

Kommentarer til forskrift om krav til privat sidespor og godsbane (sidesporforskriften)

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 privat sidespor og godsbane. Forskriften gjelder dermed for jernbanevirksomheter som har tillatelse etter tillatelsesforskriften til å drive godsbane og for jernbanevirksomheter som har tillatelse etter tillatelsesforskriften til å drive sidespor, herunder havnespor, terminalspor og lignende. I tillegg omfattes sidespor som Jernbaneverket påtar seg ansvaret for å drive gjennom avtale med sidesporeierne.

Til 3. Definisjoner

Bokstav a:

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

Bokstav c:

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 d:

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

Bokstav e:

Definisjonen av "jernbaneulykke" er noe endret i forhold til definisjonen i jernbaneundersøkelsesloven § 5 bokstav a, se kommentaren til bokstav a.

Bokstav f:

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 g:

Begrepet kjøretøy omfatter alle former for sporbundne kjøretøy.

Bokstav l:

På sidespor er det kun skifting som foregår. På godsbane må jernbanevirksomheten bestemme hvor det eventuelt er tillatt å skifte.

Bokstav m:

Med trekraftkjøretøy regnes kjøretøy med egen trekraft, herunder lokomotiv, motorvogn, motorvognsett, skinnetraktor og arbeidsmaskin.

Kapittel 2. Sikkerhetsstyringssystem**Til § 4. Krav om 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 forbundet med virksomheten kan for eksempel være avsporing og at vogner på sidespor ruller ut i hovedsporet.

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 sørge 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.

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, hvilken myndighet 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.

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. 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. Med kompatibilitet menes blant annet at kjøretøyet skal være avstemt etter konstruksjonsprofil, under- og overbygning, lasteramper, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonsanlegg.

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 prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur skal baseres på dette prinsippet. Ved prosjektering og bygging skal romblokkprinsippet være utgangspunkt for trasévalg, plassering av signaler osv.

Statens jernbanetilsyn legger til grunn at begrepet "romblokk" dekker både systemer med fikserte blokkstrekninger og systemer der området som er dedikert for det enkelte tog er dynamisk og følger toget. 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.

Dette kravet gjelder kjøring av tog, og er dermed kun relevant for godsbane.

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. Dette innebærer at dokumentasjonen som overleveres med et anlegg skal oppdateres med de endringer som skjer i driftsfasen. For nye anlegg og systemer skal en livsløpstilnærming legges til grunn i dokumentasjonen, jf. EN 50126. For eldre anlegg skal dokumentasjon som lå til grunn når det ble tatt i bruk som et minimum vedlikeholdes på det opprinnelige nivået og reflektere dagens utforming og bruk. Ved større endringer på eldre anlegg, 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 infrastrukturen er og grunnlaget for hvorfor den er blitt slik. Den skal også 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 e.l.

Til § 12. Kjøring i forbindelse med drift av infrastruktur

Kravet gjelder den som driver infrastruktur.

Til § 13. Trafikkstyring

Første ledd:

Bestemmelsen i første punktum gjelder både for sidespor og godsbane. Bestemmelsene i annet og tredje punktum om framføring etter romblokkprinsippet gjelder kun for godsbane.

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 sikker 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.

Til § 14. Bestemmelser for sikker trafikkavvikling

Bestemmelsen gjelder kun for godsbane.

For sidespor gjelder kravene i forskrift 29. februar 2008 nr. 240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet (togframføringsforskriften).

Kapittel 4. Krav til trafikkvirksomhet

Bestemmelsene i kapittel 4 gjelder for den som driver trafikkvirksomhet.

Til § 16. Generelle krav til jernbanevirksomheten

Annet ledd:

Eksempler på forutsetninger kan være at en bestemt del må kontrolleres etter et spesielt kontrollregime på grunn av f.eks. manglende redundans, at en del ikke har ubegrenset levetid og må skiftes etter et bestemt antall km eller timer, eller når grenseverdiene ikke tilfredsstilles. Eksempler på begrensninger kan være at kjøretøy må overholde en lavere maksimalhastighet ved kjøring på nødfjærer, at kjøretøy ikke kan brukes på strekninger med største fall større enn en bestemt grenseverdi, eller at det er en øvre grense for hvor mange enheter/individer som kan kjøres i fellesstyring.

