

Paragraf	Foreslått Tekst	Vår kommentar	Forslag til ny tekst
§ 1	<p>Formål</p> <p>Formålet med denne forskriften er å stille de krav jernbanevirksomheter som har tillatelse til å drive museumsbane må oppfylle.</p> <p>Forskriften skal fastsette minimumskrav for å sikre at virksomhetene arbeider systematisk og proaktivt slik at et tilfredsstillende sikkerhetsnivå etableres og opprettholdes.</p>		
§ 2	<p>Virkeområde</p> <p>Forskriften gjelder for jernbanevirksomheter som har tillatelse til å drive museumsbane etter tillatelsesforskriften.</p>		

<p>§ 3</p>	<p>Definisjoner</p> <p>I forskriften her forstås med:</p> <p>a) alvorlig jernbanehendelse: en uønsket hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke,</p> <p>b) infrastruktur: trasé, over- og underbygning, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonssystem,</p> <p>c) jernbanehendelse: enhver annen hendelse enn en jernbaneulykke, som har sammenheng med jernbanedriften, og som innvirker på sikkerheten,</p> <p>d) jernbaneulykke: en uønsket eller utilsiktet plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser som har skadelige følger, herunder som medfører at noen dør eller blir alvorlig skadet, som medfører betydelig skade på jernbanemateriell, på infrastruktur, på eiendom utenfor jernbanen eller på miljø, og alle andre lignende ulykker,</p> <p>e) jernbanevirksomhet: drift av infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet eller den som driver infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet,</p> <p>f) kjøretøy: et kjøretøy som kjører på egne hjul på jernbane eller lignende sporsystem med eller uten egen trekkraft,</p> <p>g) museumsbane: jernbanevirksomhet hvor formålet ikke er gods- eller persontransport, men en demonstrasjon av jernbane, kjøretøy eller lignende fra en gitt tidsperiode. Demonstrasjonen av virksomheten kan foregå ved at det transporteres personer,</p> <p>h) sikkerhetsstyring: systematiske tiltak en organisasjon iverksetter for å oppnå, opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivå i overensstemmelse med fastlagte mål,</p> <p>i) sikkerhetsstyringssystem: organisasjon og systemer opprettet av en jernbanevirksomhet med henblikk på sikker forvaltning av deres virksomhet,</p> <p>j) skift: kjøretøy som flyttes under skifting,</p> <p>k) skifting: flytting av kjøretøy som ikke er tog,</p> <p>l) tog: kjøretøy med eller uten vogner som skal framføres fra et bestemt utgangssted til et bestemt ankomststed,</p> <p>m) trafikkstyring: togledelse og andre funksjoner som koordinerer og ivaretar sikkerheten for togframføringen.</p>	<p>3g) - Museumsbanene frakter både personer og gods for å demonstrere jernbanedrift.</p> <p>3l) - Formuleringen "kjøretøy med eller uten vogner" er inkonsekvent. "Vogner" er i følge definisjonen i 3f også kjøretøy.</p>	<p>3g) museumsbane: jernbanevirksomhet hvor formålet ikke er <i>alminnelig</i> gods- eller persontransport, men en demonstrasjon av jernbane, kjøretøy eller lignende fra en gitt tidsperiode. Demonstrasjonen av virksomheten kan foregå ved at det transporteres personer <i>og/eller gods</i>,</p> <p>3l) tog: <i>kjøretøy (ett eller flere sammenkoblet) som skal framføres fra et bestemt utgangssted til et bestemt ankomststed</i>,</p>
-------------------	---	---	--

