

Statens Jernbanetilsyn
Postboks 7113
0130 Oslo

Deres ref 19/1224-1 Harald Hilton
Vår ref 787/511 BEK
Narvik, 20.05.19

Høringsuttalelse

Vi viser til høringsbrev av 08.04.2019 vedr. forslag til forskrift om signaler, skifting og helsekrav på jernbanenettet.

Vi har en kommentar vedrørende virkeområdet. I §1-1 tredje ledd nevnes *...operativt personell* som utfører *arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten...*(kursiv er vår fremheving). Jfr også §5-1 første ledd.

Vi savner en nærmere definisjon av disse to begrepene:

- operativt personell
- arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten

slik at det kan gjøres visse objektive avgrensninger mot annet arbeid, og at det dermed tydeliggjøres forutsetninger for videreføring og utvikling av lokale og virksomhetsspesifikke ordninger. Som bl.a. virksomhet på avgrensede lastespor, på driftsbanegårder, i verksteder etc, hvor det nettopp er meningen at materiell skal kunne benyttes, betjenes eller vedlikeholdes av andre personalgrupper enn lokførere, ombordpersonell, skiftere etc.

Eksempler på dette er ikke bare en lang rekke tjenester som utføres av jernbanevirksomhetene selv, men også eksterne kunder/brukere, leverandører etc. For eksempel lastebilsjåførere, maskinførere, montører og andre som – i en lang rekke tilfeller på steder uten sikkerhetsvakt - må kunne komme til vognmateriell for lasting, lossing, renhold, reparasjon etc. I noen tilfeller bør det sågar kunne tillates en videreføring av tradisjonell praksis som at lastere/lossere må kunne forhale materiell langs samme horisontale, sikrede spor (med hjullaster, truck etc) etter hvert som lasting/lossing utføres. Jfr tradisjonelle sidemonterte slepekroker på godsvognmateriell, kfr UIC 535-2 og TSI WAG tillegg C pkt. 16.

I de fleste tilfeller utføres slike arbeidsoppgaver basert på anvisninger og nødvendig opplæring tilpasset forholdene på det enkelte sted, hva enten disse er forhold ved infrastrukturen eller ved virksomheten. Som regel uten behov for særlige krav til helse utover hva som er normal minste

førlighet i arbeidslivet. Alle disse områdene er tilknyttet det nasjonale jernbanenettet, og mange av disse områdene er dessuten eid av staten.

Videre er det vanlig at verkstedpersonell må kunne driftsprøve alle systemer inne i verksted, på plassen utenfor verkstedporten, evt flytte enheter fra et verkstedspor til et annet på samme sportomt etc. Også dette basert på opplæring tilpasset det aktuelle sted/sporområde, gjerne avgrenset med markører, og også dette uten særlige krav til helse. Jfr også at slikt arbeid hittil har vært retrettstillinger for personell som ikke lenger oppfyller helsekrav til «operativt personell».

Vi understreker at disse forholdene representerer en virkelighet både nasjonalt og internasjonalt, som grunnleggende design av jernbanesektorens produksjonsapparat, og som utgjør særdeles viktige forhold vedrørende togsektorens effektivitet, konkurransevne og samfunnsøkonomiske nytteverdi. En avgrensning vil være dessuten være svært nyttig med tanke på systembeskrivelser, kontraktsutforminger, hensiktsmessig opplæring, og revisjonsarbeid.

Med vennlig hilsen for
Taraldsvik Maskin AS

Bjørn Kanstad (sign)
Sikkerhets- og materiellsjef