

Bane NORs kommentarer

Det fremgår av høringsdokumentene at høringen kun gjelder enkelte endringer i jernbaneinfrastrukturforskriften og at tilsynet vil komme tilbake til en mer omfattende gjennomgang av forskriften i forbindelse med at den fjerde jernbanepakken skal gjennomføres i norsk rett. Høringen vil derfor i denne omgang omfatte de aktuelle deler av forskriften der endringene ikke kan vente til den fjerde jernbanepakken gjennomføres. Bane NOR vil komme tilbake med en grundigere gjennomgang av hele forskriften i forbindelse med gjennomføring av den fjerde jernbanepakken i norsk rett.

Når det gjelder de konkrete forslagene til endringer har Bane NOR følgende kommentarer:

Jernbaneinfrastrukturforskriften (2011-04-11)	Forslag fra SJT (2018-05-18)	Kommentarer fra Bane NOR	Forslag fra Bane NOR
§ 1-3, bokstav c c) det nasjonale jernbanenettet: den jernbaneinfrastruktur som er beregnet på persontransport og/eller godstransport og som forvaltes av Jernbaneverket som infrastrukturforvalter	§ 1-3, bokstav c c) det nasjonale jernbanenettet: den jernbaneinfrastruktur som er beregnet på persontransport og/eller godstransport og som forvaltes av Bane NOR SF som infrastrukturforvalter	Det bør vurderes om begrepet «nasjonale jernbanenettet» skal utgå. Dersom dette ikke vurderes i denne omgang, så bør det i hvert fall vurderes i forbindelse med gjennomføring av den fjerde jernbanepakken i norsk rett. Bakgrunnen for det er at Samferdselsdepartementet har tatt begrepet ut av ny jernbaneforskrift og ny lisensforskrift som trådte i kraft 1. januar 2017, se hhv. jernbaneforskriften § 1-3 a) og lisensforskriften § 2 a) (begrepet «nasjonale jernbanenettet» er erstattet av «jernbanenett»). Se begrunnelsen for dette i departementets høring av de to forskriftene datert 16. februar 2015 (201501223, se høringsnotatet side 5-6 hvor begrunnelsen for dette angis. Selv om begrepet har blitt tatt ut av de to nevnte forskriftene virker det ikke som det har blitt gjort noen vurdering av om begrepet skal tas ut av andre forskrifter under jernbaneloven og dette bør etter vårt syn gjøres. Videre at det som utgangspunkt kan være uheldig å beholde begrepet i noen relasjoner, mens det ikke benyttes i andre relasjoner.	c) jernbanenettet: den jernbaneinfrastruktur som er beregnet på persontransport og/eller godstransport og som forvaltes av Bane NOR SF som infrastrukturforvalter

Jernbaneinfrastrukturforskriften (2011-04-11)	Forslag fra SJT (2018-05-18)	Kommentarer fra Bane NOR	Forslag fra Bane NOR
§ 3-1, tredje ledd Infrastrukturforvalter skal benytte prosessstandarden EN 50126 (1999) ved bygging av ny jernbaneinfrastruktur og ved endring av programmerbare tekniske systemer samt ved utvikling og endring av STM-enheter. Ved andre endringer av jernbaneinfrastruktur skal infrastrukturforvalter vurdere om endringen er av en slik karakter at bruk av EN 50126 (1999) er hensiktsmessig. Vurderingen skal dokumenteres.	§ 3-1, tredje ledd Infrastrukturforvalter skal benytte prosessstandarden EN 50126 ved bygging av ny jernbaneinfrastruktur og ved endring av programmerbare tekniske systemer. Ved andre endringer av jernbaneinfrastruktur skal infrastrukturforvalter vurdere om endringen er av en slik karakter at bruk av EN 50126 er hensiktsmessig. Vurderingen skal dokumenteres.	SJT er alene i Europa om å stille krav i forskrift om at prosessstandarden EN 50126 skal brukes ved bygging av all ny jernbaneinfrastruktur. Krav om bruk av prosessstandarden er berettiget for funksjoner og systemer av betydning for togframføringen, som f.eks. signalsystemer, elektriske/elektroniske sikkerhets- eller forriglingssystemer og enkelte programvarebaserte sikkerhetssystemer, men det er unødvendig kompliserende å innføre en slik prosessstandard for generell bruk. Innenfor de jernbanetekniske fagene finnes det flere anerkjente metoder for å prosjektere og bygge gode, sikre anlegg og løsninger, der både pålitelighets-, tilgjengelighets- og sikkerhetshensyn helt naturlig inngår. SJT tar ikke hensyn til dette når de uansett krever at RAMS-prosessen (EN 50126) skal benyttes. Bane NOR anser dette som fordyrende, tidkrevende og i flere tilfeller at risikobegrepet kan være til hinder for faglig prosjektering. EN 50126 utgis av CENELEC TC9X (jernbane elektro - signal/styring/kontroll, elektro på rullende materiell, faste installasjoner for banestrømforsyning). Det har hele tiden vært store diskusjoner rundt anvendelsesområdet for standarden. Da den utkom i første utgave tok CENELEC utgangspunkt i IEC sin industristandard 61508 Functional safety of electrical/electronic/programmable electronic safety-related systems, og denne benyttes for å klargjøre risiko og finne passende tiltak for sikkerhetsfunksjoner og sikkerhetsrelaterte systemer. CENELEC hadde høyt fokus på signalfaget i arbeidet, men inviterte også CEN (som har ikke-elektrostandarder for jernbane) med på arbeidet, da CENELEC opprinnelig hadde til hensikt å gjøre standarden generell for all jernbane. CEN svarte at dette hadde de ikke kompetanse til og at CENELEC kunne gjøre det selv. Det er høyst uklart om man hadde samme forståelse av om denne skulle gjelde for «alt». Uansett - den første utgaven beskrev anvendelsesområdet litt utydelig, men anga noen steder at den kunne brukes på alle jernbaneapplikasjoner – ikke bare elektro. Diskusjonene har senere gått på at dette er urimelig, da språkdrakt, metodikk og kompleksitet har sterk slagside mot signalfaget Det skal sies at det også var signalmiljøet som representerte majoriteten av eksperter som utarbeidet EN 50126. I 2017 kom endelig en ny versjon av EN 50126, der det ble gjennomslag for at det CENELEC utgir, begrenses til nettopp CENELEC TC9X sitt virkeområde. Altså er anvendelsesområdet nå begrenset til jernbane-elektro, som beskrevet over.	Infrastrukturforvalter skal benytte prosessstandarden EN 50126 ved bygging av nye programmerbare tekniske systemer og ved endring av programmerbare tekniske systemer. Ved bygging av annen ny infrastruktur og ved andre endringer av jernbaneinfrastruktur skal infrastrukturforvalter vurdere om bruk av EN 50126 er hensiktsmessig. Vurderingen skal dokumenteres.

