

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO

Deres ref.
12/3136-47 felles-31

Vår ref.
13/00137-2

Tlf.
+47 979 81 113

E-post
Vidar.almsten@tbane.no

Dato
25.02.2014

Høring - Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane (kravforskriften)

Det vises til Deres brev datert 18.12.2013 med høring på ny kravforskrift. Høringen ble sendt til både Sporveien T-banen AS (STB) og Sporveien Trikken AS (STR) og vi har derfor valgt å sende våre kommentarer samlet – i to likelydende brev. Vi vil presisere dersom en kommentar bare gjelder den ene driftsarten.

Generelt om virkeområdet til forskriften

I det store og hele ser STB/STR positivt på at forskriften er delt opp, og på den måten på en bedre måte kan tilpasses de spesielle behov trikk og t-bane måtte ha – selv om den muligheten kanskje ikke er brukt så mye i forskriften slik den foreligger i høringsutkastet.

En problemstilling vi føler må tydeliggjøres er håndteringen av museumsmateriell på trikkenettet, alternativt på t-banenettet. Det kjøres i dag sporadisk med museumsmateriell på trikkenettet og vi er usikre på hvilken forskrift denne kjøringen måtte ligge under. Enkelte krav i dette høringsutkastet oppfylles ikke dagens museumsmateriell, eksempelvis krav til gjennomgående bremses, jmfør § 10-10. Mer om paragraf 10-10 senere i brevet.

Forskriften omtaler også T-bane og drift av T-bane uten å definere T-bane. Det er noen steder uklart om den som er trafikkutøver på T-bane drifter T-bane, eller om det kun er den som drifter infrastrukturen. Forholdet er primært knyttet til de nye sikringsbestemmelsene som vi vil kommentere i et eget brev.

Generelt om oppdateringen av forskriften

STB/STR mener det er positivt at tilsynet nå reviderer forskriften, og mener spesielt at den nye strukturen på kapittel 1 til 8 har blitt bedre, både språklig og hva angår oppbyggingen av kapitlene.

Tilsynet har i kapittel 9 og 10 etablert nye mer omfattende krav til fremføring. Vi mener at dette grepet i seg selv har gitt liten merverdi da gjeldende kravforskrift i tilstrekkelig grad har sørget for at virksomhetene etablerer bestemmelser for fremføring. Videre synes vi det er problematisk at man i så pass stor detalj regulerer prinsipper for fremføring som i beste fall er i tråd med dagens drift, og i verste fall er i strid med eksempelvis moderne signalanlegg på t-banen. Vi tenker her spesielt på krav

knyttet til romblokkprinsippet, førerens rolle/ansvar mv. En rekke krav synes å bære noe preg av overføring fra regulær jernbanedrift uten at det er synliggjort noen sikkerhetsgevinst av dette. Sementering av dagens praksis kan i prinsippet hindre nytenkning og utvikling. Mer detaljert om dette vil komme senere i brevet knyttet til den enkelte bestemmelse.

Tilsynet har i kapittel 13 valgt å innføre nye mer detaljerte krav om førerens kompetanse. Også her synes kravene i noen grad å være sterkt knyttet til regulær jernbanedrift og vil neppe være forenelig/relevant for dagens drift på trikke- og t-banenettet, og trolig ikke i forhold til fremtidens signalanlegg på t-banen.

Mer detaljerte kommentarer til de enkelte bestemmelser

Ad § 1-3

Definisjon av T-bane må med. Det må være klart om det er drift av infrastruktur, fremføring eller trafikkstyring som er T-bane, jamfør en rekke krav knyttet til sikring. Omfattes kjøring av trikk på T-banenettet i begrepet «T-bane», i så fall gjelder da kravene til T-bane også Sporveien Trikken AS sin virksomhet?

Ad § 3-1

Bestemmelsen krever at sikkerhetsstyringssystemet skal sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten. Det vil nær sagt aldri være mulig å identifisere alle risikoer i et komplekst system, og bestemmelsen kan med fordel begrense seg til «identifiserbare risikoer».

Ad § 5-3

Opplæringsprogram bør defineres når det settes krav til at det skal forefinnes.

Ad § 6-2

Bestemmelsen er endret noe, og det følger nå eksplisitt av bestemmelsen at virksomheten skal ha en oversikt over (ikke bare utførte risikoanalyser og deres gyldighetsstatus), men også forutsetninger og avgrensninger i den enkelte analyse. I praksis innebærer dette en type database/oversikt som omfatter en hel rekke forhold. Dette er svært krevende.

