

# **Kommentarer til forskrift om krav til museumsbane (museumsbaneforskriften)**

## **Kapittel 1. Innledende bestemmelser**

### **Til § 1. Formål**

Formuleringen "det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres" innebærer ikke at jernbanevirksomheten fritas for å arbeide med en kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Formuleringen innebærer at jernbanevirksomhetene kontinuerlig må vurdere på hvilke områder behovet for forbedring av sikkerheten er størst.

### **Til § 2. Virkeområde**

Forskriften regulerer drift av museumsbane. Forskriften gjelder dermed for jernbanevirksomheter som har tillatelse etter tillatelsesforskriften til å drive museumsbane.

### **Til § 3. Definisjoner**

#### **Bokstav a:**

Definisjonen av "alvorlig jernbanehendelse" er noe endret i forhold til jernbaneundersøkellesloven § 5 bokstav c. Begrepet "begivenhet" er byttet ut med "hendelse" av språklige grunner. Endringen innebærer ingen realitetsendring.

#### **Bokstav b:**

Definisjonen av "infrastruktur" er noe endret i forhold til definisjonen av "kjørevei" jernbaneloven § 3 bokstav a. Endringen innebærer ingen realitetsendring, kun en presisering som tar hensyn til den teknologiske utviklingen.

#### **Bokstav c:**

Definisjonen av "jernbanehendelse" er noe endret i forhold til jernbaneundersøkellesloven § 5 bokstav b, se kommentarene til bokstav a.

#### **Bokstav d:**

Definisjonen av "jernbaneulykke" er noe endret i forhold til definisjonen i jernbaneloven § 3 bokstav a, se kommentaren til bokstav a.

#### **Bokstav e:**

Definisjonen av "jernbanevirksomhet" er noe endret i forhold til definisjonen i jernbaneloven § 3 bokstav d som omfatter drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet. I forskriften benyttes

begrepet "jernbanevirksomhet" i to ulike betydninger. Begrepet kan for det første forstås som den aktiviteten som drives, altså drift av infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet. For det andre kan begrepet forstås som den bedriften som driver en aktivitet, altså den virksomheten som driver infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet.

**Bokstav f:**

Begrepet kjøretøy omfatter alle former for sporbundne kjøretøy.

**Bokstav l:**

Med trekkraftkjøretøy regnes kjøretøy med egen trekkraft, herunder lokomotiv, motorvogn, motorvognsett, skinnetraktor og arbeidsmaskin.

## **Kapittel 2. Sikkerhetsstyringssystem**

### **Til § 4. Sikkerhetsstyringssystem**

Sikkerhetsstyringen skal omfatte forhold som kan ha betydning for sikkerheten. Sikkerhetsstyringen skal derfor omfatte prosedyrer og tiltak som gjennomføres for å redusere risikoen for jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser til et akseptabelt nivå.

Formålet er å stille krav til at alle aktiviteter i virksomheten som kan påvirke sikkerheten gjennomføres på en slik måte at jernbaneulykker unngås. Jernbaneulykker kan unngås ved å fastlegge hvordan arbeidsoppgaver skal utføres sikkert og ved å føre kontroll med at de interne bestemmelser følges. Personell som utfører oppgaver med betydning for sikkerheten skal kjenne til hvilke dokumenter som er gyldige og nødvendige for å utføre arbeidsoppgavene de er pålagt.

Sikkerhetsstyringssystemet må beskrive hvordan virksomheten kartlegger og håndterer alle forhold som direkte eller indirekte kan påvirke sikkerheten.

Det er opp til jernbanevirksomheten å avgjøre hva som vil være tilstrekkelig omfang på det dokumenterte sikkerhetsstyringssystemet.

Alle forhold i virksomheten som kan påvirke sikkerheten skal identifiseres som en del av sikkerhetsstyringssystemet.

Vesentlige risikoer ved virksomheten kan for eksempel være brann og folk i sporet.

Veiledning om sikkerhetsstyringssystem er tilgjengelig på tilsynets nettside.