<p>§ 4</p>	<p><i>Krav om sikkerhetsstyringssystem</i> Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem. Formålet med sikkerhetsstyringssystemet skal være å etablere en helhetlig styring av virksomheten for å kunne drive sikkert. Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av virksomheten og skal inneholde bestemmelser som er nødvendige for å ha kontroll med alle vesentlige risikoer forbundet med virksomheten. Sikkerhetsstyringssystemet skal være dokumentert, og tilstrekkelig kjent av alle som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten.</p>		
<p>§ 5</p>	<p><i>Krav til sikkerhetsstyringssystem</i> Sikkerhetsstyringssystemet skal minst omfatte: a) bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko forbundet med driften av virksomheten skal identifiseres og følges opp, b) bestemmelser om drift og vedlikehold som sikrer tilfredsstillende sikkerhet, c) krav til kompetanse for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten, d) beskrivelse av hvordan ansvar og myndighet er fordelt i virksomhetens organisasjon, herunder instruksjoner for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten, e) beredskapsplan som minst skal inneholde: 1) varslingsliste (intern og ekstern), 2) oversikt over utstyr for førstehjelp og redning samt kommunikasjonsutstyr og plassering av dette og 3) rutiner for planlegging og gjennomføring av regelmessige beredskapsøvelser med etterfølgende evaluering og oppfølging, f) rutiner for oppfølging av jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og avvik fra jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Rutinene skal omfatte umiddelbare tiltak for å redusere virkningene av ulykken, hendelsen eller avviket, undersøkelse av årsak, fastsettelse av tiltak for å hindre gjentagelse og g) årlig oppsummering av foregående års sikkerhetsarbeid.</p>		

§ 6	<p>Generelle krav til forvaltning av infrastruktur</p> <p>Jernbanevirksomheten skal sikre at infrastrukturen til enhver tid er utformet og i en slik tilstand at det legges til rette for sikker drift. Det skal kun gis adgang til kjøretøy som er kompatibelt med infrastrukturen.</p>		
§ 7	<p>Prinsipper for trafikkavvikling (romblokkprinsippet)</p> <p>Jernbanevirksomheten skal utforme og drifte infrastrukturen samt drive trafikkstyring, slik at kjøring av tog på en strekning eller på et spor kontrolleres på en måte som sikrer at et tog ikke kjører inn på en strekning eller et spor der det befinner seg kjøretøy (romblokkprinsippet).</p>	<p>Paragrafen stiller krav om at det ikke skal kunne kjøre tog inn på blokkstrekning hvor det befinner seg annet tog.</p> <p>Museumsbanene har behov for at dette skal være mulig, særlig i forbindelse med brannvisitasjon etter damptog og banearbeid. Flere av museumsbanene har allerede eksisterende bestemmelser om dette.</p>	<p>Jernbanevirksomheten skal utforme og drifte infrastrukturen samt drive trafikkstyring, slik at kjøring av tog på en strekning eller på et spor kontrolleres på en måte som sikrer at et tog ikke <i>utilsiktet</i> kjører inn på en strekning eller et spor der det befinner seg kjøretøy (romblokkprinsippet).</p> <p><i>Jernbanevirksomheten kan ha egne bestemmelser hvor brannvisitasjonstog eller arbeidstog rutinemessig framføres på sikt dersom hastigheten begrenses slik at de til enhver tid kan stoppe på halvparten av synlig strekning.</i></p>
§ 8.	<p>Signalprinsipper</p> <p>Jernbanevirksomheten skal ha prinsipper for tillatte signalmidler og deres plassering.</p>		
§ 9	<p>Kontroll og vedlikehold av infrastruktur</p> <p>Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med infrastrukturen, og utføre nødvendig vedlikehold.</p> <p>Jernbanevirksomheten skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.</p> <p>Jernbanevirksomheten skal ha kontroll på utført vedlikehold.</p>		