Til § 17. 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.

§ 18. 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.

Til § 20. Kommunikasjonssystem

At utstyret skal være tilpasset infrastrukturens system innebærer at utstyret skal være tilpasset infrastrukturens teknologi, sende-/mottakseffekt, frekvensbånd mv.

Ved vurderingen av om kravet til nødkommunikasjon er oppfylt skal det i tillegg 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.

Det følger av hensynet bak kravet til nødkommunikasjon at det skal være mulighet for rask kontakt mellom fører og den som driver trafikkstyring på ethvert tidspunkt og i enhver nødssituasjon. Dette innebærer at det skal være mulig å opprette kontakt mellom fører og den som driver trafikkstyring også i de tilfeller der fører er pålagt oppgaver som gjør at han må forlate førerrommet.

Til § 21. Bestemmelser for togframføring for godsbane

Bestemmelser om sammensetting av tog skal blant annet sikre at alle vogner kan kjøre på den aktuelle infrastrukturen, at de kan kjøre i fastsatt maksimal hastighet for toget, at vognene er innenfor sine vedlikeholdsterminer under hele framføringen og at toget har den nødvendige bremskraft innenfor de grenser som kan aksepteres for krefter i togets lengderetning på den aktuelle infrastrukturen.

Bestemmelser om lasting av vogner skal blant annet sikre at lasten ligger korrekt på vognen, at den ikke forskyver seg underveis samt at akseltrykk, lasteprofil og tillatt metervekt ikke overskrides.

Kapittel 5. Krav til infrastruktur

Til § 23. Generelle krav til infrastruktur

Annet ledd:

Ved prosjektering og bygging av infrastruktur skal det velges standarder som opprettholder eller forbedrer sikkerheten for det aktuelle systemet.

Begrepet "standarder" omfatter i denne sammenhengen både standarder og normer. Med internasjonale standarder menes her EN-standarder, herunder prosessstandarden EN 50126, og standarder fra blant annet BS, DIN, IEC, UIC og BOStrab. Jernbanevirksomheten skal forsikre seg om at standarder som blir benyttet, ikke er i strid med krav i jernbanelovgivningen. Jernbaneverkets tekniske regelverk regnes som en nasjonal standard.

Prosesen rundt valg av standarder må tilpasses det enkelte tilfellet. Jernbanevirksomheten må ha utarbeidet kriterier for valg av standarder.

Eksempel på standarder er standarder i NS EN-seriene og NEK EN-seriene. Ved anskaffelse av signalanlegg kan normene NEK EN 50128 og 50129 benyttes.

Til § 25. Tunneler og broer m.m.**Annet ledd:**

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

Til § 26. 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. Signalanlegg**Annet ledd:**

Plassering av og sikt til signaler skal være førende for utforming av alle typer jernbanetekniske anlegg, plassering av installasjoner osv. Snø og vegetasjon som kan hindre sikt til signaler skal fjernes.

Til § 28. Kommunikasjonssystem

Den enkelte virksomhet må foreta en individuell vurdering for å avgjøre om kravet til nødkommunikasjon er tilfredsstillt, der blant annet virksomhetens omfang og kompleksitet vil være momenter i vurderingen.

Til § 29. Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur

Å ta infrastrukturen i bruk innebærer at det kjøres tog eller skift på infrastrukturen, herunder prøvekjøring og beredskapsøvelser med markører.

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 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.

Endring av infrastruktur skal meldes til Statens jernbanetilsyn. 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 § 30. 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.

En tillatelse til å ta i bruk infrastruktur gitt av tilsynet omfatter ikke forhold som reguleres av andre myndigheter. Dette gjelder blant annet strømforsyningsanlegg (inkludert selve kontaktledningsanlegget) som hører inn under ansvarsområdet til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), og frekvens og sendestyrke på radioutstyr som hører inn under ansvarsområdet til Post- og teletilsynet (PT). Det er jernbanevirksomhetens ansvar å sørge for at krav fra andre myndigheter er tilfredsstillt, samt at nødvendige godkjenninger og tillatelser fra andre myndigheter foreligger.

