

Ny Taubaneforskrift

Høringsvar fra NTKF /Norske Tau- og Kabelbaners Forening

NTKF har behandlet høringsnotatet. Kapitlene 12, 13 og 14 har vi ikke kommentert da vårt fokus ligger på totausbaner og kabelbaner.

Vi regner med at ALF har de sterkeste interessene i å kommentere disse avsnittene.

Generelt.

Det vises i høringsnotatet til at en egen referansegruppe med deltakere fra taubaneaktørene har gitt nyttig veiledning og verdifulle innspill underveis i arbeidet.

NTKF har vært representert i gruppen og har gjentatte ganger påpekt at arbeidet synes å legge særlig vekt på det juridiske aspektet i den nye forskriften (noe som selvfølgelig er viktig), mens den tekniske delen virker nedtonet. Man har i liten grad tatt inn over seg at den kompetansen dagens tilsyn har hatt og delvis fortsatt har, er på et høyt nivå, også i europeisk sammenheng.

Vi er redd for at man ikke tar tilstrekkelig inn over seg viktigheten av å opprettholde denne kompetansen, særlig i en tid da et generasjonsskifte er på gang.

Det virker for oss som at SJT ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til dette all den tid at det flere steder henvises til at SJT skal kunne kreve at inspeksjoner utføres av uavhengige inspeksjonsorgan. I enkelte tilfeller kan det være nødvendig, men, i all hovedsak, bør tilsynet besitte så stor kompetanse at de kan ivareta de fleste aspekter.

Vi vil også i denne sammenheng referere vår høringsuttalelse til Departementet ang. Ny taubanelov.

I høringsnotatets pkt. 4.4, nederst i 3. avsnitt står det:

«Departementet finner det formålstjenlig at Statens jernbanetilsyn fortsatt fører tilsyn med tau- og kabelbaner, da tilsynet besitter den nødvendige sikkerhets- og tilsynskompetanse».

Vi hilser denne bestemmelsen velkommen, men under en viktig forutsetning:

Det må sørges for at tilsynsmyndigheten har landets beste taubanefaglige kompetanse, også i årene som kommer.

Vi er noe i tvil om dette blir tillagt nok vekt i det framtidige tilsynssystem.

Vi har deltatt i en referansegruppe som ser på framtidig tilsynsvirksomhet i regi av Sjt. Vi sitter igjen med en lei følelse av at det blir lagt stor vekt på det juridiske aspektet, mens det taubanetekniske aspektet ikke gis den samme viktighet. Kunnskapen vil forvitte etter hvert som Taubanetilsynet mister sin kompetanse (erfarne inspektører slutter og nye kommer til) og at disse nye inspektørene ikke får den taubanetekniske opplæring som er så viktig.

Vår bekymring blir ikke mindre når vi leser høringsnotatets pkt. 5.3.2.2 Tredjepartskontroll 1. avsnitt, sitat:

«Loven gir hjemmel for at det i forskrift kan settes krav til bruk av for eksempel et uavhengig inspeksjonsorgan for å verifisere at en taubane oppfyller tekniske krav til taubaner. Et slikt krav forutsettes begrenset til tilfeller der tilsynsmyndigheten er i tvil om taubanen oppfyller tekniske krav, ved gjennomføring av tyngre vedlikehold eller ved endringer av eksisterende taubane.»

Dette avsnittet kan forstås slik at lovmakerne ser for seg at tilsynsmyndigheten, i fremtiden, ikke vil besitte nødvendig taubaneteknisk kompetanse.

Taubanetilsynet må aldri sette seg i en slik situasjon at tilsynet er i tvil om at taubanen oppfyller tekniske krav. Her må det gjøres en jobb for at teknisk kompetanse vedlikeholdes og utvikles.

Vi mener at det i lovteksten bør presiseres at det skal utarbeides forskrift der det pekes på at den taubanetekniske kompetanse hos tilsynsmyndigheten skal vektlegges, i særlig grad.

Taubanetilsynet må aldri sette seg i en slik situasjon at tilsynet er i tvil om at taubanen oppfyller tekniske krav. Her må det gjøres en jobb for at teknisk kompetanse vedlikeholdes og utvikles.

