

Hørings svar

Innsendt	19.05.2020 18.21.57
ReferanseID	SJT076-1065886
Innledning	
Saksnummer 20/181	
Har du/dere fått tilsendt høringssaken i adressert sending fra Statens jernbanetilsyn <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei	

Informasjon om innsender
Høringssvaret blir gitt <input type="checkbox"/> som privatperson <input checked="" type="checkbox"/> på vegne av foretak / lag / forening
Organisasjonsnummer 822 666 582
Organisasjonsnavn TM TOGDRIFT AS
Adresse Postboks 648
Postnr/sted 8508 NARVIK

Hørings svar
Velg svartype <input checked="" type="checkbox"/> Med merknader (Du/din organisasjon vil kommentere høringen) <input type="checkbox"/> Uten merknader (Du/din organisasjon har ikke innvendinger til høringen) <input type="checkbox"/> Ingen svar (Du/din organisasjon ønsker ikke å ta stilling til høringen)
Høringssvar Korrigert skrivefeil i forrige versjon (se også epost): Vi beklager at vår høringsuttalelse kommer noen kalenderdager etter høringsfristen – dog ingen arbeidsdager. Denne forsinkelsen skyldes flere uheldige omstendigheter – alt fra koronapandemien og betydelig merarbeid i forbindelse med denne i forhold til tidligere planlagt opptrapping av virksomhet, og på toppen av det hele en del utfordringer med IKT-systemer etter flytting over til nye lokaler i forrige uke. Uttalelsen er derfor gjort forholdsvis forenklet og i eposts form. Vi kan gjerne komme tilbake med en utdyping av våre synspunkter om noen få dager.

I utgangspunktet slutter vi oss til intensjonene med de foreslåtte forskriftsendringene, særlig mht å harmonisere rullende materiell i markedet og å forenkle godkjenningsprosessene. TM Togdrift AS har imidlertid noen innvendinger, som går på to forhold i forslaget til ny jernbanekjøretøysforskrift:

A. Virkeområde nasjonale krav og nasjonal prosess

Forskriftsutkastet er uklart mht virkeområde og formål. Innholdet kan forstås slik at det bare vil gjelde søknader om (passiv) transport samt testkjøring i Norge. I så fall har vi ingen generelle innvendinger, men dette bør tydeliggjøres. Andre formuleringer i teksten kan dog forstås slik at forskriften – og dermed det detaljerte vedlegget med nasjonale krav – skal gjelde godkjenning av ALLE kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet, både mht prosess og tekniske krav (unntatt arbeidsmaskiner). Dette innebærer i så fall uklarheter i forhold til en rekke intensjoner i EUs interoperabilitetsmålsettinger og stort sett alle andre direktiver mht rullende materiell for TEN, samt eksisterende materiell registrert etter RIC og RIV, og åpner for doble, forsinkende og dyrere prosesser – uforutsigbarhet vedrørende omsetning av eksisterende materiell, dyrere nytt materiell, fortsatt unødig tungadministrert norsk jernbanesektor, fortsatt dårlig konkurranseevne, og dårlig lønnsomhet. Det er derfor behov for en klarere beskrivelse av §§1, 2 og 6, evt med ytterligere klargjøringer i andre relevante bestemmelser vedrørende tekniske krav og prosesser.

Dersom forslaget skal forstås i sammenheng med bortfall av nåværende samtrafikkforskrift, ber vi om at det i den nye jernbanekjøretøysforskriften tydelig kommer til uttrykk en videreføring av bestemmelsen i nåværende samtrafikkforskrift §19 tiende ledd, om RIC og RIV, med oppdatert gyldighet for dagens status i EU. Jfr. 2016/797/EF artikkel 54.2, videre henvisning til COTIF vedlegg G ATMF i en lang rekke gjeldende EU-forordninger (inkl. 2018/1614/EF om kjøretøyregister), den norske LOV-2004-12-10-82 COTIF-loven, samt for øvrig at EU-kommisjonen på vegne av alle medlemslandene er det toneangivende og fortsatt høyst aktive medlem i OTIF. Dette er et særdeles viktig område for forutsigbarhet og jernbanens effektivitet og konkurransekraft, i særdeleshet på godsområdet.