Jernbaneinfrastrukturforskriften (2011-04-11)	Forslag fra SJT (2018-05-18)	Kommentarer fra Bane NOR	Forslag fra Bane NOR
§ 3-5. Broer Broer skal utformes og utstyres slik at det gis mulighet for sikker evakuering og selvberging i tilfelle av jernbaneulykker. I tillegg skal det legges til rette for at redningspersonell kan drive effektivt redningsarbeid.	§ 3-5. Tunneler og broer m.m. Tunneler og broer skal utformes og utstyres slik at det gir muligheter for evakuering og selvberging i tilfelle av brann og andre ulykker. Det skal legges til rette for at redningspersonell kan drive effektivt redningsarbeid, herunder av orienterings- og bevegelseshemmede. Gangbaner på broer skal være skjermet med rekkverk. Gangbaner skal være fri for hindringer i høyden og bredden slik at evakuering kan foregå på en sikker måte. Tunneler skal ikke inneholde lett antennelige materialer. Materialene som skal brukes skal i minst mulig grad avgis røyk og skadelige branngasser ved en eventuell brann.	Generell kommentar til ny § 3-5: Forslaget til ny § 3-5 er lik § 11-4 i Kravforskriften (2014-12-10). Jernbane og tunnelbane har ulike aktører og fordeler ansvar for sikkerhet ulikt. Det nasjonale jernbanenettet er en del av det transeuropeiske jernbanesystemet (Union Rail System som er definert i 2016/797), og er dermed regulert av EU-regler på dette området. Det pågår kontinuerlig arbeid med å fjerne nasjonale krav der det finnes europeiske krav gjennom bl.a. TSI-er. Det er derfor viktig at det ikke innføres nye unødvendige nasjonale krav gjennom endringer i jernbaneinfrastrukturforskriften.	
		Kommentar til første ledd, første punktum: Begrep i revidert jernbaneinfrastrukturforskrift bør være i samsvar med definisjoner i SJT og DSBs «Veileder for saksbehandling og ivaretagelse av brann- og elsikkerhet i jernbane- og banetunneler» punkt 1.6 Begreper. Veilederen definerer selvredning som et «felles begrep for evakuering, selvberging, selvevakuer, rømning etc.» Bane NOR mener for øvrig at disse begrepene bør revideres i veilederen. Felles benevnelse bør være <i>evakuering</i>, som inkluderer <i>assistert evakuering</i> og <i>selvredning</i>. TSI SRT bruker begrepet «hendelser», og skiller mellom kalde og varme hendelser. Man bør for eksempel benytte «hendelser» som er et mer generelt uttrykk for «brann og andre ulykker».	Tunneler og broer skal utformes og utstyres slik at det gir muligheter for evakuering i tilfelle hendelser.
		Kommentar til første ledd, annet punktum: Jernbanen er vesensforskjellig fra sporvei/tunnelbane ved at den tidvis går gjennom områder uten annen infrastruktur enn jernbanesporet. Et generelt krav om å drive effektivt redningsarbeid kan derfor bli svært lite kostnadseffektivt. Tiltak bør kunne gjennomføres innenfor en praktisk og økonomisk forsvarlig ramme. SJT og DSBs «Veileder for saksbehandling og ivaretagelse av brann- og elsikkerhet i jernbane- og banetunneler» beskriver rollefordelingen mellom jernbaneforetaket og eier/infrastrukturforvalter: <i>Jernbaneforetaket har ansvar for togenes brann- og elsikkerhet, assistert evakuering internt i toget og evakuering fra toget til sikkert område ved en fare- eller ulykkeshendelse.</i> <i>Eier/infrastrukturforvalter har ansvar for å tilrettelegge for selvredning fra kjøretøyet til sikkert område ved utforming av rømningsveier</i> Det er i utgangspunktet jernbaneforetaket som er ansvarlig for sikker evakuering av passasjerer, herunder orienterings- og bevegelseshemmede. TSI LOC&PAS sier også dette: «<i>Det er tillatt å anta at bevegelseshemmede passasjerer får hjelp av andre passasjerer eller personale, og at rullestolbrukere evakueres uten rullestol.</i>» TSI SRT stiller krav til infrastrukturforvalter for å tilrettelegge for selvredning til sikkert områder og assistert evakuering.	Det skal legges til rette for at redningspersonell kan drive effektivt redningsarbeid der slike tiltak kan gjennomføres innenfor en praktisk og økonomisk forsvarlig ramme.
		Kommentar til annet ledd, første punktum: Ingen kommentar.	-
		Kommentar til annet ledd, annet punktum: Den reviderte jernbaneinfrastrukturforskriften bør inneholde kommentarer til dette punktet.	
		Kommentar til tredje ledd generelt: TSI SRT 1.1.1 Virkeområde, sier at forskriften gjelder for nye, fornyede og oppgraderte tunneler. TSI SRT punkt 7.2.2 sier imidlertid at kravene for nye tunneler også gjelder for fornyede og oppgraderte tunneler dersom endring av de grunnleggende parameterne påvirker det generelle sikkerhetsnivået.	Tekst fjernes da punktet er dekket av kravene i TSI SRT.