En uhildet tredjepartskontroll må kun benyttes der det er vesentlig uenighet mellom Taubanetilsyn og eier/driftsansvarlig.

Forslaget til ny forskrift synes å legge for stor vekt på et tilsyn som skal kontrollere rapporter og ikke, i tilstrekkelig grad, foreta inspeksjoner.

Vi viser i denne sammenheng til nylig innslag på nyhetene i TV der byggeindustrien får kritikk for manglende faglig utførelse og kommunene ikke ivaretar inspeksjoner, både på grunn av ressurser og kompetanse. I nyhetsinnslaget ble dette, etter de vi oppfattet, nevnt som skrivebords-tilsyn. Dit må Taubanetilsynet aldri komme.

Vi vil også nevne at enkelte avsnitt i forslaget til Forskrift om taubaner er det ført et noe tungt språk. Eksempel på dette er 2.avsnitt i § 4-1.

Her omfatter 1 setning 4 linjer.

For å få full forståelse av det som står her må man bruke tid på dette avsnittet. Det bør være mulig å dele dette opp i flere setninger slik at det blir lettere å lese og forstå. Det samme gjelder § 4-2 første avsnitt, § 6-3 samt flere andre steder i forskriften.

I stedet for mange innskutte bisetninger er det lettere å lese og forstå korte setninger.

Vi minner om at mange av de som er avhengig av denne forskriften ikke er så godt vant med «departementalt» språk.

Vi undres også over hvorfor det tekniske kontrollorganet har fått så stor plass i vedleggene.

Vi oppfatter det slik at dette i stor grad handler om bestemmelser og prosedyrer som produsent av sikkerhetssystemer etc. må kjenne til for å få disse godkjent og CE merket.

Kommentarer til punkter i Forskriften:

Vi henviser til de punktene vi har kommentarer til.

§ 2-2. Driftstillatelse og varsel ved endring av betydning for driftstillatelsen.

Fjerde avsnitt:

NS-EN 12892-1:2004 bør legges som vedlegg til forskriften:

§ 2-5. Forsikringsplikt

Det er litt uklart for oss hvilken rolle SJT vil ha i oppfølgingen av forsikringen og hvordan sammenhengen med sikkerhetsstillelsen er.

Det står i første avsnitt:

«Ved manglende forsikringsdekning eller sikkerhetsstillelse skal Statens jernbanetilsyn tilbakekalle driftstillatelsen»

Videre står det i siste avsnitt:

«Forsikringssselskapet hvor taubanen er forsikret skal varsle Statens jernbanetilsyn om bortfall av sikkerhetsstillelse».

Vi oppfatter dette som om at SJT til enhver tid har full kontroll på alle baner i denne forbindelse og følger dette kontinuerlig opp.

§ 3-2. Driftsleder

Her står det i femte avsnitt.

Svevebaner skal ha sertifisertstedfortreder for driftsleder.

NTKF har mange medlemmer som har svevebaner for begrenset personbefordring.

Banene er et arbeidsredskap for betjening av et kraftanlegg, en radiostasjon, et forsvarsanlegg etc.

Det vil ikke være regningsssvarende å ha to driftsledere på disse banene da mange vanligvis ikke er i daglig bruk.

Vi ber om at det blir laget et tillegg til paragrafen som omhandler baner med begrenset personbefordring.

§ 3-3. Bemanningskrav for taubaner

Her står:

«Alle taubaner skal ha kjører. Kabelbaner skal ha vognfører».

Videre står det i pkt. d):

«Driftsleder eller stedfortredende driftsleder skal under drift være til stede ved svevebanen eller i umiddelbar nærhet av denne for blant annet å kunne iverksette redningsaksjoner».

For baner for begrenset personbefordring gjelder samme argumentasjonen som ovenfor også dette punktet.

Vi ser ikke behov for at driftsleder må være på anlegget til enhver tid i og med at det er kompetente/profesjonelle folk som kjører og bruker banen samt at det foreligger «backup» i tilfelle redning må foretas..

Videre står det i pkt e)

«Kabelbaner for offentlig persontransport skal ha vognførere i hvert togsett.»

Det er som kjent ikke så mange kabelbaner i Norge. Fløibanen og Gaustabanen har begge vognførere i begge vogner, men i andre land finnes det automatiserte baner uten vognførere.