### **Til § 5. Krav til sikkerhetsstyringssystem**

**Bokstav a:**

Jernbanevirksomhetens sikkerhetsstyringssystem skal omfatte bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko forbundet med driften av virksomheten skal identifiseres og følges opp. Det stilles således krav til at jernbanevirksomheten må identifisere og vurdere farene virksomheten til enhver tid innebærer eller kan forventes å bli eksponert for, samt at risikoen håndteres på en slik måte

at den ligger på et akseptabelt nivå. Det er virksomhetene selv som må vurdere hva som er å anse som et akseptabelt nivå.

#### **Bokstav b:**

Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bestemmelser om drift og vedlikehold som sørger for tilfredsstillende sikkerhet. Det er jernbanevirksomheten som har ansvaret for at virksomheten drives sikkert, og som må identifisere hvilke bestemmelser som er nødvendige for å sikre dette.

#### **Bokstav c:**

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at jernbanevirksomhetene har tilstrekkelig kompetanse internt i virksomheten til å håndtere den risiko virksomheten innebærer, herunder kompetanse til å vurdere sikkerhetsmessige risikoer, utforme nødvendige prosedyrer, etablere nødvendige tiltak og fastsette krav til eventuelt innkjøp av leveranser. Dette gjelder også for frivillig personell.

Personell hos leverandører som gjennomfører arbeidsoppgaver som kan ha betydning for sikkerheten skal ha nødvendig kompetanse til å gjennomføre arbeidsoppgavene slik jernbanevirksomheten beslutter.

#### **Bokstav d:**

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikkerheten kjenner omfanget av eget ansvar, myndigheten man har og hvordan pålagte oppgaver skal gjennomføres. Ansvar og myndighet knyttet til forhold som kan ha betydning for sikkerheten skal klart fremgå og være klart kommunisert til de personer som skal gjennomføre arbeidsoppgavene.

Fordeling av ansvar og myndighet til personell hos leverandør skal også forankres, f.eks. gjennom avtale med leverandøren.

#### **Bokstav e:**

Jernbanevirksomheten skal ha beredskap for de nødssituasjoner som kan oppstå. Beredskapen skal være beskrevet i en egen beredskapsplan.

Beredskapsplanen bør inneholde intern og ekstern varslingsliste, oversikt over utstyr for førstehjelp og redning samt kommunikasjonsutstyr. Planen bør koordineres med politiet og den lokale brann- og redningsetat.

Beredskapsøvelser skal gjennomføres, dels for å undersøke om beredskapsplanen er kjent i virksomheten og virker hensiktsmessig, og dels for å gi personellet erfaring med å opptre i beredskapssituasjoner. Jernbanevirksomheten skal vurdere hvilken regelmessighet som er tilstrekkelig for å sikre at beredskapen virker etter hensikten.

Veiledning om beredskap er tilgjengelig på tilsynets nettside.

**Bokstav f:**

Jernbanevirksomheten plikter å varsle og rapportere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser i henhold til varslings- og rapporteringsforskriften, som er fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Jernbanevirksomheten må ha interne bestemmelser for håndteringen av hendelsene fra første rapportering til gjennomføring av forebyggende tiltak.

Disse bestemmelser må også omfatte håndtering av avvik fra myndighetskrav og interne bestemmelser.

Veiledning om ulykkes- og hendelsesbegrepene er tilgjengelig på tilsynets nettside.

**Bokstav g:**

Formålet med bestemmelsen er at virksomheten skal gjøre opp status over sikkerhetsarbeidet ved å evaluere og beslutte tiltak der det er nødvendig. Oppsummeringen bør, der det er relevant for den enkelte virksomheten, omfatte beskrivelse av ulykker og hendelser, de besluttede tiltakene og om gjennomførte tiltak har ført til den forventede forbedring. Nye eller endrede risikoer bør beskrives.

Det bør også gjøres en oppsummering av om bestemmelsene for drift og vedlikehold fortsatt er dekkende eller om de trenger oppdatering. Såfremt det er interne bestemmelser eller eksterne krav som virksomheten ikke oppfyller bør den årlige oppsummering angi status for jobben med å rette disse avvikene.

Resultater av eventuelle interne eller eksterne sikkerhetskontroller, inspeksjoner eller revisjoner kan beskrives i oppsummeringen. Det er viktig at virksomheten tar stilling til om sikkerhetsaktivitetene samlet sett er tilfredsstillende eller om det må igangsettes nye tiltak.

