

Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen

Postboks 37
3537 KRØDEREN
Telefon 32 14 76 03
E-post krøderbanen@njik.no
Internett www.njik.no
Konto: 2372 07 02703

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs Plass
0130 Oslo

Krøderen, 22.05.2014

Deres ref.: 12/3136-52

Høring om forslag til forskrift om krav til museumsbane

Vi viser til brev fra Statens jernbanetilsyn datert 7/3-14 med høringsnotat og utkast til ny forskrift om krav til museumsbaner.

Krøderbanen er av den oppfatning at en ny kravforskrift for museumsbaner representerer en betydelig forenkling og tilpassing til museumsbanenes virkelighet.

Vi håper våre kommentarer og forslag blir tatt med i prosessen frem til endelig forskrift.

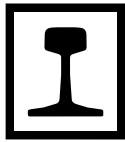
Våre kommentarer til høringen og forslag til endringer følger nedenstående.

For ordens skyld gjøres oppmerksom på at kommentarene sendes felles på vegne av både Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen og Kunstnerdalen Kulturmuseum avd. Krøderbanen.

Med vennlig hilsen
Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen
Kunstnerdalen Kulturmuseum avd. Krøderbanen.

Ellen Sletvold (sign)
Driftsbestyrer
ellen.sletvold@kroderbanen.museum.no

Helge Lindholm (sign)
IK-Ansvarlig
hlindhol@online.no



Til § 3 g)

For å demonstrere tidligere tiders jernbanedrift frakter museumsbanene både gods og personer.

Vi foreslår følgende endring av § 3 g:

*g) museumsbane: jernbanevirksomhet hvor formålet ikke er **alminnelig** gods- eller persontransport, men en demonstrasjon av jernbane, kjøretøy eller lignende fra en gitt tidsperiode. Demonstrasjonen av virksomheten kan foregå ved at det transporteres **gods og/eller** personer,*

Til § 3 l)

Formuleringen "kjøretøy med eller uten vogner" er inkonsekvent. "Vogner" er ikke definert annet sted, men er i følge definisjonen i 3f også kjøretøy.

Vi foreslår følgende endring av § 3 l:

*l) tog: **kjøretøy (ett eller flere sammenkoblet)** som skal framføres fra et bestemt utgangssted til et bestemt ankomststed,*

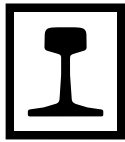
Til § 7

Bestemmelsen stiller krav om at det ikke skal kunne kjøre tog inn på blokkstrekning hvor det befinner seg annet tog.

Museumsbanene har behov for at dette skal være mulig, særlig i forbindelse med brannvisitasjon etter damptog og banearbeid. Flere av museumsbanene har allerede eksisterende interne bestemmelser om dette.

Vi foreslår følgende endring av § 7:

*Jernbanevirksomheten skal utforme og drive infrastrukturen samt drive trafikkstyring, slik at kjøring av tog på en strekning eller på et spor kontrolleres på en måte som sikrer at et tog ikke **utilsiktet** kjører inn på en strekning eller et spor der det befinner seg kjøretøy (romblokkprinsippet). **Jernbanevirksomheten kan ha egne bestemmelser hvor brannvisitasjonstog eller arbeidstog rutinemessig framføres på sikt dersom hastigheten begrenses slik at de til enhver tid kan stoppe på halvparten av synlig strekning.***



Til § 20

I de fleste typer museumskjøretøyer er det av både tekniske og praktiske årsaker ikke hensiktsmessig å fastmontere kommunikasjonsutstyr. Utstyret medbringes ved kjøring.

Begrepet "fører" er ikke entydig definert i forskriften. Ved museumsbanene brukes de samme begreper og ansvarsplassering som var gjeldende på det nasjonale jernbanenettet før omfattende regelrevisjonen i 1997. Dette er naturlig nok fortsatt den mest hensiktsmessige løsningen ved museumsbanenes driftsform.

Ved museumsbanene brukes derfor begrepene "lokomotivfører" (den som styrer lokomotiv, motorvogn m.v.) og "togfører" (overkonduktør som har kommandoen og det overordnede ansvar for fremføringen i det enkelte tog). I de tilfeller tog kjøres uten konduktørbetjening har lokomotivfører også togføreransvaret. Hvem som i det enkelte tilfellet er ansvarlig fremgår entydig av rute/ordre for hvert enkelt tog. Ved museumsbanene betegnes et togs lokomotivfører og togfører med fellesbegrepet "togbetjening".

