

**Fra:** Ekrann Terje <Terje.Ekrann@nsb.no>  
**Sendt:** 1. juni 2016 15:50  
**Til:** Statens jernbanetilsyn  
**Kopi:** Birkeland Gunhild; Skauen Steinar  
**Emne:** Høring forslag til endring i kjøretøyforskriften

Med referanse til brev datert 30.05.16, deres ref. 14/1198-26 kommer her NSBs kommentarer:

#### §2. Formål

Fasene prosjektering og bygging bør vel også tas ut under §2 (på samme måte som for §1 Virkeområde).

#### §7. Drift, kontroll og vedlikehold av kjøretøy

I 2. setning i annet ledd må vel også «Jernbaneforetaket» erstattes med «Jernbanevirksomheten»? Det står (med den antatte endring som angitt over) at Jernbaneforetaket skal identifisere sikkerhetskritiske systemer, deler og komponenter og fastsette sikkerhetsmessige minimumskrav for disse. Samtidig er det angitt i §5. Teknisk dokumentasjon at «Den virksomhet som eier kjøretøy er ansvarlig for å holde oppdatert dokumentasjon, herunder vedlikeholdsdokumentasjon og operasjonelle ..... Kan ikke dette oppfattes som motstridende krav, idet eier og operatør ikke trenger å være den samme? Bør kanskje klargjøres?

#### **Vedlegg til kjøretøyforskriften**

##### Innledning - 2. annet ledd

Meningen med denne setningen er selvsagt ikke at en evt. DeBo (utpekt organ) skal verifisere samsvar med TSI-krav, dersom dette allerede er utført av et teknisk kontrollorgan (NoBo). Det er mulig at dette også fremgår klart andre steder i lovverket, men setningen i vedlegget til kjøretøyforskriften lest alene, kan lett tolkes som om DeBo uansett skal verifisere overholdelse av TSI-krav som også er nasjonale krav. Formuleringen bør klargjøres (selv om det ikke er en endring i forhold til gjeldende versjon).

##### 1.2.1 Vedlikeholdsinstrukser

Slik jeg tolker det er setningen «Intervaller for vedlikehold og utskifting må være spesifisert for alle komponenter» ment å omfatte kun sikkerhetskritiske komponenter (andre komponenter kan jo være gjenstand kun for korrektivt vedlikehold). Det bør i så fall presiseres at det gjelder sikkerhetskritiske komponenter.

##### 2.1.2.2 Aksellast og hjullast

I dette dokumentet står det «Hjullastforskjell høyere enn 5% er i utgangspunktet ikke tillatt». I TSI LOC & PAS 4.2.3.2.2 står det imidlertid «En hjullastforskjell som er på mer enn 5 % av akseltrykket for nevnte hjulsats er bare .....». Dette er to forskjellige krav (formuleringen i Kjøretøyforskriften kan i det minste tolkes til å være dobbelt så streng som i TSI LOC & PAS). Dette er sannsynligvis en uønsket forskjell, og bør i så fall rettes opp.

##### 3.2.2 og 3.2.3

Det står angitt at hjulprofil S1002 er akseptert for allment bruk. NSB benytter stort sett varianter av hjulprofil P8 på vårt materiell, og meget lang driftserfaringer bør tilsi at også dette hjulprofilet er allment akseptert.

##### 3.2.5

Her er det benyttet delvis engelsk stavemåte for horisontal og vertikal, samt konkav og konveks.

##### 12.1.2.2 og 12.2.3

Her er det angitt at kun manuelle prosedyrer for GSM-R nettverk kan aksepteres. Er dette noe som bør stå i et overordnet kravdokument?

### 12.2.2 Ombordsignalering

Det kan være uheldig i referere konkret til bok 590 i JBV's Tekniske regelverk. Det betyr at ved endringer hos JBV, må også Kjøretøyforskriften oppdateres.

I underpunkt d) og e) er det skrevet «Sikkerhetsrapport», mens §14 og §15, som det henvises til, benytter uttrykket «Sikkerhetsvurderingsrapport». Det bør være samsvar mellom uttrykkene.

Hilsen

#### **Terje Ekrann**

Fagsjef, NSB Materiell

T: (+47) 916 51 807

#### **NSB**

Besøk: Jernbanetorget 1

Adresse: Postboks 1800 Sentrum, 0048 Oslo

*Tenk på miljøet før du skriver ut denne e-posten*