**Kapittel 3. Krav til forvaltning av infrastruktur****Til § 6. Generelle krav til forvaltning av infrastruktur**

Kravet om at adgang kun skal gis til kjøretøy som er kompatibelt med infrastrukturen, gjelder alle de tekniske systemer som inngår i infrastrukturen.

**Til § 7. Prinsipper for trafikkavvikling (romblokkprinsippet)**

Romblokkprinsippet er et grunnprinsipp for sikkerheten på jernbanen og det er en forutsetning at romblokkprinsippet blir ivaretatt innenfor alle virksomhetsområder. Dette innebærer at drift og vedlikehold av infrastruktur skal baseres på dette prinsippet. I driften ivaretas romblokkprinsippet gjennom f.eks. ruteplanlegging, trafikkstyring, vedlikehold av utstyr i sporet, snørydding, vegetasjonskontroll osv.

I enkelte tilfelle kan tog tillates å kjøre inn på et område reservert for et annet tog. I slike tilfelle må det gis tillatelse til dette, enten med spesielle signaler, fra trafikkledelsen eller på annen måte i følge interne prosedyrer. Se § 13 om bestemmelser for sikker trafikkavvikling.

## **Til § 8. Signalprinsipper**

Prinsipper for tillatte signaler kan f.eks. inneholde krav til bruk av farger, avstand fra signal til farepunkt, skilt eller hvor det skal være faste lydsignaler.

## **Til § 9. Kontroll og vedlikehold av infrastruktur**

### **Første ledd:**

Det skal finnes interne bestemmelser om kontroll av infrastruktur. Slike bestemmelser skal blant annet omfatte rutiner for visitasjon og inspeksjon samt korrektivt og periodisk vedlikehold. Det skal også finnes rutiner eller bestemmelser relatert til spesielle værmessige forhold.

### **Annet ledd:**

Med "kontroll på utført vedlikehold" menes at det minst skal finnes dokumentasjon som viser tid, sted, vedlikeholdt objekt, samt hvem som har utført vedlikeholdet.

## **Til § 10. Teknisk dokumentasjon**

Teknisk dokumentasjon er i utgangspunktet den dokumentasjon som ble overlevert sammen med anlegget (sluttdokumentasjon), inkludert senere oppdateringer.

## **Til § 12. Trafikkstyring**

### **Første ledd:**

Ved framføring etter romblokkprinsippet er det krav om å sikre at det til enhver tid er oversikt over det enkelte togs retning, posisjon og rekkefølge som f.eks. omfatter system for nummerering av togene, system for nummerering av signaler og spor, system for å endre rekkefølge, samt de manuelle og tekniske hjelpemidlene knyttet til å identifisere hvilken blokkstrekning toget befinner seg på.

### **Tredje ledd:**

Med velegnet utstyr for å drive trafikkstyring menes her det utstyret som er formålstjenlig og nødvendig for å kunne ivareta at trafikkavviklingen skjer på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Hvilket utstyr som er nødvendig vil være avhengig av blant annet trafikkomfanget på strekningen og hvordan romblokkprinsippet ivaretas ved framføringen av tog på de enkelte strekninger.

## **Kapittel 4. Krav til trafikkvirksomhet**

### **Til § 14. Generelle krav til trafikkvirksomhet**

#### **Annet ledd:**

Eksempler på forutsetninger kan være at en bestemt del må kontrolleres etter et spesielt kontrollregime. Eksempler på begrensninger kan være at kjøretøytypen må overholde en lavere maksimalhastighet ved kjøring på nødfjærer.

## **Til § 15. Kontroll og vedlikehold av kjøretøy**

### **Første ledd:**

Det skal finnes interne bestemmelser om kontroll av kjøretøy. Bestemmelser skal blant annet omfatte rutiner for uttak, innsetting og visitasjon, samt for preventivt, korrektivt og periodisk vedlikehold. Det skal være angitt terminer for når kontroller og vedlikehold skal gjennomføres, og det skal være etablert sikkerhetsmessige grenseverdier. Det skal også finnes rutiner eller bestemmelser relatert til spesielle klimatiske forhold.

