
Fra: Ekrann Terje
Sendt: 23.01.2012
Til: Erik Syvertsen
Kopi: Statens jernbanetilsyn
Emne: Høring til ny forskrift om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet

Erik,

Jeg ser at du skal ha et informasjonsmøte om den nye kjøretøysforskriften tirsdag 24.01. Jeg kan dessverre ikke stille på dette, men her er NSBs kommentarer til utkastet:

3.3 Krav til jernbaneforetak

Det står at "... kjøretøyer som er tatt i bruk skal kontrolleres av tilsynet i forbindelse med tildeling av og tilsyn med sikkerhetssertifikater eller sikkerhetsgodkjenninger.....". Jeg antar at dette ikke er noe nytt, men hva betyr det i praksis. Det hadde vært mer fornuftig om det sto "kan" (men jeg tror kanskje teksten er hentet fra EU Direktiv 2008/57/EV datert 17.06.2008)

3.3.2 Merking

Her åpnes det for merking og dokumentasjon på andre språk enn norsk (så sant berørt personell har kompetanse på det aktuelle språket). Dette bør i prinsippet da også være gyldig for vedlikeholdsdokumentasjon.

3.4.3 Verifiseringer og samsvarsvurderinger

Det ser ut til at SJT for fremtiden ser for seg at de fleste tekniske vurderinger gjøres av tekniske kontrollorgan (NoBo - for TSI krav) og såkalte utpekte organ for nasjonale krav. Inntil SJT har godkjent utpekte organer er det vel SJT selv som fungerer som dette (JBV fungerer som utpekt organ for infrastrukturspørsmål). Dette er en relativt stor omlegging, som innebærer at vi får en ikke ubetydelig kostnad til det utpekte organet (dersom ikke SJT ser for seg at det de inngår avtale med det utpekte organet).

3.8.1

I dagens samtrafikkforskrift er det angitt (vedlegg VI punkt 3) at sjerker (dvs NSB) skal utarbeide en EF verifiseringserklæring (på bakgrunn av EF-sertifikat fra NoBo) for de krav som kommer fra gjeldende TSI'er. Jeg antar da at på sikt må vi tilsvarende utarbeide verifiseringserklæringer for samsvar med nasjonale regler etter at SJT har godkjent "utpekte organer" som skal verifisere overholdelse av kravene (som NoBo for TSI krav). I første omgang vil imidlertid SJT så vidt jeg skjønner selv stå for den verifisering som utpekte organer senere skal gjøre (med unntak av at JBV i dag vel fungerer som et utpekt organ for

infrastrukturkompatibilitets spørsmål). Er det da meningen at SJT skal utarbeide sertifikater, og at vi tilsvarende skal utarbeide verifiseringserklæringer på bakgrunn av disse? Antar det bare er der hvor vi benytte eksterne kontroll-/utpekte organer til verifisering at dette skal inkluderes i EF-verifiseringserklæringen? Skal vi utarbeide samsvarserklæring basert på infrastrukturkompatibilitetserklæringen fra JBV? Vi har ikke gjort det til nå.

§3 Definisjoner

a) Kj,ret,y: Denne definisjonen er hentet fra samtrafikkforskriften. Slik jeg tolker den er eksempelvis et motorvognsett ett kj,ret,y (ikke hver av vognene i motorvognsettet). Dette er imidlertid ikke helt lett å se fra definisjonen. Kanskje et eksempel burde vært gitt?

§5 Teknisk dokumentasjon

Det er nok ikke sikkert vi har dokumentasjon på eldre materiell som bekrefter hvilke nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn. Antar bestemmelsen bare får anvendelse for nytt materiell (og eventuelt modifiserte systemer/komponenter).

§14 S_knad om f_rste

e) Hvordan skal dette fungere når SJT fungerer som utpekt organ, ref kommentar 3.8.1

§15 S_knad om ytterligere....

b) Hvorfor krever man her plutselig vedlikeholdsprogrammer innsendt? Det er ikke et krav for s_knad om "f_rste tillatelse"

Vedlegg til jernbanekj,ret,yforskriften

1.2.1 Vedlikeholdsinstrukser

Det kan se ut som om det kreves at intervaller for vedlikehold og utskifting skal defineres for alle komponenter. Jeg antar at formuleringen innebærer at det er akseptabelt at enkelte komponenter (ikke sikkerhetskritiske) går til de feiler (evt at komponentvedlikeholdet baseres på tilstandsovervåkning).

