

Bybanen AS
Agnes Mowinckelsgt. 6
Postboks 7900
NO-5020 Bergen
Norway

www.bybanen.no

Vårt saksnr.: 048/2014

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass

Bergen, 17. mars 2014

0130 OSLO

Høring – Forslag forskrift om krav til sporvei (kravforskriften)

Bybanen AS viser til høringsutkast av 18.12.2013 og har i den anledning noen kommentarer og endringsforslag.

Kommentar til høringsbrev:

Generelt til kulepunkt 3:

I praksis er det mindre gunstig at sporveiforskriften legges så nær jernbaneforskrifter. Vi ser det som mer nærliggende å utvikle tydelighet for sporvei som i praksis er svært vesensforskjellig fra jernbane. Forskjellene er mange; kjøring på sikt, kjøring i blandet trafikk og begrepet trafikkstyring/trafikkleidelse.

Forslag til definisjoner:

“Trafikkstyring”: - funksjoner for sikker framføring av sporvogn - er knyttet til og ivaretas av vognfører som kjører autonomt i trafikken på samme måte som busser og biler.

“Trafikkleidelse”: - funksjoner for sømløs trafikkavvikling for busser og sporvogner. Trafikkleder tar del i sporveiens trafikkstyring i avvikssituasjoner etter definerte prosedyrer. Disse prosedyrene kan tillegge trafikkleder enkelte sikkerhetsoppgaver knyttet til oversikt, men ikke på en måte som fratrukker vognfører ansvaret for sikker framføring.

Kommentarer og forslag til utkast til ny kravforskrift:

Forslag til presisering og kommentar til §9-2:

Første avsnitt gjelder hovedsakelig for t-bane. Vi oppfatter romblokkprinsippet som et sammenhengende system for anlegget.

Når det gjelder sporvei, så framføres denne hovedsakelig på sikt eller sikret delstrekning. En sikret delstrekning kan være kortere eller lengre del på et anlegg som hovedsakelig framføres på sikt.

Tillegg og presisering til §9-3:

"Infrastrukturforvalter skal ha prinsipper for tillatte signalmidler og deres plassering, nødvendige signalavstander og sikkerhetssoner samt bestemmelser for utforming av tegningsunderlag, sporplaner og funksjonsbeskrivelser eller forriglingstabeller."

Presisering og kommentar til §9-7:

Infrastrukturforvalter må kunne kjøre den trafikk som er nødvendig for utøvelse av infrastrukturmyndighet. Dette går ut over den opplisting som er gjort i paragrafen. I stedet for å gjøre paragrafen stor og omfattende, så endres formuleringen av første linje endres til:

"Infrastrukturforvalter kjører ikke kommersiell rutetrafikk, men kan kjøre den trafikk som er nødvendig ved utøvelse av virksomhet som infrastrukturforvalter."

Presisering og kommentar til §9-8:

Når det gjelder forståelse av romblokkprinsippet på sporvei, så henviser vi til våre presiseringer for §9.2. Sporvei kjører ikke på romblokkprinsippet selv om det kan forekomme en sikret delstrekning på et anlegg som hovedsakelig framføres på sikt

Det er mulighet for misforståelser og sammenblanding med jernbanens forståelse av trafikkstyring. I §10.6 står det "trafikkavvikling" som er en mer korrekt betegnelse.

Vi viser til våre definisjoner vedrørende kulepunkt 3 først i dette brevet. Basert på disse definisjonene er det slik at på en sporvei er det vognfører som framfører sporvognen på sikt og det er sporvognfører som styrer sporveksler og signalbilder. Trafikkstyring i denne sammenhengen er en hjelp til vognfører til å opprettholde sin rutemessige posisjon i forhold til andre vogner. Det blir ikke gitt framføringordre fra trafikkleder. I beredskapsøyemed, så kan det bli gitt ordre som best ordner trafikken i forhold til hendelser. Dette er tilsvarende trafikkavvikling for buss.

Presisering og kommentar til §10-5:

Denne bestemmelsen er innholdsmessig vesentlig endret i forhold til tilsvarende bestemmelse i gjeldende forskrift på grunn av endring i begreper. Gjeldende forskriftsbestemmelse § 11-6 angir i 1.ledd at det er "jernbanevirksomheten" som skal ha utarbeidet nødvendige bestemmelser for togframføring. I det nye forskriftsutkastet § 10-5, så er dette endret til at "trafikkutøver" skal ha utarbeidet nødvendige bestemmelser for togframføring.

Av sikkerhetsmessige årsaker er det viktig at det må være infrastrukturforvalter som har myndighet til utarbeide bestemmelser for framføring på et sporveisnett. Dette bør ikke overlates til en eller flere trafikkutøvere som får en tidsbegrenset kontrakt med infrastruktureier for å utføre et transportoppdrag. Ved skifte av operatør, så overføres personalet ved virksomhetsoverdragelse, men ikke

nødvendigvis rutiner. Dette gir dårlig sikkerhetsmessig kontinuitet. Det er infrastrukturforvalter som har mest kunnskap om infrastrukturen og de beste forutsetninger for å fastsette bestemmelser for togfremføring på infrastrukturen.

