



Jernbaneverket

Inspeksjon av arbeid i og ved spor på strekningen Kongsvinger - Åbogen

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 09-10

Jernbaneverket
Inspeksjon av arbeid i og ved spor på strekningen Kongsvinger - Åbogen

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 09-10
Saksnr: 10/340 SF63
Inspeksjonsdato: 22.06.2010
Foretak: Jernbaneverket
Enhet: Banedivisjonen Øst og TU-ansvarlig knyttet til prosjekt renseverk Kongsvingerbanen 2010
Kontaktperson: Per Westreng, Jernbaneverket BRØD, Sikkerhet og kvalitetsrådgiver
Gunnar Berg, Jernbaneverket IRØ, Prosjektleder Østfold- og Kongsvingerbanen
Inspeksjonslag: Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn, Ledende revisor
Erik Borgersen, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor
Katherine Hui, Statens jernbanetilsyn, Fagekspert
Sarah Brotnov, Statens jernbanetilsyn, Fagekspert

Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter inspeksjon av arbeid i og ved spor på strekningen Kongsvinger – Åbogen.

Hovedkonklusjon

Det er konstatert mangler ved styring av sikkerhetsmessige forhold knyttet til togframføring og vedlikehold av rullende materiell i forbindelse med prosjekt renseverk Kongsvingerbanen 2010.

Utarbeidet dato: 10.08.2010

Sign.:

Godkjent dato:

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

1	Innledning.....	4
2	Dokumentunderlag.....	5
	2.1 Myndighetskrav	5
	2.2 Bedriftsinterne krav	5
3	Inspeksjonsomfang.....	5
4	Avvik.....	6
5	Observasjoner.....	9
6	Gjennomføring.....	9
	Vedlegg 1 – Jernbaneverkets egen dokumentasjon.....	10
	Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet.....	12

1 Innledning

Inspeksjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Jernbanelovgivningsverkets virksomhet, hva gjelder gjennomføring av arbeide i og ved spor, er i samsvar med bestemmelser i jernbanelovgivningen.

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

- 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.

Flere av de funn som er registrert knytter seg til Jernbanelovgivningsverkets generelle sikkerhetsstyring og er ikke spesifikke for prosjekt renseverk Kongsvingerbanen 2010 (heretter kalt prosjektet).

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 sikkerhetsgodkjenningen tilbake.

Statens jernbanetilsyn forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra inspeksjoner. Det vil si at inspeksjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke. Inspeksjonen er basert på stikkprøver. Det er således ikke sikkert at alle regelverksbrudd er avdekket. Rapporten bør leses med dette i minne.

Inspeksjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid ved Jernbanelovgivningsverkets anleggskontor på Kongsvinger stasjon. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av inspeksjonen. Sentrale bestemmelser og registreringer som ikke var tilgjengelige på anleggsstedet ble etterspurt og besvart av Jernbanelovgivningsverket i e-post av 29.06.2010.

Det ble bare gjennomført et forkortet åpningsmøte. Innholdet i revisjonsbevisene ble oppsummert muntlig for anleggsleder og byggeleder etter at intervjuene var avsluttet. Det ble ikke avholdt sluttmøte etter at supplerende informasjon via e-post ble innhentet etter feltarbeidet.

2 Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter er benyttet som inspeksjonsgrunnlag:

- 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 16. desember 2005 nr. 1490 om lisens, sikkerhets sertifikat og om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften)
- Forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften)
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 378 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesforskriften).
- 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)
- Forskrift 29. februar 2008 nr. 240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet (togframføringsforskriften)
- Forskrift 7. februar 2005 nr. 113 om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (autorisasjonsforskriften)

2.2 Bedriftsinterne krav

Jernbaneverkets egen dokumentasjon som er benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid er beskrevet i vedlegg 1.

3 Inspeksjonsomfang

Inspeksjonen omfattet intervjuer av prosjektets ledelse og TU-ansvarlig, observasjon av arbeidsutførelse, gjennomgang av bestemmelser for utførelse av arbeidet og relevante registreringer ved prosjekt Renseverk Kongsvingerbanen 2010 og innhenting av informasjon pr e-post i etterkant av feltarbeidet.

4 Avvik

Avvik 1

Ansvar og myndighet vedrørende togframføring og vedlikeholdstilstand på rullende materiell på prosjekt rensverk Kongsvinger 2010 var ikke klart definert og oppfattet.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-1 første og annet ledd

"Jernbaneverksamheten skal være organisert slik at personellet ansvar og myndighet klart fremgår.

Beskrivelse av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for sikkerheten skal til enhver tid foreligge."

Revisjonsbevis:

1. Ansvar for oppfølging av vedlikehold på rullende materiell ble oppfattet som uklart av Jernbaneverkets personell. Det ble blant annet vist til at TU-funksjonen er en støttefunksjon og at prosjektets personell ikke innehadde kompetanse til å føre slikt tilsyn.