### **Annet ledd:**

Dokumentasjonen skal vise tid, sted, vedlikeholdt objekt samt hvem som har utført vedlikeholdet.

## **§ 16. Teknisk dokumentasjon**

Teknisk dokumentasjon er som regel den dokumentasjon som ble overlevert sammen med det kjøretøyet (sluttdokumentasjon), inkludert senere endringer. For nytt kjøretøy skal en livsløpstilnærming legges til grunn, jf. EN 50126. For eldre kjøretøy skal den dokumentasjon som lå til grunn når det ble tatt i bruk som et minimum vedlikeholdes på det opprinnelige nivå og reflektere dagens utforming og bruk. Ved større endringer av eldre kjøretøy skal den dokumentasjonen som berøres av endringene oppdateres slik at nivået på dokumentasjonen tilsvarer det som er vanlig i dag.

Sluttdokumentasjonen skal være tilstrekkelig, sammenhengende og oppdatert, og skal klart vise hvordan det kjøretøyet er, og grunnlaget for hvorfor det er blitt slik. Den skal være sporbar og transparent, noe som f.eks. kan sikres ved at dokumentasjonen inngår i et dokumentasjonssystem, der det enkelte dokument påføres identitetsbetegnelse, informasjon som viser hvor i systemet det hører hjemme, versjonsnummer, dato osv.

For museumsmateriell som benyttes på infrastruktur eksklusiv beregnet for slikt materiell, er det et krav om å ha tilgjengelig tilstrekkelig kompetanse for å kompensere for manglende teknisk dokumentasjon. Det følger av § 6-4 i forskriften med kommentarer hva som stilles av krav til kompetanse. Kompetansen må kunne dokumenteres.

## **Til § 18. Nødkommunikasjon**

Ved vurderingen av om kravet til nødkommunikasjon er oppfylt skal det blant annet legges vekt på at telefonens grensesnitt er lett tilgjengelig for føreren, at det er brukervennlig og at utstyret er virksomt dersom en nødssituasjon skulle oppstå.

Kravene i denne bestemmelsen er i hovedsak rettet mot kjøretøy. Det følger av hensynet bak kravet til nødkommunikasjon at det skal være mulighet for rask kontakt mellom ansvarlig i toget og den som driver trafikkstyring på ethvert tidspunkt og i enhver nødssituasjon.

## **Til § 22. Trasé m.m.**

### **Første ledd:**

Jernbanevirksomheten har ansvaret for at de tiltak som er nødvendig for å opprettholde sikkerheten knyttet til den valgte trasé iverksettes, f.eks. sikringstiltak eller vedlikeholdstiltak.

## **Til § 24. Tunneler og broer m.m.**

### **Annet ledd:**

Gangbaner er de områdene langs sporet i tunneler eller på broer som skal benyttes som rømningsvei.

## **Til § 25. Planoverganger**

Med "veifarende" menes alle som benytter seg av veien som krysser planovergangen, f.eks. motorvogn, syklende og gående. Med "sikker passering" menes først og fremst at de veifarende skal ha en reell mulighet til å undersøke om planovergangen er klar eller om det kommer et tog eller skift. Dette kan f.eks. sikres gjennom gode siktforhold, lyd- og lyssignaler osv.

## **Til § 27. Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur**

Å ta infrastrukturen i bruk innebærer at det kjøres tog eller skift på infrastrukturen.

Det skilles mellom ny infrastruktur og endring av eksisterende infrastruktur. Hva som er ny infrastruktur og hva som er endring av eksisterende infrastruktur må vurderes konkret, for eksempel vil et helt nytt spor i en helt ny trasé regnes som ny infrastruktur. Det samme gjelder ombygging av eksisterende spor som f.eks. nytt dobbeltspor, nye kryssingsspor, nye plattformer, nye over-/underganger, samt nye signalanlegg og kommunikasjonsanlegg. Ny infrastruktur skal alltid ha tillatelse fra tilsynet før den blir tatt i bruk.

