



*Skiftevirksomhet
på Sjursøya*

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 12-03

*Skiftevirksomhet
på Sjursøya*

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr. 12-03
Arkivkode: 03/55 T633
Revisjonsdato: 25.06.03 – 01.07.03
Foretak: CargoNet AS
Enhet: Region Øst, Driftsområde Alnabru
Kontaktperson: Hans Petter Bråthen

Rapportens innhold :

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort. Inspeksjonen omfattet CargoNets skiftevirksomhet på Sjursøya.

Hovedkonklusjon:

CargoNets skiftevirksomhet på Sjursøya skjer i et til dels lite oversiktlig område med stor container- og tankbiltrafikk. Det observeres blant annet ofte at tankbiler kjører på rødt lys i en rundkjøring rett foran skiftet. CargoNet har tidligere utarbeidet en risikoanalyse som ikke kan dokumenteres å være fulgt opp med vurdering av tiltak. Den intervjuede linjeledelsen vurderer likevel at den risiko som skiftevirksomheten utgjør er tolerérbar og at det ikke er behov for å gjøre endringer i CNs rutiner for skifting på Sjursøya. Inspeksjonsgruppen finner at storulykkespotensialet er blitt tillagt for liten vekt.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Sjur Sæteren (Jørn Anke)
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Dokumentunderlag
3. Omfang
4. Avvik
5. Observasjoner
6. Andre forhold
7. Gjennomføring

Vedlegg

1. Dokumentunderlag og inspeksjonslag
2. Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under inspeksjonen
3. Framdriftsplan vedrørende slutføring av inspeksjonsprosessen

1. Innledning

Formålet med inspeksjonen var å vurdere om hensynet til en sikker trafikkavvikling ivaretas gjennom CargoNets skiftevirksomhet på Sjursøya.

Begrepet trafikk sikkerhet brukes i denne rapporten i samsvar med definisjonen i kravforskriften § 1-2 og omfatter teknisk sikkerhet (materiellsikkerhet), operasjonell sikkerhet og beredskap.

Følgende forkortelser for organisatoriske enheter er benyttet:

CN: CargoNet AS

OHV: Oslo Havnevesen

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering i sin inspeksjonsvirksomhet. Leseren må derfor ta i betraktning at det er de forhold som er mangelfulle som fokuseres i rapporten og at forhold som er tilfredsstillende ivaretatt normalt ikke omtales.

Forholdene ble lagt godt til rette for inspeksjonslaget og berørt personell viste stor samarbeidsvilje og åpenhet.

Rapporten omhandler avvik og observasjoner som er avdekket under inspeksjonen.

- AVVIK defineres som mangel på oppfyllelse 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 pålegges gjennomføring av korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er oppfylt. Dette er et enkeltvedtak som kan påklages til Samferdselsdepartementet. For observasjoner forventer Statens jernbanetilsyn en tilbakemelding om hvilke vurderinger som er gjort og beskrivelse av eventuelle korrigerende tiltak som er gjennomført.

Selve avviksforholdet er beskrevet under overskriften "avvik". I tillegg er det gitt kommentarer for å forklare, utdype eller begrunne avviket.

De identifiserte avvik og observasjoner baserer seg på stikkprøver som er foretatt i revisjonen. Det innebærer derfor ingen garanti for at alle mangler/svakheter i systemet er avdekket i revisjonen/inspeksjonen.

Statens jernbanetilsyn har ikke etablert en generell ordning for klassifisering av avvik. I henhold til internkontrollprinsippet må virksomheten selv vurdere hvilke forhold som må gis særskilt prioritet.

2. Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter var basis for inspeksjonen:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (Jernbaneloven)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1336 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (signalforskriften)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).
- Forskrift 5. februar 2003 nr. 136 om tillatelse til å drive jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., samt tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet (tillatelsesforskriften).

2.2 Bedriftsinterne krav

Styrende dokumenter for de reviderte aktiviteter som vist i vedlegg 1.

3. Omfang

Inspeksjonen omfattet skiftevirksomhet på Sjursøya og aktiviteter tilknyttet denne.

4. Avvik

Avvik 1

Risikoanalysen for skifteaktiviteter på Sjursøya med tilhørende konsekvensbilde samsvarer ikke med det reelle risikobildet. På grunn av manglende tilløpsrapportering er ikke et reelt risikobilde blitt vurdert.

Det kan ikke dokumenteres at risikoreducerende tiltak er blitt vurdert på tross av at risikonivået forbundet med aktivitetene ligger på et nivå hvor dette skal vurderes, basert på en kost – nytte vurdering (reduert så langt som praktisk mulig), i henhold til CargoNets egne akseptkriterier.

Dette innebærer blant annet at storulykkespotensialet ved en ulykke er blitt tillagt liten vekt.

Avvik fra

Kravforskriften § 2-2 som sier at risiko for tap av menneskeliv eller alvorlig personskade skal reduseres så langt det med rimelighet er gjennomførbart.