<p>§ 10</p>	<p>Teknisk dokumentasjon Jernbanevirksomheten skal ha teknisk dokumentasjon for alle systemer, deler og komponenter. Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til infrastrukturens utforming. For infrastruktur der dokumentasjonen i henhold til første ledd ikke er fullstendig, skal jernbanevirksomheten ha tilgjengelig tilstrekkelig kompetanse om infrastrukturen, herunder teknisk utforming, vedlikeholdsbehov, bruksmessige forutsetninger og begrensninger m.m.</p>		
<p>§ 11</p>	<p>Register over infrastrukturen Jernbanevirksomheten skal ha et register over systemer, deler og komponenter som inngår i infrastrukturen. Registeret skal identifisere systemer, deler og komponenter ved hjelp av en stedsangivelse.</p>		
<p>§ 12</p>	<p>Kjøring av tog i forbindelse med drift av infrastruktur Jernbanevirksomheten kan ved drift av infrastruktur kjøre tog i forbindelse med kontroll, arbeid, rydding av snø eller vegetasjon m.m. på infrastrukturen. Ved slik kjøring stilles samme sikkerhetsmessige krav som til øvrig trafikkutøvelse.</p>	<p>Ikke nødvendig med kommentar, forholdet dekkes av §7</p>	
<p>§ 13</p>	<p>Trafikkstyring All trafikk på infrastrukturen skal overvåkes og ledes slik at virksomheten drives sikkert. Når framføring skjer etter romblokkprinsippet, skal trafikkstyringen bl.a. sikre at det til enhver tid er oversikt over de enkelte togs retning, posisjon og rekkefølge. På spor som ikke er bekreftet fri for tog, kan framføring skje på sikt dersom hastigheten begrenses slik at toget kan stoppe på halvparten av synlig strekning. Den som driver trafikkstyring skal ha velegnet utstyr for å drive trafikkstyring, herunder for å kunne kommunisere med togbetjening.</p>		
<p>§ 14</p>	<p>Bestemmelser for sikker trafikkavvikling Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser for trafikkavvikling tilpasset banens sikringsstandard. Bestemmelsene skal ivareta en sikker trafikkavvikling under alle driftssituasjoner. Bestemmelsene skal gjenspeile systemet for trafikkavvikling og skal minst inneholde bestemmelser om signaler og deres betydning i trafikkavviklingen, ansvarsforhold, ordrelinjer og kommunikasjonsprosedyrer.</p>		
<p>§ 15</p>	<p>Bestemmelser for skifting Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser for skifting.</p>		

§ 16	<p>Generelle krav til trafikkutøvelse</p> <p>Jernbanevirksomheten skal sørge for at trafikken foregår sikkert. Forutsetninger og begrensninger knyttet til kjøretøyets utforming skal legges til grunn for prosedyrer for drift og vedlikehold av kjøretøy.</p>		
§ 17	<p>Kontroll og vedlikehold av kjøretøy</p> <p>Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med kjøretøy og utføre nødvendig vedlikehold.</p> <p>Jernbanevirksomheten skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.</p> <p>Jernbanevirksomheten skal ha kontroll på utført vedlikehold.</p>		
§ 18	<p>Teknisk dokumentasjon</p> <p>Jernbanevirksomheten skal ha oppdatert teknisk dokumentasjon for kjøretøy, herunder alle systemer, deler og komponenter. Dokumentasjonen skal kunne bekrefte at systemer, deler og komponenter er i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for prosjektering og bygging av kjøretøy. Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til kjøretøyets utforming.</p> <p>For museumsmateriell der dokumentasjonen i henhold til første ledd ikke er fullstendig skal jernbanevirksomheten ha tilgjengelig tilstrekkelig kompetanse om kjøretøy, herunder teknisk utforming, vedlikeholdsbehov, bruksmessige forutsetninger og begrensninger m.m.</p>		
§ 19	<p>Register over kjøretøy</p> <p>Jernbanevirksomheten skal ha et register over alle kjøretøy som virksomheten bruker.</p> <p>Registeret skal som et minimum identifisere kjøretøy individuelt.</p>		