Minimumskrav til hva en søknad om tillatelse skal inneholde er beskrevet i § 31.

Til § 30. 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. 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 tilfredsstillte 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.

Annnet 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 ivarettatt 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 § 31. 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. Det skal særlig legges vekt på grensesnitt mot tilgrensende anlegg og samspillet mellom de forskjellige komponentene i jernbanesystemet.

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 c, b, d, e og f kan inngå i sikkerhetsrapporten eller være separate dokumenter.

Når prosessstandardEN 50126 er brukt, det vil si ved alle nyanlegg og vesentlige ombygginger, skal sikkerhetsrapporten vedlegges et sikkerhetsbevis (safety case). Sikkerhetsbevis skal alltid vedlegges når det søkes om tillatelser til å ta i bruk signalanlegg, uansett grad av ombygging. I en søknad om tillatelse til å ta i bruk signalanlegg skal strukturen beskrevet i EN 50129 benyttes. Denne strukturen anbefales også benyttet for andre typer anlegg.

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 også i de tilfeller der tilsynet ikke har stilt krav om bruk av assessor eller andre uavhengige parter.

Tredje ledd:

Tilsynet vil vurdere krav om bruk av assessor i den enkelte sak og krav om bruk av assessor vil særlig være aktuelt når nye systemer/teknologier skal tas i bruk.

Avgjørelsen om at assessor skal benyttes, eller krav om at en uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges er en prosessledende avgjørelse, og er ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Krav om at assessor skal benyttes, eller at en uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges, kan derfor ikke påklages. Konsekvensen av at assessor ikke benyttes eller en uavhengig sikkerhetsvurdering ikke blir fremlagt når tilsynet krever det, vil være at tillatelse til å ta i bruk ikke gis. Et slikt avslag vil kunne påklages. En assessor er å anse som en type tredjepart.

En assessors oppgave er å evaluere om de som har spesifisert og validert systemet har fått et produkt som tilfredsstillende gir krav, at produktet er tilstrekkelig gransket og testet samt å bedømme om produktet oppfyller sin hensikt. En assessor skal ha en uavhengig posisjon i forhold til oppdragsgiver. Deres arbeid er derfor av særlig verdi for tilsynet ved vurdering av søknaden, og anses i enkelte tilfelle som nødvendig for at tilsynet skal ha tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere en søknad om tillatelse. Av samme grunn skal tilsynet akseptere valg av assessor og kunne ha direkte kontakt med vedkommende. Tilsynets aksept av assessor innebærer ikke aksept av resultatet av assessors arbeid. Dette arbeidet skal dokumenteres i en assessorrappport som tilsynet vurderer på fritt grunnlag. Også andre typer tredjepartsvurderinger vil kunne være nødvendige.

Kapittel 6. Krav til kjøretøy

For kjøretøy med tillatelse til ibruktaking etter samtrafikkforskriften er det ikke nødvendig med tillatelse etter sidesporforskriften for at kjøretøyet skal kunne framføres på privat sidespor.

Til § 32. Generelle krav til kjøretøy

Første ledd:

Norske driftsbetingelser kan avvike fra det som er lagt til grunn ved utarbeidelsen av internasjonale standarder og det må tas hensyn til dette ved konstruksjon av kjøretøy. Eksempler på områder der dette kan være tilfelle, er påkjenninger på hjul og aksler som følge av forhold ved den norske infrastrukturen, påkjenninger som følge av norske klimatiske forhold (lave vintertemperaturer, vekslende temperatur og fuktighet mellom luft inne i tunneler og utenfor, fokksnø, m.m.), fare for påkjørsel av store dyr, og infrastrukturforhold for øvrig som kurvefordeling og topografi.

Til § 33. 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 § 34. Bremseser

Krav til bremseser fremgår av f.eks. UIC-standards, men bremseser er et typisk område der særnorske forhold, herunder traséforhold og klimatiske forhold, tilsier at det i hvert enkelt tilfelle må vurderes om disse kravene er tilstrekkelig for å ivareta sikkerheten ved bruken av det kjøretøyet.

