

# **Jernbaneverkets operative kontroll**

**Innstilling fra arbeidsgruppe**

**August 1999**

Jernbaneverket  
Biblioteket

## 1. Bakgrunn

Sportilgangsavtalen innebærer at Jernbaneverket bør gjennomføre en viss grad av operativ kontroll med at trafikkutøverne oppfyller en del av forutsetningene som ligger til grunn for deres sportilgang.

Det framgår av sportilgangsavtalene for perioden 01.11.98 – 31.12.99 i pkt. 5.8 at Jernbaneverket når det finnes påkrevet eller aktuelt kan gjennomføre inspeksjon/revisjon av trafikkutøvers rullende materiell, sikkerhetsrelatert/sertifisert personell, vedlikeholdssystematikk og andre forhold som er av betydning for trafikken på det offentlige jernbanenettet.

Videre framgår det av Forskrift av 22. juli 1994 nr. 746 om krav til anlegg og drift av jernbane (...) i §2 c at den ansvarlige for virksomheten skal etablere et system som bl.a. inneholder

*"Prosedyrer og rutiner for regelmessige, systematiske undersøkelser av forhold relevante for trafiksikkerhet".*

Trafiksikkerhetsdirektøren tok derfor den 05.11.98 initiativ til en arbeidsgruppe som skal utarbeide forslag til prosedyrer for slik operativ kontroll. Det ble oppnevnt en styringsgruppe og en arbeidsgruppe.

Styringsgruppen har bestått av:

Ass. jernbanedirektør Åge Lien, JDM  
Trafiksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl, JDMS  
Direktør plan og sportilgang Ivar Hagland  
Teknisk direktør Ingolv Pedersen.

Arbeidsgruppen bestod opprinnelig av:

Trafiksikkerhetsrådgiver Jon I. Kjernlie, JS (leder)  
Seksjonssjef Erik Halland, JDMS  
Førstekonsulent Ingar Hanserud, JDMS  
Konsulent Hans Roar Nilssen, JS  
Banesjef Kåre Brovold, JS  
Overingeniør Alf Helge Løhren, JN  
Togdriftsleder Arnt E. Rogstad, JN  
Trafikksjef Lars Bjørndal, JV  
Kontorsjef Bjørn Haugli, JØ  
Seksjonssjef Bjørn Kanstad, JDMP  
Senioringeniør Børre Kristiansen, JDMT

Arbeidsgruppen ble seinere "slanket" av styringsgruppen, og følgende ble medlemmer i den nye arbeidsgruppen:

Trafiksikkerhetsrådgiver Jon I. Kjernlie, JS (leder)  
Seksjonssjef Erik Halland, JDMS  
Banesjef Kåre Brovold, JS

Overingeniør Alf Helge Løhren, JN  
Trafikksjef Lars Bjørndal, JV  
Seksjonssjef Bjørn Kanstad, JDMP

Det har vært avholdt tre dagsmøter i arbeidsgruppen.

## 2. Mandat

Arbeidsgruppen fikk godkjent følgende mandat:

1. Utarbeide oversikt over hvilke former for operativ kontroll Jernbaneverket kan komme til å utføre overfor trafikkutøvere med sportilgangsavtale, Jernbaneverkets operative enheter og *private entreprenører eller lignende på oppdrag for Jernbaneverket med tillatelse til selv å utføre trafiksikkerhetstjeneste (opprinnelig tekst "eksterne entreprenører")*.
2. Foreslå hvem som skal utføre kontrollen, hvordan den skal utføres og hvilken kompetanse som er nødvendig for å utføre kontrollen.
3. Foreslå når (hvor ofte og ev. ved hvilke hendelser) kontroller bør utføres (for å ha effekt) og hvordan de ulike former for kontroll bør prioriteres.
4. Utarbeide nødvendig utkast til regelverk (JD-serien) og prosedyrer for kontrollvirksomheten (inkl. sanksjonsmuligheter)
5. Foreslå hvordan det videre arbeidet med operativ kontroll kan foregå.

Jernbaneverkets operative kontroll skal omfatte det offentlige nettet (dvs. ikke tog som befinner seg på NSB Gardermobanen AS' spor).

## 3. Hjemmel

Se pkt. 1. Bakgrunn.

Jernbaneverkets egne operative enheter og private entreprenører eller lignende med tillatelse til selv å utføre trafiksikkerhetstjeneste omfattes ikke av sportilgangsavtalene.

Det er behov for særskilt hjemmel for operativ kontroll overfor disse, jf. pkt. 12 om videre arbeid.

## 4. Hensikt

Hensikten med operativ kontroll er å kontrollere og forsikre seg om at det sikkerhetsnivået som er forutsatt i form av regelverk, prosedyrer og avtaler samt gjennom opplæring og godkjenning av personale, er til stede og opprettholdes, samt om nødvendig å sette i verk sanksjoner.

## 5. Oversiktsmatrise

Arbeidsgruppen har konsentrert arbeidet om å få en oversikt over de forskjellige feltene som bør kontrolleres, ved å utarbeide en oversiktsmatrise. Matrisen gir en generell og forenklet oversikt, og har følgende punkter:

- Kontrolltype og sanksjon
- Ansvarlig

- Kontrollør
- Fremgangsmåte
- Når/intervall
- Kompetanse
- Tid
- Prioritet
- Krav
- Kommentar

Matrisen dekker mandatets punkter 1 – 3, samt pkt. 4 når det gjelder sanksjonsmuligheter.

Se vedlegg 4.

Vi har følgende kommentarer til de forskjellige punktene i matrisen:

### **5.1 Kontrolltype/sanksjon**

Kontrolltypene kan inndeles i sju hovedgrupper:

1. Rullende materiell
2. Kompetanse/helse
3. Trafikksikkerhetstjenesten
4. Beredskap
5. Ruteplan
6. Gods
7. Adgangskontroll

Sanksjonsmulighetene omfatter i hovedsak tilbakehold av vogn eller tog, inndraging av sertifikat/uttak av trafikksikkerhetstjeneste og at forhold administrativt må tas opp med kontrollert organisasjon.

Sportilgangsavtalen hjemler at Jernbaneverket kan innføre påkrevde forbud og påbud. Normalt vil forbud og påbud knyttet til et gitt tog bli kommunisert mot det aktuelle toget fra togledelsen, men i visse tilfeller kan det bli gitt direkte til lokomotivfører fra bemyndiget og legitimert person i Jernbaneverket.

Dette hjemler ikke at kontrollør fra Jernbaneverket har myndighet til å henvende seg direkte til personale med forbud/påbud som angår dem, når dette ikke gjelder tog (for eksempel sporskifter, sikkerhetsmann, togleder eller togekspeditør). En slik myndighet bør hjemles og avklares av Jernbaneverket, jf. pkt. 12 om videre arbeid.

Personale fra Jernbaneverket som tilfeldigvis oppdager en uregelmessighet for eksempel ved et tog, og melder fra om dette til togleder/togekspeditør, er selvsagt ikke underlagt krav om bemyndigelse og legitimasjon.