En endring av infrastruktur er ethvert tiltak som påvirker infrastrukturens strukturelle, funksjonelle og tekniske utforming mer enn ubetydelig. F.eks. er bytte av en sporveksel å betrakte som en endring dersom den nye vekselsens egenskaper er endret i forhold til den gamle. En ren utskifting eller vedlikeholdsaktivitet er dermed ikke å betrakte som en endring. Dette gjelder f.eks. bytte av sviller, skifte av enkelte reléer i sikringsanlegg med reléer med tilsvarende egenskaper, skifte av kontaktledningsmaster osv. Endringer av vedlikeholdsprogram og opplæringsprogram vil normalt ikke bli betraktet som endring av infrastruktur dersom eventuelle forutsetninger fra design- og utbyggingsfasen fortsatt er ivaretatt.

Det er Statens jernbanetilsyn som vurderer om en endring av infrastruktur er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig. Vurderingen tar utgangspunkt i meldingen jernbanevirksomheten skal sende inn ved endring av infrastrukturen i henhold til § 28. Omfanget av endringen, valg av tekniske løsninger og i hvilken grad endringen kan ha sikkerhetsmessig påvirkning på resten av infrastrukturen vil være momenter i denne vurderingen. Beslutningen om det må søkes om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur er en prosessuell avgjørelse og er ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Beslutningen kan derfor ikke påklages.

Minimumskrav til hva en søknad om tillatelse skal inneholde er beskrevet i § 29.

## **Til § 28. Melding om ny eller endret infrastruktur**

### **Første ledd:**

Melding er en opplysning om at det planlegges nybygging eller endring av infrastruktur. Tidspunktet for når melding skal sendes er angitt som "så tidlig som mulig". I dette ligger at melding skal sendes til tilsynet i en planleggingsfase der det fortsatt foreligger alternative løsninger. For prosjekter som er underlagt offentlig planprosess skal tilsynet gis mulighet til å uttale seg før planen er ferdigstilt slik at tilsynet kan vurdere viktige sikkerhetsmessige aspekter, som f.eks. valg av trasé eller stasjonsutforming. Dette innebærer også at tilsynet på et tidlig tidspunkt har mulighet til å tilkjenne om det kreves ny tillatelse eller ikke, om et eller flere alternativer ikke vil kunne tilfredsstille kravene i jernbanelovgivningen, og derfor ikke vil kunne få tillatelse til å bli tatt i bruk.

Melding erstatter ikke søknad om tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen.

### **Annet ledd:**

Det er ikke nødvendig at jernbanevirksomheten venter med å sende melding til alle opplysningene som kreves er tilgjengelige, men meldingen bør i så fall kompletteres så raskt som mulig. Komplette melding er normalt nødvendig for at tilsynet skal kunne ta stilling til om en endring krever ny tillatelse eller ikke.

Listen med krav til meldingens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av prosjektet, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

### **Bokstav a – navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson**

Det er opp til den enkelte virksomhet å avgjøre hvem som skal være kontaktperson. Hensikten med å ha en kontaktperson er å oppnå effektiv og koordinert informasjon mellom virksomheten og tilsynet. Kontaktpersonen må derfor ha inngående kjennskap til prosjektet.

### **Bokstav b – planlagt fremdrift i prosjektet**

Hensikten med fremdriftsplanen er at tilsynet skal kunne planlegge sin egen ressursbruk og behandle saken fortløpende. Fremdriftsplanen trenger derfor ikke være spesielt detaljert på meldingstidspunktet. Vesentlige endringer i fremdriften skal meldes til tilsynet så raskt som mulig.

### **Bokstav c – systembeskrivelse**

Systembeskrivelsen vil naturlig være et plandokument som inneholder beskrivelser av de ulike alternativene som foreligger for prosjektet.

### **Bokstav d – sikkerhetsplan**



Sikkerhetsplanen er en viktig del av meldingen. I sikkerhetsplanen skal det fremgå hvilken sikkerhetsdokumentasjon som er planlagt utarbeidet og hvilke sikkerhetsaktiviteter som er planlagt utført. Verifiserings- og valideringsaktiviteter skal også beskrives i planen.