Funksjonsbeskrivelse til TU-ansvarlig (STY-3965 rev.1) angir at TU-ansvarlige sitt ansvar og myndighet er å støtte, veilede og være en ressurs for linjen vedrørende prosjekter i forbindelse med trafikkutøvelse. Det angis videre at TU-ansvarliges arbeidsoppgaver er oppfølging av drift og vedlikehold for rullende materiell samt å påse ivaretagelse av offentlige og interne krav til arbeid i og ved Jernbaneverkets infrastruktur ved bruk av rullende materiell.

2. På spørsmål om hvem som er ansvarlig for at løpende vedlikehold er gjennomført på MZ 1411 og MZ 1458 som benyttes til transport av pukk til anleggsområdet opplyser Jernbaneverket i e-post av 29.06.2010 at Baneservice AS har ansvar for løpende vedlikehold.
3. På spørsmål om avtale som regulerer ansvar for togframføring og for vedlikehold viser Jernbaneverket i e-post av 29.06.2010 til side 4 og 5 i kapittel D1 i avtaledokument for Maskinelt sporvedlikehold -ballastrensing mellom Jernbaneverket infrastruktur og Baneservice av 01.06.2005. Kapitlet i avtaledokumentet er ikke oppdatert med hensyn til begrepsbruk (for eksempel brukes TU-los) og definerer i liten grad ansvarsforhold, oppgaver og kompetanse knyttet til togframføring og vedlikehold. Det er angitt to alternative godkjenninger av leverandør i avtalen (godkjent TU-enhet og kvalifisert TU-leverandør) uten at det fremkommer hvilken kvalifisering som gjelder for entreprenøren Baneservice AS (BS).
4. HMS-plan til BS (som ble forevist av JBV) inneholder stillingsbeskrivelse til lokomotivfører der det fremgår at han skal "føre BS sine tog/skift etter gjeldende bestemmelser...". Formuleringen bidrar til klarhet ettersom det er JBVs tog som framføres når JBV er trafikkutøver. Videre heter det at fører skal ivareta dialogen med togleder og BS DROPS i forbindelse med fremføring og skifting. Videre settes det krav til at fører skal ha kjennskap til BS sikkerhetsmål og sikkerhetspolitikk. Tilsvarende kjennskap til JBVs mål og politikk er ikke angitt i tilgjengelig dokumentasjon ved prosjektet, til tross for at JBV er trafikkutøver.

Avvik 2

Det er mangler ved krav til kompetanse for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-4 første og annet ledd

”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.”

Og sikkerhetsforskriften § 6-5

”Jernbanevirksomheten skal sørge for at det er etablert krav til kompetanse for personell hos leverandører som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten. Videre skal jernbanevirksomheten påse at leverandørene har systemer som sikrer at personellet som utfører ovennevnte oppgaver har tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene.”

Revisjonsbevis:

1. Det er mangler ved krav til føreres typekompetanse. Det er ikke satt krav knyttet til fornyelse eller minimums praksis for å beholde typegodkjenningen. Det ble opplyst at det er opp til fører å avgjøre om han fortsatt har nødvendig typekompetanse.
2. Intervjuet personell kunne ikke vise til at det er satt krav til at framføringsansvarlig ¹ skal dokumentere språkkunnskaper eller gjennomføre språktest når maskinoperatør ikke snakker norsk. I kapittel D1 i ”Avtaledokument for Maskinelt sporvedlikehold -ballastrensing mellom JBV infrastruktur og Baneservice AS av 01.06.2005” angis krav til internasjonale bevis på engelskkunnskap, men det gjelder personell hos kvalifisert TU-leverandør som er en av to alternative leverandørkategorier. En av leverandørens personell viste til en liste over sentrale begrep på norsk og engelsk som ble brukt til støtte under dialog med fremmedspråklig maskinoperatør.
3. Under inspeksjonen ble det konstatert vanskeligheter med å kommunisere på norsk og engelsk med fremmedspråklig maskinoperatør.
4. Kompetansekrav for framføringsansvarlig angir at denne skal ha strekningskunnskap. Tilsvarende krav er ikke spesifisert for fører. Jf. STY-3148 rev. 06. For fører og framføringsansvarlig kreves også oppfølging iht læreplan. På forespørsel viser JBV i e-post av 29.06.2010 til Norsk Jernbaneskoles læreplan for lokomotivførere. Denne læreplanen inneholder ikke krav til strekningskunnskap eller andre JBV-spesifikke krav, men bare krav til en generell grunnopplæring.
5. ”Avtaledokument for Maskinelt sporvedlikehold - ballastrensing mellom JBV infrastruktur og Baneservice AS” av 01.06.2005 (jf for eksempel side 4 og 5 i kapittel D1 som JBV viser særskilt til i sin e-post av 29.06.2010) er ikke oppdatert med hensyn til begrepsbruk og definerer i liten grad ansvarsforhold roller og kompetanse knyttet til togframføring. For eksempel samsvarer ikke begrepet TU-los og lokomotivførere med betegnelser brukt i dokument STY-3148 (kompetansekrav).