### **5.2 Ansvarlig**

Arbeidsgruppen mener at ansvaret for operativ kontroll i hovedsak bør tillegges regionene, der ansvaret tillegges trafikksjefen som ansvarlig for trafikkstyring i regionen, og med et "fagansvar" for trafikksikkerhetsbestemmelsene.

Ved behov eller særskilt avtale kan banesjefene ivareta operativ kontroll for sitt fagområde.

### **5.3 Kontrollør**

Som kontrollører foreslår vi i hovedsak personale fra trafikksjef (togleder, togekspeditør, trafikkinspektør og trafikksikkerhetsrådgiver), ev. banesjef (eget eller innleid personale).

Det har under arbeidet kommet fram at dagens opplæringsprogram for togekspeditører ikke alltid gjør det mulig å utnytte disse ressursene fullgodt i operativ kontroll, bl.a. er ikke togsammensetting, vognopptak, bremseprøve og lasteregler en del av opplæringen, slik det til dels var tidligere.

### **5.4 Fremgangsmåte**

Kontrollen foreslås i hovedsak utført ved observasjon eller detektor, avhengig av kontrolltype.

### **5.5 Når/intervall**

Kontrollen foreslås i hovedsak utført ved stikkprøver, i visse tilfeller også kontinuerlig (for eksempel ved bruk av detektorer).

### **5.6 Kompetanse**

Her er opplæringsmodul anført, eller for eksempel bare "kjennskap til krav" dersom temaet ikke omfattes av noen egen opplæringsmodul.

Det er ikke gitt at kontrollør har den opplæringsmodulen som gir formell kompetanse til kontrollen, men arbeidsgruppen mener at det ikke vil være fornuftig å kreve at kontrollør skal ha bestått aktuell opplæringsmodul. Uten den aktuelle opplæringsmodul må vedkommende ha den kompetanse som Hovedkontoret finner tilstrekkelig, og være godkjent av Hovedkontoret til kontrollen (av hensyn til profesjonaliteten og ensartethet i regionene).

Jernbaneverket bør imidlertid vurdere en egen opplæringsmodul for operativ kontroll, jf. pkt. 12 om det videre arbeid.

### **5.7 Tid**

Følgende er anført:

- Nåtid (krever relativt lite av forberedende tiltak før operativ kontroll formelt kan settes i verk)
- Nær framtid (krever en del forberedende tiltak før operativ kontroll formelt kan settes i verk)
- Fjerntid (krever mange/kompliserte tiltak før operativ kontroll formelt kan settes i verk).

### **5.8 Prioritet**

Arbeidsgruppen har kun basert seg på skjønn i forbindelse med valg av prioritet for hver enkelt type kontroll. Om nødvendig bør det vurderes å gjennomføre risikoanalyser.

### **5.9 Krav**

Her er anført hvilket JD-dokument som hjemler kravene til det som skal kontrolleres. Dersom kravene finnes i for eksempel flere dokumenter i JD 600-serien, har vi bare anført JD 600.

## **6. Styringssystem og regelverk**

Det foreslås at retningslinjene for operativ kontroll tas inn i eget, sentralt dokument, av hensyn til ensartethet i regionene.

- g) Når Hovedkontoret har vurdert de forskjellige kontrolltyper som er foreslått i matrisen, bør aktuelle enheter eller arbeidsgruppen utarbeide de prosedyrer som Hovedkontoret ser behov for. Jf. pkt. 7.
- h) Arbeidsgruppens innstilling med vedlegg sendes på høring til trafikktøvere med sportilgangsavtale og aktuelle enheter i Jernbaneverket.
- i) Jernbaneverket Hovedkontoret vurderer høringsuttalelsene og utarbeider endelige prosedyrer, nødvendig regelverk, retningslinjer for regionenes styringssystem og legitimasjon.

Se for øvrig også kommentar-rubrikken i matrisen, vedlegg 4.

### 13. Oversikt over vedlegg

Vedlegg 1: Forslag til bestemmelser i JD 340.

Vedlegg 2: Forslag til sentralt dokument om operativ kontroll.

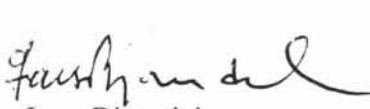
Vedlegg 3: Prosedyresamling.

Vedlegg 4: Oversiktsmatrise.

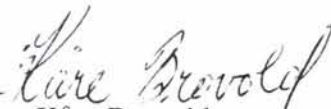
Vedlegg 5: Kommentar fra trafikksjef Lars Bjørndal, JV.

Vedlegg 6: Kommentar fra seksjonssjef Bjørn Kanstad, JDMP

August 1999



Lars Bjørndal  
Trafikksjef, JV



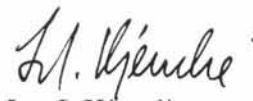
Kåre Brovold  
Banesjef, JS



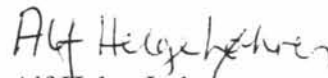
Erik Halland  
Seksjonssjef, JDMS



Bjørn Kanstad  
Seksjonssjef, JDMP



Jon I. Kjernlie  
Trafikksikkerhetsrådg, JS  
(leder av arbeidsgruppen)



Alf Helge Løhren  
Overingeniør, JN

## **Vedlegg**

## **Forslag til bestemmelser i JD 340**

### **JD 340 pkt. 1.X (Definisjoner)**

Operativ kontroll er den kontroll og de sanksjoner Jernbaneverket utfører for å kontrollere og forsikre seg om at det sikkerhetsnivået som er forutsatt i form av regelverk, prosedyrer og avtaler, samt gjennom opplæring av personale, er til stede og opprettholdes.

### **JD 340 pkt. 2.X – Operativ kontroll**

Jernbaneverket utfører operativ kontroll med

- trafikkutøvere
- Jernbaneverkets operative enheter og deres entreprenører.

Alt personale plikter å legge til rette for effektiv og hensiktsmessig gjennomføring av slik kontroll.

Jernbaneverket ved regionen kan sette i verk sanksjoner uten nærmere godkjenning og legitimasjon (gjelder også togleder og togekspeditør).

Særskilt bemyndiget personale for øvrig til å foreta operativ kontroll, og til ev. å sette i verk sanksjoner, er de som regionen har autorisert til det, og som har særskilt legitimasjon.

Personale fra Jernbaneverket som tilfeldigvis oppdager en uregelmessighet for eksempel ved et tog, skal melde fra om dette til togleder/togekspeditør.



## **Forslag til sentralt dokument om operativ kontroll**

### **1. Hensikt**

Hensikten med operativ kontroll er å kontrollere og forsikre seg om at det sikkerhetsnivået som er forutsatt i form av regelverk, prosedyrer og avtaler samt gjennom opplæring av personale, er til stede og opprettholdes, samt om nødvendig å sette i verk sanksjoner.

### **3. Bakgrunn**

Operativ kontroll utføres med bakgrunn i sportilgangsavtalene og Jernbaneloven med forskrifter.