Første ledd:

Ved fastsettelse av kjøretøyets korteste tillatte bremsevei er det kun nødbremses/sikkerhetsbremses effekt som skal legges til grunn, se kommentar til tredje ledd nedenfor. Eventuelle andre bremsesystemer kan være konstruert for å virke sammen med sikkerhetsbremsen, men skal ikke regnes med ved fastsettelse av korteste bremsevei. Tilleggssystemene kan likevel under visse vilkår gi en kortere bremsevei enn sikkerhetsbremsen alene.

Når bremsekraft kreves, skal all påført trekkraft automatisk koples ut. Unntak fra dette kan gjøres dersom lett bremsekraft benyttes som tiltak for å øke sannsynligheten for bedre friksjon under spesielle klimaforhold, og det skal da være separat betjening av denne funksjonen.

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 § 36. Krav til nye eller endrede kjøretøy

Første ledd:

Begrepet "standards" omfatter i denne sammenhengen både standards og normer. Med internasjonale standards menes her EN-standards, herunder prosessstandards EN 50126, og standards fra blant annet BS, DIN, IEC og UIC. Jernbanevirksomheten skal forsikre seg om at standards som blir benyttet, ikke er i strid med krav i jernbanelovgivningen. Jernbaneverkets tekniske regelverk regnes som en nasjonal standard.

Proessen rundt valg av standards må tilpasses det enkelte tilfellet. Jernbanevirksomheten må ha utarbeidet kriterier for valg av standards.

Eksempel på standards er standards i NS EN-seriene og NEK EN-seriene. Ved anskaffelse av signalanlegg kan normene NEK EN 50128 og 50129 benyttes.

Ved avvik fra standards skal det dokumenteres at risikovurdering og identifisering av eventuelt nødvendige risikokompenserende tiltak er ivarettatt.

Til § 37. Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Tillatelse skal foreligge før det kjøretøyet skal tas i bruk. Dette gjelder enhver bruk av kjøretøy på infrastrukturen, uavhengig av om formålet med bruken er kommersiell drift, prøvekjøring av kjøretøyet, visning av kjøretøyet, transport av kjøretøyet eller lignende.

Det vil normalt være jernbanevirksomheter, produsenter og eiere av kjøretøy som søker om tillatelse. Alle med en berettiget interesse av utfallet av en søknad kan imidlertid søke om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

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, endringer i programvare knyttet til bremsesystemer, 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.

Det er Statens jernbanetilsyn som vurderer om en endring av 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. Denne vurderingen tar utgangspunkt i meldingen jernbanevirksomheten skal sende inn ved endring av kjøretøy i henhold til § 38. 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 denne vurderingen. Beslutningen om det må søkes om tillatelse er en prosessuell avgjørelse og er ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Beslutningen kan derfor ikke påklages.

En tillatelse til å ta i bruk kjøretøy gitt av tilsynet omfatter ikke forhold som reguleres av andre myndigheter. Dette gjelder blant annet arbeidsforhold som hører inn under Arbeidstilsynets myndighetsområde, forhold omkring elektriske anlegg eller trykkbeholdere som hører inn under Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), eller frekvens eller sendestyrke på radioutstyr som reguleres av Post- og teletilsynet (PT). Det er jernbanevirksomhetens ansvar å sørge for at slike andre krav er tilfredsstillt samt at eventuelle godkjenninger og tillatelser fra andre myndigheter foreligger.

Til § 38. Melding om anskaffelse eller endring av kjøretøy

Første ledd:

Melding er en opplysning om at det planlegges anskaffelse eller endring av kjøretøy. Dette gjelder også ved planlagt utvidelse av antall enheter/individer av en kjøretøytype som tidligere har fått tillatelse. 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 alternativer slik at tilsynets eventuelle kommentarer kan tas med i vurderingen av det enkelte alternativ. Dette innebærer også at tilsynet på et tidlig tidspunkt har mulighet til å tilkjenne om det kreves ny tillatelse eller ikke, og om ett eller flere alternativer ikke vil kunne tilfredsstillte 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 kjøretøy.

