



Datum	2012-02-01	Statens jernbanetilsyn
Ref:	T-Malin Presthus	Postboks 7113
Tel:	010-751 5976	St. Olavs plass
		NO-0130 Oslo
Vår beteckning:	T2011-0253/8300	
Er beteckning:	11/212-7 FELLEES-31	
Ert datum:	2011-11-09	

SJ svar på høring av utkast till forskrift om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet

SJ har mottagit *høring av utkast till forskrift om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet* skickad 2011-11-09.

SJ har nedanstående synpunkter på utkastet till forskrift om kjøretøy:

§ 9 Bruk av standarder

- Det anges at *kjøretøy* ska konstrueras efter ”*anerkjenta standarder*”. Dette tolkar SJ som motsvarande ”*regel for god praksis*” enligt CSM-RA (*felles sikkerhetsmetode*), d v s at standarden ska vara allmänt vedertagen inom järnvägssektorn samt vara offentligt tillgänglig för alla aktörer som vill använda dem.
Om ”*anerkjenta standarder*” har samma betydelse som ”*regel for god praksis*” enligt CSM-RA bör begreppet i *kjøretøyforskriften* ändras till ”*regel for god praksis*” alternativt måste skillnaden mellan begreppen förklaras.
- I §9 finns kravet att EN 50126 ska tillämpas för alla nya *kjøretøy* och vid *vesentlige oppgraderingar*. I §13 finns krav på att säkerhetsplanen ska skickas in vid *melding*. *Melding* görs även vid ej *vesentlige oppgraderingar* och att då kräva att säkerhetsplanen ska skickas in vid *melding* är ett hårdare krav än i §9. Mer rimligt vore att kräva att säkerhetsplanen ska skickas in i samband med *søknad om tillatelse till å ta i bruk kjøretøy*. SJ använder EN 50126 vid större ändringar och nyanskaffningar men inte vid mindre ändringar.
- Det är olyckligt att man anger att för alla nya *kjøretøy* och vid *vesentlige oppgraderingar* ska EN 50126 (1999) tillämpas. Skälet till detta är att:
 - standarden inte är anpassad till CSM-RA
 - det är på gång en ny version av EN 50126 som blir anpassad till CSM-RA
 - att tillämpa CSM-RA borde vara det primära även sett mot norsk lagstiftning ref FOR 2010-03-12 nr 401: *Forskrift 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)*. Att tillämpa EN 50 126 är bara ett av sätten att följa riskhanteringsprocessen enligt CSM-RA.

§ 13 Melding om anskaffelse og endring av kjøretøy

Det är oklart om samtliga *endringar* omfattas av kravet på *melding* samt även var gränsen för att en *endring* måste *meldas* går. Det behöver specificeras i föreskriften vilka *endringar* som omfattas av kravet på *melding*. Detta för att minska onödigt merarbete både hos järnvägsföretag och myndighet.

SJ anser att enbart de *ändringar* som vid bedömning enligt CSM-RA bedömts som *vesentlig ändring* ska vara föremål för *melding*. Enligt CSM-RA är det föreskrivet att om en *ändring* bedömts som ej *vesentlig* kan den hanteras enligt det egna säkerhetsstyrningssystemet. Trafikstyrelsen i Danmark har gjort tolkningen att om ändringen inte är *vesentlig* så kan den hanteras utan krav på ny "ibruktagnings tillåtelse" (se "Vejledning om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet"). Detta synsätt delas av Transportstyrelsen i Sverige (se "Vägledning för godkännande"). Både myndigheterna i Sverige och Danmark har alltså uttalat att *ändringar* som bedömts som ej *vesentliga ändringar* inte är föremål för en ny *tillåtelse för å ta i bruk et kjøretøy*. Det är önskvärt att myndigheterna i Norge, Danmark och Sverige ensar sitt synsätt i denna fråga för att underlätta för de järnvägsföretag som kör i gränsöverskridande trafik.

§ 15 Søknad om ytterligere tillatelse till å ta i bruk kjøretøy

Det står att det ska lämnas in en *verifiseringserklæring*. Vem upprättar denna? Är det den sökande, på motsvarande sätt som för *EF-verifiseringserklæring*, eller är det DeBo som upprättar denna?

SJ har nedanstående synpunkter på utkastet till *vedlegg till jernbane kjøretøyforskriften*:

Generellt

Det anges i *vedlegget* vilka standarder som accepteras av Statens jernbanetilsyn. Men vad det gäller t ex brandstandarder så anges inte alla de standarder som finns uppräknade i TSI RST (och TSI SRT). SJ utgår från att även de standarder som refereras i de olika TSI:erna accepteras och att de standarder som anges i *vedlegget* är de standarder som accepteras utöver vad som anges i TSI:erna.

3.3.6 Minste kurvradius som kan godtas

Det anges att 135 meter är minsta *kurvradius* för *avik i sporveksler* (grenspår i växlar). Detta är en skillnad mot TSD LOC&PAS som anger 150 meter generellt.

Är detta ett krav relaterat enbart till vissa specifika platser?

3.3.7 Skinnerydder (banröjare)

Det anges att största höjd på växlars ledskena (moträl) är max 70 mm över rälens övre yta. Samtidigt säger TSI INF samma sak och att det ska tas hänsyn till detta. Därmed är det inget särkrav för Norge.

4.4.1 Styrning av nødbrems

Det står "...*opphvelse av nødbremsen etter att kjøretøjet ha stanset må ske ved utførelse av en aktiv handling*..". Det är oklart hur detta ska tolkas och om detta bara gäller vid stillastående? Annars innebär detta en motstridighet mot TSD LOC&PAS pkt 4.2.5.3 där ju nödbromsöverbrygning baseras på att passageraraktiverad nödbroms ska kunna upphävas så att tåget ej tvingas stanna. Denna mening behöver förtydligas alternativt tas bort för att undvika missförstånd.

8.2.1.3 Elektrisk spenning og frekvens på kontaktledningen

Sista stycket, referens till EN 50215:2009 punkt 9.16.4 ska vara till pkt 9.16.5.

Vänliga hälsningar



Lars Svensson

SJ Trafiksäkerhet

Kopia: CT(2), CF, CFT, CFP, CFPP, CFPX, CFPL, CFPD, TSS-Fordon, T-CL, T-MP