Generelt så mener vi at den type forhold som her nevnes (gyldighet, forutsetninger, avgrensninger) i noen grad er relevant for «tilstandsanalyser». Tilstandsanalyser forsøker å vise et tidsriktig bilde av risiko, til enhver tid – gjerne oppdatert med en viss regelmessig frekvens. For andre analyser, som analyser for begrensede enkeltbeslutninger, underlangsanalyser mv, er kravet i § 6-2 lite meningsfylt.

Vi er av den oppfatning at risikoanalyser er underlag for beslutninger, og at enhver analyse er gyldig i den kontekst beslutninger blir tatt dersom beslutningstaker anerkjenner analysen, herunder dens kvalitet mv. Om en gammel analyse er «gyldig» eller ikke kan beslutningstaker ta stilling til dersom det skal tas nye beslutninger knyttet til samme forhold.

Enhver endring skal vurderes mhp risiko. Vi mener derfor at det normalt ikke vil være nødvendig å ha en komplett oversikt over forutsetninger da endringer som gjerne omtales som forutsetninger i analyser allikevel i seg selv vil generere et analysebehov. Det vil også være en nær sagt umulig oppgave å ha oversikt over både forutsetninger eksplisitt nevnt i analysen, og alle indirekte forutsetninger man benytter når man vurderer risiko i komplekse systemer. Det vil uansett være slik at dersom man skal ta beslutninger på bakgrunn av en risikoanalyse så må beslutningstageren vurdere analysens relevans, også om forutsetningene er gyldige og om man er innenfor avgrensningene.

Ad § 8-1

Ved å flytte rapportering til 31. januar vil tilsynet trolig motta data med noe dårligere kvalitet enn dagens frist, eksempelvis knyttet til faktisk skadeomfang i personskader noe virksomheten vår av og til må korrigere i ettertid når vi måtte få mer informasjon om en skade i forbindelse med forsikringsoppgjør.

Ad § 9-2 og 9-3

T-banen jobber med å anskaffe nytt signalanlegg for å erstatte dagens anlegg som er gammelt og skal erstattes. Nye signalanlegg for t-bane er gjerne basert på CBTC-teknologi, som ikke benytter romblokk-prinsippet. Nytt signalanlegg på t-banen vil trolig også mer eller mindre ha innslag av automatisering, og føreren vil kunne få en ny rolle. Forslag til ny tekst:
«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 tog ikke kommer i konflikt med andre tog eller kjøretøy.»

Ad § 10-5

Første ledd: Vi legger til grunn at flere av forholdene nevnt i bestemmelsen (eksempelvis lasteprofil, meterveker mv.) ikke skal være en del av de bestemmelsene førerne skal forholde seg til, men vil være en del av for eksempel teknisk regelverk, vedlikeholdsinstruksjoner mv.

Vi mener videre at lasteprofil ikke vil være relevant for trikke- og t-banedrift, mens derimot frittromsprofil er relevant. Setningen «...minst inneholde ..., ..., m.m.» betyr i praksis at bestemmelsene minst skal inneholde «alt». Språklig uheldig setning. Det bør i stedet vektlegges at bestemmelsene skal begrenses til det som er nødvendig.

Ad 10-6

Trafikkstyrer er ikke definert i forskriften.

Ad § 10-10

Første ledd krever indirekte at kjøretøy skal ha automatisk gjennomgående bremsesystem. Et slikt teknisk krav burde dersom det er relevant ligge i kapittel 12. Slik kravet fremstår her synes det å

være en detaljert utforming av en mulig løsning på kravet i § 10-8, uten at det er begrunnelse for løsningen eller for hvorfor denne er bedre enn alternative løsninger.

Videre kan vi nevnte at veteranmateriell ikke alltid oppfyller kravet i den grad fremføring av disse på trikkenettet/T-banenettet kommer inn under denne forskriften (jamfør vår kommentar tidligere i brevet). Fremføring i dag etter trikkens driftsbestemmelser kan i visse tilfeller skje ved hjelp av kompensere tiltak som «dekningsvogn» eller bremsemann om bord.

Ad § 10-12

Det stilles krav til at fører er ansvarlig for eksempelvis tilstrekkelig bremseevne på toget. Både på trikke- og t-banenettet er forhold som bremseevne, stigninger mv. statisk og vurdert for alt materiell som kan brukes på strekningen. Fører vil normalt ikke trenge å forholde seg til slike vurderinger, som vi forstår kanskje er mer relevant for godstog på det nasjonale jernbanenettet. Dette er, etter vår oppfatning, et område der jernbanen har måtte innføre operasjonelle tiltak mens trikk og T-bane har tilstrekkelig bremseevnen teknisk uavhengig av forhold som fall, vekter etc. Vi mener det er riktig å etablere tekniske barrierer fremfor operative barrierer, forskriften bør ikke kreve operative barrierer når det er etablert tekniske barrierer. Teksten i første ledd kan utvides med f.eks «i den grad det er relevant for materiellet».