Kravforskriften §3-1 som sier at ”den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring.”

Kravforskriften §5-1 første og tredje ledd som sier at ”den som driver jernbanevirksomhet skal planlegge og gjennomføre analyser som er nødvendig for å identifisere forhold som kan føre til tap av menneskeliv eller alvorlig personskade” og ”Resultatene fra analysene skal brukes med sikte på å redusere risiko for tap av menneskeliv eller for alvorlig personskade.”

Kravforskriften §5-2 første ledd som sier at ”den som driver jernbanevirksomhet skal etablere kriterier for akseptabel risiko for uønskede hendelser i virksomheten. Kriteriene skal benyttes i forbindelse med oppfølging av analyser som nevnt i § 5-1” og andre ledd som sier ”ved fastsettelse av kriterier for akseptabel risiko for uønskede hendelser i virksomheten, skal både de uønskede hendelsenes sannsynlighet for å inntreffe og hendelsenes konsekvens vurderes.”

Kommentar:

1. Intervjuet personell beskrev risikoforholdene ved skifting på Sjursøya, og da særlig risikoforhold relatert til kryssing av rundkjøring. Det ble opplyst under intervju (og det fremkom under befaring før inspeksjonen) at drivstoffbiler ofte kjører på rødt lys i veianlegget rett foran skiftet. Det er en krevende rundkjøring med mange veier. Sikten har i enkelte tilfelle vært redusert pga lagring av diverse gods nær sporet. Arbeid i og ved spor har ikke konsekvent blitt varslet av OHV. Under intervju ble det opplyst at det etter brannen i tillegg har vært økt feilfrekvens på signalanlegget.
2. Det kunne ikke vises til at ovennevnte forhold er blitt innrapportert i Synergi som er CNs system for registrering og behandling av uønskede hendelser. Det innebærer at det så langt ikke har eksistert et godt datagrunnlag som har kunnet tjene som underlag for risikofastsettelse av skifteaktivitene. Det ble imidlertid opplyst at det i den siste tiden er tatt i bruk et mer hensiktsmessig rapporteringsskjema som er enklere i bruk (skjemaet er utarbeidet primært for å rapportere biler som kjører på rødt lys i rundkjøringen). Skjemaet er foreløpig ikke formalisert.
3. Det er utarbeidet en risikoanalyse (”Risikobilde for reg. 5 Alnabru rev. 03 av 11.02.03) for Sjursøya. I analysen er sammenstøt skift- kjøretøy definert som et risikoforhold. Det har ikke eksistert et godt datagrunnlag i form av tilløpsrapportering, men personell med lokalkunnskap har deltatt i analysen og gitt innspill vedr. risikoforhold.
4. Analysen plasserer sammenstøt skift- kjøretøy i gult område (ALARP) som i hht CNs styringssystem krever vurdering av tiltak (C-100 kap. 5.10 sier at ”når operasjoner eller forhold innebærer en ikke ubetydelig risiko, men innenfor akseptabelt nivå, skal risikoreducerende tiltak vurderes og iverksettes dersom det er lønnsomt.”) og ”dersom ulykker med alvorlig skade eller død kan oppstå som følge av enkeltfeil , skal det om mulig innføres en ekstra barriere...”. Det kunne imidlertid ikke vises til at tiltak er gjennomført eller til dokumentasjon som viser at tiltak er vurdert.
5. Til tross for at skiftevirksomhet skjer i et område med stor tankbiltrafikk, nært Østfoldbanen og tankanlegget på Sjursøya og med en infrastrukturforvalter som ikke har infrastrukturdrift som sin hovedvirksomhet, og til tross for de risikoforhold som er beskrevet i punkt 1 over, uttrykte den intervjuede linjeledelsen at skiftevirksomheten ikke utgjør en ikke tolerérbar risiko og at risikoen ved skifting på Sjursøya ikke skiller seg risikomessig fra andre skifteområder som også kan ha rundkjøringer. Det ble ikke

ansett behov for å etablere særbestemmelser i CN utover de generelle skiftebestemmelsene i JD350 og linjeledelsen så heller ikke behov for å endre CNs nåværende skiftepraksis på området. Den intervjuede linjeledelsen forklarte likevel at CN gjennom møter har framsatt "krav" om at OHV etablerer veibomanlegg og fartsdumper i rundkjøringen.

5. Observasjoner

Observasjon 1

Skiftere skal være kjent og ble oppgitt å være det i praksis, men det er ikke et dokumentert krav.

Kommentar:

Det ble opplyst at det ikke har vært nyansettelser siden 1987 og at det i praksis derfor er lite behov for å beskrive slike krav

Observasjon 2

Det kunne ikke redegjøres for at det finnes en definert prosedyre for å ta skiftepersonell ut av tjeneste etter skifteuhell.