Avvik 3

Jernbaneverket kan ikke godtgjøre at de har kontroll på utført vedlikehold av rullende materiell.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 11-2 første og annet ledd

”Jernbaneforetaket skal føre kontroll med det rullende materiellet. Jernbaneforetaket skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

¹ JBV bruker begrepet framføringsansvarlig for fører som ikke selv opererer trekkraftmateriellet, men når dette utføres av en maskinoperatør.

Jernbaneforetaket skal vedlikeholde det rullende materiellet. Vedlikeholdet skal sikre at ingen systemer, deler eller komponenter forringes så mye at det fører til funksjonssvikt. Blant annet skal sikkerhetsmessige slitasjegrenser for slitasjutsatte deler være angitt, og terminer for vedlikehold og utskifting for alle sikkerhetskritiske komponenter skal være angitt. Jernbaneforetaket skal ha kontroll på utført vedlikehold.”

Revisjonsbevis:

1. Ansvar for oppfølging av vedlikehold på rullende materiell ble oppfattet som uklart av Jernbaneverkets personell. Det ble blant annet vist til at TU-funksjonen er en støttefunksjon og at prosjektets personell ikke innehadde kompetanse til å føre slikt tilsyn.

Funksjonsbeskrivelse til TU-ansvarlig (STY-3965 rev.1) angir at TU-ansvarlige sitt ansvar og myndighet er å støtte, veilede og være en ressurs for linjen vedrørende prosjekter i forbindelse med trafikkutøvelse. Det angis videre at TU-ansvarliges arbeidsoppgaver er oppfølging av drift og vedlikehold for rullende materiell samt å påse ivaretagelse av offentlige og interne krav til arbeid i og ved Jernbaneverkets infrastruktur ved bruk av rullende materiell.

2. På spørsmål om avtale som regulerer ansvar for togframføring og for vedlikehold viser Jernbaneverket i e-post av 29.06.2010 til side 4 og 5 i kapittel D1 i avtaledokument for Maskinelt sporvedlikehold -ballastrensing mellom Jernbaneverket infrastruktur og Baneservice av 01.06.2005. Avtaledokumentet er ikke oppdatert med hensyn til begrepsbruk og er utydelig hva gjelder å definere ansvar for vedlikehold, krav til vedlikeholdsutførelse og oppfølging av vedlikehold.
3. Personell hos Jernbaneverket (JBV) som fulgte opp vedlikeholdstilstanden hadde ikke kjennskap til konkrete krav til oppfølging av vedlikeholdstilstanden. Det ble opplyst at man i praksis *”prøver å foreta operativ kontroll minimum 2 ganger pr. kalenderår”*. Dersom det er mange maskiner kan det alternativt tas stikkprøver ved vernerunder som et alternativ. JBV hadde så langt ikke foretatt kontroll av utført løpende vedlikehold på rullende materiell mens det ble benyttet på prosjektet. Det ble vist til at vedlikehold på maskinene ble fulgt opp av Baneservice. Hvordan slik oppfølging skal utføres av Baneservice er ikke fastsatt i forelagte avtaler.
4. I e-post av 29.06.2010 opplyser Jernbaneverket at det ikke er gjennomført operative kontroller for MZ 1411 og MZ 1458, men at det er gjennomført HMS-runder på dem.
5. Brukstillatelser fra JBV inneholder stort sett ikke ”individnummer”. Enkeltmaskiner kan derved ikke spores.

Merknad:

I e-post av 29.06.2010 ble Jernbaneverket bedt om å dokumentere vedlikeholdstilstand på MZ 1411 og MZ 1458. Dette forholdet var ikke avklart ved ferdigstilling av rapporten.

Avvik 4

Førere hadde ikke tilfredsstillende autorisasjonsbevis.

Avvik fra:

Autorisasjonsforskriften §14

”Førere av trekkraftkjøretøy skal ha autorisasjon. Autorisasjon gis av den som driver jernbanevirksomhet. Autorisasjon kan bare gis til personell som gjennom teoretiske og praktiske

prøver har vist at de tilfredsstillende kompetansekrav som stilles i forskriften her, tilfredsstillende krav til fysisk og psykisk helse og for øvrig er skikket til å utføre arbeidsoppgaver som er tillagt førere av trekkraftkjøretøy på en sikker måte.

