



Jernbaneverket  
v/ Åge Grønli  
Postboks 4350  
2308 Hamar

Norsk toglederforening  
v/leder Roger Venner  
Svartoldervegen 26  
2316 Hamar

Henvendelse til:

Vår ref.: 10\_0831  
Deres ref.:

Dato: 1. september 2010  
Vedlegg: 1

## Høring i forbindelse med rev. 2, utgave 2 av Trafikkregler for Jernbaneverkets Nett (TJN)

Vedlagt følger dokument som sammenfatter NTFs kommentarer og tilbakemeldinger til revisjon av TJN.

Generelt er vi av den oppfatning at regelverket i noen grad fortsatt gir for mye rom for tolkning. Eksempelvis kan nevnes kapittel 2 som ikke gir noen klare begrensninger i hvilke type ordre en togleder kan formidle muntlig.

Vi er også svært betenkt over at det i kapittel 8 åpnes for at nærmest alle typer arbeid i spor nå skal tillates utført uten at det på forhånd må foreligge en ruteordre. Spesielt kritiske er vi til at det ikke presiseres at en frakoblet seksjon i kontaktledningsanlegget må ligge innenfor området som skal frigis for arbeider. Dette mener vi gir en stor risiko for utilsiktet overkjøring av strøm. Dette er for øvrig kommentert ytterligere senere i dette dokumentet.

### Kommentarer til de enkelte punkter i utkastet.

#### Kap. 1: Innledende bestemmelser

- Definisjonene vedr. ordre, tillatelse, underretning og melding må ikke fjernes. Disse hører naturlig hjemme under definisjoner.
- "Mindre arbeider", jfr. kap. 8.1.1 punkt 5. Dette må defineres. Hvis ikke må punktet omarbeides.
- Hvorfor fjernes definisjonen av akseltellere? Jfr. Kap. 1.2.4 punkt n).

## Kap. 2: Ruter for tog

- **2.2.1 punkt 9:**  
Her bør det forklares at dette kun gjelder oppstående og operative korttidsendringer. Denne praksis gjelder i dag for ekstra togstopp / passering og kjøring på forhåndsdefinerte parallelle banestrekninger, kunngjort via S-sirkulære. Det bør presiseres hvilke korttidsendringer som tillates underrettet "muntlig" med praksis angitt i teksten a) – f). (Eksempel: Innstilling av tog operativt: Skal ikke dette sendes ut på ruteordre og skrives ned av lokfører?)
- **2.3.4 punkt 2 a):**  
Ruteordren må også fordeles til berørte toglederområder.
- **2.3.7 punkt 5 b):**  
Nytt kulepunkt i tillegg til eksisterende kulepunkter:
  - Ved disponering for kjøring av arbeidstog skal første tog etter at disponeringen er avsluttet tildeles ordre om arbeidskjøringen. Dette gjelder dersom første tog skal kjøre ut på samme strekning innen en time etter disponeringens avslutning.  
Begrunnelse: Årsaken er at her er arbeidstoget ansett som likestor fare som et hvilket som helst annet type tog innenfor timen.
- **2.3.7:**  
Vi savner oversikt over hvilke typer ruteordre som kan formidles via togradio på strekning med fjernstyring og strekning uten fjernstyring.
- **2.3.7 punkt 6:**  
Her det angitt hva lokfører skal gjøre: Skrive ned på fastlagt formular og oppbevares i 24 timer. Det bør imidlertid også stå hva togleder skal gjøre: Ruteordren skal være i skriftlig form før muntlig formidles, og denne skal oppbevares i 1 år. Punkt 8 kan eventuelt omformuleres så det gjelder for både fastlagt formular og originalordre.

## Kap. 5: Trafikkstyring – togledelse og togekspedisjon

- **5.2.3 punkt 5:**  
Punktet bør omformuleres slik at det presiseres at det gjelder for fremtrekk av innkjørende tog. (Dette er tidligere kap. 7.2.3 punkt 8.)

## Kap. 7: Uregelmessigheter og feil

- **7.1.1 punkt 8:**  
Omformuleres slik:
  - Dersom tog får uforutsett stopp på linjen skal fører alltid kontakte togleder. Dersom tog har stoppet p.g.a. en ulykke, uhell eller en uønsket hendelse, skal fører alltid kontakte togleder før tog igjen settes i bevegelse.
- **7.1.3 punkt 4:**  
Her er vi ikke enig i at lokfører skal fritas fra å skrive ned. Feil på infrastruktur innebærer høy risiko og underretningen bør repeteres ordrett fra lokfører. Ellers har vi her et juridisk dilemma hvor togleder kan bli sittende igjen med svarteper. Hvor er risikoanalysen som må være gjennomført og godkjent før en slik barriere kan fjernes fra regelverket, jfr. dagens regelverk og gjeldende praksis?
- **7.1.4 punkt 4:**  
Samme forhold som i 7.1.3 punkt 4).