<p>§ 20</p>	<p>Kommunikasjonssystem Kjøretøy skal ha utstyr for nødkommunikasjon tilpasset infrastrukturens system for kommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom fører og den som driver trafikkstyring.</p>	<p>Begrepet "fører" er ikke entydig definert i forskriften. Museumsbanene kjører etter samme myndighetsprinsipp som gjaldt på det nasjonale jernbanenettet frem til 1997, hvor togfører (tjenestegjørende overkonduktør/ombordansvarlig) har øverste myndighet ombord i det enkelte tog. Bare i tog uten konduktørbetjening har lokomotivfører dette ansvaret. Hvem som er ansvarlig fremgår av rute/ordre for det enkelte tog. Ved museumsbanene betegnes lokomotivfører og togfører med fellesbegrepet "togbetjening".</p>	<p>Kjøretøy skal ha utstyr for nødkommunikasjon tilpasset infrastrukturens system for kommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom <i>togbetjeningen</i> og den som driver trafikkstyring.</p>
<p>§ 21</p>	<p>Bestemmelser for togframføring Jernbanevirksomheten skal ha utarbeidet nødvendige bestemmelser for togframføring. Bestemmelsene skal være avstemt med gjeldende regler for den aktuelle infrastruktur og skal minst inneholde bestemmelser om sammensetting av tog, bremsekraft, aksellast, lasteprofil, metervekter, tillatte hastigheter, sikring av last m.m.</p>		
<p>§ 22</p>	<p>Kontrollrutiner Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser for prøving av togenes bremses samt kontrollrutiner som sikrer at kjøretøy til enhver tid er i full driftssikker stand.</p>		
<p>§ 23</p>	<p>Generelle krav til infrastruktur Infrastrukturen skal utformes slik at virksomheten drives sikkert.</p>		
<p>§ 24</p>	<p>Trasé m.m. Trasé, under- og overbygning samt sporgeometri skal utformes og vedlikeholdes slik at muligheten for avsporinger minimaliseres. Sikkerhetsmessige grenseverdier for sporfeil, herunder vindskjevhet, sporutvidelser, høyde- og sidefeil skal fastsettes i forhold til kjøretøy som tillates brukt på strekningen og strekningens tillatte kjørehastigheter. Spor for hensetting av kjøretøy skal sikres slik at kjøretøy ikke utilsiktet kommer ut i spor der det kjøres tog.</p>	<p>På museumsbanene er det flere steder hvor det er vanskelig eller umulig å bygge stedbundet fysisk sikring for å hindre at hensatt kjøretøy kommer i bevegelse. Nåværende bestemmelser ved de enkelte banene ivaretar kravet ved at kjøretøy skal sikres på annen måte.</p>	<p><i>Ved hensetting av kjøretøy skal dette kunne sikres slik at det ikke utilsiktet kan komme ut i spor der det kjøres tog.</i></p>

<p>§ 25</p>	<p>Plattformer m.m. Plattformer og atkomst til disse skal være utformet og utstyrt, herunder skiltet og oppmerket, slik at ferdsel til plattform, opphold på plattform og av- og påstigning til tog kan foregå på en sikker måte.</p>	<p>Stasjons- og plattformanlegg ved museumsbaner er i de fleste tilfeller antikvarisk utført, og kan vanskelig skiltes og oppmerkes etter moderne krav. Ved museumsbanene er det ikke alltid mulig å tilpasse plattformer og tog lengder til hverandre.</p>	<p>Plattformer og atkomst til disse skal være utformet og utstyrt slik at ferdsel til plattform, opphold på plattform og av- og påstigning til tog kan foregå på en sikker måte. <i>Hvis av- og påstigning foregår utenfor plattform skal jernbanevirksomheten sørge for at dette kan foregå på sikker måte.</i></p>
<p>§ 26</p>	<p>Tunneler og broer m.m. Tunneler og broer skal utformes og utstyres slik at det gir muligheter for evakuering og selvberging i tilfelle av brann og andre ulykker. Gangbaner på broer skal være skjermet med rekkverk. Gangbaner skal være fri for hindringer i høyden og bredden slik at evakuering kan foregå på en sikker måte.</p>	<p>Det forutsettes at kravet gjelder nyanlegg.</p>	
<p>§ 27</p>	<p>Planoverganger Planoverganger skal være tilrettelagt for sikker passering for veifarende. 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.</p>	<p>Formuleringen "blandet trafikk" i annet ledd synes irrelevant. Foreslås strøket.</p>	<p>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.</p>
<p>§ 28</p>	<p>Signalanlegg Signalanlegg skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand. Signaler skal plasseres slik at det klart går fram hvilke spor signalene gjelder for, og signalbildet skal være synlig for togets fører i god tid før signalpassering.</p>		
<p>§ 29</p>	<p>Kommunikasjonssystem På all infrastruktur skal det være system for nødkommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom fører av det enkelte tog og den som driver trafikkstyring.</p>	<p>Se kommentar til § 20</p>	<p>På all infrastruktur skal det være system for nødkommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom <i>togbetjeningen</i> i det enkelte tog og den som driver trafikkstyring.</p>