### **4. Ansvar**

Ansvar for operativ kontroll er i hovedsak tillagt regionene, der ansvaret tillegges trafikksjefen som ansvarlig for trafikkstyring i regionen, og med et "fagansvar" for trafiksikkerhetsbestemmelsene.

Ved behov eller særskilt avtale kan banesjefene ivareta operativ kontroll for sitt fagområde.

### **5. Virksomhetsplan**

Operativ kontroll foretas i henhold til virksomhetsplan.

Ansvarlig for kontroll kan ved behov gi ordre om annen kontroll i tillegg til den som er angitt i virksomhetsplanen.

### **6. Varsling og rapportering**

Den organisasjon som skal kontrolleres og personalet i trafiksikkerhetstjeneste varsles ikke på forhånd.

Kontrollør skal normalt skrive rapport ved alle planlagte kontroller, og ved oppdaget avvik for øvrig. Ev. avvik fra dette framgår av den enkelte prosedyre.

Rapporten sendes til ansvarlig for kontrollen, som formelt videresender den til kontrollert organisasjon, med ev. svarfrist.

Regionene skal årlig rapportere til Hovedkontoret omfanget av den operative kontrollen og hvilke avvik som er oppdaget.

### **7. Prosedyrer**

Det er utarbeidet en egen prosedyresamling for operativ kontroll, til bruk for det personale som skal utføre kontrollen.

### **8. Kontrolltyper**

Det er sju hovedgrupper av kontrolltype:

1. Rullende materiell
2. Kompetanse/helse
3. Trafiksikkerhetstjenesten

4. Beredskap
5. Ruteplan
6. Gods
7. Adgangskontroll

#### **9. Kompetanse**

Kontrollør skal ha gjennomført aktuell opplæringsmodul eller ha nødvendig kompetanse og Hovedkontorets godkjenning til å utføre kontrollen, jf. prosedyrene.

#### **10. Bemyndigelse og legitimasjon**

Jernbaneverket ved regionen kan sette i verk sanksjoner uten nærmere godkjenning og legitimasjon (gjelder også togleder og togekspeditør).

Særskilt bemyndiget personale for øvrig til å foreta operativ kontroll, og til ev. å sette i verk sanksjoner, er de som regionen har autorisert til det, og som har særskilt legitimasjon.

Trafikksjefen skal autorisere personale til operativ kontroll i regionen, og skal utstede legitimasjon.

## **Prosedyresamling**

1. Prosedyre for kontroll av særskilt rullende materiell (M1)
2. Prosedyre for kontrollavspilling av lydbånd i togledelsen (T1)
3. Prosedyre for kontroll av vognopptak og bremseprøve (T3)
4. Prosedyre for kontroll av trafiksikkerhetstjenesten (T5)
5. Prosedyre for kontroll av beredskapsmateriell (B1)
6. Prosedyre for kontroll av last og sikring av last (G1)

# Prosedyre for kontroll av særskilt rullende materiell (M1)

## 1. HENSIKT OG OMFANG

Prosedyren skal sikre at Jernbaneverket har rutiner for kontroll av særskilt materiell.

Kontrollen skal omfatte tog med særskilt materiell, som bare kan framføres på det offentlige jernbanenettet etter egen framføringstillatelse eller spesiell typegodkjenning utstedt av JDMS.

## 2. ANSVAR OG MYNDIGHET

Trafikksjefen har overfor regionsjefen overordnet ansvar for at det finnes rutiner for kontroll av særskilt rullende materiell.

Trafikksjefen har også det overordnede ansvar for å utpeke hvem ved togledelse/operativt rutekontor som skal utføre slike kontroller.

## 3. BESKRIVELSE

- Kontrollere at trafikkutøver har sportilgangsavtale for å kunne trafikkere det offentlige jernbanenettet i Norge.
- Kontrollere at kontrollert enhet (trafikkutøver/operativ enhet i Jernbaneverket) bare nytter rullende materiell som er gitt typeaksept eller særskilt framføringstillatelse av Jernbaneverket, og brukstillatelse fra Statens Jernbanetilsyn.
- Rutebestilling skal foregå skriftlig til det toglederområdet der kjøringen starter.
- I rutebestillingen skal alltid materiellets tekniske benevnelse oppgis.
- Ved bestilling av ruter for kjøring som vil foregå i flere toglederområder, er toglederområdet der kjøringen begynner ansvarlig for å gjennomføre nødvendig kontroll.
- Nabotoglederområder er allikevel ansvarlig for å kontrollere om det finnes ytterligere restriksjoner på egne strekninger.

### 3.1 Rammebetingelser (lover, bestemmelser, standarder etc.)

- Gyldig sportilgangsavtale (for trafikkutøver).
- Typeaksept og framføringstillatelse fra Jernbaneverket og brukstillatelse fra Statens Jernbanetilsyn.

### 3.2 Kompetanse

- Kjennskap til krav.
- Togleder/rutekontor skal ha oversikt over hva som er godkjent materiell.

### 3.4 Arbeidsmetode

Ved rutebestilling skal det kontrolleres at materiellet er godkjent (ev. med hjelp av database).

### 3.5 Resultat aktiviteten medfører.

Hvis det ikke kan framvises gyldig typeaksept, framføringstillatelse og brukstillatelse (og ev. sportilgangsavtale), skal det ikke sendes ut rute/ordre for kjøring, før forholdet er brakt i orden.

## 4. RAPPORTERING, DOKUMENTASJON, ARKIVERING

Rapport ved avvik sendes trafikksjef, som om nødvendig tar forholdet opp med kontrollert enhet. Rapporten skal arkiveres.

## 5. REFERANSER OG HENVISNINGER

- Sportilgangsavtaler
- JD 300
- JD 600
- Typeaksept
- Framføringstillatelse
- Brukstillatelse

## 6. VEDLEGG

Ingen.

# Prosedyre for kontrollavspilling av lydbånd i togledelsen (T1)

## 1. HENSIKT OG OMFANG

Prosedyren skal sikre at Jernbaneverket har rutiner for kontrollavspilling av lydbånd i togledelsen.

## 2. ANSVAR OG MYNDIGHET

Trafikksjefen har overfor regionsjefen overordnet ansvar for at prosedyren blir iverksatt og etterlevd.

## 3. BESKRIVELSE

Hjemmel: Trykk 427 (i framtiden ??)

3.1 Kompetanse:  
Trafikksikkerhetsrådgiver.

3.2 Krav til utstyr: Avspillingsutstyr.

3.3 Arbeidsmetode

Aktivitet	Ansvarlig
Innkalle repr. fra NJF og NLF, togdriftsleder og ev. IT/Tele.	Kontrollør (trafikksikkerhetsrådgiver)
Avholde kontrollavspilling	Kontrollør (trafikksikkerhetsrådgiver)

3.4 Sanksjoner:

Ved oppdaget avvik sendes rapport til aktuell kontrollert organisasjon gjennom trafikksjef, og be om oppfølging og tilbakemelding, se pkt. om rapportering under.

