



Jernbaneverket

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO

Henvendelse til: Kjartan Kvernsveen
Tlf.: +47 91655123
Faks:
E-post: Kjartan.Kvernsveen@jbv.no

Dato: 12.05.2014
Saksref.: 201401423-3
Deres ref.:
Vedlegg:

Besøksadresse
Stortorvet 7, Oslo

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Jernbaneverkets høringsuttalelse (til SJTs forslag til museumsbaneforskrift)

Vi viser til tilsynets (heretter SJT) brev av 07.03.då. Jernbaneverket (JBV) gir SJT honnør for å ha igangsatt arbeidet med en helt nødvendig oppsplitting av den gamle kravforskriften. Gapet mellom en lovgivning som skal ta høyde for utvikling og museumsjernbanevirksomhet – som forutsetningsvis skal vise tidligere tiders jernbanedrift på en så autentisk måte som mulig – har blitt stadig større gjennom hele kravforskriftens levetid.

Målt i antall kilometer er JBV per i dag den største eier/forvalter av baner som enten kan eller som vil komme under museumsbaneforskriftens virkeområde. Våre roller og behov kan imidlertid skille seg noe i fra de andre museumsjernbanene som – med noen unntak – fremdeles drives som integrerte selskaper der samme virksomhet har ansvar for så vel infrastruktur/trafikkstyring som for trafikkvirksomhet. JBV vil derfor be om at forskriften gis en innretning som gjør at den også passer for JBV's baner og JBV's roller, dvs. den samme rolledelingen som på resten av det statlige jernbanenettet. De ulike drifts- og eierskapsmodellene for norske museumsjernbaner har utviklet seg over tid – og er basert på ulike forutsetninger. Etter JBV's syn er det ingen grunner til å stille andre krav til museumsbaner som forvaltes av JBV enn til museumsbaner som forvaltes av andre.

Når er/blir en jernbane en museumsjernbane? Forholdet til begrepet “det nasjonale jernbanenettet”:

Begrepet “det nasjonale jernbanenettet” er definert i “jernbaneforskriftens § 1-4 litra a som “*det nasjonale jernbanenettet*: den jernbaneinfrastruktur som er beregnet på persontransport og/eller godstransport og som forvaltes av Jernbaneverket som infrastrukturforvalter [...]”.

JBV anser at de forflytninger av mennesker og gods som finner sted på en museumsjernbane er å anse som person- og/eller godstransport selv om dette ikke er museumsbanens formål. JBV anser videre at museumsbanene *er beregnet på slik bruk* selv om de for tiden ikke/ikke alltid benyttes slik.

JBV forvalter jernbanestrekninger som *har* status som museumsjernbaner og jernbanestrekninger som JBV *vurderer* det som aktuelt å gi slik status. Etter JBVs syn må det ligge innenfor JBVs eierrådrett å beslutte om en strekning er å anse som en ordinær jernbane(, som et sidespor) eller som en museumsjernbane.

Slik museumsbaneforskriftens § 2 Virkeområde er utformet kan den synes å utelukke museumsbaner i JBVs eie. JBV antar at dette ikke er SJTs intensjon med forskriften.

JBV forvalter kun en “komplett” museumsjernbanevirksomhet; “Tertittbanen” inne på Norsk Jernbanemuseums område på Hamar.

På Gamle Vossebanen/sidesporet Tunestveit-Midttun og på Flekkefjordbanen/(industrisporet Sira-Sirnes) er JBV ansvarlig for drift av infrastrukturen, JBV anser at disse to strekningene primært er museumsbaner selv om de teknisk også er sidespor.

JBV er også grunn- og sporeier for deler av henholdsvis Krøderbanen og Setesdalsbanen; i hovedsak på overgangsstasjonene Vikersund og Grovane. Vi er også *grunneier* for storparten av “Urskog-Hølandsbanen”. På disse tre banene har vi imidlertid ingen rolle som jernbanevirksomhet.

Tinnosbanen og Numedalsbanen(s nordre del) er for tiden uten trafikk. Begge disse banene er fredet – og mulige fremtidige museumsjernbaner.