§ 30	<p>Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur</p> <p>Før infrastruktur tas i bruk skal det foreligge tillatelse fra Statens jernbanetilsyn. Dersom infrastrukturen senere endres, herunder endring av signalprinsipper, skal dette meldes til Statens jernbanetilsyn som vil vurdere om endringen er av en slik art at ny tillatelse er nødvendig.</p>		
§ 31	<p>Melding om ny eller endret infrastruktur</p> <p>Det skal sendes melding til Statens jernbanetilsyn om ny eller endret infrastruktur så tidlig som mulig. Meldingen skal minst inneholde:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson, b) planlagt fremdrift i prosjektet, c) systembeskrivelse, d) sikkerhetsplan, e) oversikt over planlagt anvendte standarder og f) risikovurdering. 		
§ 32	<p>Søknad om tillatelse til å ta infrastruktur i bruk</p> <p>Søknad om tillatelse til å ta infrastruktur i bruk skal minst inneholde:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) beskrivelse av ferdig infrastruktur, b) oversikt over verifikasjoner, c) sikkerhetsrapport, d) oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik fra standarder og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene, e) oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger fra risikovurderingene samt beskrivelse av hvordan forutsetningene og anbefalingene er fulgt opp og f) sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP). <p>Er assessor eller andre uavhengige parter benyttet, skal rapporter og oppfølging av disse vedlegges.</p>		
§ 33	<p>Generelle krav til kjøretøy</p> <p>Kjøretøy skal ha en teknisk utforming og driftsmessig tilstand som gjør at virksomheten drives sikkert.</p> <p>Kjøretøy skal være identitetsmerket samt teknisk og bruksmessig merket.</p>		
§ 34	<p>Kompatibilitet med infrastrukturen</p> <p>Kjøretøy skal være dokumentert kompatibelt med infrastrukturen det skal brukes på, herunder profil, over- og underbygning, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonssystem.</p>		

<p>§ 35</p>	<p>Bremser</p> <p>Alle kjøretøy skal ha bremsesystemer. Bremsene skal under alle forhold kunne stanse kjøretøy innenfor en maksimal bremseveile lengde definert av jernbanevirksomheten. Bremsesystemene skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand.</p> <p>Kjøretøy skal ha parkeringsbrems eller annet utstyr for sikker parkering av kjøretøy.</p> <p>Enmannsbetjent trekkraftkjøretøy skal være utstyrt med et system for årvåkenhetskontroll som aktiverer bremsene om føreren faller i søvn eller mister bevisstheten.</p>	<p>Ved museumsbanene finnes mange kjøretøyer som bare har parkeringsbrems. Noen kjøretøyer har ikke bremsesystemer i det hele tatt.</p> <p>Ved de kjørehastigheter som er aktuelle på museumsbaner er det ikke nødvendig at alle kjøretøyer i et tog har virksomme bremsesystemer. Nåværende bestemmelser for togsammensetting ved de enkelte museumsbanene ivaretar kravene om tilstrekkelig bremsekraft i det enkelte tog selv om flere av kjøretøyene i et tog ikke har bremsesystemer.</p> <p>Bremser kan bare være av eller på. Ingen av tilstandene er "sikker tilstand" hvis motsatt virkning er ønsket. Bremsene på ett enkelt kjøretøy kan derfor ikke feile til sikker tilstand.</p> <p>Vedrørende kravet om at bremsesystemer skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand forutsetter vi derfor at hensikten er at feil på enkeltkjøretøyer i et tog ikke skal kunne føre til at bremsene i hele toget feiler.</p> <p>Kjøretøyer som ikke har parkeringsbrems kan sikres på annen måte ved hensetting.</p>	<p><i>Alle trekkraftkjøretøyer skal ha virksomme bremsesystemer. Kjøretøyer som ikke har virksomme bremsesystemer kan tas med i tog hvis de øvrige kjøretøyene i toget til sammen har tilstrekkelig bremsekraft.</i> Bremsene skal under alle forhold kunne stanse kjøretøy/tog innenfor en maksimal bremseveile lengde definert av jernbanevirksomheten.</p> <p><i>Gjennomgående, automatisk virkende bremsesystemer skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand.</i> Kjøretøy skal ha parkeringsbrems <i>eller kunne sikres forsvarlig på annen måte ved hensetting.</i></p> <p>Enmannsbetjent trekkraftkjøretøy skal være utstyrt med et system for årvåkenhetskontroll som aktiverer bremsene om føreren faller i søvn eller mister bevisstheten.</p>
-------------	---	--	--

