



Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO

Henvendelse til: Jens Melsom
Tlf.: 916 55 120
Faks:
E-post: jens.melsom@jbv.no

Dato: 23.05.2014
Saksref.: 201401427
Deres ref.: 12/3136-51
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

Høring – Forslag til forskrift om krav til sidespor og godsbane (sidesporforskriften)

Vi viser til brev fra Statens jernbanetilsyn datert 07.03.2014 vedrørende høring av forslag til forskrift om krav til sidespor og godsbane (sidesporforskriften).

Vi viser også til et informativt og avklarende møte hos dere 30.04.2014.

Det er positivt at tilsynet legger opp til en oppdeling av Kravforskriften og tilpassing (“spissing”) til de enkelte områder. Således støtter vi fullt ut formålet med å forenkle regelverket for denne infrastrukturen ved å lempe på noen av de vidtgående krav til sidespor som følger av någjeldende kravforskrift.

Imidlertid mener vi at bredden og variasjonen av virksomheter som omfattes av “Sidesporforskriften” er altfor stor, og at man ikke oppnår helt det som er siktemålet.

Det er stor forskjell fra en industri, eller tømmerterminal, som har et enkelt spor til en kompleks driftsbanegård med signalsystemer og mange aktører, eller til en jernbanelinje der det framføres tog med normal hastighet. I dialog med tilsynet har vi forstått det slik at det har vært vurdert å splitte sidesporforskriften i to forskrifter, en for de mer enkle og ukompliserte anlegg, og en for komplekse anlegg med signalsystemer og mange aktører. Vi har forstått det slik at utfordringer med å definere et slikt grensesnitt gjorde at en slik modell ikke ble videreført.

Det er uheldig at begrepet sidespor benyttes på en annen måte i denne forskriften enn i togframføringsforskriften, spesielt ettersom det er et svært innarbeidet begrep med en spesiell betydning (spor som grener ut fra hovedspor på linjen).

Forslag/kommentar til § 2:

Sidespor og godsbane kan være svært forskjellig. En godsbane kan være en bane der det foregår framføring av tog, dvs. framføring fra et sted til et annet der framføring skjer etter romblokkprinsipp, eller framføring skjer på sikt uten forrigling og der det kan være hindringer. På sidespor, lastespor, hensettingsspor, havnespor mm. foregår framføring som skift med kjøring i sikthastighet og der det kan være hindringer i sporet. En godsbane, forstått slik som ovenfor beskrevet, er derfor mer sammenlignbart med jernbaner generelt, forstadsbaner mv.

Vi foreslår derfor at godsbane omfattes av annen forskrift, eller at enda flere spesifikke krav som bare kan gjelde godsbane blir formulert slik at dette klart fremgår.

Vi er for øvrig skeptisk til at driftsbanegårder hører til denne forskriften. Enkelte driftsbanegårder, som f.eks. Lodalen i Oslo, er et komplekst anlegg med signalsystemer og

mange aktører/virksomheter. Slike driftsbanegårder bør heller omfattes av de regler som gjelder for nasjonalt jernbanenett.

Forslag/kommentar til § 3:

- Bokstav h): Uheldig med en spesiell definisjon av et innarbeidet begrep.
Bokstav l): Utilstrekkelig definisjon, bør samordnes med Togframføringsforskriften.
Bokstav m): Utilstrekkelig definisjon. På en godsbane der framføringen skjer som skifting er det neppe behov for å bruke betegnelsen tog. Jfr. framføring av skift på Numedalsbanen m.fl. (selv om denne banen ikke omfattes av denne forskriften)

Forslag/kommentar til § 6 (med konsekvenser for § 23 og § 26):

Situasjonen er som kjent at JBV har påtatt seg drifts- og forvalteransvaret for en rekke privateide sidespor rundt om i landet, gjennom et treleddet avtaleverk (Drifts- og forvalteravtale, Vurderingsavtale og Tilknytningsavtale). Ordningen er lagt opp slik, at sidesporeieren for å oppnå drifts- og forvalteravtale med JBV som infrastrukturforvalter, i stedet for selv å måtte søke tillatelse til å drifte sporet etter tillatelsesforskriften, først må få sidesporets tilstand og standard avklart gjennom en tilstandsvurdering som gjennomføres av oss, og dernest må gjennomføre de utbedringskrav/ oppgraderinger på anlegget som tilstandsvurderingen måtte resultere i. Først når dette er på plass, vil det være aktuelt for oss å inngå en drifts- og forvalteravtale for sidesporet.

