



Jernbaneverket
Trafikk- og marked
Postboks 4350
2308 Hamar

Norsk toglederforening
v/ NTF sikkerhetskomite
Bård Johnsen
komiteleder

Henvendelse til: Bård Johnsen Kopi:	Vår ref.: 15_1229 Deres ref.:	Dato: 29. desember 2015 Vedlegg: 0
--	----------------------------------	---------------------------------------

Vedrørende dagsgraf for operativ togleder

Grafiske ruter (dagsgrafer) er et av togleders viktigste verktøy og det stilles krav i instruks for føring av denne at den «(...) skal ha en entydig utforming og føres på en slik måte at det ikke kan forekomme misforståelse eller tvil om betydningen av symboler og tegn som brukes.» (Instruks for føring og bruk av symboler på grafisk rute (dagsgraf) for togleder). Instruksen sier videre at dagsgrafene skal brukes som arbeidsdokument av togleder for å holde oversikt over togtrafikken og at disse skal gjenspeile den faktiske toggangen. Togleder skal under utførelse av trafikkstyring oppdatere dagsgrafene fortløpende.

Det legges stor vekt på at dagsgrafene skal være entydige, forhindre misforståelser, fjerne tvil og gi togleder oversikt over faktisk toggang.

I forbindelse med at Trafikk og Marked i 2013 tok i bruk nytt ruteplanleggingsverktøy (TPS) og dermed også nytt verktøy for utarbeidelse av dagsgraf for togleder, har vi opplevd en bekymringsfull utvikling. Tidligere ble planlagte arbeider i spor, ekstratog, endring i betjeningsforhold osv. påtegnet manuelt fra rutekontorene. Dette ble gjort på en slik måte at togleder ikke hadde vansker med å forstå hva som var planlagt på strekningen i løpet av arbeidsdagen.

Etter at TPS ble tatt i bruk, tegnes alle planlagte endringer på dagsgrafene automatisk. Dette har hatt den ulempen at dagsgrafene er blitt nærmest uleselige, og er overfylt av informasjon: Klokkeslett for togs passering er overskrevet, markeringer av stasjoner blir borte og tognummer overskrives, for å nevne noen utfordringer. Når togleder i tillegg påfører operativ informasjon som togforsinkelser, navn og telefonnummer til arbeidslag, markering av frakoblet strekning osv., blir dagsgrafene komplett uleselige.

Dette er blitt tatt opp med ansvarlige i Jernbaneverket gjentatte ganger, som erkjenner at problemet eksisterer, men ikke virker å ta problemet på alvor. Blant annet har vi blitt møtt med uttalelser som at «(...) det er slik verktøyet er. Ikke noe å få gjort med det.» (Jf. Synergi sak nr. 329144.)

Etter å ha tatt problemet opp gjennom å sende melding i Synergi er tilbakemeldingen at leverandør nå arbeider med en ny generisk kode for tegning av dagsgraf (se Synergi sak nr. 328906). Denne endringen ble gjort i oktober 2014, uten at det har gjort dagsgrafene mer leselige. Det ble derfor på nytt sendt inn synergimelding på problemet (Synergi sak nr. 345417). Til denne fikk vi svar at: «Leverandøren av TPS er forsinket med den versjonen som skal løse grafproblemen. Ny versjon ventes i slutten av november 2014. Denne versjonen av TPS vil hindre overskrivninger av minuttall og tognummer på grafene. Ny versjon av TPS leveres i slutten av november 2014. Test og verifikasjon tar tid og vi regner med at overskrivninger er fikset i løpet av desember.»

Etter at den nye versjonen var tatt i bruk kunne vi fortsatt ikke se noen forbedring, og det ble sendt inn ny synergimelding 04.06.2015 (Synergi sak nr.: 369790). Denne saken ble lukket 19.06.2015 med følgende tiltak: «Feil er meldt til programvareleverandøren HaCon som arbeider med ny grafmodul. Ny versjon av TPS er nå godkjent, og den vil bli tatt i bruk av ruteplanleggerne fra fredag morgen 19.6. Testingen viser at det er forbedringer på

responstider og behandlingsprosessen av bestillinger. Systemtesten av denne versjonen har heller ikke avdekket feil i kryssingsangivelser på døgnoverskridende tog eller i generering av betjeningsforhold, men på grunn av kompleksiteten vil dette først bli endelig verifisert i de manuelle kontrollrutinene som er etablert i produksjon. Denne versjonen av TPS gir også forbedringer når det gjelder overskrivninger på dagsgrafene til togleder.»

Heller ikke denne gangen ble løftene om forbedringer oppfylt, og ny synergimelding ble innsendt 23.06.2015 (Synergi sak nr.: 372335). Denne saken ble lukket 25.08.2015 med følgende svar: «Denne typen feil følges opp av TPS-prosjektet. Leverandøren arbeider med ny versjon/fiks for å separere tekst.»

19.10.2015 ble det sendt inn ny synergimelding (Synergi sak nr.: 385722) hvor de samme problemene nok en gang gjentas. Denne ble besvart og avsluttet 13.11.2015 med: Grafisk rute er under stadige forbedringer. Leverandør melder at ny versjon av TPS som ikke er satt i drift i Jernbaneverket også inneholder forbedringer på grafisk rute. Denne versjonen vil bli satt i produksjon snart.

I etterkant av dette svaret er det kommet ny melding med svar på synergi 372335 som sier følgende: «Flere nye versjon av TPS er publisert for å kunne rette denne typen feil, senest i november 2015.»