B. Særnorsk krav termisk kapasitet bremses

Vi peker også på at det særnorske kravet i pkt. 4.5.3 i vedlegget til dagens forskrift om termisk kapasitet for bremsesystemet ikke har rot i virkelige norske forhold. Dette er ikke blant de kravene som er foreslått sløyfet, dvs det antas tenkt videreført, noe som er i sterkt kontrast med ønskene om og viktighetene av teknisk harmonisering. Vi ber derfor om at dette endres slik at norske krav på dette viktige punktet fullt ut samsvarer med TSI LOC&PAS Vedlegg kap. 4.2.4.5.4 pkt. 4).

Se vedlagte diagram – som bygger på gjeldende BN løfteskjema for strekningen (betydelig dokumentasjonsmengde – kan ettersendes på forespørsel). Diagrammet skal leses slik at jo brattere lengdeprofil, jo raskere vertikal hastighetskomponent (tap av potensiell energi som må bremses bort) og jo større termisk effekt av bremseenergien ved samme hastighet 80 km/h. Med ellers like forhold med lik hastighet - viser dette diagrammet at TSI-kravet på 2,1 % over 46 km i 80 km/h er mer enn godt nok for denne selve den dimensjonerende strekningen i Norge.

Pga massen i bremseskiver/hjul oppnås maksimale temperaturer i bremsekomponentene først etter en viss tid. En ganske robust asymptotisk stabilisering (robust pga den betydelige strålingseffekten, i fjerde potens av absolutt temperatur, jfr Stefan-Boltzmanns lov) oppnås først etter 20-30 minutter ved vedlikeholdsbremsing, og da har man ved de forutsatte 80 km/h rukket å kjøre 3-4 mil, hvor alle

gjennomsnittlige norske fall over ca 4 km lengde ligger godt under TSI-kravet. TSI-kravet er faktisk laget med tanke på Bergensbanen i Norge, også hensyntatt St. Gotthardlinjen i Sveits (se diagrammet).

Dagens norske forskriftskrav på 2,2 % i 75 km i 80 km/h er et vesentlig – og unødvendig - teknisk hinder for godkjenningsprosessene, og for tid og ikke minst kostnader brukt til disse. Kravet er urimelig bl.a. fordi 2,2 % fall langs en strekning på 75 kilometer innebærer at man fra det høyeste punktet på norsk jernbanenett vil bremse seg ned til 450 meter under havoverflaten – og der har man ikke lenger mye bruk for bremses.

For øvrig kan nevnes at mens TSI-kravet må forutsettes å gjelde ved rett linje og vanligvis simuleres ved omgivelsestemperatur 20 grader Celsius, har Bergensbanen større rullemotstand pga aktuell kurvatur på aktuell strekning, og lavere omgivelsestemperaturer pga den store tunnelandelen på strekningen. Dessuten at hastighetsskiltingen på den aktuelle strekningen av Bergensbanen samsvarer godt med simuleringskravet på 80 km/h. Det kan også nevnes at rolig oppvarming pga vedlikehold av konstant hastighet ikke gir de samme materialpåkjenningene som hurtige temperaturøkninger pga nødbrems i stor hastighet (jfr samme TSI Vedlegg kap. 4.2.4.5.4 pkt 2).

Bortsett fra Flåmsbanen har øvrige norske strekninger enda lavere og vesentlig kortere gjennomsnittlige fall enn TSI-kravet. Det finnes nok bestemmende stigninger (stigninger/fall målt over bratteste kilometer) på opptil 2,6 %, og på enda kortere avsnitt enda større fall, men slike omstendigheter inngår ikke i partier hvor termisk kapasitet etter dagens særnorske kravet har relevans (Brynsbakken på Hovedbanen ned mot Oslo S, Tistedalsbakken inntil Halden stasjon).

Vi stiller spørsmål ved lovforarbeidet på dette punktet i gjeldende forskrift. Vi mistenker at dagens krav er en tilfeldig sammenblanding av to populariserte slagord om at Bergensbanen har bestemmende stigning (stigning/fall målt over bratteste kilometer) på 2,2 % (i virkeligheten 2,16 %), og at Bergensbanen har sammenhengende fall fra (datidens) Fagernut til Voss på 75 kilometer, som altså langt fra hverken var eller er tilfelle. Hvis SJT ikke finner grunn til å se på denne saken nå, begjærer vi en oversendelse av tidligere forarbeider med tanke på å ta denne saken videre nasjonalt og internasjonalt. Vi håper dog på en nærmere dialog og vurdering av dette snarest mulig.

Vedlegg

Vedlegg

Vedlegg 2 sammenstilte lengdeprofiler printes A3 (v2 RRM 20180323).pdf