

TX Logistik AB

TILSYNSRAPPORT NR. 2015-32 Operativ kontroll av skifting og lasting - Koppang

1. Bakgrunn og mål

Statens jernbanetilsyn prioriterer tilsyn med operativ virksomhet i 2015. Denne operative kontrollen var et ekstraordinært tilsyn som et ledd i oppfølgingen av tidligere tilsynserfaringer med TX Logistik AB (TXL).

Formålet med dette tilsynet var å undersøke hvordan TX Logistik AB oppfyller krav i jernbanelovgivningen knyttet til skifting og lasting av tog.

Jernbanetilsynet hadde før kontrollen gjennomgått TXLs interne bestemmelser for lasting av flistog. Etter kontrollen ba Jernbanetilsynet om å få oversendt TXLs interne bestemmelser for skifting med radiostyrt lok og risikovurderinger utført for Koppang stasjon.

Den operative kontrollen ble utført på tog 8232 før avgang.

2. Konklusjon

Det ble avdekket flere brudd på jernbanelovgivningen og TXLs bestemmelser. Toget var ved kontrolltidspunktet overlastet målt mot TXLs interne bestemmelse for lasting av flis og togframføringsforskriftens krav til lastsikring. Toget ble lastet om før avgang. Feil ved lasting av flis kan tyde på mangelfull oppfølging av lastere.

Det ble observert flere brudd på jernbanelovgivningen og TXLs interne bestemmelser ved skiftingen. Dette kan tyde på manglende opplæring og mangler i TXLs interne bestemmelser for skifting med radiostyrt lok.

I tillegg er det flere mangler ved TXLs risikovurdering av Koppang stasjon, blant annet ved bruk av radiostyrt lok, og i fareidentifiseringen og beskrivelse av nødvendige risikoreducerende tiltak.

Rapportdato: 15.9.2015

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Geir-Rune Samstad
Revisjonsleder

3. Avvik

Følgende avvik ble notert under det operative tilsynet.

Avvik 1

Flisvogner var overlastet og lasten var ikke tilstrekkelig sikret.

Avvik fra

Togframføringsforskriften § 4-1, bokstav d)

Kommentarer

Skiftet som stod på Koppang stasjon og som ble klargjort for kjøring var overlastet med flis. Det var synlig topp på flere av de ferdig lastede konteinerne. TXLs interne bestemmelse for lastning av flist og beskriver at det skal lastes opp til maks 5 cm av fliscontainerens kant.

Merknad:

Dette forholdet ble sikkerhetsansvarlig i TXL gjort oppmerksom på, og det ble foretatt omlasting av toget før avgang fra Koppang stasjon.

Avvik 2

TXLs skifting på Koppang stasjon ble ikke gjennomført i tråd med TXLs interne bestemmelser og krav stilt i togframføringsforskriften.

Avvik fra

Togframføringsforskriften §§ 3-1, 3-2 og 3-13
og
sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2

Kommentarer

Det var ikke kontroll på togets ende i bevegelsesretningen. Punkt 7 i TXLs bestemmelse TXF 9.1.07 "Radiostyring av lok", sier at lokfører alltid skal befinne seg fremst i togets bevegelsesretning. Dette ble ikke gjort under den observerte skiftingen.

TXL hadde ikke tilstrekkelig avsperring, bevoktning eller tilsyn under den observerte skiftingen, jf. Jernbaneverkets trafikkregler ved skifting over planoverganger uten veisikringsanlegg, TJN § 3.18.2.

Avvik 3

TXLs interne bestemmelser for skifting på Koppang stasjon er mangelfull.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3

Kommentarer

TXLs interne bestemmelse beskriver ikke tilstrekkelig alle forhold og farer ved skifting på Koppang. Den interne bestemmelsen for skifting inne på Koppang stasjon har blant annet mangelfulle beskrivelser av bruk av radiostyrt lok. I tillegg mangler også beskrivelser i bruk av eksterne signalgiver. Det ble benyttet signalgiver fra Jernbaneverket under den observerte skiftingen.