## 4. RAPPORTERING, DOKUMENTASJON, ARKIVERING

Rapport sendes trafikksjefen, som om nødvendig tar forholdet opp med aktuell organisasjon. Rapporten skal arkiveres.

## 5. REFERANSER OG HENVISNINGER

Ingen

## 6. VEDLEGG

Ingen

# Prosedyre for kontroll av vognopptak og bremseprøve (T3)

## 1. HENSIKT OG OMFANG

Prosedyren skal sikre at Jernbaneverket har rutiner for kontroll av vognopptak og at bremseprøving av tog blir foretatt.

## 2. ANSVAR OG MYNDIGHET

Trafikksjefen har overfor regionsjefen overordnet ansvar for at prosedyren blir iverksatt og etterlevd. Kontrollert enhet har selv ansvar for at bremseprøving av tog blir utført.

## 3. BESKRIVELSE

- 3.1 Kompetanse:  
Opplæringsmodulene "Vognopptak" og "Bremseprøve", eller ha tilstrekkelig kjennskap til krav og godkjenning av Hovedkontoret til å foreta kontrollen.
- 3.2 Krav til utstyr: Ingen.
- 3.3 Arbeidsmetode

Aktivitet	Ansvarlig
Kontrollere "Oppgave over togstørrelse, togvekt og bremses m.v"	Kontrollør (trafikksikkerhetsrådgiver, trafikkinspektør, (togekspeditør)).
Ev. observere bremseprøve.	"
Hvis forsinkelse, underrettes togleder	"

- 3.4 Sanksjoner:  
Hvis bremseprøve ikke er utført eller hvis "Oppgave over togstørrelse, togvekt og bremses m.v" ikke er utferdiget eller ikke korrekt utført, skal toget holdes tilbake inntil forholdet er i orden.

## 4. RAPPORTERING, DOKUMENTASJON, ARKIVERING

Rapport sendes trafikksjefen, som om nødvendig tar forholdet opp med kontrollert enhet. Rapporten skal arkiveres.

## 5. REFERANSER OG HENVISNINGER

JD 345 pkt.4

## 6. VEDLEGG

Ingen

## Prosedyre for kontroll av trafikksikkerhetstjenesten (T5)

### 1. HENSIKT OG OMFANG

Prosedyren skal sikre at en enhetlig og korrekt trafikksikkerhetstjeneste utføres av alle trafikkutøvere på det offentlige jernbanenett, og av Jernbaneverkets egne operative enheter og deres entreprenører.

Prosedyren skal dekke rutiner for kontroll av:

- a. Ordrekontroll
- b. Togframføring/skifting
- c. Arbeid i/ved sporet

### 2. ANSVAR OG MYNDIGHET

Trafikksjefen har overfor regionsjefen overordnet ansvar for at prosedyren blir iverksatt og etterlevd.

### 3. BESKRIVELSE

#### 3.1 Rammebetingelser (lover, bestemmelser, standarder etc.)

- Gjeldende trafikksikkerhetsbestemmelser

#### 3.2 Kompetanse

Aktuelle opplæringsmoduler eller tilstrekkelig kjennskap til temaet og Hovedkontorets godkjenning til å foreta kontrollen.

#### 3.3 Arbeidsmetode

##### a. Ordrekontroll

Kontrolløren skal ved henvendelse til lokal linjeleder få framlagt dokumentasjon på korrekt ordretildeling i henhold til trafikksikkerhetsbestemmelsene, og/eller foreta stikkprøver.

Kontrollør: Trafikksikkerhetsrådgiver, trafikkinspektør, togleder, togekspeditør.

##### b. Togframføring og skifting

Kontrollen foretas ved observasjon av tjenestens utførelse. Det kan om nødvendig legges vekt på spesielle temaer. Togleder, togekspeditør og fører av skinnegående materiell skal på forespørsel kunne framlegge gyldig T-sirkulære. Det kan om nødvendig legges vekt på spesielle temaer. Togleder, togekspeditør og fører av skinnegående materiell skal på forespørsel kunne framlegge gyldig T-sirkulære.

Kontrollør: Trafikksikkerhetsrådgiver, trafikkinspektør.

##### c. Arbeid i og ved spor

Det skal kontrolleres at arbeidet er korrekt iverksatt etter ordren. Kontrollen foretas ellers ved observasjon av tjenestens utførelse. Det kan om nødvendig legges vekt på spesielle temaer. Sikkerhetsmann skal på forespørsel kunne framlegge gyldig T-sirkulære.

Kontrollør: Trafikksikkerhetsrådgiver, trafikkinspektør, HMS-koordinator.



### 3.4 Resultat aktiviteten medfører

Ved avvik kan kontrollør stoppe tjenesten.

## 4 RAPPORTERING, DOKUMENTASJON, ARKIVERING

Rapport sendes trafikksjefen, som om nødvendig tar forholdet opp med kontrollert enhet. Rapporten skal arkiveres.

## 5 REFERANSER OG HENVISNINGER

- Jernbaneverket Hovedkontorets brev om "Fordeling av Jernbaneverkets Trafikksikkerhetsbestemmelser", datert 08. juli 1998
- JD 300
- JD 600
- 1B – HMS – P1
- P 60
- G60
- T-sirk.
- S-sirk

## 6 VEDLEGG

Ingen

# Prosedyre for kontroll av beredskapsmateriell (B1)

## 1. HENSIKT OG OMFANG

Prosedyren skal sikre at trafikkutøver overholder sportilgangsavtalen med hensyn til beredskap.

## 2. ANSVAR OG MYNDIGHET

Trafikksjefen har overfor regionsjefen overordnet ansvar for at kontrollen gjennomføres i henhold til prosedyren.

## 3. BESKRIVELSE

### 3.1 Rammebetingelser (lover, bestemmelser, standarder etc.)

Alle krav til trafikkutøvers beredskap går frem av sportilgangsavtalen slik:

- Krav til materiell mht type, mengde og stasjonering
- Krav til organisasjonen mht kompetanse og kapasitet.
- Krav til kommunikasjon internt og eksternt mht språk (?) og utstyr.

### 3.2 Kompetanse

Kjennskap til de viktigste rutinene og reglene som gjelder for drift og vedlikehold av beredskapsmateriellet og godkjenning av Hovedkontoret til å utføre kontrollen.

### 3.3 Krav til utstyr, verktøy, omgivelser etc.

Kontrolløren må etter behov ha tilgang til vanlig kontorutstyr, fotoapparat osv.

### 3.4 Arbeidsmetode

Kontrollen skal være en uanmeldt stikkprøvekontroll så ofte som forholdene og erfaringene tilsier.

Trafikkutøver må kunne dokumentere

- å ha prosedyrer for anskaffelse, vedlikehold og bruk av godkjent utstyr og materiell.
- å ha tilstrekkelig kvalifisert mannskap disponibelt til enhver tid
- at utstyr og materiell er på plass i godkjent stand
- at det finnes sjekklister over alt utstyr og materiell som inngår i beredskapen

### 3.5 Resultat aktiviteten medfører

Ev. tidsfrister og sanksjoner fastsettes av trafikksjefen.