I systemer der fører selv ikke fremfører toget, men der dette kjøres automatisk, gir bestemmelsen lite mening.

Ad § 10-15

Kravene er av teknisk karakter og kunne med fordel vært lagt til kapittel 12. Selv om identitetsmerking av tog er et praktisk krav, stiller vi spørsmålsteget med hvorfor det er et nødvendig krav. Kravet er for øvrig gjentatt i § 12-1 siste ledd.

Ad § 11-1

Vi synes endringene knyttet til bruk av EN 50126 er godt formulert og treffer riktig nivå på en bra måte.

Ad § 11-3

Adkomst til plattformer er regulert av plan og bygningsloven i den grad stasjonen er i en bygning. Kravforskriften bør ikke overlapse unødvendig.

Ad § 11-5 annet ledd

Vi mener at kravet om at det ikke skal bygges nye planoverganger ikke kan gjelde for sporvognsdrift, hverken i blandet trafikk eller på egen trasé. Dette vil være en stor innskjerping i forhold til hvordan trikkedrift vanligvis drives, både i Norge og i utlandet. Sporvogn fremføres på sikt og risiko knyttet til planoverganger er liten sammenlignet med annen jernbanevirksomhet, det er heller ingen vesentlig forskjell på fremføringen i bynære miljøer eller på forstadsbaner. Skal tilsynet skjerpe inn forskriften

på dette punktet bør det være begrunnet i risikovurderinger. En mulig løsning er å skille mellom fremføring på sikt og fremføring med sikringsanlegg.

For øvrig mener vi at begrepet «planovergang» uansett ikke er relevant for blandet trafikk, slik ordlyden er i annet punktum. Vi legger videre til grunn at det her med blandet trafikk også menes sporvogn i egen trasé, på eget banelegeme i nær tilknytning til vei.

Ad § 11-6

Vi legger til grunn at annet ledd ikke er relevant for signalsystemer som ikke har fysiske signaler i sporet, og at man i de tilfeller kan se bort fra kravet.

Forskriften burde eksplisitt unnta trafikklys-anlegg i blandet trafikk fra forskriften. Trafikklys eies og driftes ikke av infrastrukturforvalter for trikkedriften i Oslo, og det stilles andre krav til disse enn det som fremgår av § 11-6. Det har videre ikke vært noen praksis at tilsynet gir tillatelse til slike anlegg, jamfør § 11-8.

Ad § 12-3

Krav til bremseseilengde gjelder vel for tog, ikke kjøretøy.

Ad § 12-6

Bestemmelsen gjelder vel for tog, ikke kjøretøy.

Generelt om kapittel 13

En rekke bestemmelser i kapittelet knyttet til førerens kompetanse og ansvar ved fremføringen gir ikke mening i systemer med automatisk fremføring av tog. Vi mener kravene i liten grad bidrar positivt til utviklingen av trikke- og t-banedriften, men sementerer i stor grad dagens praksis.

Ad § 13-1

Sporveien Trikken AS har som kjent også krav til førerkort klasse B for å kunne fremføre sporvogn. Hensikten med kravet har i utgangspunktet vært for å kunne ansette førere som allerede har trafikkforståelse, kan trafikkreglene, noe som dermed gir mulighet til kortere opplæring i egen regi. Som tidligere nevnt i møter har STR et fåtall førere som allikevel ikke har førerkort klasse B, men som til gjengjeld har vært trikkeførere i mange år. Hvordan trikkeførere får trafikkforståelse og lærer seg trafikkreglene bør være opp til trafikkutøveren, og intern opplæring tilsvarende den som gis for bilføreropplæring, bør sidestilles med et offisielt sertifikat. Dersom kravet blir stående uendret legger vi til grunn at det vil være mulig å søke unntak fra forskriften for de av våre trikkeførere som ikke har førerkort klasse B.

Ad § 13-2

Tredje ledd, spesielt siste del av setningen, er i liten grad relevant for t-bane. For T-bane med sikringsanlegg er det et krav om at systemet skal ha tilstrekkelig bremsevne. Dette kravet bør differensieres for ulike fremføringsprinsipper.

Med vennlig hilsen

Vidar Almsten
Sikkerhets- og kvalitetssjef