

Fra: Grenland Rail AS
Stasjonsveien 2
3712 Skien

Dato: 24.04.2013

Til: Statens Jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 Oslo

Vår referanse: H.Winkelman

Deres referanse: 12/3136-51

Svarbrev høring om forslag til ny sidebaneforskrift

Vi viser til deres brev datert 7.3.2014 som omhandler høring, forslag til ny forskrift om krav til sidespor og godsbaner.

Vi er positive til at tilsynet ønsker å tilpasse forskriften til det området som den gjelder og dermed fjerner en del av kravene som står i kravforskriften. Dette kan potensielt gjøre det enklere for de som er ansvarlige for sidespor og godsbaner å forholde seg til en forskrift som gjelder det som har med sidespor og godsbaner å gjøre.

Det vi dog har en del synspunkter på er detaljeringsgraden og utformingen av kravene for de som er ansvarlig for et sidespor. Vi mener det er vesentlig forskjell på å ha et sidespor til for eksempel en lasterampe på noen hundre meter og ha en godsbane på flere mil.

Flere bedrifter har ett sidespor på noen få hundre meter og det vil være sterkt konkurransevridende i forhold til veitrafikk å pålegge eierne av disse "enkle" sidesporene krav om styringssystem, beredskapsøvelser, regler for trafikkstyring osv. Slike krav finnes oss bekjent ikke dersom det er en bilvei bort til lasterampen.

Vi mener også at dette kan være konkurransevridende i forhold til konvensjonell vognlast sammenlignet med intermodale transport. Vi ser daglig at marginen i godsbransjen er lave og det er ofte på lange strekninger jernbanetrafikk lønner seg. Da utnytter konvensjonelle godsvogner lasteprofilen og toglengden mye bedre enn intermodale transport (Container / semitraller på togvogner).

Jernbanetransport med konvensjonelle godsvogner krever ofte sidespor for å få godsvogna helt frem til kundens lager/fabrikk/tømmeanlegg. Vi er bekymret for at et for komplisert regelverk, i forhold til den risikoen denne type sidespor utgjør, vil føre til at godstrafikk flyttes fra bane til vei.

Vi mener at de vesentlige risikoene som oppstår med private sidespor er følgende:

- Avsporingsfaren kan være større enn det som er gjennomsnittet for sidespor pga at tilstanden og vedlikeholdet av sidesporene er varierende
- Vogner på sidesporet kan havne ut i hovedsporet
- Lasteramper, takutstikk, søyler etc kan være innefor profil og komme i konflikt med personer som står på vognenes stigtrinn og medføre personskaade

Vi mener at det mest hensiktsmessige for jernbanen og for den totale risikoen med jernbanevirksomhet i Norge ville være om det for ”enkle sidespor” ville være tilstrekkelig for sidesporeier å inngå en ”sidesporavtale” med jernbaneverket. Sidesporet vil så betraktes som og likestilles med en del av det offentlige jernbanenettet, med unntak av at sidesporeier må dekke de faktiske kostnadene med vedlikehold av sidesporet.

Kriterier for hva som skal regnes for å være ”enkle sidespor” og hva som ikke kan regnes som ”enkle sidespor” kan for eksempel være:

- Antall spormeter
- Antall sporveksler
- Om det vil være flere skiftelag som holder på samtidig
- Om det er signalanlegg / vei bom anlegg på sidesporet
- Risiko knyttet til at vogner kan havne ut i hovedspor, for eksempel ved feil på parkbrems under lossing av vogn, eller ved sabotasje/hærverk

Med vennlig hilsen

Heimon Winkelmann

Grenland Rail AS