Videre skal planen inneholde en oversikt over hvordan sikkerheten skal styres i prosjektet. Beskrivelsen skal vise hvordan ledelsen har tilgang til nødvendig sikkerhetsfaglig kompetanse som kan påse at sikkerhetsrelaterte forhold blir ivaretatt og gitt nødvendig prioritet. Videre skal det fremgå hvordan dette arbeidet er organisert i hele prosjektet, samt hvordan krav til sikkerhetsfaglig kompetanse i stillinger med sikkerhetsfaglig betydning ivaretas. Det skal også beskrives hvordan tekniske og sikkerhetsfaglige vurderinger av avvik fra standarder og endringer i prosjektforutsetninger ivaretas på et tilstrekkelig høyt nivå i prosjektet. Prinsipp for kontroll med hvordan krav i jernbanelovgivningen blir oppfylt samt prinsipp for kontroll med hvordan egne etablerte sikkerhetsmål blir oppfylt skal også beskrives.

### **Bokstav e – oversikt over planlagt anvendte standarder**

Listen over standarder som er planlagt brukt på et tidlig stadium, vil nødvendigvis måtte være et "levende" dokument. Det skal også beskrives hvordan man har valgt standardene og hvordan kompletterende standarder tenkes valgt. Selve teksten i standardene skal ikke oversendes med mindre tilsynet ber om det.

### **Bokstav f – risikovurdering**

Det skal gjøres risikovurderinger før det endelige valget av teknisk og funksjonell løsning for infrastrukturen tas, slik at sikkerheten blir en vesentlig parameter i vurderingen. Videre er det viktig å kunne bruke en slik vurdering til å luke ut sikkerhetsmessig uakseptable løsninger på et tidlig stadium. Vurderingen skal bygge på en konkret fareidentifisering for det enkelte anlegg, jf. EN 50126 (fase 3). Nivået på vurderingen skal reflektere størrelse og kompleksitet på anlegget, og de vurderinger som ligger til grunn for valg av nivået for vurderingen skal dokumenteres. Det skal sikres at forutsetninger og begrensninger fra denne vurderingen blir dokumentert og fulgt opp videre i utviklingen.

I en tidlig prosjektfase kan en grovanalyse være tilstrekkelig. Endringsanalyser kan benyttes ved mindre endringer i infrastruktur, men må uansett kunne ut i en vurdering av det konkrete anlegget som er planlagt opp mot spesifikke akseptkriterier for anlegget. Vurderinger rundt hensiktsmessigheten ved metoden som er valgt skal dokumenteres. Vurderingen i denne fasen skal senere utvikles til en komplett risikovurdering.

## **Til § 29. Søknad om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur**

### **Første ledd:**

Dokumentasjon i søknaden skal presenteres på en oversiktlig måte og på et oversiktlig nivå. Det skal framlegges dokumentasjon som viser at krav i jernbanelovgivningen er ivaretatt. Dokumentasjonen skal være komplett, sammenhengende og oppdatert, og den skal være sporbar og transparent.

Prosessene og begrunnelsene som har ført fram til det ferdige resultatet skal dokumenteres. Dette gjelder blant annet vurderinger og beslutninger for forutsetninger og begrensninger som er lagt til grunn i prosjektet, og som skal være ivaretatt og ført videre gjennom driftsfasen.

Opplistingen over søknadens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av søknaden, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Dokumentasjonen i meldingen er en del av underlaget for søknaden og skal på søknadstidspunktet være komplett.

### **Bokstav a – beskrivelse av ferdig infrastruktur**

Beskrivelsen av den ferdigstilte infrastrukturen skal gi en helhetlig fremstilling av anlegget som viser hvordan kravene i jernbanelovgivningen er ivaretatt i prosjektet.

### **Bokstav b – oversikt over verifikasjoner**

Oversikten over verifikasjoner skal omfatte samtlige prøver som er gjennomført for å verifisere at de sikkerhetsmessige kravene er ivaretatt. Videre skal den ha henvisninger til underliggende verifikasjonsrapporter samt vise koplingen mellom gjennomførte prøver og de sikkerhetskritiske forhold.

