

Hector Rail AB

TILSYNSPPORT NR. 2018-08

Inspeksjon Kjøring av tog

1	Bakgrunn og mål	3
2	Oppsummering	3
3	Tematisk gjennomgang	4
3.1	Føreropplæring	4
3.2	Lastsikring, skifting og avgangskontroll	4
3.3	Uønskede hendelser	4
3.4	Organisering/Ansvar	5
3.5	Sikring	5
4	Avvik	5
5	Observasjoner	5
6	Andre forhold	5
7	Om inspeksjonen	6
7.1	Administrative data	6
7.2	Gjennomføring	6
7.3	Kriterier	6
7.4	Om funn	6
7.5	Rapport	6

1 Bakgrunn og mål

Tilsynet hadde sin bakgrunn i tilsynsrapport 2017-30 som identifiserte en del alvorlige mangler, primært relatert til lastsikring/skifting, føreropplæring og oppfølging av avvik. Hector Rail AB (Hector) har i etterkant av tilsynet redegjort for en del iverksatte og planlagte tiltak. Statens jernbanetilsyn (SJT) har hatt behov for å undersøke hvordan tiltakene er iverksatt i praksis og i tillegg undersøke om utvalgte elementer av den operative driften er sikkerhetsmessig forsvarlig i denne perioden hvor Hector arbeider med å gjennomføre ytterligere tiltak. Videre har SJT hatt behov for å vurdere omfang av videre oppfølging av rapport 2017-30.

Tilsynet har også mottatt en bekymringsmelding relatert til nevnte tema som vi har sett behov for å avklare.

2 Oppsummering

Tilsynet avgrenset seg til intervju med 5 lokomotivførere samt en gjennomgang av innrapporterte uønskede hendelser. Førernes arbeidsoppgaver og ansvarsområder innebærer at det ikke kunne forventes å få avklart alle de problemstillinger som er utestående etter tilsyn 2017-30. Men det var likevel mulig å belyse flere viktige forhold i rapport 2017-30 og i den mottatte bekymringsmeldingen. Opplysningene gitt i intervjuene ble ikke sjekket mot bestemmelser i sikkerhetsstyringsystemet.

Intervjuene indikerte at det ikke er grunnlag for å anta at det er kritiske sikkerhetsutfordringer knyttet til:

- eksisterende føreres faktiske kompetanse
- manglende innrapporteringer av alvorlige jernbanehendelser
- utførelse av skifting og lastsikring

Rapportdato: 26.04.2018

Sjur Sæteren
Tilsynsleder
Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

3 Tematisk gjennomgang

3.1 Føreropplæring

Tilsynet bekreftet at det er mangler ved føreropplæringen, hvilket er naturlig ettersom Hector er i prosess med å endre denne, men intervjuene gav ikke grunnlag for å anta at kompetansen til førere som kjører i Norge pr. i dag ikke er tilstrekkelig. Det er igangsatt opplæring av nye førere, men disse er foreløpig ikke satt i tjeneste.

Det ble notert følgende punkter om opplæring og testing av førere:

- Det ble opplyst at det ikke foretas en test av strekningskunnskapen. Det gjøres en gjennomgang av strekningsbeskrivelsen ved hjelp av en sjekklister og fører kvitterer for dette. Det ble opplyst at det er samme praksis ved repetisjon og ny strekningsopplæring.
- Strekningsbeskrivelsene som benyttes ble opplyst å ikke være særlig detaljerte. Det ble opplyst at det ikke er eget tillegg til Bane NORs strekningsbeskrivelse med en vurdering av om det er spesielle forhold som må ivaretas ved kjøringen av togene på strekningen.
- Det ble ikke uttrykt behov for en mer omfattende strekningsopplæring men at det er viktig å ha fokus på terminal-opplæringen.
- Det ble til orientering opplyst at det sist ble gitt opplæring til en ny fører i september 2017. Føreren kom rett fra skolen.
- Det ble også opplyst at det er startet en prosess med opplæring av nye førere nå.
- Mht. rollen som sensor og instruktør ivaretas rollene av ulike personer.

3.2 Lastsikring, skifting og avgangskontroll

Ettersom disse oppgavene i liten grad utføres av fører kunne temaet bare undersøkes i begrenset grad. Ingen av de intervjuede førere hadde erfaringer fra siste år med mangler i lastsikringen eller utførelse av skifting.

Det ble uttrykt tilfredshet med skiftingen som utføres av personell fra CargoNet.

En fører viste til at det tidligere hendte at tømmer ble lastet for høyt, men at det var bedre nå.

Det ble opplyst av en fører at dersom lasting ikke ble tilfredsstillende utført, ble det prioritert å sørge for at det var utbedret før avgang og at det ikke ble opplevd et press for å prioritere å unngå forsinkelser.