Grensen for museumsbanerelatert jernbanevirksomhet:

JBV finner grunn til å peke på at de normalsporede museumsjernbanene er sammenkoblet med resten av det statlige jernbanenettet; og at det således er en i alle fall teoretisk mulighet for å benytte disse som matebaner/industrispor. Dersom dette spørsmålet skulle aktualisere seg, bør det etter JBVs vurdering være mulig å etablere ordninger hvoretter den enkelte museumsbanevirksomhet kan påta seg oppgaven med å transportere godset langs museumsjernbanen for så å motta eller overlate godsvognene til et kommersielt togselskap på et nærmere bestemt sted (overgangsstasjon). En slik ordning bør kunne etableres uten å frata verken museumsbanen eller museumstogvirksomheten fordelen av å være omfattet av museumsbaneforskriftens virkeområde. Grunnet ulikheter i største tillatte aksellast mellom anser JBV en slik løsning for å være mest aktuell på Gamle Vossebanen og på Flekkefjordbanens nordre del (Sira-Sirnes), men den er også tenkelig på de øvrige banene.

Generelt om nye krav til eksisterende objekter ved museumsjernbanene:

Museumsjernbaner og museumstog særkjennes ved at de består av et antall enkeltobjekter som kan ha meget høy alder – og som har oppnådd museal status nettopp på grunn av sin form og funksjon. Flere av objektene – i noen tilfeller hele baner – er fredet. De aktuelle objektene har til felles at de ble museale etter lang tids kommersiell bruk – og at de ble ansett som “tilstrekkelig sikre” så lenge de ble benyttet i ordinær jernbanevirksomhet. Flere objekter ble endret/bygget om i løpet av sin levetid; noen endringer var begrunnet nettopp i behovet for å bedre sikkerheten. JBV kjenner ikke til enkeltobjekter som ble tatt ut av bruk fordi de ble ansett som “for farlige” og som deretter ble tatt i bruk ved museumsjernbaner.

Etter JBVs vurdering bør SJT være særdeles tilbakeholdne med å stille nye krav til museale objekter. JBV anser i denne forbindelse at flere krav som er videreført i fra

eksisterende kravforskrift reelt sett er “nye krav”, fordi de verken har vært ment for, implementert ved eller håndhevet overfor museumsjernbanene.

Høringsforslagets § 16, 2. ledd inneholder en meget god formulering som viser at SJT er på det rene med problemstillingen. JBV forslår at denne formuleringen enten abstraheres til å gjelde flere sider ved museumsbanenes virksomhet, eller at den gjentas også for infrastruktur. Hvis kravene opprettholdes uendret, vil de måtte utløse en rekke søknader om unntak. JBV anser det vil være et bedre bidrag til sikkerheten at den enkelte jernbanevirksomhet - gjennom sitt sikkerhetsstyringsystem – viser at de er klar over forhold som ikke tilfredsstillende dagens krav til sikkerhet og at de gjennom sine driftsprosedyrer viser at de har tilstrekkelig kontroll med de dermed forbundne risiki.

Denne generelle kommentaren gjelder forskriftens krav til hhv. trafikkstyring, kjøretøy og infrastruktur. Spesifikke kommentarer vil bli gitt til den enkelte paragraf.

Om bruken av begrepet “sikkerhet”

I forskriften benyttes formuleringer som “drive sikkert” (§§ 4 og 23), “sikker drift” (§ 6), “som sikrer at” (§ 7), “en sikker måte” (§§ 25 og 26) osv.

For å avskjære tvil om at ALARP-prinsippet også gjelder ved museumsjernbaner ber JBV om at det tas inn en henvisning til dette prinsippet på hensiktsmessig sted.

Kommentarer og endringsforslag til den enkelte paragraf:

Til § 2 Virkeområde:

Iht. høringsforslagets (heretter forskriftens) § 2 Virkeområde gjelder “[F]orskriften [...] jernbanevirksomheter som har tillatelse til å drive museumsjernbane etter tillatelsesforskriften.” JBV anser at våre tillatelser til å forestå henholdsvis drift av infrastruktur på det nasjonale jernbanenettet og kjøring av museumstog på det nasjonale jernbanenettet bør være tilstrekkelig til at vi også kan drive museumsjernbanevirksomhet i nødvendig utstrekning. JBV kan ikke se at det bør være avgjørende i hvilket regelverk tillatelsen til å drive jernbanevirksomhet er forankret og ber om at museumsbaneforskriften endres slik at virkeområdet også omfatter JBV's museumsjernbaner. Følgende alternative formulering foreslås:

“Forskriften gjelder jernbanevirksomheter som har tillatelse til å drive museumsjernbane etter tillatelsesforskriften, museumsjernbaner som inngår i det nasjonale jernbanenettet (og som forvaltes av Jernbaneverket som infrastrukturforvalter); og jernbanevirksomheter som kjører museumstog på det statlige jernbanenettet når dette materiellet benyttes på en museumsjernbane.”