## 4. RAPPORTERING, DOKUMENTASJON, ARKIVERING

Rapport sendes trafikksjefen, som om nødvendig tar forholdet opp med trafikkutøver. Rapporten skal arkiveres.

## 5. REFERANSER OG HENVISNINGER

JD 370 (Ute til høring)  
(Trykk 427)

## 6. VEDLEGG

Ingen

# Prosedyre for kontroll av lasting og sikring av last (G1)

## 1. HENSIKT OG OMFANG

Prosedyren skal sikre at Jernbaneverket har rutiner for kontroll av lasting og sikring av last.

## 2. ANSVAR OG MYNDIGHET

Trafikksjefen har overfor regionsjefen overordnet ansvar for at prosedyren blir iverksatt og etterlevd. Kontrollert organisasjon har selv ansvar for riktig lasting og sikring av last.

## 3. BESKRIVELSE

Hjemmel: Jernbaneloven (og for NSB BA's transporter: G-60, for Jernbaneverkets transporter: 1B-HMS-P1).

### 3.1 Kompetanse:

Opplæringsmodulen "Lasteregler", eller ha tilstrekkelig kjennskap til krav og godkjenning av Hovedkontoret til å utføre kontrollen.

### 3.2 Krav til utstyr: Ingen

### 3.3 Arbeidsmetode

Aktivitet	Ansvarlig
<p>Følgende skal kontrolleres:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Lastgrense og største tillatte aksellast</li><li>• Fjærklaringer</li><li>• Skjevlasting</li><li>• Konsentrert belastning</li><li>• Underlag og mellomlegg for lasten</li><li>• Skoringer</li><li>• Nedbinding, fastbinding av lasten</li><li>• Containerflak, plassering og sikring</li><li>• Fritt koplingsrom</li><li>• Langt gods, plassering og klaringer ved beskyttelsesvogn</li><li>• Lasteprofil</li><li>• Stakefester og vognstaker</li><li>• Sikring av vognlemmer</li><li>• Jording av elektrisk ledende materiale</li><li>• Utfylt vognmerkelapp</li></ul>	<p>Kontrollør (trafikkinspektør, trafikksikkerhets- rådgiver, (togeks- peditor).</p>

Vedlegg 3-11

Jernbaneverket  
Hovedkontoret

Prosedyre for kontroll av lasting og sikring  
av last  
Dok. nr.  
Utgitt av  
Godkjent av

Kapittel:  
Side: 2 av 2  
Rev.: 0  
Dato: xx.xx.99

---


#### 3.4 Sanksjoner

Hvis vognene ikke er korrekt sikret, holdes toget tilbake, ev. vogn(er) som ikke er korrekt lastet skiftes ut av toget.

#### 4. RAPPORTERING, DOKUMENTASJON, ARKIVERING

Rapport sendes trafikksjefen, som om nødvendig tar forholdet opp med kontrollert enhet. Rapporten skal arkiveres.

#### 5. REFERANSER OG HENVISNINGER

Ingen.

#### 6. VEDLEGG

Ingen

NR.	KONTROLLTYPE/ SANKSJON	AN- SVAR- LIG	KON- TROLLØR	FREM- GANGS- MÅTE	NÅR/ INTER- VALL	KOMPE- TANSE	TID	PRIOR- ITET	KRAV	KOMMENTAR
-----	---------------------------	---------------------	-----------------	-------------------------	------------------------	-----------------	-----	----------------	------	-----------

**Forkortelser**

KO = kontrollert organisasjon (trafikkutøver, Jernbaneløstets operative enheter og entreprenører på oppdrag for Jernbaneløstet)

T.sjef = trafikksjef

B.sjef = banesjef

TL = togleder

TXP = togekspeditør

TI = trafikkinspektør

TSI = reg. trafikksikkerhetskontor

Rullende materiell										
M1	Tog med særskilt materiell som det bestilles ordre for har materiell godkjent av JDMS  Sanksjon: Ikke utstede ordre om kjøring før forholdet er i orden.	T.sjef	TL/opr. rutekontor	Sammenholde rutebestilling med kopi av brev (fremtidig database)	Løpende ved rutebestilling	Kjennskap til hva som er godkjent matr.	Nåtid	Høy	JD 345/602	Forutsetter at JBV ved brev krever at KO skal oppgi materiell ved bestilling av rute for tog med særskilt materiell.  Det vil være hensiktsmessig med en oversikt fra JDMS over hva som er godkjent materiell.
M2	Samsvar mellom godkjent materiell og hva som brukes  Sanksjon: Holde tog tilbake inntil forholdet er i orden.	B.sjef/ T.sjef	Pers. fra b.sjef/TI/TSI	Observasjon, sammenholde med kopi av brev (fremtidig database)	Stikkprøve	Kjennskap til hva som er godkjent matr.	Nåtid	Lav	JD 602	Kan for eksempel gjelde utrangert materiell som allikevel ikke er tatt ut av drift.  Vi forutsetter imidlertid at dette ikke er noe problem.
M3	Påkrevet utstyr i materiell til stede  Sanksjon: Nekte bruk av materiell inntil forholdet er i orden.	T.sjef	TI/TSI	Observasjon	Stikkprøve	Kjennskap til krav	Nåtid	Middels	JD 370/602	Togtelefon er for eksempel ikke krav i Trykk 427. Er dette riktig?

NR.	KONTROLLTYPE/ SANKSJON	AN- SVAR- LIG	KON- TROLLØR	FREM- GANGS- MÅTE	NÅR/ INTER- VALL	KOMPE- TANSE	TID	PRIOR- ITET	KRAV	KOMMENTAR
M4	Generell grensek kontroll av materiell  Sanksjon: Nekte materiell adgang til det offentlige nettet.						Fjerntid	Høy		Vurderes av JDMS/JDMP
M5	Materiells påskrifter  Sanksjon: Nekte bruk av materiell inntil forholdet er i orden.	T.sjef	TI/TSI/TXP	Observasjon	Stikkprøve	Kjennskap til krav	Fjerntid	Middels	Se kommentar	Krav må utarbeides.
M6	Revisjonsfrister, bremserevisjon, periodisk kontroll  Sanksjon: Nekte bruk av materiell til forholdet er i orden.	T.sjef/ B.sjef	TI/TSI/TXP	Observasjon	Stikkprøver	Oppl. modul "Vognmateriell"	Nåtid	Høy	JD 345	
M7	Hjulslag (detektor)  Sanksjon: Utsett av materiell, se for øvrig kommentar.	B.sjef	Detektorer	Detektorer	Kontinuerlig		Nær framtid	Høy	JD 345 (P60/G60/1 B-HMS-P1 osv.)	Eget prosjekt.  Prosjektet ser også på hvilke tiltak som skal iverksettes når hjulslag er oppdaget
M8	Hjulprofil  Sanksjon: Nekte bruk av materiell inntil forholdet er i orden.	B.sjef	Pers. fra b.sjef eller innleid pers. (fører av sk.traktor)	Besiktigelse med måleinstrument	Stikkprøver eller ved behov	JDMSM/Ly vurderer nærmere retningslinjer for komp.	Nåtid	Lav	JD 600/ Tr. 741	KO's egenkontroll. Kontrolleres ved revisjon.
M9	Varmgang (detektor)  Sanksjon: Utsett av materiell, se for øvrig kommentar.	B.sjef	Detektor	Detektor	Kontinuerlig		Nær framtid	Høy	JD 600	Lite problem pga. dagens materielltyper.  Eget prosjekt. Se for øvrig kommentar for hjulslag (detektor) når