3.3 Uønskede hendelser

Førerne opplyste at de hadde begrensede opplevelser av uønskede hendelser siste år. Det ble nevnt dyrepåkjørsler, signaler som falt i stopp. Ingen viste til å ha erfart hendelser/tilløp til tekniske forhold eller tilløp knyttet til lastsikring eller skifting siste år.

På spørsmål om det var enkelte typer hendelser (for eksempel tekniske feil/bremsesvikt) som ikke skulle rapporteres på samme måte som andre uønskede hendelser ble dette avvist.

Førerne opplyste at de hadde rapportert hendelsene de hadde opplevd (rapporteres som «issue»). Førerne var ikke kjent med eventuell innføring av en ny rutine for rapportering.

Det ble presisert at alle uønskede hendelser som rapporteres til togleder også skal rapporteres til Hector.

Mht utfordringer knyttet til bremseevne med komposittbremseklosser ble det uttrykt at bremseevnen var dårligere om vinteren og at de håndterte dette gjennom sin kjøremåte. Utfordringene er likevel

begrenset fordi vogner har støpejernsklosser (med unntak av enkelte vogner som kjøres i Sverige): Det er derfor bare ved løslok-kjøring at det erfarer utfordringer. Mht. eventuelle tiltak som er iverksatt vedr. kjøring med komposittbremseklosser viste en fører til at dette inngår i kjøreteknikk. Det ble opplyst at Hector har laget en egen instruks for vinter-problematikk ved bruk av CD66

Følgende ble ikke tatt opp i intervjuene, men baserer seg på en sammenlikning mellom våre Synergi-registreringer fra Bane NOR og fra Hector (fra 01.09.2017 til 02.03.2018):

Disse uønskede hendelser er rapportert fra Bane NOR, men ikke fra Hector til SJT:

- Kjøring uten virksam ATC
- Passering av dvergsignal i «kjøring forbudt»
- Sammenstøt med tre
- Skifting uten at det er frigitt for lokal skifting

En bremsesvikt-hendelse som nært førte til påkjørsel av endebutt var kjent av førerne. Det ble kommentert at hendelsen skyldtes førerfeil. Hendelsen er ikke registrert innmeldt til SJT verken fra Bane NOR eller fra Hector.

På spørsmål om hva førerne anså som de viktigste risikoforhold ble følgende nevnt:

- Kjøring med komposittbremseklosser
- Ved bakking på terminaler om vinteren er det et problem på planoverganger med is i sporet (ble tettet igjen av biler osv.), slik at det var stor avsporingfare.
- Korte pauser/hviletid: Det ble opplyst at rutene var lagt opp for stramt med den konsekvens at det ble hyppige forsinkelser. Det ble opplyst at hviletid ble prioritert og at det ikke var press for å korte ned hviletid for å hindre forsinkelser
- Skifting
- Dersom man mistet tømmer kunne det gjøre stor skade

3.4 Organisering/Ansvar

Førerne opplyste at de var kjent med at omorganiseringer er i prosess, men at det ikke var endringer som direkte påvirket dem. De erfarte ikke uklarheter knyttet til eget ansvar eller oppgaver.

3.5 Sikring

Førerne var ikke kjent med eventuelle nye tiltak som var forventet at de skulle ta del i eller utføre som følge av styringssystemet for sikring.

4 Avvik

Det ble ikke notert nye avvik som følge av tilsynet.

5 Observasjoner

Det ble ikke notert nye observasjoner som følge av tilsynet.

6 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under tilsynet.

7 Om inspeksjonen

7.1 Administrative data

Saksnr.:	17/170
Tidspunkt for gjennomføring:	21.03.2018
Kontaktperson:	Stefan Halldén
Tilsynsteam:	Mette Mjelstad (fagrevisor) Tom Helsinghof (fagrevisor) Sjur Sæteren (tilsynsleder)

7.2 Gjennomføring

Tilsynet ble gjennomført som intervju med 5 lokomotivførere i Kil i tillegg til en gjennomgang av innrapporterte uønskede hendelser.

7.3 Kriterier

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

7.4 Om funn

SJT kategoriserer tilsynsfunn i:

Avvik er mangel på oppfyllelse av krav i eller i medhold av lov,

Observasjon er forhold som ikke er avvik, men som kan utvikle seg til det.

Denne rapporten var en oppfølging av tilsynsrapport 2017-30. Det ble ikke ansett hensiktsmessig å angi samme avvik på nytt selv om avvik ikke er fullstendig lukket

7.5 Rapport

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra tilsyn. Det vil si at tilsynsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med jernbanelovgivningen. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

Tilsynet var basert på et lite antall stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.