Annet ledd:

Det er ikke nødvendig å vente med å sende melding til alle opplysningene som kreves er tilgjengelige, men meldingen bør i så fall kompletteres så raskt som mulig.

Listen med krav til meldingens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende, og i den grad det er nødvendig for vurderingen av prosjektet, vil tilsynet alltid 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 – 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 av betydning for tilsynet skal meldes til tilsynet så raskt som mulig.

Bokstav c – beskrivelse av kjøretøyet (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, liter og løpenummere, og på hvilke strekninger kjøretøyet er tenkt benyttet og til hvilket formål.

Dersom meldingen gjelder endringer i antall kjøretøyindivider/-enheter i en kjøretøytype som tidligere har fått tillatelse, kan tilsynet vurdere å utvide eksisterende tillatelse til også å omfatte det utvidede antallet, forutsatt at tilsynet finner det tilfredsstillende godtgjort at de nye kjøretøyindividene/-enhetene vil være identiske med dem som allerede omfattes av brukstillatelsen.

Så langt teknisk dokumentasjon foreligger på dette tidspunktet, skal det vedlegges meldingen skisser/tegninger av planløsninger, eksteriør og interiør, beskrivelse av tekniske løsninger som kan sies å representere ny teknikk eller uprøvde løsninger i Norge, redegjørelse for hvordan søkeren vil kvalifisere disse for norske forhold.

Bokstav d – sikkerhetsplan

Sikkerhetsplan 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

En liste over standarder som er planlagt brukt på et tidlig stadium, vil nødvendigvis måtte være et levende dokument. Det skal også beskrives hvordan man skal velge og bruke standardene, herunder 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 kjøretøyet 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 av systemet som vurderes, og de vurderinger som ligger til grunn for valg av nivå for vurderingen må dokumenteres. Det må sikres at forutsetninger og begrensninger fra denne vurderingen blir dokumentert og fulgt opp videre i utviklingen.

I en tidlig fase kan en grovanalyse være tilstrekkelig. Endringsanalyser kan benyttes ved mindre endringer på kjøretøy. Vurderinger rundt hensiktsmessigheten ved metoden som er valgt skal dokumenteres. Analyser i denne fasen skal senere utvikles til en komplett risikovurdering.

Til § 39. 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.

Prosessen 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.

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

Brukstillatelsen vil normalt kunne gis til en kjøretøytype, det vil si et definert antall kjøretøyenheter/-individer. Tillatelsen vil omfatte blant annet hvilken kjøretøytype og hvilke litraer og individnumre som omfattes, hvilke strekninger tillatelsen gjelder for og hvilken bruk kjøretøyet er tiltenkt og verifisert for.

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

Bokstav a – oversiktstegninger og beskrivelse av kjøretøytypen

Tegningene skal være store nok og ha nok detaljrikdom til at tilsynet kan vurdere søknaden. Oversiktstegninger for alle varianter av enheter/individer i kjøretøytypen, f.eks. grunnplaner, eksteriør- og interiørtegninger, plan over utstyr under gulv og over tak, og sammenstillingstegninger av boggier/løpeverk skal fremlegges. Tegningene skal være påført viktige mål.

Beskrivelsen av det ferdigstilte kjøretøyet skal gi en helhetlig fremstilling av kjøretøytypen og dens tiltenkte bruk, og det skal framgå typebetegnelse, litra og individnummer. Videre skal det angis hvilke togkonfigurasjoner som er tillatt. Beskrivelsen skal også vise hvordan krav i jernbanelovgivningen er oppfylt ved tiltenkt bruk av kjøretøytypen.

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

Sikkerhetsrapport er 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 den endelige sikkerhetsorganisasjonen. Fareloggen (hazard log) skal vedlegges sikkerhetsrapporten og det skal vises hvordan hvert enkelt element er behandlet, lukket eller overført til sikkerhetsoppfølgingsplanen. Dokumentasjonen beskrevet under bokstav a), b), d), e) og f) kan inngå i sikkerhetsrapporten eller være separate dokumenter.