§ 3-11. Driftskontroll

Under denne paragrafen burde det vært en setning om at etter lenger stillstand og under isingsperioder kjøres en prøvetur med tom bane.

§ 10-6. Stasjoner, drivmaskineri og bremses

Her står det i fjerde linje:

Svevebaner skal foruten hoveddrivverk ha en uavhengig nøddriftsmotor.

For baner med begrenset personbefordring er ikke det nødvendig. De aller fleste baner av denne kategori kan kjøres ned på bremsen.

Vi ber om at baner for begrenset personbefordring får en tilføyelse i denne paragrafen.

§ 11-6. Spleising og reparasjon av ståltau

Det bør undersøkes om ikke sertifikat for spleising kan utstedes av norsk institusjon.

§ 15-1. Kjøretøy

For kjøretøy på baner med begrenset personbefordring er det ikke nødvendig med låste dører.

Det bør i paragrafen gjøres et unntak for denne type anlegg.

§ 15-2. Bremsler

Her står det i siste avsnitt:

Taubaner med kjøretøy for mer enn 6 passasjerer skal ha fangbrems som virker på bæretau eller eget bremsetau.

Vi ber om at vedlegg II pkt. 5.7 samsvarer med denne paragrafen mht antall personer

§ 15-5. Betjening av bane i drift

Her står det i fjerde avsnitt:

Dersom driftsleder ikke er til stede under drift av banen skal driftsleder kunne møte opp ved banen i løpet av 30 minutter.

Den samme kommentaren som under § 3-2 og § 3-3 ovenfor gjelder også dette punktet. Vi ser ikke behov for at driftsleder på baner med begrenset personbefordring må møte opp innenfor en tidsramme på 30 minutter.

Det er kompetente/profesjonelle folk som kjører og bruker banen og det foreligger «backup» i tilfelle redning må foretas.

Det bør i paragrafen gjøres et unntak for denne type anlegg

§ 16-1. Generelle krav

I tredje avsnitt står:

«Baner med større kjørehastighet enn 5,0 m/s skal avgrenses med gjerde som er tilstrekkelig høyt for å gjøre traseen utilgjengelig for personer og dyr.»

Denne bestemmelsen er nokså vag. Hva menes med tilstrekkelig og hvilke dyr/hvor store dyr er det tenkt?

Hindringer i traseen skal utløse nødstop.

§ 16-2. På og avstigning

I andre avsnitt står:

«Ved på- og avstigningsplasser skal det utendørs finnes et nødvendig antall stoppinnretninger.»

Denne bestemmelsen er uklar. Kan nødvendig antall være null hvis vognfører ivaretar samme funksjon? Kommentaren her er skrevet med erfaring fra Fløibanen. Menes det overtravel-brytere er saken grei, men hvis det menes

brytere som publikum kunne tenkes å aktivere på mellomstasjoner ville det åpne for misbruk og potensielt skape større problemer sikkerhetsmessig enn det løser.

§ 16-5. Kjørerom

I første avsnitt står:

«Banen skal ha minst ett kjørerom. Fra kjøreplassen i dette kjørerommet, dvs. fra kjørerens normale sittestilling, skal det være fri utsikt til innkjøringssonen.»

Menes det her kjørerom som vognførerkupe eller kjørerom som kontrollrom? I begge tilfeller vil kameraovervåking i noen tilfeller supplere fri sikt.

I andre avsnitt står:

«Automatisk styrte baner skal også ha mulighet for manuell styring.»

Kommentaren her er skrevet med erfaring fra Fløibanen. Også denne bestemmelsen virker uklar.

Menes det her manuell styring som reservedrift eller menes det at normal operasjon også skal kunne være manuell styring?

For Fløibanens del er det aldri manuell styring under normal drift, men vognfører kan overstyre automatikken ved å redusere hastighet eller stoppe.

§ 17-3. Dokumentasjon ved søknad om driftstillatelse (godstaubaner)

Pkt. e) Strammeanordning.

De aller fleste godstaubaner Norge er fast innspenne

Alle har fast innspent bæretau. Det gjelder også de fleste trekktau.

Med vennlig hilsen

Styret i NTKF

Ølve Andreassen (sign)

Styreleder