



Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO

Grovane, 22. mai 2014

Høring om forslag til forskrift om krav til museumsbane (12/3136-52)

Vi viser til deres brev av 7. mars med høringsnotat og utkast til ny forskrift om krav til museumsbanene. Våre merknader til høringen følger av nedenstående.

Til § 3

Godstransport kan også være en del av formidlingen på museumsbanene. Vi foreslår derfor følgende tilføyelse i § 3 litra g:

«[...] Demonstrasjonen av virksomheten kan foregå ved at det transporteres personer og/eller gods.»

Begrepet vogn er brukt i § 3 litra l, uten at det er definert. Vi foreslår derfor følgende endring i § 3 litra l:

«Kjøretøy (ett eller flere sammenkoblet) som skal framføres [...]»

Til § 7

Teksten i § 7 setter som prinsipp at trafikken skal avvikles etter romblokkprinsippet, mens § 13 åpner for at det kan kjøres på belagt blokkstrekning i spesielle situasjoner. Slik må det også være, da museumsbanene ofte kjører brannvisitasjon, arbeidsmaskiner og lignende «på sikt» etter forangående tog. I informasjonsmøtet hos tilsynet 8. mai ble det opplyst at § 7 var ment som et prinsipp som det kan avvikes fra i spesielle situasjoner. Vi mener at dette i tilfelle bør tydeliggjøres i forskriften eller i kommentarene til forskriften.

Til §§ 20 og 29

Kravet til gjensidig kommunikasjon vil for Setesdalsbanens del være vanskelig og/eller uforholdsmessig kostbart å etterleve. På steder uten mobiltelefondekning vil togpersonalet kunne ta kontakt med trafikkleddelsen (via togtelefon/sveivetelefon), og ikke omvendt. Videre mener vi at det ikke er kritisk viktig at trafikkestyrer skal ha muligheten for å kontakte tog, da sikkerheten for



togfremføring ivaretas gjennom romblokk med tilhørende togmeldinger, avgangsprosedyrer og andre barrierer.

Begrepet «fører» er dessuten ikke klart definert, og kan tolkes både som lokomotivfører og togfører (dvs. ombordansvarlig konduktør). Vi foreslår derfor dette endret til «togpersonalet» som er tydeligere.

Teksten etter komma i §§ 20 og 29 foreslås endret til:

«[...] slik at togpersonalet til enhver tid har mulighet for å ta kontakt med den som driver trafikkstyring.»

I tillegg foreslår vi følgende tillegg i § 13 (eller annet passende sted) for å kompensere for svekket krav til gjensidig kommunikasjon:

«Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser for hvordan den som driver trafikkstyring skal forholde seg hvis et tog ikke har nådd sitt bestemmelsessted innen rimelig tid etter det planlagte/ventede tidspunkt.»

Til § 24

På flere av museumsbanene er det steder hvor det er vanskelig eller umulig å bygge fysisk sikring av spor for å hindre at hensatt kjøretøy kommer i bevegelse. Eksisterende bestemmelser ved de enkelte banene ivaretar kravet ved at kjøretøy skal sikres på annen måte. Vi foreslår derfor følgende endring i § 24 annet ledd:

«Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser som sikrer at hensatte kjøretøy ikke utilsiktet kommer ut i spor der det kjøres tog.»

Til § 25

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 dessuten ikke alltid mulig å tilpasse plattformer og tog lengder til hverandre. Vi foreslår derfor følgende endring i § 25:

«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. Hvis av- og påstigning foregår utenfor plattform skal jernbanevirksomheten sørge for at dette kan foregå på sikker måte.»

Til § 26

Vi legger til grunn at kravene til utforming og utstyring av broer og tunneler gjelder ved nyanlegg, og ikke for eksisterende anlegg, og mener at dette bør tydeliggjøres i forskriften eller i kommentarene til forskriften.



Til § 27

Passusen «linjer i blandet trafikk» i annet ledd er uklar og bør fjernes.

Til § 35

Ikke alt rullende materiell på museumsbanene har bremsesystemer. Dette gjelder for eksempel internmateriell som sporrensere, overføringsvogner osv. Vi foreslår derfor følgende endring/tilføyelse i § 35:

Første ledd: «Alle kjøretøy skal ha bremsesystemer. Kjøretøy uten bremsesystemer som ikke er trekraftkjøretøy kan likevel tas med i tog dersom toget for øvrig har tilstrekkelig bremskraft. Bremsene skal under alle forhold [...]»

Nytt annet ledd: «Jernbanevirksomheten skal fastsette bestemmelser for plassering av kjøretøy uten bremsesystemer i tog.»

Det er videre et faktum at noe av museumsmateriellet har skrubremser som betjenes manuelt under fart, og at kravet om at bremsesystemer skal feile til sikker tilstand ikke vil være relevant for manuelt betjente bremsesystemer. Vi foreslår derfor følgende endring i § 35 første ledd:

«Automatiske bremsesystemer skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand.»

For øvrig når det gjelder kravet til at bremsesystemene skal feile til sikker tilstand, forutsetter vi at det med dette menes at en enkeltfeil på et bremsesystem ikke skal kunne føre til at hele bremsesystemet feiler – med andre ord at feil på en enkelt vogn kan tolereres, så lenge en slik feil ikke vil kunne påvirke bremsene ellers i toget. Dette er i så fall i tråd med hvordan bremsesystemene faktisk fungerer. Vi mener at dette bør tydeliggjøres i forskriften eller i kommentarene til forskriften.

Til § 36

Den grunnleggende hensikten 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 før de ble tatt i bruk ved museumsbaner. Ombygging av kjøretøyer for å tilfredsstille moderne krav vil i de fleste tilfeller være uforholdsmessig kostbart eller teknisk umulig.

Vi foreslår derfor følgende forenkling i § 36:

«Kjøretøy skal ha nødutstyr om bord tilpasset kjøretøyets bruk. Nødutstyr og plassering av dette skal være merket.»

Til § 37

Vi legger til grunn at bestemmelsen gjelder for nybygde kjøretøyer, og at kjøretøyer som tidligere har vært i bruk (og dermed godkjent) på tilsvarende infrastruktur i Norge, ikke behøver ny



tillatelse før de kan tas i bruk. Vi mener at dette bør tydeliggjøres i forskriften eller i kommentarene til forskriften.

*

Vi håper at våre kommentarer og innspill vil bli tatt med i den videre prosessen. For øvrig ser vi det som svært positivt at tilsynet har igangsatt dette arbeidet, som forhåpentligvis vil resultere i en kravforskrift som er langt bedre tilpasset vår hverdag og virkelighet.

Med beste hilsen

Stian Aase Bergum
Driftsbestyrer, Setesdalsbanen

tel 934 35 890 driftsbestyrer@setesdalsbanen.no

Vest-Agder-museet Setesdalsbanen

Grovane stasjon
4700 VENNESLA