Vi foreslår følgende endring av § 20:

I tog skal det være utstyr for nødkommunikasjon tilpasset infrastrukturens system for kommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom togbetjeningen og den som driver trafikkstyring.

Til § 24

På museumsbanene forekommer steder hvor det er vanskelig eller umulig å bygge stedbundet fysisk sikring for å hindre at hensatt kjøretøy kommer i bevegelse. Nåværende bestemmelser ved banene ivaretar kravet ved at kjøretøy skal sikres på annen måte.

Vi foreslår følgende endring av § 24:

Trasé, under- og overbygning samt sporgeometri skal utformes og vedlikeholdes slik at muligheten for avsporinger minimaliseres. Sikkerhetsmessige grenseverdier for sporfeil, herunder vindskjevhet, sporutvidelser, høyde- og sidefeil skal fastsettes i forhold til kjøretøy som tillates brukt på strekningen og strekningens tillatte kjørehastigheter.

Ved hensetting av kjøretøy skal dette kunne sikres slik at det ikke utilsiktet kan komme ut i spor der det kjøres tog.

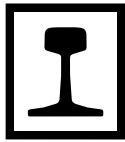
Til § 25

Stasjons- og plattformanlegg ved museumsbaner er i de fleste tilfeller antikvarisk utført, og kan vanskelig skiltes og oppmerkes etter moderne krav.

Ved museumsbanene er det ikke alltid mulig å tilpasse plattformer og tog lengder til hverandre.

Vi foreslår følgende endring av § 25:

Plattformer og atkomst til disse skal være utformet og utstyrt slik at ferdsel til plattform, opphold på plattform og av- og påstigning til tog kan foregå på en sikker måte. Hvis av- og påstigning foregår utenfor plattform skal jernbanevirksomheten sørge for at dette kan foregå på sikker måte.



Til § 27

Formuleringen "linjer i blandet trafikk" i annet ledd synes irrelevant. Dette foreslås strøket.

Til § 29

Paragrafen referer til "fører", som ikke er entydig definert. Vi henviser forøvrig til vår kommentar til § 20.

Vi foreslår følgende endring av § 29:

*På all infrastruktur skal det være system for nødkommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom **togbetjeningen** i det enkelte tog og den som driver trafikkstyring.*

Til § 35

Ved museumsbanene finnes mange kjøretøyer som bare har parkeringsbrems eller håndbetjent driftsbrems. Noen kjøretøyer har ikke brems i det hele tatt.

Ved de kjørehastigheter som er aktuelle på museumsbaner er det ikke nødvendig at alle kjøretøyer i et tog har virksomme brems, så lenge togets totale bremskraft er tilstrekkelig og kjøretøyer med virksomme brems er jevnt fordelt i toget.

Nåværende bestemmelser for togsammensetting ved de enkelte museumsbaner ivaretar dette, slik slik det tidligere også var på det nasjonale jernbanenetet.

Brems kan være av eller på. Ingen av tilstandene er "sikker tilstand" hvis motsatt virkning er forutsatt. En særlig uheldig situasjon oppstår hvis bremsene på ett enkelt kjøretøy i et lengre tog utilsiktet går på ("tjuvbremsing"). Dette har i alle år vært ansett som en sikkerhetsrisiko. Bremsene på ett enkelt kjøretøy kan derfor ikke feile til "sikker tilstand".

Alle gjennomgående bremsesystemer som har vært brukt i Norge er automatiske, slik at et eventuelt ledningsbrudd/koblingsbrudd fører til at bremsene i hele toget går på. Ved museumsbanene vil det ikke være aktuelt å innføre andre systemer. Hvis det unntaksvis blir aktuelt å anskaffe helt nye kjøretøyer (eksempelvis arbeidsmaskiner) med andre bremsesystemer skal slike i henhold til §38 godkjennes spesielt.

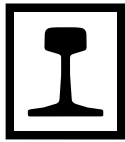
Vi mener at et generelt krav om at bremsesystemer skal feile til sikker tilstand ikke har noen praktisk hensikt, og foreslår kravet fjernet.

