

Veiledning til arbeidsmaskinforskriften

Formål med veiledningen

Denne informasjonen skal være til hjelp for alle som er involvert i en prosess for å få tatt i bruk en arbeidsmaskin på infrastruktur for jernbane, sporvei, tunnelbane og forstadsbane.

Veiledning er alltid et supplement til regelverket, og i tilfelle tvil vil forskriften alltid gå foran.

Forskriftens virkeområde

Alle kjøretøy som skal tas i bruk på jernbanenettet eller infrastruktur for T-bane og trikk må ha tillatelse. Dette gjelder uavhengig av om de skal gå på anleggsområde eller på linjen under normal framføring. Dette gjelder også uavhengig av størrelse på kjøretøyet.

Forskriftens virkeområde er tillatelse til å ta i bruk arbeidsmaskiner, og tillatelse etter oppgradering og fornyelse av arbeidsmaskiner til bruk på jernbanenettet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane og forstadsbane, som kun skal kjøre på lukket område og som ikke faller inn under samtrafikkforskriftens virkeområde.

Dette avgrensner forskriften mot blant annet samtrafikkforskriften, som gjelder alle andre kjøretøy på jernbanen som skal kjøre på åpen linje, og mot kravforskriften som gjelder tillatelse til trikk og t-bane.

I arbeidsmaskinforskriften er arbeidsmaskin definert som «skinne-/veimaskiner og på sporbare maskiner med jernbaneutrustning i henhold til EN 14033, EN 15746 og EN 15954, EN 15955 og EN 13977». Det er derfor en avgrensning mot større spesialkjøretøy på jernbanen, som blant annet on-track machines (OTM). Disse har behov for og mulighet til å kjøre med egen trekkraft mellom arbeidsområder, og må derfor ha tillatelse for å kjøre på åpen linje.

Arbeidsmaskiner som bare skal brukes på avstengt område (det som operasjonelt uttrykkes som anleggsområde eller strekning disponert for arbeid) følger prosessen for arbeidsmaskinforskriften. Disse kan få tillatelse på bakgrunn av å vise at de oppfyller den relevante standarden for arbeidsmaskiner (EN 14033, EN 15746, EN 15954, EN 15955 eller EN 13977).

Krav til virksomheter som forvalter jernbanekjøretøy – kapittel 2

Kapittelet retter seg mot de som forvalter kjøretøyet. Dette kan være en annen enn eier av kjøretøyet.

Det er infrastrukturforvalter på den aktuelle infrastrukturen som har ansvaret for alle kjøretøy som benyttes på lukket område. Det betyr at infrastrukturforvalter kan oppstille bruksbetingelser før kjøretøyet kan benyttes på området, som kommer i tillegg til kravene i denne forskriften som gjelder tillatelsen til å ta i bruk kjøretøyet.

Eier har ansvaret for alt vedlikehold av kjøretøyet utføres til fastsatte terminer, og er også ansvarlig for at teknisk dokumentasjon til enhver tid er oppdatert. Dersom kjøretøyet forvaltes av en annen enn eier, tilfaller denne oppgaven forvalteren.

Føreren skal ha forståelse for hvordan adhesjonsforholdet virker inn på trekkraft og bremsekraft. Dette er særlig relevant ved nedbør og løvfall, og ved stor helning på infrastrukturen. Fører skal også ha kjennskap til kreftene som oppstår mellom spor og kjøretøy ved kjøring.

Arbeidsmaskinen skal ha en brukerinstruks/brukerhåndbok som beskriver betjening av maskinen i alle situasjoner. Instruksen skal også dekke aspekter ved vei til bane-overgang for maskinen inkludert sikkerhetsaspekter, eksempelvis bremsehåndtering og begrensninger for operasjonen.

Føreren skal ha opplæring i generell bruk av arbeidsmaskinen og spesielt i håndtering av bruksbegrensninger for maskinen, ved for eksempel kjøring/parkering/nødbremser i stor helling, tillat etterhengt vekt etc.

Krav til kjøretøy – kapittel 3

Kapitlet stiller krav til kjøretøy som må være oppfylt for å kunne få en tillatelse til et arbeidskjøretøy. Jernbanetrustningen på skinne-/veimaskiner og på sporbare maskiner må være bygget etter anerkjente standarder, disse følger av § 7. I tillegg stilles det krav til bremsene på arbeidsmaskiner, dette følger av § 8.

I tillatelsesprosessen må det dokumenteres at disse kravene er oppfylt. Dersom det er avvik fra standardene skal dette risikovurderes, og kompensierende tiltak eventuelt settes inn. Sikkerheten skal være minst så godt som dersom anerkjent standard legges til grunn. Særskilte risikoer som ikke er omhandlet i standard må vurderes og eventuelt testes særskilt.