Det skal utstedes et autorisasjonsbevis som minst skal inneholde:

1. Navn og adresse på jernbanevirksomheten som har gitt autorisasjonen.
2. Navn på føreren.
3. Utstedelsesdato og gyldighetstid.
4. Hvilke typer trekkraftkjøretøy føreren kan kjøre.
5. Hvilke strekninger føreren kan kjøre.
6. Eventuelle begrensninger i autorisasjonen.

Autorisasjonen skal fornyes minst hvert 5. år.”

Revisjonsbevis:

1. Førere på prosjektet har ikke autorisasjonsbevis. De har kompetansebevis som ikke svarer ut forskriftens krav til autorisasjonsbevis. For eksempel er ikke utstedelsesdato og strekningsgodkjenning angitt.

5 Observasjoner

Det er ikke notert observasjoner.

6 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under inspeksjonen.

7 Gjennomføring

Feltarbeid : 22.06.2010

Vedlegg 1 – Jernbaneverkets egen dokumentasjon

Følgende av Jernbaneverkets dokumenter er gjennomgått før feltarbeidet

Dokumenttittel	Dokumentnummer	Dato/rev.nr	Kommentar
UF – Pågående arbeider i perioden uke 23 - 25 i 2010		02.06.2010	
US – Pågående arbeider i perioden uke 23 - 25 i 2010		02.06.2010	
URØ – Pågående arbeider i perioden uke 23 - 25 i 2010		02.06.2010	
UJ – Pågående arbeider i perioden uke 23 - 25 i 2010		02.06.2010	
Banedivisjon Øst – Oversikt over aktiviteter/prosjekter uke 23 - 25 i 2010		04.06.2010	
Instruks for Sikker Jobb Analyse (SJA)	STY-0137 Rev.: 07	13.12.2009	
Kompetansekrav for arbeid i og ved jernbaneverkets infrastruktur	STY-3148 Rev.:06	25.03.2009	
Sikkert arbeid i og ved jernbaneverkets infrastruktur	STY-3117 Rev.: 6	13.12.2009	Det finnes en versjon av 13.06.2010
Grov risikoanalyse – Renseverkskjøring Kongsvingerbanen 2010 Rapport	Rev.: 001	10.03.2010	
HMS-plan – Renseverk Kongsvingerbanen 2010	Rev.: 00	30.03.2010	
Referat oppstartsmøte ballastrensingen 2010 Nyland		08.04.2010	70 mann deltok. Avholdt 8. april.
Instruks for bruk av verneutstyr	STY-3926 Rev.:03	13.06.2010	
Avtale om levering av pukk i forbindelse med ballastrensing Kongsvingerbanen 2010 – Kontrakt med Odal Grus	10/00130 SRØ 722	12.03.2010	
Stenging av riksvei		10.06.2010	
Farelogg Renseverk Kongsvingerbanen 2010		15.06.2010	
Banetekniske planforutsetninger		15.06.2010	
Forhåndsmelding av arbeidsplass hvor det utføres midlertidig eller skiftende bygge eller anleggsarbeid		07.04.2010	
Støyvarsel		08.06.2010	

Bemanningsliste for Kongsvingerbanen 22.06.2010		16.06.2010	
T-sirkulære 25/2010 Oslo Toglederområde		16.06.2010	
T-sirkulære 25/2010 Hamar Toglederområde		15.06.2010	
T-sirkulære 25/2010 Drammen Toglederområde		15.06.2010	
Prosedyre for inspeksjon av rullende materiell og personell	STY-2878 Rev.: 4	12.01.2010	
Sjekkliste for inspeksjon av rullende materiell og personell	STY-5287 Rev.: 0	12.01.2010	
Protokoll med foreslåtte tiltak etter inspeksjon av rullende materiell og personell	STY-5288 Rev.: 0	12.01.2010	

Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet og i etterkant av feltarbeidet

- HMS-plan Ballastrensing Baneservice (utskriftsdato 2. mars 2010)
- Stillingsbeskrivelse for TU-ansvarlig Banedivisjonen Forsyning Rullende Materiell Region Øst, rev. 1 av 10.03.2008.
- Ruteordre
- Avtaledokument for maskinelt sporvedlikehold-Ballastrensing, 01.06.2005 med Baneservice
- Rammeavtale med Miljø og Veiservice – leie av maskiner til utførelse av diverse vedlikeholdsarbeider, samt leie av sikkerhetsmenn, kontraktsnr: K.003119.
- Stillingsbeskrivelse av TU-ansvarlig, STY-3965, rev. 1, 10.03.08
- Ansvar og myndighet innen Forsyningsavdeling, STY-3788, rev. 3, 22.05.08
- Utvalgte brukstillatelser og tillatelser til å ta rullende materiell i bruk ble gjennomgått
- Underhållsinstruktion diesellok Littera TMZ, Tågab T81-06 utgave 2.
- Læreplan for lokomotivførere. Norsk jernbaneskole.