Trafikkutøver kan utarbeide eventuelle tillegg til bestemmelser fastlagt av infrastrukturforvalter som er nødvendige og ikke i strid med framføringsbestemmelser fastlagt av infrastrukturforvalter.

I den gamle kravforskriften av 2001 er «Trafikkutøver" benevnt «Trafikkvirksomhet» (slik det også står i ordforklaringen i dagens forskrift.) "Infrastruktur" er benevnt "kjørevei". I denne forskriften sto det:

Den som driver trafikkvirksomhet skal følge de bestemmelser som er fastsatt for den kjøreveien trafikkvirksomheten utøves på.

Den som driver trafikkvirksomhet skal ha utarbeidet nødvendige tilleggsbestemmelser for togframføring. Bestemmelsene skal være avstemt med gjeldende regler for den aktuelle kjørevei. og skal minst inneholde:....»

Det bør ryddes opp i begrepene i forhold til jernbane. På sporvei er det ikke snakk om lasteprofil, men frittromsprofil. Bestemmelser om bremskraft kan ikke tillegges en trafikkutøver, men fastsettes av infrastrukturforvalter som rett myndighet.

Presisering og kommentar til §10-6:

Det er infrastrukturforvalter som fastsetter kommunikasjonsprosedyrer for trafikkavviklingen. Trafikkutøver kan fastsette tilleggsprosedyrer etter behov. Ut fra definisjonen - vognfører er trafikkstyrer - så er kravet om gjentakelse av beskjeder mellom vognfører og trafikkleder er svært lite hensiktsmessig for sporvei. En slik kommunikasjonsprosedyre vil generere unødig radiotrafikk og kan redusere vognførers fokus på sikker framføring av sporgvogn.

Presisering og kommentar til §10-7:

Det er infrastrukturforvalter som fastsetter regler for skifting på infrastrukturen.

Presisering og kommentar til §10-8:

Det er infrastrukturforvalter som fastsetter regler for sammenkobling av kjøretøy som skal framføres på infrastrukturen.

Kommentar til §10-13:

En bør tydeliggjøre begrepene maskinfører og ansvarlig fører (los). Dette for å klargjøre innholdet i paragrafen.

Presisering og kommentar til §10-14:

Sporvei har normalt ikke utstyr for hastighetsovervåkning. Siste del av setningen i §10-14 bør derfor endres:

" ... og at utstyr for automatisk hastighetsovervåkning er koblet inn dersom dette finnes."

Presisering og kommentar til §10-15:

Det er ikke akseptabelt med signalhorn i byområder. Derfor endres §10-15, 2. ledd til:

"Toget skal kunne varsle med signalhorn (for t-bane) eller ringeklokke (for sporvei)."

Presisering og kommentar til §11-1:

I dag er programmerbare systemer brukt i svært mange av spurvognnettets tekniske systemer. Det er ikke hensiktsmessig at prosessstandarden EN 50126 skal benyttes ved enhver endring av disse. Dette fordi standarden da krever at tilknyttede løsninger oppgraderes til gjeldende norm – noe som ville være urimelig for mindre endringer.

Vurderinger rundt bruk av EN50126 ved endring er tilstrekkelig dekket i etterfølgende setning i høringsutkastet:

"Ved andre endringer av infrastruktur skal infrastrukturforvalter vurdere om endringen er av en slik karakter at bruk av EN 50126 er hensiktsmessig. Vurderingen skal dokumenteres.

§11-1, 2. avsnitt, første setning endres til:

"Infrastrukturforvalter skal bruke prosessstandarden EN 50126 ved bygging av ny infrastruktur."

Presisering og kommentar til §11-5:


Et forbud mot nye planoverganger for sporvei er uhensiktsmessig og urimelig. Sammenlignet med øvrig jernbanevirksomhet, så går sporvei i større utstrekning i bytette strøk hvor fotgjengere, syklistene og biltrafikk har behov for å krysse sporet.

§11-5, 2. ledd bør derfor endres til:

"Det skal ikke bygges nye planoverganger. Det kan likevel bygges planoverganger på linjer i blandet trafikk, på verksted- og depotområder som er stengt for alminnelig ferdsel, samt midlertidige planoverganger på anleggsområder. Denne bestemmelsen gjelder ikke for sporvei."

Bybanen as vil gjerne bidra til en best mulig forskrift for sporvei. Derfor tar vi gjerne et møte i Oslo for å forklare og drøfte de detaljer som SJT måtte ønske.

Med vennlig hilsen



Ivar Gubberud
Sikkerhet- og kvalitetssjef
Tlf.: 9166 5663