- **7.1.7 punkt 3:**  
Punktet bør strykes, da det enten skal disponeres i nabospor med tilhørende sperring / hastighetsbestemmelser ifm. markeringsgjerde, eller kjøres tog som normalt.
- **7.3.3:**  
Forskrifttekstens punkt 2 må utdypes. Det må stå hva togleders tillatelse innebærer, da togleder i praksis ikke vil kunne ha de nødvendige fakta og opplysninger som trengs for å kunne foreta en sikkerhetsmessig ansvarlig vurdering som er nødvendig før en tillatelse kan gis. Forskriftsteksten bør i utgangspunktet innskjerpes ytterligere i blå tekst, ved at sperring alltid skal gjennomføres.
- **7.4.3 punkt 4:**  
Denne er vanskelig å gjennomføre, da vi har svært mange stasjoner med mulighet for samtidig innkjøring og komplekse sporområder.

## Kap. 8: Arbeider i spor

- **8.1.1 punkt 5:**  
Omformuleres slik:
  - Akutt feilretting, snørydding og smøring av sporveksler kan foretas uten ruteordre for arbeidet. Det samme gjelder visitasjon og befaring som ikke kan planlegges på forhånd. Togleder eller togekspeditør kan tillate dette dersom trafikksituasjonen tilsier det. Betingelsen er at sporet umiddelbart kan meldes klart, med unntak av akutt feilretting dersom feilen er av en slik art at det ikke er mulig å framføre tog på vedkommende spor. Dersom det allerede foregår planlagt arbeid i sporet/på strekningen skal togleder/togekspeditør henvide forespørselen til vedkommende hovedsikkerhetsvakt.
- Begrunnelse:
  - Alt arbeid skal planlegges på forhånd og det skal utstedes ruteordre fordi:
  - Risiko ved arbeid og som følge av bl.a. nedenstående punkter.
  - Sikkerhet for at involverte parter og ressurser er i tatt med i planleggingsfasen, og at man avdekker forhold som må utredes nøyere enn i SJA.
  - Grenser for disponert område presiseres nøyaktig.
  - Dokumentasjon for ettertiden.
  - Mulighet for planlegging av bemanning på togledersentral / av togekspeditører.
- **8.1.2 punkt 5:**  
Tillegg til eksisterende tekst:
  - Togleder og hovedsikkerhetsvakt skal konferere om hvorvidt markeringsgjerde/fysisk hinder er satt opp før tillatelse til arbeid gis.
- Begrunnelse:
  - Mange hendelser hittil hvor hastighet har vært for stor i nabospor som følge av manglende oppsetting av markeringsgjerde. (Dessverre underrapportert i synergi.)  
Samme tekst kan evt. også settes inn som nytt punkt 8 i kapittel 8.2.2.

- **8.1.3 punkt 2:**

- Omformuleres slik:

- Det skal være samsvar mellom den strekningen/det sporområdet som skal disponeres og den strekningen/det sporområdet som skal frakobles.

- Begrunnelse:

- Man kan ikke legge hele dette ansvaret på togleder, fordi grensene kan misforstås og det sperres feil/manglende sperring. Dette som følge av bl.a.
  - Manglende samsvar mellom layout på sporgeometri på togleders CTC-skjerm og utskrift av frakoblet område fra Elkraft
  - Manglende markering av signalobjekter på utskrift fra Elkraft.
  - Togleder eneste barriere, noe som strider mot all moderne sikkerhetsfilosofi. Jfr. flere uønskede hendelser som f.eks. hendelse sommer 2009 på Oslo S, hvor overkjøring av strøm førte til nedriving av kontaktledning flere steder i GS-området Oslo med dertil risiko for arbeidsfolk ute i sporet.
  - Frakobling utenfor et disponert område innebærer i mange tilfeller belagt sporavsnitt i forbindelse med endepunktsjording, noe som heller ikke er stuerent. Bl.a. vil belagte sporavsnitt utenfor disponert område innebære et helt annen trafikal situasjon i forbindelse med ytterligere begrensnig infrastruktur som kan benyttes for kjøring av tog.

- **8.1.4:**

- Tillegg til eksisterende tekst:

- Kopi av denne risikovurderingen (SJA) skal sendes respektive trafikkstyringssentral, slik at denne blir et bilag til vedkommende ruteordre.

- Begrunnelse:

- Samarbeid mellom hovedsikkerhetsvakt og togleder om forhold som har betydning for trafikksikkerheten og sikring av arbeidssted, særlig i tilfeller hvor man skal kjøre tog i nabospor/sporområde "rundt" disponert område.

- **8.1.7 punkt 1:**

- Tillegg til eksisterende tekst:

- Hovedsikkerhetsvakten skal alltid befinne seg i tilknytning til område som disponeres/anleggsområde-jernbane.

- **8.3.1 punkt 1:**

- Siste linje må **ikke** strykes.

