble notert etter møtet:

1. Statens jernbanetilsyn gir tilbakemelding om eventuelle mangler i søknad om ny tillatelse fra 01.01.03 i forbindelse med eierskifte m.m med tanke på å bruke søknaden som grunnlag for femårsfornyelse av eksisterende tillatelse.
2. Statens jernbanetilsyn gir tilbakemelding vedrørende relevante uønskede hendelser når SJTs system er fullt etablert.

AGENDA

Møte mellom Statens jernbanetilsyn og Flytoget 06.12.01

Tid: Tirsdag 26. november kl. 09-12.15

Sted: Wergelandsveien 3, Møterom 214

0900	1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn
0910	2. Flytoget redegjør for : -Viktige tiltak som ledelsen prioriterer for å nå Flytogets mål relatert til trafiksikkerhet -Risikobilde/uhellsstatistikk med særlig vekt på ledelsens prioritering av tiltak for å redusere vesentlige risikoforhold.
0940	3. Spørsmål fra SJT
0950	4. Flytoget redegjør for ledelsens oppfølging av sentrale utestående avvik fra interne revisjoner og resultater fra ledelsens gjennomgang.
1005	5. Spørsmål fra SJT
1015	6. Flytoget redegjør kort for status på viktige prosjekter/oppgaver/sikkerhetsforhold, herunder: -Fjerning av ombordpersonale -kontrollregime nye boggier -Mantena /Styring av vedlikeholdsleverandør -bremsesvikt, Resultat av Undersøkelse (UH-rapport 65)
1045	7. Spørsmål fra SJT
1100	Lunsj
1140	8. Foretakets behov for tillatelser/godkjenninger i 2002-2004
1145	9. Eventuelt
1200	10. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn
1215	Slutt

Deltakere

Flytoget:

Thomas Havnegjerde, Adm.dir.
Magnhild T. Mølnvik, Kvalitetsdirektør
Terje Bulling, Teknisk direktør
Tom Lund, Togsjef
Terje Sandhalla, Sikkerhetsing.
Asle Martinsen, Sikkerhetssjef
Hans Kristensen, Servicedirektør (delvis til stede)

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør
Harald R. Sundlo, Seksjonsleder tillatelser og regelverk
Øystein Ravik, Seksjonsleder sikkerhet og teknikk
Sjur Sæteren, Revisjonssjef