NR.	KONTROLLTYPE/ SANKSJON	AN- SVAR- LIG	KON- TROLLØR	FREM- GANGS- MÅTE	NÅR/ INTER- VALL	KOMPE- TANSE	TID	PRIOR- ITET	KRAV	KOMMENTAR
										det gjelder iverksettelse av tiltak ved oppdaget varmgang.
M10	Tyvbremse (detektor)  Sanksjon: Utsett av materiell, se for øvrig kommentar.	B.sjef	Detektor	Detektor	Kontinuerlig		Nær framtid	Høy	JD 600	Eget prosjekt. Se for øvrig kommentar for hjulslag (detektor) når det gjelder iverksettelse av tiltak ved oppdaget tyvbremse.
M11	Anløpsvinkel mellom hjul og skinne  Sanksjon: Nekte bruk av materiell inntil forholdet er i orden.	B.sjef	Detektor	Detektor	Kontinuerlig		Fjerntid	Lav		Krav må utarbeides.
M12	Flenssmøring  Sanksjon: Nekte bruk av materiell inntil forholdet er i orden.	B.sjef	Pers. fra b.sjef eller innleid pers. (fører av sk.traktor?)	Observasjon	Stikkprøver	Skinnetraktor fører m/tilleggs-oppl. (JDMSM/Ly vurderer dette nærmere)	Nær framtid	Middels		KO's egenkontroll. Kontrolleres ved revisjon.  Krav må utarbeides.
M13	Strømvatager									KO's egenkontroll. Kontrolleres ved revisjon.
M14	Hastighetsmåler m/registreringsutstyr  Sanksjon: Nekte bruk av materiell inntil forholdet er i orden	JDMS	Pers. fra JDMS	Observasjon	Stikkprøver	Materiell-kyndig	Nær framtid	Middels	JD 600	
M15	Vedlikeholdsrutiner									KO's egenkontroll. Kontrolleres ved revisjon.
M16	Togsammensetting/bremse-	T.sjef	TI/TSI/(TXP)	Observasjon/	Stikkprøver	Oppl.modul	Nær	Høy	JD 345	Forutsetter gjennomgang



NR.	KONTROLLTYPE/ SANKSJON	ANSVAR- LIG	KON- TROLLØR	FREM- GANGS- MÅTE	NÅR/ INTER- VALL	KOMPE- TANSE	TID	PRIOR- ITET	KRAV	KOMMENTAR
	gruppe  Sanksjon: Holde tog tilbake inntil forholdet er i orden.			vognoptak		"Togsammen- setting" og "Vognoptak og bremse- prøve"	framtid		(P60/G60/1 B-HMS-P1 osv.)	av togsammensettings- bestemmelsene. Også usikkert m.h.t. hvor lenge vognoptakene lagres i GTI og framtidig "GTI"-system. Jf. også kommentar til M3.  Ikke lenger del av txp- opplæring.
M17	Nedising (bremser og løpe- verk)									KO's egenkontroll. Kontrolleres ved ev. revisjon.
<b>Kompetanse/helse</b>										
K1	Sertifikat (godkjenningsbevis)  Sanksjon: Inndra sertifikat/ ta ut av sikkerhetstjeneste inntil forholdet er i orden.	T.sjef	TXP/TI/TSI	Observasjon	Stikkprøver	Kjennskap til krav	Nær framtid	Høy	JD 360?	Forutsetter at det innføres "førerkort" med angivelse av godkjenninger og gyldighetstid, og som også omfatter helsekrav. Forutsetter også revisjoner av periodisk kontroll av kunnskapene i sikkerhetstjeneste.
K2	Helse									Dekkes av K1.
K3	Periodisk kontroll av kunnskapene i sikkerhetstj.  Sanksjon: Tas administrativt opp med JDMS og KO.	T.sjef	TSI	Observasjon	Stikkprøver	Kjennskap til krav	Nær framtid	Høy	Brev JD 360?	Ses i sammenheng med ovennevnte punkt. Ny ordning bør vurderes av JBV, der JBV tar større ansvar for kontrollen.
<b>Trafikksikkerhetstjenesten</b>										
T1	Lydbånd togledelse	T.sjef	TSI	Avlytting	Stikkprøve 6 x årlig	TSI	Nåtid	Høy	Trykk 427	Krav gjentas ikke i JD 370. Må hjemles.

NR.	KONTROLLTYPE/ SANKSJON	AN- SVAR- LIG	KON- TROLLØR	FREM- GANGS- MÅTE	NÅR/ INTER- VALL	KOMPE- TANSE	TID	PRIOR- ITET	KRAV	KOMMENTAR
	Sanksjon: Forhold tas opp med aktuelle ledere, ev. inndra sertifikat/ ta ut av sikkerhetstjeneste inntil forholdet er i orden.									Retningslinjene bør gjennomgås.
T2	Togs hastighet  Sanksjon: Forhold tas opp med KO.	B.sjef	Innleid pers. (for eksempel JDMS)	Kontroll av hastighetsdata	Stikkprøver over definerte strekninger i definerte periode	Materiell-kyndig	Nær framtid	Lav	JD 342/345  (P60/G60/1 B-HMS-P1 osv.)	
T3	Vognoptak og bremseprøve  Sanksjon: Holde tog tilbake inntil forholdet er i orden.	T.sjef	TI/TSI/(TXP)	Observasjon	Stikkprøve	Oppl.modul "Vognoptak og bremseprøve"	Nåtid	Høy	JD 345 (P60/G60/1 B-HMS-P1 osv.)	KO's egenkontroll. Kontrolleres ved revisjon.  Vognoptak og bremseprøve er ikke lenger del av txp-oppl.
T4	ATC  Sanksjon: Kreve at best. i JD 340 pkt. 2.16 overholdes.	T.sjef	TL	Observasjon ved bruk av togradio	Stikkprøve	Oppl.modul "Togleder"	Nåtid	Høy	JD 340	
T5	Utøvelse av trafiksikkerhetstjenesten: a) Ordrekontroll (JD-dok, ordre om toggangen, T-sirk., S-sirk). b) Togframføring c) Skifting d) Arbeid i/ved spor  Sanksjon: Inndra sertifikat/ ta ut av sikkerhetstjeneste inntil forholdet er i orden. Holde tog tilbake inntil	T.sjef	TSI/TI/HMS-koord. (arbeid i/ved spor), TL/TXP.	Observasjon av aktivitet	Etter plan/stikkprøver	Trafikk-sikkerhets-kompetanse	Nåtid	Høy	JD 300	Hensiktsmessig med årlig plan i regionen om hva det skal fokuseres på.