- Begrunnelse:

- Strekningen må alltid sperres fordi man har strekninger med blokkposter og mulighet for signal for tog fra nabostasjon dersom blokkposten passeres. Dessuten skal strekningen først meldes klar for tog når arbeidstog har kommet inn på vedkommende stasjon hvor kjøringen avsluttes. Særlig farlig er dette dersom man har frakobling sammen med disponering for kjøring av arbeidstog.

- **8.4.1 punkt 5:**

- Punktet strykes.

- Begrunnelse:

- Det er ikke sikkerhetsmessig forsvarlig å opprette et anleggsområde-jernbane uten at det utstedes ruteordre. Dette bl.a. for å omforene klare grenser for anleggsområdet i forhold til trafikkert spor, samt at anleggsområde-jernbane sikres tilstrekkelig forsvarlig basert på respektive grenser. Særlig viktig er dette ved frakobling i tilknytning til anleggsområde-jernbane.

- **8.4.2 punkt 2:**

Her må JBV utdype forskriftsteksten i blå eller grønn tekst. Hvordan definerer JBV "sikring" i dette tilfellet og på hvilken måte skal man sikre? Viser også til forskriftens § 8-5 / TJN kap. 8.1.12 hvor forskriften setter krav til infrastrukturforvalter vedrørende fastsetting av bestemmelser om sikring av arbeidssted.

- **8.4.3:**

Generelt:

- Dagens regler bør i utgangspunktet beholdes og videreføres. Endringene som foreslås er altfor kompliserte med mange unntak og rom for misforståelser og ulik håndtering.

Vedr. endringer:

- Skal det gjøres endringer, må det foreslåtte utkastet på nytt omarbeides da det er mange hull og svært uoversiktlig. Risikoen for misforståelser og ulik praksis på bakgrunn av ulik tolkning, er stor. I tillegg vil det foreslåtte utkastet stenge infrastruktur unødvendig, kun for å unnlate å sette opp skilt. Dette har særlig store konsekvenser på større stasjoner.
- Det bør som utgangspunkt alltid settes opp skilt. Dette fordi angivelse av grenser i en ruteordre ikke er god nok barriere. Det har vært hendelser hvor arbeidstog som kjører forbi mange hovedsignaler i et anleggsområde-jernbane, har kjørt forbi også det hovedsignalet som utgjør grensen. Krav om ATC også inne i et anleggsområde er ingen barriere, fordi lokfører alltid vil benytte forbikobling av ATC ("skifteknapp") ved passering av hovedsignal inne i et anleggsområde-jernbane.
- Vi mener imidlertid at skilt kan unnlates ved avgrensning ved hovedsignaler og koblede sporveksler dersom det utføres en særskilt risikovurdering som bl.a. tar for seg fysisk/teknisk sikring av anleggsområde-jernbane.
- Ved avgrensning ved et dvergsignal og en sporveksel må det utføres en egen risikovurdering.
- Ved avgrensning ved dvergsignal skal skilt alltid benyttes selv om man har gjort en egen risikovurdering.
- Kontaktmagneter er angitt i kapittelet som sperrefunksjon på lik linje med togleders tekniske sperrefunksjon(er). Dette blir helt feil. Kontaktmagneter er i beste fall en tilleggssikring til togleders sperrefunksjon(er), men benyttes i utgangspunktet som identifisering av sporområde/strekning som ønskes disponert.

## Blanketter

- **Generelt:**

Begrepsbruket togleders blankett nr. 1 og togekspeditørs blankett nr 5 osv. blir uforståelse. Blankettene bør nummereres 1, 2, 3 osv. i et hjørne. Dernest kan det i et annet hjørne stå hvilken funksjon blanketten tilhører (togleder, txp osv.)

- **Blankett 2:**

Rubrikken "fører" må rettes til "fører/txp". Dette fordi samme blankett benyttes for å gi togekspeditør samme tillatelse ved at tillatelsen gis skriftlig til lokfører på betjent stasjon.

- **Blankett 3:**

Togekspeditørs blankett for kjøring forbi signal som ikke kan vise...: Rubrikken for selve ordlyden er rotete og liten. Bør justeres.

- **Blankett 4:**  
Ruteordre/tillatelse/underretning: Stryk "om togframføring og arbeid i spor". I tillegg savnes en rubrikk for påføring av ruteordrenummer.
- **Blankett 5:**  
Samme 2 forhold som i blankett 4.
- **Blankett 6:**  
Her bør det være bedre markering med tykk horisontal strek etter 2 rad. Dette fordi de første to radene (4 rubrikkene) tilhører HELE ordren uavhengig kryssingsordre eller forbikjøringsordre.
- **Blankett 7:**  
Denne bør omarbeides med bakgrunn i man i enkelte tilfeller har behov for å forhåndsunderette fører på foranliggende stasjon. Da blir rubrikkene og rubrikkforklaring feil. Dessuten bør felter som ikke skal benyttes tildekkes (svart).

Mvh. Roger Venner

Leder Norsk toglederforening