Med dette som bakgrunn vil vi derfor foreslå at en lignende modell innføres i forskriften, slik at man på den måten kan oppnå ønsket differensiering mellom enkle og mer komplekse anlegg, uten å måtte forholde seg til en svært utfordrende grensesnittproblematikk.

Slik vi ser det, lar dette seg gjøre gjennom en viss justering i foreliggende forskriftsutkast. Konkret foreslås at § 6, gis slik tilføyelse i nytt annet punktum:

“Ved inngåelse av drifts- og forvalteravtale med Jernbaneverket anses dette kravet som oppfylt.”

Någjeldende annet punktum i bestemmelsen blir dernest omgjort til nytt annet ledd.

Videre at § 23 gis slik tilføyelse i første ledd:

“Ved inngåelse av drifts- og forvalteravtale med Jernbaneverket anses dette kravet som oppfylt.”

Dernest ved nytt fjerde ledd i § 23, sålydende:

“Ved inngåelse av drifts- og forvalteravtale med Jernbaneverket kan kravene i avsnitt to og tre fravikes i det enkelte tilfelle etter Jernbaneverkets nærmere bestemmelse.”

Og endelig ved nytt tredje ledd i § 26, slik:

«Ved inngåelse av drifts- og forvalteravtale med Jernbaneverket kan bestemmelsene i annet avsnitt fravikes/lempes.»

Forslag/kommentar til § 7:

Krav om romblokkprinsipp må fjernes. Dette er et alvorlig og uforholdsmessig strengt krav for virksomhet på slike spor. I praksis vil dette bety at de fleste slike spor må nedlegges. Her må enten definisjonen av tog forbedres slik at det er tydelig hva som menes, eller det må beskrives mer eksplisitt hva dette betyr. Romblokk er et gammelt utdatert begrep og det bør vurderes om dette kan skrives på annen måte.

Vi antar at man her tenker på godsbane. Imidlertid er det ikke alltid at romblokkprinsipp nyttes eller er hensiktsmessig, men at man følger prinsipp for skifting – riktignok med “ett tog av gangen”. Igjen viser dette at det er uheldig å ta inn godsbane i samme forskrift.

Forslag/kommentar til § 14 og § 15:

Dette kan slås sammen “kjøring av tog og skifting”. Jfr. også vår kommentar om at definisjonene av disse uttrykkene er lite forklarende og gir grunn til misforståelser. Jfr. også § 21. Det er kun på godsbane det i noen tilfeller/baner kan være aktuelt å fremføre tog.

Forslag/kommentar til § 17 mm.:

Vi oppfatter det slik at forskriften, slik den står utformet, kan misforstås dithen, at JBV også får ansvaret for tilsyn og kontroll med kjøretøy, og ikke bare med infrastrukturen. Dette fordi bestemmelsen om anvendelsesområdet (forskriften § 2), uttrykkelig fastsetter at forskriften gjelder for “Jernbaneverkets drift av private sidespor etter avtale”, samtidig som § 3, underpunkt f), definerer “jernbanevirksomhet” som både drift av infrastruktur, så vel som trafikkvirksomhet.

Når forskriften § 17 deretter fastsetter at “Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med kjøretøyet, og “jernbanevirksomheten” samtidig er definert som der er, kan regelverket leses slik at Jernbaneverket også har et kontrollansvar hva gjelder rullende materiell.

En slik utvidelse av JBV's oppgaver og ansvar vil ikke være mulig å ivareta.

Vi foreslår derfor at uttrykket “Jernbanevirksomheten” i §§ 16, 17, 18 og 19, byttes ut med uttrykket “*Den som driver trafikkvirksomhet på sidesporet*”. På den måten blir etter vårt syn enhver formell uklarhet ryddet av veien.

Det samme må gjøres i § 36, første ledd, tredje punktum.

Forslag/kommentar til § 26:

Kravet i annet ledd bør endres til bare å gjelde godsbane. For et sidespor er dette helt urimelig, og vil bety at det kan bli svært kostbart å bygge spor. Resultatet vil være at godset går på vei i stedet. Risiko ved en planovergang på spor inn til en lasteplass/industri kan være helt marginal. Skift framføres i lav hastighet. Det må være under planlegging av et slikt sidespor man vurderer risiko og om det er akseptabelt å ha planovergang.

Med hilsen

Jens Melsom
spesialrådgiver
Jernbaneverket, Infrastrukturdivisjonen - styringsstab