Avvik 4

TXLs risikovurdering av Koppang stasjon er mangelfull.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1 fjerde ledd

Kommentarer

TXLs risikovurdering av skifting på Koppang stasjon har mangelfull fareidentifisering for skifting og skifting ved bruk av radiostyrt lok. Det er for eksempel ikke beskrevet farer ved bruk av planovergangen i sør og plattformovergangen for fotgjenger mellom plattformene inne på stasjonen.

Avvik 5

TXL hadde mangelfull sikring av igjensatt materiell.

Avvik fra

Togframføringsforskriften §§ 3-16

Kommentarer

I forbindelse med skiftingen på Koppang stasjon var det nødvendig å igjensette materiale på spor 2. Dette er også beskrevet i TXLs interne bestemmelse for skifting på Koppang stasjon. Ved den observerte skiftingen på Koppang stasjon ble igjensatt materialet stående i over 40 minutter uten sikring med bremsesko. Det er et fall på 10 promille ut i sør nesten umiddelbart ut fra Koppang stasjon. Denne risikoen er også beskrevet i TXLs risikovurdering av Koppang stasjon.

4. Observasjoner

Følgende observasjoner ble notert under den operative kontrollen.

Observasjon 1

Det er uklart hvilke krav som er stilt til benyttet ekstern signalgiver.

Kommentarer

Under den observerte skiftingen fikk TXL assistanse av signalgiver tildelt fra Jernbaneverket. Det er uklart hvordan TXL sikrer at den tildelte signalgiveren har den nødvendige kompetansen for å være signalgiver. TXLs interne bestemmelse om skifting på Koppang beskriver ikke bruk av ekstern signalgiver.

5. Andre forhold

Det ble ikke notert observasjoner under tilsynet.

6. Om tilsynet

6.1. Administrative data

Saksnr.:	15/753
Virksomhet:	TXL AB
Revisjonslag:	Geir-Rune Samstad, Revisjonsleder
	Ewa Nordling, Fagekspert
	Hege G. Thalberg

6.2. Gjennomføring av tilsynet

Jernbanetilsynet gjennomførte en uanmeldt operativ kontroll av TXLs skifting og lasting av et flistog på Koppang stasjon 25.6.2015. Kontrollen av flistoget ble gjennomført med assistanse fra hovedsikkerhetsvakt fra Jernbaneverket.

6.3. Kriterier for tilsynet

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

6.4. Rapport fra tilsynet

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra tilsyn. Det vil si at tilsynsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i 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.

Vedlegg 1 – hjemmelstekst

Avvik 1

Togframføringsforskriften § 4-1. Lasting av vogner

Jernbaneforetaket skal ha bestemmelser om lasting av vogner som ivaretar krav til:

- a) avsporingssikkerhet,
- b) profilbegrensninger,
- c) aksellast og
- d) lastsikring.

Avvik 2

Togframføringsforskriften § 3-1. Skifting

1. Skifting utføres for å sette sammen kjøretøy, for å flytte kjøretøy inne på et spor, for å flytte kjøretøy fra et spor til et annet spor eller for å sette fra seg kjøretøy.

2. Skifting kan utføres på stasjoner, på sidespor og på deler av hovedsporet som det er nødvendig å benytte for å utføre skifting på sidespor. Dersom det i forbindelse med skifting er nødvendig å kjøre skiftet utenfor stasjonsgrensen, skal dette kjøres som tog i henhold til bestemmelser om kjøring av tog i forskriften her.

3. Infrastrukturforvalter skal fastsette nærmere bestemmelser om skifting som beskrevet i kapittel 2, herunder når flere skal skifte på et område samtidig og eventuelle krav til hvem som skal være skifteleder. Infrastrukturforvalter skal utarbeide bruks- og betjeningsbeskrivelser samt beskrivelser av tekniske barrierer mellom tog og skift m.m.

4. Jernbaneforetaket skal fastsette nærmere bestemmelser om skifting av kjøretøyene som benyttes, herunder bruk av skiftebevegelser, ansvar og oppgaver for personell som deltar i skiftingen, kontroll av kjøretøyene og bruk av bremses.