Kommentar:

Det ble opplyst at skiftepersonell i praksis tas inn til samtale etter en alvorlig uønsket hendelse. Når det er relevant må personellet gjennomføre en ny kontrollprøve. Inspeksjonsgruppen undersøkte ikke hvorvidt det er etablert prosedyrer for å ta ut personell av tjeneste etter uønskede hendelser i togframføringen.

Observasjon 3

Skift er stort sett bemannet med 3 mann, men dette er ikke et dokumentert krav. Det var divergerende oppfatninger blant intervjuet personell hvorvidt det er forsvarlig å skifte med bare 2 mann (lokfører og en skifter). Det ble uansett oppgitt at det i praksis bare brukes 3 personer fordi skiftingen ellers går for sakte.

Observasjon 4

Rutiner for varsling av uhell var ikke klart oppfattet av alt intervjuet personell.

6. Andre forhold

Det ble under befaringen før inspeksjonen observert at arbeid i spor ble gjennomført uten bruk av signal stopp eller andre sikringstiltak. Jf også avvik 1 der det er beskrevet at arbeid i/ved spor ikke alltid varsles til CN.

7. Gjennomføring

Intervjuer og verifikasjoner ble gjennomført 25.6.03, 30.06.03 og 01.07.03

Oppsummering med presentasjon av resultatene ble gjennomført 01.07.03.

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
C-100	Overordnet styringssystem	Rev. 4 26.8.02	
C-23-F04-Vi-CPØ	Org. kart region Øst	1.4.03	
	Org.kart. Driftsområde Alnabru	17.6.03	Ikke styrt dokument
JD 350			
JD 346			Omfatter ikke skifting på Sjursøya
C-90-P26-CPØ	Henting av tomme drivstoffvogner på Gardermoen, samt stilling og trekking ved Nordre Bekkelagskai	Rev. 2 24.6.03	
C-90-P27-CPØ	Stilling av vogner med flydrivstoff ved Gardermoen lossestasjon	Rev. 2 24.6.03	
C-90-P27-V3-CPØ	Lossing av blokktoget	Rev. 0 26.6.03	OLT Oslo Lufthavns Tankanlegg AS' prosedyre
C90-P35-CPØ	GTS-arbeidet vedrørende flydrivstofftransportene til Gardermoen	Rev. 3 24.6.03	
C-201	Kompetansekrav og opplæring i trafikkikkerhet	Rev. 5 1.7.03	
C-201-V1	Opplæringsmodul 201-01 Personlig sikkerhet	Rev. 1 1.4.03	
C-201-V2	Opplæringsmodul 201-02 Grunnleggende trafikkikkerhet	Rev. 1 1.4.03	
C-201-V3	Opplæringsmodul 201-03 Lasting og godkjenning av vogner	Rev. 1 1.4.03	
C-201-V4	Opplæringsmodul 201-04 Skifting på stasjoner og sidespor	Rev. 1 1.4.03	
C-201-V7	Opplæringsmodul 201-07 Farlig gods	Rev. 1 1.1.02	
C-201-V8	Opplæringsmodul 201-08 Togsammensetting	Rev. 1 1.4.03	
C-201-V9	Opplæringsmodul 201-09 Bremseprøving	Rev. 1 1.4.03	
C-201-V11	Opplæringsmodul 201-11 Vognopptak	Rev. 1 1.4.03	

C-201-V13	Opplæringsmodul 201-13 Elsikkerhet	Rev. 1 1.4.03	
C-201-V19	Opplæringsmodul 201-19 Kontroll av godsvogner	Rev. 1 1.4.03	
C-614	Lokal beredskapsplan Alnabru	Rev. 0 1.7.03	
C-611	Beredskapsplan for transport av flydrivstoff til Gardermoen	Rev. 1 13.3.02	
C24-F06-CPØ	Funksjonsbeskrivelse for driftsleder produksjonsområde Alnabru	Rev. 1 3.9.02	

Revisjonslag:

Fagrevisor Erik Borgersen

Ledende revisor: Sjur Sæteren (Jørn Anke.)

Verifikasjoner/stikkprøver

Stikkprøve	Vurdering, kommentar
Risikovurdering av ruteomlegging 06.01.02. Rapport 01/02 datert 03.01.02	
Risikobilde for reg. 5 Alnabru. Rev. 03 av 11.02.03	Sammenstøt skift –bil er identifisert i gult område for Loenga (Sjursøya).
Loggskjema for rundkjøring Sjursøya	Utfylt for perioden 12.6.03 – 1.7.03, registrerte hendelser knyttet til biltrafikk i rundkjøring Sjursøya

Oppfølging av revisjonen

<i>Aksjon:</i>	<i>Frist:</i>
Statens jernbanetilsyn utarbeider rapportutkast	01.07.03
Virksomheten kommentarer utkast	03.07.03
Statens jernbanetilsyn sender rapport	08.07.03
Virksomheten oversender plan for gjennomføring av korrigerende tiltak	25.08.03