Til § 3 definisjoner:

Litra g) bør gis en tilføyelse slik at virksomheten også kan transportere gods. Godstransport er innarbeidet praksis ved de fleste museumsjernbanene, dog primært i museal formidlingsøyemed.

Til § 4:

Flertallsformen av risiko er risiki.

Til §§ 7 og 13 – Romblokkprinsippet og trafikkstyring:

§ 7 knesetter romblokkprinsippet, § 13 indikerer at det også skal være mulig å kjøre på sikt. JBV anser at det er nødvendig å kunne kjøre tog på begge måter. De to paragrafene bør ses i sammenheng og gis en form som fjerner den tilsynelatende motstriden dem i mellom. Det er mulig en egnet formulering kan finnes i en eldre utgave av kravforskriften.

Til §§ 20 og 29 kommunikasjonssystem:

JBV finner det problematisk at kravet rettes til “kjøretøyet” – dette forutsetter at det gjøres inngrep i en historisk konstruksjon. Dette kan i tillegg være u hensiktsmessig fordi støynivået i et trekkaggregat i aksjon kan være så høyt at det vil være vanskelig å føre en samtale. Unntaksvis – for eksempel når damplokomotivs sikkerhetsventiler blåser av - kan det være nødvendig å stoppe toget helt – og at fører går noen meter unna trekkaggregatet for å kunne gjennomføre ensamtale. JBV har ikke full oversikt over hvilke typer kommunikasjonssystem den enkelte museumsjernbane benytter.

På samme måte kan det være problematisk å rette kravet mot infrastrukturen – ikke alle museumsjernbaner har “landbaserte” kommunikasjonsanlegg.

Etter JBV's syn bør kommunikasjonskravet rettes mot kommunikasjonssystemet som sådan og ikke mot enkeltstående fysiske objekter. Kravet i §§ 20 og 27 gjelder nødkommunikasjon, ikke trafikkstyringskommunikasjon. Etter JBV's vurdering er sikkerheten tilstrekkelig ivaretatt når fører og trafikkstyringsansvarlig har gjensidig mulighet for rask kontakt med hverandre. Det bør da være opp til den enkelte jernbanevirksomhet å finne en hensiktsmessig kommunikasjonssystem. Kravet om at kommunikasjon skal være mulig “til enhver tid” er også u hensiktsmessig. En museumsjernbane har sjelden døgnkontinuerlig drift, sikkerheten er ivaretatt så lenge kommunikasjon er mulig når det kjøres tog. Når togene står i ro er det ikke behov for denne typen nødkommunikasjon.

JBV foreslår at paragrafen gis overskriften “Nødkommunikasjon” med følgende alternative innhold: “Fører av tog og trafikkstyringsfunksjon skal til enhver tid ha gjensidig mulighet for rask kommunikasjon.” JBV antar de fleste museumsjernbanene vil oppfylle dette kravet ved bruk av mobiltelefon eller radio.

Til § 25 Plattformen:

Bestemmelsen foreslås strøket i sin helhet slik at kravet i praksis dekkes av det generelle kravet i § 23. En museumsjernbane vil normalt beholde – eventuelt rekonstruere sine historiske – plattformen og vedlikeholde disse. Dersom disse plattformene ikke er tilstrekkelig sikre i seg selv, må virksomhetens sikkerhetsstyringssystem fange opp dette og kompensere ved iverksettes via virksomhetens driftsprosedyrer.

Til § 26 Tuneller og broer m.m:

Bestemmelsen foreslås strøket i sin helhet slik at kravet i praksis dekkes av det generelle kravet i § 23. Som begrunnelse vises til kommentarene til § 25.