<p>§ 36</p>	<p>Evakuering</p> <p>Kjøretøy skal være tilrettelagt slik at evakuering og selvberging kan skje i tilfelle brann og andre ulykker.</p> <p>Kjøretøy som benyttes når det ikke er dagslys skal ha nødlis. Kjøretøy skal ha nødutstyr om bord tilpasset kjøretøyets bruk. Nødutstyr og plassering av dette skal være merket.</p>	<p>Grunnhensikten med museumsbaner er å bruke historiske kjøretøyer. De fleste kjøretøyer som brukes ved museumsbanene har vært i daglig bruk ved norske jernbaner i lang tid (typisk mellom 30 og 50 år eller mer) før de ble tatt i bruk ved museumsbaner. Kjøretøyer som ikke hadde hensiktsmessig utforming ble i løpet av den ordinære driftstiden enten ombygget til mer hensiktsmessig utførelse, eller tatt ut av bruk og hugget opp.</p> <p>Ombygging av historiske kjøretøyer for å tilfredsstille moderne krav vil i de fleste tilfeller enten være uforholdsmessig kostbart eller teknisk/praktisk umulig.</p>	<p>Nødutstyr</p> <p><i>Kjøretøy skal ha nødutstyr om bord tilpasset kjøretøyets bruk. Nødutstyr og plassering av dette skal være merket.</i></p>
<p>§ 37</p>	<p>Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy</p> <p>Før kjøretøy tas i bruk på infrastrukturen, skal det foreligge tillatelse fra Statens jernbanetilsyn.</p> <p>Dersom kjøretøy senere endres, skal dette meldes til Statens jernbanetilsyn som vil vurdere om endringen er av en slik art at ny tillatelse er nødvendig.</p>	<p>Det anses unødvendig å måtte søke om å ta i bruk kjøretøyer som tidligere har vært godkjent og brukt i Norge. I henhold til §6 og §34 er jernbanevirksomheten ansvarlig for at kjøretøyer er kompatible med infrastrukturen.</p> <p>Vi mener derfor at kravet om tillatelse bare bør gjøres gjeldende for kjøretøyer som enten er nybygget eller ikke tidligere godkjent og brukt i Norge.</p>	<p>Ibruktakelse av kjøretøy</p> <p><i>Kjøretøy som tidligere har vært brukt på lik eller tilsvarende infrastruktur i Norge kan tas i bruk uten spesiell tillatelse. Hvis kjøretøy endres slik at tekniske og/eller driftsmessige egenskaper endres vesentlig, skal dette meldes til Statens jernbanetilsyn som vil vurdere om endringen er av en slik art at kjøretøyet kan tillates brukt på infrastrukturen.</i></p>

<p>§ 38</p>	<p>Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy Ved søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy må følgende dokumentasjon vedlegges søknaden: a) navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson, b) beskrivelse av kjøretøyet (systembeskrivelse), c) oversikt over relevante standarder som kjøretøy er bygget etter, samt eventuelle avvik fra disse standardene og d) sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering mellom kjøretøy og infrastruktur.</p>	<p>Det forutsettes at dette bare gjelder nybygget kjøretøy eller kjøretøy som ikke tidligere har vært godkjent og brukt i alminnelig trafikk i Norge.</p>	<p><i>Før kjøretøy som ikke tidligere har vært brukt på lik eller tilsvarende infrastruktur i Norge tas i bruk skal det foreligge tillatelse fra Statens jernbanetilsyn.</i> Følgende dokumentasjon må vedlegges søknaden: a) navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson, b) beskrivelse av kjøretøyet (systembeskrivelse), c) oversikt over relevante standarder som kjøretøy er bygget etter, samt eventuelle avvik fra disse standardene og d) sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering mellom kjøretøy og infrastruktur.</p>
<p>§ 39</p>	<p>Unntak Statens jernbanetilsyn kan i det enkelte tilfellet gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige grunner tilsier det.</p>		
<p>§ 40</p>	<p>Ikrafttredelse Forskriften trer i kraft 1. juli 2014. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 6. desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften)</p>	<p>Museumsbanene har sin mest travle periode fra mai til september. Selv om forskriftsendringen innebærer mange forenklinger vil det være svært upraktisk for museumsbanene hvis kravene endres i begynnelsen av en slik periode.</p>	<p><i>Forskriften trer i kraft 1. Januar 2015.</i> Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 6. desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften)</p>