Når prosessstandardEN 50126 er brukt, dvs. ved alle nyanskaffelser og vesentlige ombygginger, skal sikkerhetsrapporten vedlegges et sikkerhetsbevis (safety case). Strukturen som er beskrevet i standardEN 50129 anbefales benyttet selv om den egentlig kun gjelder for signalanlegg.

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. Listen skal også angi hvilke standarder som er benyttet på det enkelte område, alle avvik fra krav i standardene, herunder også utelatte deler av standarder, i tillegg til referanse til beslutningsgrunnlaget for det enkelte avvik. Endringer i forhold til listen som ble gitt i meldingen skal også framgå.

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 e – oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger samt beskrivelse av hvordan forutsetningene og anbefalinger er fulgt opp

Det skal foreligge en komplett risikovurdering over det aktuelle kjøretøyet som vedlegges søknaden. Hvor omfattende den skal være, vil avhenge av prosjektets størrelse. Det er ikke gitt at vurderingen behøver å være omfangsrik for å være komplett. I mange tilfeller er det utført et antall underliggende vurderinger. Det skal vedlegges en oversikt over disse. Alle anbefalinger fra samtlige vurderinger 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 (SOP)

Sikkerhetsoppfølgingsplan er en plan som viser hvordan gjenstående risikoforhold skal følges opp i drift. Sikkerhetsoppfølgingsplanen skal vise hvilke forhold som driftsorganisasjonen skal ha fokus på etter at kjøretøyet er tatt i bruk. Sammen med opplæringsplanen og vedlikeholdsplanen skal denne danne grunnlaget for sikker drift og vedlikehold av kjøretøyet.

Annet ledd:

Denne bestemmelsen regulerer det forhold der jernbanevirksomheten 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 dokumentene er derfor relevante som underlag for tilsynets vurderinger også i de tilfeller der tilsynet ikke selv har stilt krav om bruk av assessor eller andre uavhengige parter.

Tredje ledd:

Tilsynet vil vurdere krav om bruk av assessor i den enkelte sak. Krav om bruk av assessor eller krav om å fremlegge en uavhengig sikkerhetsvurdering vil særlig være aktuelt når nye systemer/teknologier skal tas i bruk.

Avgjørelsen om at assessor skal benyttes eller krav om en uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges er en prosessledende avgjørelse og er ikke et enkeltvedtak. Krav om at assessor skal benyttes eller at uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges kan derfor ikke påklages. Konsekvensen av at assessor ikke benyttes eller en uavhengig sikkerhetsvurdering ikke blir fremlagt når tilsynet krever det, vil være at tillatelse til å ta i bruk ikke gis. Et slikt avslag vil kunne påklages.

En assessor er å anse som en type tredje part. En assessors oppgave er å evaluere om de som har spesifisert og validert systemet har fått et produkt som tilfredsstillende oppfyller de gitte krav, at produktet er tilstrekkelig gransket og testet samt å bedømme om produktet oppfyller sin hensikt. En assessor skal ha en uavhengig posisjon i forhold til oppdragsgiver. Deres arbeid er derfor av særlig verdi for tilsynet ved vurdering av søknaden og anses i enkelte tilfelle som nødvendig for at tilsynet skal ha tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere en søknad om tillatelse. Av samme grunn skal tilsynet akseptere valg av assessor og kunne ha direkte kontakt med vedkommende. Tilsynets aksept av assessor innebærer likevel ingen automatisk aksept av resultatet av assessors arbeid. Dette arbeidet skal dokumenteres i en assessorrapport som tilsynet vurderer på fritt grunnlag. Også andre typer tredjepartsvurderinger vil kunne være nødvendige.

Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser

Til § 39. Unntak

Forskriften gjelder for jernbanevirksomheter av ulik art og omfang. Dermed vil kravene være på et passende nivå for noen av virksomhetene, mens kravene vil kunne være for strenge og omfattende for andre. Etter denne bestemmelsen kan Statens jernbanetilsyn gjøre unntak fra forskriften. Ved avgjørelsen av en søknad om unntak vil det legges vekt på at søker har foretatt en risikovurdering av den alternative løsningen som velges.