2.1.2.2 Aksellast og hjullast

I tidligere bemerkninger har jeg hevdet at UIC 518-2 b_r med i refererte standarder (krav for 2Q0 > 22.5 tonn). Dette er ikke tatt til f_lge. Dekker "UIC 518" alle delrapporter?

3.2.1 Avsporingssikkerhet og Løpeegenskaper

I avsnitt 2 kreves det at "Dynamisk testing av kjøretøy skal foregå på strekninger med grenseverdier tilsvarende den mest krevende del av infrastrukturen". Dette blir feil, og bryter helt klart med forutsetningene i EN 14363. Gjeldende internasjonale normkrav baseres på at testene skal gjennomføres på en nærmere definert sporkvalitet, men ikke nødvendigvis på den dårligste sporkvalitet som foreligger. Tester på svært dårlig spor kan faktisk utelukkes fra de statiske beregningene. Grenseverdiene er fastlagt med så stor sikkerhetsmargin at det ikke vil oppstå farlige situasjoner selv om det kjøres på det dårligste sporet som er tillatt. All driftserfaringen gjennom mange 10-år hvor godkjenning av materiell er gjort i henhold til normen (UIC 518/EN 14363) benyttes som verifikasjon/argumentasjon på at dette er sikkert. Det er dessuten mer eller mindre umulig å på forhånd fastlegge hvilket spor som er det dårligste. Dette kan variere fra materielltype til materielltype (avhengig av egenfrekvenser etc). I realiteten betyr dette kravet at sporkreftene må måles på 100 % av det nasjonale jernbanenettet. Dette strider både mot de aktuelle normene og mot "cross acceptance" prinsippet.

3.2.4 Vertikale akselerasjoner

Akseptkriterier for vertikale akselerasjoner er en del av EN 14363, og krav skal vel ikke angis av JBV. Når det gjelder broer er det vel heller ikke akseptkriterier for vertikale akselerasjoner som angis av JBV, men grenseverdier for vertikale krefter (metervekter).

3.3.1 Boggier

Meget uklart formulert. Jeg antar at boggirammen skal dimensjoneres basert på høysete nominelle laterale akselerasjon (altså i henhold til hvilket hastighetsregime som begrenser bruken - normalhastighet, pluss hastighet eller krengetogshastigheter).

3.3.2 Hjulsatser (aksel + hjul)

Hvilke "toleransgrenser" for hjulsatsene er det JBV skal angi? Det eneste jeg kan tenke meg er maksimal aksellast i forhold til hjuldiameter (basert på flatetrykk mot skinnene). Formuleringen blir bort.

3.3.4 Grensesnitt hjul/skinne

Vi kan vel montere utstyr for smøring og sanding uavhengig av avtale med infrastrukturforvalter?

4.2 Sikkerhetskrav til togbremsing

Her er det bare ett underpunkt. Kan stå direkte under 4.2

4.5.4 Parkeringsbrems

Her kreves at parkeringsbremsen er dimensjonert for å holde kjøretøyet med maksimal last, uten at fallet er definert. Internasjonale normer (f.eks utkast TSI Loc & PAS) foreskriver kun at parkeringsbremsen skal

kunne holde kjøretøy for tomt tog (i 35 %). Meget uheldig med egne norske krav. Dette er også kommentert av oss tidligere, men kommentaren er altså ikke tatt til følge.

4.7.4 Hvirvelstrømbrems

Så vidt jeg vet har JBV et absolutt forbud mot bruk av hvirvelstrømbrems på det nasjonale jernbanenettet. Er de klare til å endre sitt krav?

5.1.1 Utvendige dører

"ytterdører" bør erstattes med "Utvendige dører".

8 Trekkraft, kraftforsyning og styringssystemer om bord

Dette kapitlet inneholder en hel rekke krav fra infratrakturforvalter. Jeg har tidligere kommentert at det bør være nok å henvise til Network statement og JD 590, men dette er ikke tatt til følge. Dette får betydning først når det blir avvik mellom JBV's gjeldende krav og Kjøretøysforskriften.

9.5.1.2 Utvendige stigtrinn og håndlister for skiftepersonell

Bør det ikke stå: holdestenger og ikke håndlister?

Dersom det er ting som er uklart, tar jeg gjerne et separat møte med deg/dere, dersom dere ønsker det!

Hilsen

TERJE EKRANN
Fagsjef, Materiellutvikling
T: (+47) 91651807

NSB
Prinsens gate 7 - 9, 0048 Oslo

nsb <<http://www.nsb.no>> - facebook <<http://www.facebook.com/nsb.no>> - twitter
<http://twitter.com/#!/nsb_no>