



Jernbaneverket
v/ sikkerhetsdirektør Rannveig Hiis-Hauge
Postboks 4350
2308 Hamar

Norsk toglederforening
v/ NTF sikkerhetskomite
Bård Johnsen
komiteleder

Henvendelse til: Bård Johnsen Kopi:	Vår ref.: 15_0406 Deres ref.:	Dato: 04.06.2015 Vedlegg: 0
--	----------------------------------	--------------------------------

Bekymringsmelding vedrørende TPS og FIDO

FIDO har vært i full operativ drift siden 12. april 2015. I denne perioden er det blitt avdekket en rekke feil og mangler av ulik alvorlighetsgrad. Norsk toglederforening er svært bekymret for hvordan dette er blitt håndtert, og vi stiller spørsmålstegn ved sikkerhetsstyringen rundt OTI-prosjektet.

Manglende kryssingsangivelse på strekning uten fjernstyring

Av feil som er avdekket til nå er manglende angivelse av kryssinger til tog på ikke-fjernstyrt strekning sannsynligvis den mest alvorlige. Dersom kryssingen ikke blir angitt i ruten for toget vil hverken føreren eller togekspeditørene på strekningen få vite om kryssingene i sine togordninger. Hvilke barrierer sitter vi da igjen med?

Det vi mener gjør situasjonen ekstra alvorlig er at togselskapene ikke umiddelbart ble gjort kjent med den. Disse har levd i lykkelig uvitenhet, og gjør det kanskje fremdeles.

Vi er sterkt kritiske til at JBV ikke har tatt denne sikkerhetskritiske feilen på alvor.

Kompenserende tiltak så langt har vært å foreta en daglig, manuell kontroll av dagsgrafer, togoppgaver og de enkelte togs ruter, for å avdekke eventuelle feil og mangler. Det har vært opptil den enkelte lokale leder å innføre slike tiltak i nødvendig utstrekning. Tiltakene er bekjentgjort via epost til berørt personale, og utføres per nå på ulik måte i de ulike trafikkområdene.

Siste nytt i denne saken er at det i disse dager etter sigende utføres en risikoanalyse for å kartlegge om denne feilen kan medføre en ulykke, og om de provisoriske tiltakene som til nå er innført i de ulike trafikkområdene er tilstrekkelige.

Fordelingsproblematikk

I forbindelse med utferdigelse av kunngjøringer vedrørende feil i infrastruktur er togleder ansvarlig for at tog som allerede er innmeldt i togradiosystemet, eller er underveis, bekrefter mottakelse av kunngjøringen. Utfordringen med dette er at FIDO legger kunngjøringen inn i ruten til alle tog på strekningen, også tog som har passert det aktuelle stedet for mange timer siden. Ettersom det ikke eksisterer faste rutiner for hvordan dette skal håndteres, må toglederne selv enten finne en provisorisk løsning – som eksempelvis å kvittere ut på vegne av føreren med fiktivt navn – eller slå av lyden på alarmfunksjonen i FIDO.

Problemet har vært kjent i prosjektet siden oppstart, uten at togleder har fått noen form for retningslinjer for hvordan slike tilfeller skal håndteres.

Det er ikke gjort kompensierende tiltak for feilen.

Kvitteringsstatus

Det er en kjent og gjentakende problemstilling at togleder og fører har hatt ulike kvitteringsstatus i systemet. Hos fører indikerer det at vedkommende har bekreftet mottak av kunngjøring på korrekt måte, mens togleder får varsel om manglende kvittering/bekreftelse på mottak. Dette er en alvorlig feil, ettersom det for togleder oppleves som normalt at enkelte tog kjører med ukvitterte kunngjøringer.

Det er ikke gjort kompenserende tiltak for feilen.

Tog mangler på operativ dagsgraf

Det har vært for mange tilfeller av at tog mangler på togleders dagsgraf. I slike tilfeller kan man som oftest finne ruten for toget i FIDO, og forklaringen til at toget ikke er tegnet inn på grafisk rute har vært at det har oppstått en feil ved overspilling av data mellom TPS og FIDO. For togleder er slike feil nær umulig å oppdage før det dukker opp et tog fra et nabotoglederområde.

Det er ikke gjort kompenserende tiltak for feilen.

Hva har gått galt?

Systemet skulle etter planen vært tatt i bruk for om lag ett år siden og var etter sigende klart for dette. Det betyr at systemet er gitt et helt år til ekstra testing og prøvedrift uten at feilene nevnt ovenfor ble avdekket. Hvordan kunne dette skje?

Allerede høsten 2014 burde alarmklokkene begynt å ringe. I forbindelse med grunnopplæringen for togledere ble det besluttet at FIDO skulle erstatte tradisjonell ruteskrivningsopplæring. I forbindelse med dette ble det fra faglærerne meldt inn et utall feil og mangler. Disse ble i de fleste tilfellene raskt rettet opp i, men burde ført til en bedre kvalitetssikring enn hva tilfellet faktisk har vært.

Gjennom høsten og vinteren 2014-2015 ble det utført fullskallate testing av systemet på Ofotbanen, og nettopp her tror vi noe av problemet ligger. Ofotbanen er landets korteste strekning, og strekningen er lite trafikkert sammenlignet med landet for øvrig. Ytterligere kortvarig testing ble utført på Vestfoldbanen og Østfoldbanen (vestre linje). Begge teststrekningene er fjernstyrt. Dette har resultert i at de sikkerhetskritiske funksjonene som er spesielle for ikke-fjernstyrte strekninger, ikke er blitt grundig testet.

Konklusjon

Norsk toglederforening er bekymret over at det er oppdaget så store og sikkerhetskritiske feil som tilfellet er etter at FIDO ble satt i operativ drift. Vi er også svært bekymret over måten dette er blitt håndtert. Det er svært alvorlig at det ikke umiddelbart ble foretatt en risikoanalyse da de sikkerhetskritiske feilene ble oppdaget (manglende kryssingsangivelse og betjeningsforhold på strekning uten fjernstyring), og at flere feil og mangler ikke adresseres overhodet.

Det er for øvrig også uholdbart at tiltak og rutiner som skal kompensere for sikkerhetskritiske feil, ikke utarbeides og bekjentgjøres fra sentralt hold i Trafikk og Marked. Fra vårt ståsted indikerer dette en mangel på forståelse av i hvilken grad feilene påvirker sikkerheten på det nasjonale jernbanenettet.

Det er også med undring vi registrerer at feil og spørsmål som meldes inn, og svar på disse henvendelsene, ikke gjøres tilgjengelig for alle relevante brukere av FIDO. Hadde man ført en slik praksis ville man sørget for en bred erfaringsutveksling mellom brukerne og samtidig kunne redusert antall henvendelser.

Veien videre

- Det er et krav at det utarbeides kompenserende tiltak på overordnet nivå for kjente feil i FIDO og at disse bekjentgjøres på korrekt måte for brukerne.

- Sikkerhetskritiske tiltak og rutiner kan ikke bekjentgjøres ved bruk av epost.
- Vi anbefaler videre at status for fremdrift med feilretting jevnlig bekjentgjøres for brukerne.
- Vi tror også det kan være hensiktsmessig å opprette et system for erfaringsutveksling, der ofte stilte spørsmål med svar gjøres tilgjengelig for brukerne.

Med vennlig hilsen

Norsk toglederforening

Bård Johnsen /s
Leder av NTF sikkerhetskomite