NR.	KONTROLLTYPE/ SANKSJON	AN- SVAR- LIG	KON- TROLLØR	FREM- GANGS- MÅTE	NÅR/ INTER- VALL	KOMPE- TANSE	TID	PRIOR- ITET	KRAV	KOMMENTAR
	forholdet er i orden. Forhold tas opp med KO.									
<b>Beredskap</b>										
B1	Beredskapsmateriell (tilgjengelighet og tilstand)  Sanksjon: Forhold tas opp med KO.	Region- sjef	B.sjef/T.sjef	Observasjon/ befaring	Stikkprøve	Kjennskap til krav	Nåtid	Høy	Beredskaps- planer. JD 370.	Forutsetter snarlig godkjenning av KO's planer/JD 370
<b>Ruteplan</b>										
R1	Overholdelse av ruteplan  Sanksjon: Forhold tas opp med KO.	T.sjef	TI/TXP/TL	Observasjon	Kontinuerlig	Trafikkomp.	Nær framtid	Høy		Nærmere krav må utarbeids av JDMP
<b>Gods</b>										
G1	Lasting og sikring av last  Sanksjon: Holde tog/vogn tilbake inntil forholdet er utbedret.	B.sjef/ T.sjef	TI/TSI/(TXP)	Observasjon	Stikkprøve	Oppl.modul "Lasteregler"	Nåtid	Høy	Se kommentar	Lasteforskriftene utarbeides av KO. Det er ingen detaljerte krav fra JBV, annet enn for noen av JBV's egne transporter.  Kontroll fra JBV må utføres i.h.t. KO's egne krav.
G2	Lasteprofil  Sanksjon: Holde tog/vogn tilbake inntil forholdet er utbedret.	B.sjef	Profilramme	Profilramme	Kontinuerlig /stikkprøve		Fjerntid	Lav		Kan ev. kombineres med vognvekt.
G3	Farlig gods  Sanksjon: Holde tog/vogn tilbake inntil forholdet er utbedret.	T.sjef	(TXP/TI/TSI)	Observasjon	Stikkprøver	Farlig gods	Nær framtid	Høy	RID	

NR.	KONTROLLTYPE/ SANKSJON	AN- SVAR- LIG	KON- TROLLØR	FREM- GANGS- MÅTE	NÅR/ INTER- VALL	KOMPE- TANSE	TID	PRIOR- ITET	KRAV	KOMMENTAR
G4	Aksellast (manuelt)  Sanksjon: Holde tog/vogn tilbake inntil forholdet er utbedret.	T.sjef	(TXP)/TI/TSI	Observasjon	Stikkprøve	Oppl.modul "Lasteregler"	Nåtid	Middels	JD 346 JD 500	Forutsetter også at KO utøver egenkontroll, som kontrolleres ved revisjon.  Lasteforskrifter er ikke lenger del av txp-oppl.
G5	Aksellast (vognvekt)  Sanksjon: Holde tog/vogn tilbake inntil forholdet er utbedret.	B.sjef	Vognvekt	Vognvekt	Kontinuerlig/ stikkprøve		Fjerntid	Middels	JD 346 JD 500	Kan ev. kombineres med profilramme og/eller hjulslagsdetektor.  Det bør vurderes om JBV bør ha vognvekter i tillegg til KO.
<b>Adgangskontroll</b>										
A1	Trafikksikkerhetskort for ferdsel i spor  Sanksjon: Nekte ferdsel i spor/bortvisning.	B.sjef	Pers. fra b.sjef/prod./TXP/TI	Observasjon	Stikkprøve	Kjennskap til krav	Nær framtid	Høy		Forutsetter hensiktsmessige krav, også når det gjelder KO's personale som for eksempel lok.fører.

**Kjernlie Jon Inge**

**Fra:** Bjørndal Lars  
**Sendt:** 23. juli 1999 08:25  
**Til:** Kjernlie Jon Inge  
**Kopi:** Rosslund Kåre; Bertelsen Bjørn  
**Emne:** Operativ kontroll. Innstilling fra arbeidsgruppe.

P.g.a. lokal EDB - trøbbel må jeg nytte mail for å formidle mine merknader til innstillingen.

Vi registrerer at det fra din side er lagt ned et solid og omfattende arbeide for å imøtekomme mandatets krav til utredning og forslag til tiltak innen dette område.

Jeg beklager at av forskjellige årsaker undervegs fra min side ikke er utvist det engasjement som utvalgsarbeide burde tilsi.

Jeg tillater meg likevel på dette seine stadium å komme med noen merknader.

Generelt

Ved en samlet gjennomgang av innstillingen kan det stilles spørsmål om vi har lagt ambisjonsnivået vel høyt og overskredet mot det som kommer inn under Statens Jernbanetilsyn sine oppgaver.

Departementet har i brev dat 22.09.98 om sportilgangsavtalen bl.a. uttalt:

" I sportilgangsavtalen er det inntatt bestemmelser om at Jernbaneverket bl.a. kan kontrollere den virksomhet som drives på jernbanenettet. Denne kontrollvirksomheten m.v. må ikke forveksles med Statens jernbanetilsyns myndighet etter jernbaneloven" osv.

I innstillingen er det flere steder, bl.a. i art 11 lagt til grunn at kontroller skal foretas uvarslet. Vi bryter her med prinsippene for internkontroll og for Jernbatilsynets virksomhet. I begge tilfeller bygges det på prinsippet om forhåndsvarsling av kontroller.

Kontrollformer

Jeg tror det kunne klare begrepene noe om vi skiller mellom følgende kontrollaktiviteter:

- Jernbaneverkets løpende kontroll. eksempelvis kontroll med at materiell er typegodkjent, togvekt/toglenge i samsvar med togtruter o.s.v.
- Akutte brudd på trafiksikkerhet, som f.eks feil ved vogn eller last, beruset eller åpenbart uskikket personale i sikkerhetstjeneste e.l.
- Planlagte, systematiske kontroller av definerte sikkerhetsrelaterte forhold

Den siste type kontroller bør sansyligvis forhåndsvarsles.

Uhellsaker

Ilg. utvalgets mandat pkt. 3 skal innstillingen omtale ved hvilken hendelser kontroll skal iverksettes.

Jernbaneverkets rett til å granske årsak til uhell eller tilløp til slike, som ikke granskes av Uhellskommisjonen, er pr idag ikke hjemlet i sportilgangsavtale eller gjeldende trafiksikkerhetsbestemmelser.

Trafikkutøvers plikt til etter uhell å stille relevant materiale, som f.eks. hastighetsregistrering til disposisjon for trafiksikkerhetsrådgiver bør omtales i innstillingen.