Det betviles ikke at det er lansert nye versjoner av TPS, men dessverre har ingen av disse versjonene klart å adressere problemet tilstrekkelig. Som følge av dette er det derfor nok en gang sendt inn synergimelding om saken 09.12.2015. (Synergi sak nr.: 391484) Den første synergimeldingen ble sendt inn 22.05.14 (Synergi sak nr.: 328906) og den foreløpig siste nå i desember 2015.

Det betyr at saken har pågått i snart 19 måneder uten at noen tiltak har ført til merkbare forbedringer.

Dagsgraf er et av de viktigste verktøyene for togleder i operativt virke og skal til enhver tid være oppdatert og vise den aktuelle trafikksituasjon. Slik dagens versjon av dagsgraf fremstår er ikke dette mulig. Noen av de største utfordringene er:

- Det er til tider umulig å lese togenes passeringstidspunkter på grunn av overskrivninger fra de påtegningene generert av TPS-systemet.
- Dagsgrafene er så fulle av påtegninger generert av TPS-systemet at det ikke er mulig å skille den ene fra den andre. Dermed er det også nærmest umulig å tolke hva disse påtegningene betyr.
- Operative påtegninger gjort av togleder drukner i påtegningene generert av TPS-systemet.
- Det har vært flere tilfeller hvor dagsgrafene har inneholdt påtegninger generert av TPS-systemet som ikke er hjemlet i noe regelverk eller instruks.
- Enkelte av påtegningene generert av TPS-systemet bryter med regelverket og er til forveksling lik påtegninger som skal foretas av operativ togleder
- Påtegningene generert av TPS-systemet gir togleder en vesentlig mindre oversikt enn om påtegningene ikke hadde vært påført

Et uomtvistelig faktum er at togledere i dag regelmessig bryter med instruks for føring av dagsgraf. Det er ikke fysisk mulig, på mange toglederstrekninger, å oppdatere grafen på en slik måte at det ikke kan forekomme misforståelser og tvil. Det er i mange tilfeller ikke mulig å lese av grafen hva som i realiteten har foregått gjennom dagen, nettopp på grunn av den mengde med påtegninger man finner på dagsgrafen. Vår påstand er at hovedansvaret for dette kommer av hvordan TPS utformer dagsgrafene.

Problemstillingen er kjent i Trafikk og Marked, både hos lokale ledere, lokalt- og sentralt sikkerhetsmiljø og hos personer med ansvar for TPS. Men det kan virke som om evnen eller viljen til å rette opp i avviket er manglende. Det er overraskende og skuffende at ingen av de ovennevnte tilsynelatende har tatt tak i situasjonen og gjort noe med den. Slik vi opplever det har kritikken av dagsgrafene fra toglederne mer eller mindre stilnet. Dette skyldes ikke at grafene er blitt bedre, men heller at man har resignert og gitt opp. Det er svært betenkelig når høyst kvalifisert kritikk ties i hjel og at tausheten oppleves tatt til inntekt for at TPS produserer dagsgrafer av høy kvalitet.

I de siste 19 månedene er det lovet forbedringer gjentatte ganger uten at det opprinnelige problemet er løst. Vi finner det underlig at JBV ikke tar disse meldingene mer alvorlig enn hva som synes å være tilfelle. Det må vel også kunne stilles spørsmål ved at JBV henviser til at leverandøren har ansvar for manglene og feilene ved påtegningene generert av TPS-systemet. Det er vel slik at JBV har ansvaret for at togleder har de verktøyene som er nødvendig for utførelse av tjenesten, og ikke minst at disse oppfyller kravene som er satt i regelverket? Vi stiller også spørsmål ved at det er de ansvarlige for prosjektet TPS som svarer ut alle synergimeldingene, og ikke sikkerhetsmiljøet i Trafikk og Marked (TS). Kan dette være en forklaring på hvorfor meldingene ikke har blitt tatt tilstrekkelig alvorlig og at mulige sikkerhetsmessige konsekvenser ikke er vurdert?

Problemet med overskrivninger og påfølgende uoversiktlige dagsgrafer har fått lov til å eksistere alt for lenge (siden 2013) og det er på høy tid å gjøre konkrete tiltak. At overstrykninger og dårlig lesbarhet fortsatt er et stort problem etter så lang tid med prøving og feiling, kan vel kanskje forklares med at dette er komplisert å løse. Derfor må det vurderes om andre enn rent tekniske løsninger kan bidra til å eliminere problemet, og gi togleder et verktøy som etterkommer kravet i STY-dokumentet om at dagsgraf «(...) skal ha en entydig utforming og føres på en slik måte at det ikke kan forekomme misforståelse eller tvil om betydningen av symboler og tegn som brukes».

Vårt forslag til løsning er at det snarest opprettes en arbeidsgruppe ledet av TS med representanter fra det operative miljøet, prosjektet, foreningene og sikkerhetsmiljøet. Det må også vurderes om leverandøren bør være representert. Arbeidsgruppens målsetning vil være å avdekke de tiltak som er nødvendig for at dagsgrafen skal:

- Oppfyllekravene fastsatt i instruks for føring av dagsgraf
- Fungere som et reelt og effektivt operativt planleggingsverktøy

Det vil etter vår oppfatning være avgjørende for resultatet at arbeidsgruppen evner å tenke nytt, og at arbeidet i gruppen blir fulgt opp slik at alle anbefalte tiltak blir effektivt implementert.

Med vennlig hilsen

Bård Johnsen /s
Leder av NTF sikkerhetskomite