Kjøretøyer som ikke har parkeringsbrems kan sikres på annen måte ved hensetting (med bremsesko, fastlåsing, plassering innenfor annet kjøretøy m.v.).

Vi foreslår følgende endring av § 35:

Alle trekkraftkjøretøy skal ha brems. Kjøretøy som ikke har virksomme brems kan tas med i tog hvis de øvrige kjøretøyene i toget til sammen gir tilstrekkelig bremskraft. Bremsene skal under alle forhold kunne stanse kjøretøy/tog innenfor en maksimal bremsveilengde definert av jernbanevirksomheten. Kjøretøy skal ha parkeringsbrems eller kunne sikres forsvarlig på annen måte ved hensetting.

Enmannsbetjent trekkraftkjøretøy skal være utstyrt med et system for årvåkenhetskontroll som aktiverer bremsene om føreren faller i søvn eller mister bevisstheten.



Til § 36

Den grunnleggende hensikten med museumsbaner er å bruke historiske kjøretøyer. De fleste kjøretøyer som brukes ved museumsbanene har vært i ordinær drift bruk ved norske jernbaner i lang tid (typisk 30 - 50 år eller mer) før de ble tatt i bruk som museumsmateriell. Kjøretøyer som ikke hadde hensiktsmessig utforming ble i løpet av den ordinære driftstiden enten ombygget til mer hensiktsmessig utførelse, eller tatt ut av bruk og hugget opp. Ombygging av historiske kjøretøyer for å tilfredsstille moderne krav vil i mange tilfeller enten være uforholdsmessig kostbart eller teknisk/praktisk umulig. Videre vil det også kunne medføre at mye av hensikten med museumsbanevirksomheten bortfaller.

Vi foreslår følgende endring av tittel og innhold § 36:

§ 36 Nødutstyr

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

Til § 37

Vi mener det er unødvendig å måtte søke om å ta i bruk kjøretøyer som tidligere har vært godkjent og brukt på lik eller tilsvarende infrastruktur i Norge.

I henhold til §6 og §34 er jernbanevirksomheten ansvarlig for at kjøretøyer er kompatible med infrastrukturen.

Vi mener derfor at kravet om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy bare bør gjøres gjeldende for kjøretøyer som enten er nybygget eller ikke tidligere godkjent og brukt i Norge.

Vi foreslår følgende endring av tittel og innhold § 37:

§ 37 Ibrukttagelse av kjøretøy

Kjøretøy som tidligere har vært brukt på lik eller tilsvarende infrastruktur i Norge kan tas i bruk uten særlig tillatelse.

Hvis kjøretøy endres slik at tekniske og/eller driftsmessige egenskaper endres vesentlig, skal dette meldes til Statens jernbanetilsyn som vil vurdere om endringen er av en slik art at kjøretøyet kan tillates brukt på infrastrukturen.

Til § 38

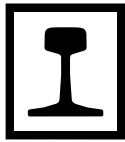
Vi forutsetter at kravet om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy bare gjelder nybygget kjøretøy eller kjøretøy som ikke tidligere har vært godkjent og brukt i Norge.

Vi foreslår følgende endring av § 38

Før kjøretøy som ikke tidligere har vært brukt på lik eller tilsvarende infrastruktur i Norge tas i bruk skal det foreligge tillatelse fra Statens jernbanetilsyn.

Følgende dokumentasjon må vedlegges søknaden:

- a) navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson,*
- b) beskrivelse av kjøretøyet (systembeskrivelse),*
- c) oversikt over relevante standarder som kjøretøy er bygget etter, samt eventuelle avvik fra disse standardene og*
- d) sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering mellom kjøretøy og infrastruktur.*



Til § 40

Museumsbanene har sin mest travle periode fra mai til september. Selv om forskrifts-
endringen innebærer mange forenklinger vil det være upraktisk for museumsbanene hvis
kravene endres i begynnelsen av en slik periode.

Vi foreslår følgende endring av § 40:

*Forskriften trer i kraft 1. Januar 2015. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 6.
desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og
sidespor m.m. (kravforskriften).*

--- o 0000 oo oo ---