Togframføringsforskriften § 3-2. Skifting med radiostyrt skiftelokomotiv

Når det skiftes med radiostyrt skiftelokomotiv, gjelder bestemmelsene for signalgiver tilsvarende for føreren så langt de passer.

Togframføringsforskriften § 3-13. Signalgiving og kontroll av skifteveien

1. Skift skal ikke settes i bevegelse før signalgiveren har gitt signal 10A eller 10B «Kjør fram» eller signal 11A eller 11B «Bakk». Signalgiveren eller føreren skal ha skifteveien under oppsikt. Dersom det ikke brukes skifteradio, skal signalgiveren være synlig for føreren. Brukes det skifteradio skal det tydelig fremgå hvem signalene gis til.

2. Signalgiveren skal kontrollere at sporvekslene ligger riktig før skiftet kjører over disse. Dersom føreren er foran i skiftet skal føreren kontrollere dette.

3. Dersom det ikke er signalgiver til å gi signal som nevnt i første ledd, kan den som betjener sikringsanlegget og føreren på forhånd avtale at føreren kan flytte skiftet når høyt skiftesignal viser signal 42 «Skifting tillatt» eller når dvergsignal viser signal 45 «Kjøring tillatt» eller signal 44 «Varsom kjøring tillatt». Føreren skal i slike tilfeller ha skifteveien under oppsikt.

4. Skift som får signal 43 «Kjøring forbudt» eller intet signal i dvergsignal eller signal 41 «Skifting forbudt» eller intet signal i høyt skiftesignal kan fortsette etter å ha innhentet tillatelse.

3-13

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2. Krav om sikkerhetsstyring

Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomheten som drives med det formål at det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres.

Sikkerhetsstyring skal utøves på alle nivåer i organisasjonen. Jernbanevirksomheten skal også sikre at sikkerhetsstyring utøves i oppgaver som utføres av leverandør.

Avvik 3

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3. Prosedyrer m.m.

Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

Prosedyrene og/eller bestemmelsene skal sikre overholdelse av gjeldende, nye og endrede tekniske og operasjonelle standarder og andre krav fastsatt i:

- a) jernbanelovgivningen, herunder forskrifter om tekniske spesifikasjoner (TSI),
- b) andre relevante regler og
- c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

Prosedyrene og/eller bestemmelsene skal sikre samsvar med standarder og andre krav i hele virksomhetens og de enkelte delsystemenes livssyklus.

Avvik 4

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger

Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de risikovurderinger som er nødvendige for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko. Risikovurderingene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser.

Det skal fremgå hva som er formålet med de enkelte risikovurderinger samt hvilke forutsetninger og avgrensninger som ligger til grunn.

Risikovurderinger skal gjennomføres i henhold til anerkjente og hensiktsmessige metoder.

Fareidentifiseringen som inngår i risikovurderingen skal være på et tilstrekkelig detaljert nivå.

Ved behov skal det utføres sensitivitetsvurdering for å fastslå om risikovurderingen er tilstrekkelig robust.

Ved vesentlige endringer skal felles metode for risikovurderinger regulert i forskrift 12. mars 2010 nr. 401 om gjennomføring av kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009 om innføring av felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger i henhold til artikkel 6. pkt. 3a i direktiv 2004/49/EF (forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger) benyttes i den grad forskriften selv bestemmer.

Avvik 5

Togframføringsforskriften § 3-16. Igjensetting av skift

1. Skift kan settes igjen i et togspor eller et hovedspor (igjensetting). Skiftebetjening skal bevokte bremsingen ved ytterste ende i fallretningen.

2. Skiftet skal sikres med håndbrems, parkeringsbrems og/eller bremsesko før trekraftkjøretøyet kobles fra slik at skiftet ikke kan komme i bevegelse. Skift uten trekraftkjøretøy skal ikke igjensettes i fall over 18 ‰.

3. Skiftet kan likevel stå i inntil 40 minutter uten bevokning hvis skiftet er en trykkluftbremset togstamme eller del av togstamme og denne har en bremseprosent for trykkluftbremsen på minst 40. I slike tilfeller skal trykkluftbremsen tilsettes ved at en koblingskran åpnes og beholdes i åpen stilling.