Jernbaneinfrastrukturforskriften (2011-04-11)	Forslag fra SJT (2018-05-18)	Kommentarer fra Bane NOR	Forslag fra Bane NOR
	Ny § 3-6a Melding om ny eller endret jernbaneinfrastruktur Ny § 3-6b første ledd, punkt d): <i>systembeskrivelse (dersom oppdatert fra melding)</i> Ny § 3-6b første ledd, punkt g): <i>sikkerhetsrapport og sikkerhetsbevis</i> Ny § 3-6b siste ledd: <i>Statens jernbanetilsyn kan kreve at det benyttes en assessor, og at Statens jernbanetilsyn får ha direkte kontakt med vedkommende. Assessoren skal aksepteres av Statens jernbanetilsyn. Statens jernbanetilsyn kan også kreve at det benyttes uavhengige parter til andre typer aktiviteter, herunder verifiseringer og granskinger.</i>	Det fremgår ikke av høringsnotatet hva som er hensikten med disse forslagene. Reglene om meldinger og søknader ble vel flyttet til samtrafikkforskriften i 2010-2011 og vi kan ikke se hvorfor deler av disse reglene skal inn igjen i jernbaneinfrastrukturforskriften. I veiledningen «Søknad om å ta i bruk delsystemer som er en del av jernbaneinfrastrukturen» er det brukt begrepet systemdefinisjon. Det bør brukes samme begrep i forskrift og veiledning. Erfaringsmessig er det ulik tolkning av hva som menes med sikkerhetsrapport. EN 50126 stiller krav til safety case (oversatt til sikkerhetsbevis). Forskriften bør derfor kun bruke begrepet sikkerhetsbevis. Avsnittet viser til Statens jernbanetilsyns svar på melding og bør derfor flyttes til § 3-6a. Det bør også presiseres at dersom det er behov for en ny tillatelse, skal Statens jernbanetilsyn bestemme i hvilket omfang TSI-ene skal få anvendelse på prosjektet, jf. samtrafikkforskriften § 18 annet ledd.	

Jernbaneinfrastrukturforskriften (2011-04-11)	Forslag fra SJT (2018-05-18)	Kommentarer fra Bane NOR	Forslag fra Bane NOR
§ 3-9, første ledd, første punktum Infrastrukturforvalter skal sikre at det foretas testing av styrings- og kontrollutstyr (klasse B-utstyr og STM-enheten), ved integrering av dette utstyret i kjøretøy (integrasjonstesting).	§ 3-9, første ledd, første punktum Infrastrukturforvalter skal sikre at det foretas testing av styrings- og kontrollutstyr (klasse B-utstyr og STM-enheten og ERTMS), ved integrering av dette utstyret i kjøretøy (integrasjonstesting).	Det er ikke infrastrukturs ansvar å sikre at denne testingen blir utført. Dette ansvaret ligger hos jernbaneforetaket som igjen søker godkjenning etter nasjonale krav (kjøretøysforskriften). Det blir derfor DEBO som utfører kontrollen, mens det er jernbaneforetaket som har ansvaret for at dette er utført.	Infrastrukturforvalter skal tilrettelegge for at jernbaneforetaket kan foreta testing av styrings- og kontrollutstyr (klasse B-utstyr, STM-enheten og ERTMS), ved integrering av dette utstyret i kjøretøy (integrasjonstesting).