### **Bokstav c – sikkerhetsrapport**

Med sikkerhetsrapport menes en rapport som viser hvordan sikkerhetsplanen er implementert. Sikkerhetsrapporten er toppdokumentet som skal vise at de sikkerhetsaktiviteter som ble beskrevet i sikkerhetsplanen er gjennomført med tilfredsstillende resultat. Den skal også dokumentere hvordan organiseringen av sikkerhetsarbeidet har vært gjennomført. Fareloggen (hazard log) skal vedlegges sikkerhetsrapporten, og det skal vises hvordan hvert enkelt element er behandlet, om det er lukket eller overført til sikkerhetsoppfølgingsplanen. Dokumentasjonen beskrevet under bokstav a, b, d, e og f kan inngå i sikkerhetsrapporten eller være separate dokumenter.

### **Bokstav 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**

Listen over anvendte standarder skal på søknadstidspunktet være komplett. Hvis det er gjort avvik fra standardene, skal disse avvikene dokumenteres sammen med virksomhetens behandling og vurdering av hvert enkelt avvik i henhold til virksomhetens interne rutiner.

### **Bokstav e – oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger fra risikovurderingene samt beskrivelse av hvordan forutsetninger og anbefalinger er fulgt opp**

Det skal foreligge en komplett risikovurdering over den aktuelle infrastrukturen og denne skal vedlegges søknaden. Hvor omfattende den skal være, vil avhenge av prosjektets størrelse. Det er ikke gitt at vurderingen behøver være omfangsrik for å være komplett. Vurderingen skal blant annet dokumentere det samlede risikobildet. I mange tilfelle er det utført et antall underliggende vurderinger. Det skal vedlegges en oversikt over disse. Alle anbefalinger fra alle vurderingene skal samles, og behandlingen av disse anbefalingene skal være synliggjort. Dersom enkelte anbefalinger ikke er fulgt

opp, skal det gis en beskrivelse av bakgrunnen for dette samt en begrunnelse for at dette er sikkerhetsmessig akseptabelt.

### **Bokstav f – sikkerhetsoppfølgingsplan**

Med sikkerhetsoppfølgingsplan menes en plan som viser hvordan gjenstående risikoforhold skal følges opp i drift. Sikkerhetsoppfølgingsplanen skal vise hvilke forhold driftsorganisasjonen må ha fokus på etter at anleggene er overtatt av dem. Sammen med vedlikeholdsplanen skal denne danne grunnlaget for sikker drift og vedlikehold av infrastrukturen. Vedlikeholdsplanen skal normalt ikke vedlegges søknaden.

#### **Annet ledd:**

Denne bestemmelsen regulerer det forhold at virksomheten på eget initiativ benytter seg av en assessor eller tredjepart i forbindelse med prosjektet. Slike rapporter er sentrale dokumenter som underbygger søknadens øvrige elementer og er derfor relevante som underlag for tilsynets vurderinger.

## **Kapittel 6. Krav til kjøretøy**

### **Til § 31. Kompatibilitet med infrastrukturen**

Kjøretøy og infrastruktur skal virke sammen på ønsket måte, og skal så langt det er mulig ikke påvirke hverandre på en negativ eller uønsket måte. Fysisk utforming og valg av tekniske løsninger og systemer vil kunne være avgjørende for at kjøretøyet skal være kompatibelt med infrastrukturen.

### **Til § 32. Bremseser**

#### **Annet ledd:**

Parkering omfatter her både hensetting og igjensetting. Kjøretøy som parkeres skal alltid være sikret mot å komme i bevegelse uavhengig av hvor kjøretøyet skal parkeres. Parkeringsbremsen skal være dimensjonert slik at den kan holde kjøretøyet med maksimal last sikkert fast inntil den bevisst frigjøres.

Også andre hensiktsmessige måter å sikre at kjøretøyet ikke kommer i bevegelse på kan benyttes.

### **Til § 34. Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy**

Tillatelse skal foreligge før kjøretøyet skal tas i bruk. Dette gjelder enhver bruk av kjøretøy på infrastrukturen.

En endring av kjøretøy er ethvert tiltak som kan påvirke kjøretøyets strukturelle, funksjonelle og tekniske utforming Dette vil eksempelvis være endringer knyttet til ikke-redundante sikkerhetskritiske komponenter, overgang til andre bremsebelegg, nytt hjul- eller akselmateriale eller endret hjulkonstruksjon, økt maksimalhastighet eller annen endret bruk eller endret identitetsbetegnelse.