Til § 27 Planoverganger

JBV bemerker at bestemmelsens 2. ledd vil være tjenlig for komplette museumsjernbaner, men at den kan gjøre det krevende å rekonstruere eller tilbakeføre baner. Vi har dog tillit til at denne kan håndteres gjennom en hensiktsmessig bruk av § 39 Unntak.

JBV har fått opplyst at formuleringen “på linjer i blandet trafikk” vil utgå da den kom med som følge av en inkurie. Vi ber dog SJT vurdere om paragrafen eller kommentaren bør fastslå at gatespor ikke anses som planovergang.

Til § 28 Signalanlegg:

Bestemmelsen foreslås strøket i sin helhet slik at kravet i praksis dekkes av det generelle kravet i § 23. Som begrunnelse vises til kommentarene til § 25.

Til § 33 Generelle krav til kjøretøy:

Krav som kan innebære tekniske endringer av museale objekter bør unngås, jfr. avsnittet “Generelt om nye krav til fysiske objekter ved museumsjernbanene.” Motsatt kan det være grunn til *ikke* å tillate at museumstogmaterieell som i løpet av sin kommersielle driftstid er blitt endret på en måte som øker sikkerheten, blir bygget tilbake (“restaurert”) på en måte som svekker sikkerheten. Dette kan for eksempel gjelde kjøretøy som har fått ettermontert automatisk virkende bremsesystem eller system for årvåkenhetskontroll.

På bakgrunn av dette bør 2. ledd strykes i sin helhet, og 1. ledd endres. I stedet kan tilføyes ett nytt ledd:

“Kjøretøy skal ha en driftsmessig tilstand som gjør at virksomheten drives sikkert.”

“Musealt begrunnede tilbakeføringer som innebærer svekket sikkerhet tillates ikke.

Til § 35 Bremsesystemer:

Bestemmelsene i 1, 1. og 3. punktum og 2. ledd bør strykes, det vises igjen til avsnittet “Generelt om nye krav til fysiske objekter ved museumsjernbanene” ovenfor: Ikke alle kjøretøy har bremsesystemer. Og ikke alle kjøretøy som har bremsesystemer har bremsesystemer som feiler til sikker tilstand. Dette vil blant annet gjelde håndbremsede kjøretøy.

Hensynet bak bestemmelsens 1. ledd er å kunne stoppe *et tog*, ikke et enkelt kjøretøy. 1. ledd foreslås derfor endret ved at “kjøretøy” erstattes med “tog” i 1. og 2. punktum:

Hensynet bak bestemmelsen i 2. ledd er å hindre at hensatt kjøretøy utilsiktet kommer i drift. Der kjøretøy mangler egne bremsesystemer, finnes flere måter å hindre at kjøretøyet kommer i bevegelse på. Felles for måtene er at de ikke innebærer at det stilles noe krav til utstyr på kjøretøyet. Noen typer kjøretøy kan føre med seg en bremsesko (“tøffel”) som kan settes på skinnen foran hjulet. Dette er en normal løsning for normalsporede trekkaggregater, for andre kjøretøy kan andre løsninger være mer hensiktsmessige. Det bør være opp til den enkelte jernbanevirksomhet selv å fastsette hva som er en hensiktsmessig løsning.

2. ledd foreslås endret slik: “Kjøretøy skal kunne parkeres uten risiko for at det utilsiktet kommer i drift.”

3. ledd kan stå uendret; men med de foreslåtte endringene av 1. og 2. ledd er det mulig at de to første leddene systematisk hører hjemme i en annen paragraf.

Etter at den enkelte paragraf er endret i nødvendig utstrekning, kan det være grunn til å se på forskriftens struktur en gang til. Eksempelvis kan en endring av kravsubjekt i fra “kjøretøy” til “tog” medføre at bestemmelsen bør flyttes ut av kapittelet “krav til kjøretøy”.

Jernbaneverket ønsker SJT lykke til med det videre forskriftsarbeidet. Ta kontakt med saksbehandler dersom noe er uklart – eller ytterligere bistand ønskes.

Med hilsen

Odd Erik Berg
direktør
Vedlikehold

Kjartan Kvernsveen
seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk

Kopi til: Norsk Jernbanemuseum, Museumsbanerådet att: Ole K Richenberg

Mottaker	Adresse	Post	Kontaktperson
Statens jernbanetilsyn	Postboks 7113 St. Olavs plass	0130 OSLO	