Statens jernbanetilsyn kan kreve at det benyttes en uavhengig tredjepart for verifisering av om sikkerheten er ivaretatt.

Tillatelsesprosessen – kapittel 4

Det er ikke et krav at eier eller forvalter av kjøretøyet er den som søker om tillatelsen. Tillatelsen utstedes til selve kjøretøyet, og ikke til virksomheten. Dersom noen andre enn eier søker om tillatelse må det følge med fullmakt eller avtale fra eier.

Kapitlet gir tilsynet myndighet til å utstede tillatelser, og krav til innholdet i en søknad om tillatelse.

Forskriften skiller mellom tre typer tillatelse:

- Første tillatelse til et kjøretøy etter § 9 første ledd
- Ny tillatelse etter en endring av kjøretøyet etter § 9 andre ledd
- Tillatelse basert på samsvar med en allerede tillatt type etter § 11

Hva skal søknaden inneholde?

Paragraf 10 stiller krav til hva søknaden skal inneholde når man søker for et nytt kjøretøy eller etter en endring av et kjøretøy som allerede har tillatelse.

Utvalgte punkter:

- beskrivelse av kjøretøyet (systembeskrivelse): Ved søknad om første tillatelse forventer vi en beskrivelse av hele kjøretøyet. Ved endring av kjøretøyet forventer vi en omtale av endringen(e) og hvordan disse påvirker resten av kjøretøyet.
- angivelse av den infrastrukturen kjøretøyet skal brukes på. Ettersom forskriften omfatter flere ulike infrastrukturer med blant annet forskjellig sporvidde må søknaden omtale hvilke eller hvilken infrastruktur man søker tillatelse til.
- oversikt over relevante standarder som vist til i § 7 som kjøretøyet er bygget etter, eventuelle avvik fra disse standardene, og eventuelle betingelser og begrensninger. Dette kan delvis svares ut i første punkt, men er en mer detaljert beskrivelse av kjøretøyet.

- sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter kompatibilitet mellom kjøretøyet og infrastrukturen det skal brukes på. Dette er en forlengelse av punkt to, og må også gjelde den eller de infrastrukturene det søkes tillatelse til å bruke kjøretøyet på.

Typetillatelse etter § 11 krever mindre dokumentasjon. For en søknad om typetillatelse er det tilstrekkelig at det sendes inn en typesamsvarserklæring i henhold til forskrift om typesamsvarserklæring og en referanse til Statens jernbanetilsyns vedtak om tillatelse for identisk individ. Forutsetningen for å søke etter § 11 er altså at man er kjent med at det er gitt tillatelse tidligere for et identisk individ, og at det individet det søkes for nå faktisk er identisk med typen. Det er søker som har bevisbyrden for at det er gitt tillatelse til typen tidligere, men Statens jernbanetilsyn kan være behjelpelig med å søke frem riktig referanse.

Hvis forutsetningene for å gi den opprinnelige tillatelsen har blitt endret, kan Statens jernbanetilsyn kreve at det søkes på vanlig måte.

Senere endringer på kjøretøyet

For endringer som gjøres på et kjøretøy i dets levetid, skiller man mellom vedlikehold og endringer.

Utskifting innenfor rammen av vedlikehold er alle utskiftninger av komponenter med deler med identisk funksjon og ytelse innenfor rammen av forebyggende eller korrigerende vedlikehold. Dette kan gjøres uten at det må søkes om ny tillatelse for kjøretøyet.

Endringer er alle andre utskiftninger eller oppgraderinger av kjøretøyet. Når det gjøres endringer på et kjøretøy skal det sendes melding om dette til Statens jernbanetilsyn. Vi vurderer om endringen påvirker sikkerheten i negativ retning, og om endringen er av en slik art at det kreves ny tillatelse.

Når endringene er gjennomført kan søknad sendes inn til tilsynet med dokumentasjon som er tilpasset endringens omfang.

Saksbehandlingstid

Det er egne krav til saksbehandlingstiden i arbeidsmaskinforskriften. For øvrig gjelder forvaltningslovens saksbehandlingskrav. Tilsynet opererer som utgangspunkt med en saksbehandlingstid på fire uker fra all nødvendig dokumentasjonen er mottatt.

Klage

Hvis man ikke er enig i et vedtak Statens jernbanetilsyn treffer i en tillatelsessak etter arbeidsmaskinforskriften, kan man klage til Samferdselsdepartementet. Klagen sendes til tilsynet, som først vil vurdere saken på ny. Hvis vedtaket opprettholdes, oversendes det til Samferdselsdepartementet.