Rene vedlikeholdsaktiviteter betraktes ikke som endringer. Dette gjelder f.eks. bytte av hjul, lagre og aksler med nye av samme type.

Så langt det ikke gjelder ikke-redundante sikkerhetskritiske komponenter og deler, gjelder det også skifte av komponenter og deler til andre med tilsvarende egenskaper. Endringer av virksomhetens vedlikeholdssystem og opplæringsystem vil normalt ikke bli betraktet som endring av kjøretøy dersom eventuelle forutsetninger fra design- og utbyggingsfasen fortsatt er ivaretatt.

For kjøretøy som er godkjent i Norge og som skifter eier, kreves normalt ikke ny tillatelse med mindre eierskiftet også medfører endringer som påvirker kjøretøyets strukturelle, funksjonelle og tekniske utforming mer enn ubetydelig.

Det er Statens jernbanetilsyn som vurderer om en endring av det kjøretøyet er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk kjøretøyet, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig. Omfanget av endringen, valg av teknisk løsning og i hvilken grad endringen kan ha sikkerhetsmessig påvirkning på resten av kjøretøytypen, på annet kjøretøy eller på infrastrukturen, vil være momenter i vurderingen.

Tillatelse til å ta bruk kjøretøy kan omfatte bestemte individer eller til en bestemt type kjøretøy.

## **Til § 35. Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy**

### **Første ledd:**

Dokumentasjon i søknader skal presenteres på en oversiktlig måte og på et oversiktlig nivå. Det skal framlegges dokumentasjon som viser at krav i jernbanelovgivningen er ivaretatt. Dokumentasjonen skal være komplett, sammenhengende og oppdatert, og den skal være sporbar og transparent.

Proessen og begrunnelsene som har ført frem til det ferdige resultatet skal dokumenteres. Dette gjelder blant annet vurderinger og beslutninger for forutsetninger og begrensninger som er lagt til grunn i prosjektet, og som skal være ivaretatt og ført videre gjennom driftsfasen.

Opplistingen over søknadens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av søknaden, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

### **Bokstav a – navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson**

Det er opp til den enkelte søkeren å avgjøre hvem som skal være kontaktperson. Hensikten med å ha en kontaktperson er å oppnå effektiv og koordinert informasjon mellom søkeren og tilsynet. Kontaktpersonen må derfor ha inngående kjennskap til prosjektet.

### **Bokstav b – systembeskrivelse**

Systembeskrivelsen vil naturlig være et plandokument som inneholder beskrivelser av de ulike alternativene som foreligger for prosjektet, herunder grunnleggende funksjoner og bruksområder, varianter, antall, litraer og løpenummere, og på hvilke strekninger kjøretøyet er tenkt benyttet og til hvilket formål.

Så langt teknisk dokumentasjon foreligger, skal det vedlegges skisser/tegninger av planløsninger, eksteriør og interiør.

### **Bokstav c – oversikt over relevante standarder som kjøretøy er bygget etter, samt eventuelle avvik fra disse standardene**

Hvis det er gjort avvik fra standardene, skal disse avvikene dokumenteres sammen med jernbanevirksomhetens behandling og vurdering av hvert enkelt avvik i henhold til virksomhetens interne rutiner.

### **Bokstav d – sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering mellom kjøretøy og infrastruktur**

Søknad om tillatelse skal dokumentere at det er verifisert at kjøretøyet er kompatibelt med infrastrukturen. Dokumentasjonen skal vise at kjøretøytypen kan benyttes på de enkelte jernbanestrekninger og til den bruk som det er søkt om.

## **Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser**

### **Til § 36. Unntak**

Etter denne bestemmelsen kan Statens jernbanetilsyn "gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige grunner tilsier det". Statens jernbanetilsyn vil understreke at det ikke skal være enkelt å få unntak fra krav i forskriften, jf. ordlyden "særlige grunner". Ved avgjørelsen av en søknad om unntak vil det legges vekt på at søker har foretatt en risikovurdering av den alternative løsningen som velges.