Sanksjoner.

Ved å sammenholde innstillingens art. 5 annet avsnitt, med vedlegg 1 JD 340 pkt 2x, må det forståes slik Jernbaneverkets kontrollør, herunder togleder og togekspeditør, skal hjemles adgang til midlertidig å frata trafikkutøvers tjenestemann sikkerhetsgodkjenning (sertifikat)

Dette er knapt holdbart. Jernbaneverkets sanksjonsmulighet i påkommende tilfelle vil være å tilbakeholde

tog, stoppe skift osv. Personalmessige tiltak må iverksettes i vedkommendes linjeorganisasjon.

Dette var mine merknader.

Bergen, 23.07.99 / mh. Lars Bjørndal (s)



## Notat

---

Til: Jon Inge Kjernlie, JDMS

---

Fra: Bjørn Kanstad

---

Dato: 13.09.99

---

Saksref.:

---

Kopi til: JDMF

---

### OPERATIV KONTROLL - RAPPORT FRA ARBEIDSGRUPPEN

Beklager at jeg ikke har rukket å slutføre gjennomgang og kommentarer før nå. Du får vurdere hvorvidt dette bør legges inn i rapportunderlaget, legges ved separat eller bare henlegges (rapporten/div. JD-dok skal vel høres senere).

#### Rapporten

Hadde i utgangspunktet ingen kommentarer, men i lys av innspill fra Lars Bjørndal 23.07 vil jeg kommentere følgende:

1. Jeg er uenig med Bjørndal i at vi muligens ikke har mandat til å foreta operativ kontroll. Vår adgang til dette i hht sportilgangsavtalen virker ikke ekskluderende for SJT's tilsvarende adgang og evt. fremtidige praksis. Krav til internkontroll behøver heller ikke komme i motsetningsforhold til operativ kontroll ved akutte observasjoner, planlagte stikkprøver og evt. løpende overvåkning (deteksjon).
2. Er enig med Bjørndal at vi godt kan differensiere mellom forskjellige kontrollformer. Er uenig i at vi som hovedregel bør forhåndsvarsle kontroller, bortsett fra at vi alltid bør tilstrebe minimale inngrep i trafikken og i enkelte tilfeller varsle for tilstedeværelse av relevant personale fra TU. Her behøves litt opplæring/retningslinjer.
3. Uhell: Dette er viktig. JBV's rett bør i generelle vendinger hjemles i STIA, og refereres og utdypes i JD-dok.
4. Sanksjoner: Er enig i Bjørndals bemerkninger om inngrep bare overfor tog/skift etc. Imidlertid er det en del tilfeller hvor vi må kunne sikre bevis, dvs at muligheten for å preservere ikke-togologiske tilfeller må hjemles i STIA og i JD-dok. Personalmessige tiltak må imidlertid iverksettes av vedkommendes linjeorganisasjon, evt. av politiet i en del tilfeller

Vil ellers bemerke til rapportens pkt. 12 f) at regionen i operativ kontroll øyemed selvsagt må kunne forholde seg direkte til trafikkutøveren, mens initiativ i etterkant, evt. med sikte på presiseringer eller endringer i STIA, JD-dok og annet, bør tas opp overfor den enkelte TU av Hovedkontoret, evt. i noen tilfeller av regionale medarbeidere etter anvisninger fra Hovedkontoret. Vi kan ikke tillate forskjellig regelpraktisering/rettpraksis når først prinsipielle/alvorlige forhold dukker opp.

## Vedlegg 2.

Pkt. 5 (om virksomhetsplaner) bør strykes dersom dokumentet skal være et JD-dok. Imidlertid bør dette være med (og gjerne utdypes) i et evt. 1B-Trafikk.

Dessuten bør det omtales føringer for vurdering av økonomiske og togføringsmessige konsekvenser mht valg av kontrollmåte og tidsforbruk, i forhold til rimelighet, risiko og konsekvenser.

## Vedlegg 3 Prosedyresamling.

Kommentarer må sees i lys av vedlegg 2 og kommentarer til de enkelte punkter i vedlegg 4 (matrisen).

## Vedlegg 4 Matrisen

- M1- Godkjenning materiell (SJT ? – jfr. nytt regime JBV/SJT/RIV med mer)
- M4- Generell grensekontroll materiell. Nei. Vognopptak meldt før ank. Norge/avg. videre fra grensestasjon inn i Norge)
- M5- Materiellpåskrift. Sanksjonsmåte må vurderes nærmere, f.eks også rapportering og tiltak i etterkant (umiddelbart mens materiellet er i Norge, evt. senere)
- M6- Revisjonsfrister. Jfr. kommentar til M5.
- M7 Hjulslag (detektor). Detektorer er noe som primært bør indikere hos Tgl/Txp-er, og som også er de som umiddelbart forholder seg til situasjonen og til togpersonalet. Ansvarlig bør i stedet for Banesjef være Trafikksjef (Tgl/Txp).
- M9 Varmgang (detektor). Jfr. kommentar til M7.
- M10 Tyvbremser (detektor). Jfr. kommentar til M7.
- M11 Anløpsvinkel hjul/skinne (detektor). Er dette noe stort problem (bortsett fra Ofotbanen). Fins det brukbar måle/deteksjonsteknologi ? Er problematikken uomtvistet ? Er det regional kompetanse til å håndtere avvik ? Vurderes sløffet. I motsatt fall; jfr, kommentar til M7.
- M12 Flenssmøring. Dette er et brysomt område hvor harmonisering til svenske driftskrav bør skje for å få til lav brukerterskel og fleksibel materiellbruk. Obs vurdering av modererte krav (materiellandel) på de enkelte strekninger, og differensiert mellom togslag/materielltyper. Spesielt utenlandsstrekningene og andre strekninger hvor kurant internasjonalt lok bør kunne brukes. Obs mulighet for smøreapparater og smøring fra lastetraktorer/spesialtraller.



- M13 Strømvogter. Dette er et viktig punkt hvor deteksjonsmuligheter må vurderes, spesielt foran sårbare/kritiske strekninger. F.eks dataassistert stillbildevurdering av kullet. Ved evt. automatisk deteksjon/indikering, jfr. M7.
- M14 Hastighetsmåler. her bør regionen ved trafikksjefen kunne stå som ansvarlig.
- M16 Togsammensetning/bremsegruppe. Her bør JBV ha som målsetting å skaffe IT on-line systemer som før avgang og løpende gir informasjon (nytt JBV-system GTI II).
- M17 Nedising (antatt ved tilfeldig observasjon og planlagte stikkontroller). Ansvarlig: Banesjef og Trafikksjef (deres personale). Krever viss kunnskap. Digitale håndholdte fotoapparater kan være til hjelp til umiddelbar faglig vurdering.
- T2 Togs hastighet. Ansvarlig: Trafikksjef (bl.a. fordi Tgl sitter meget bra til å vurdere forekomst av overhastigheter). Det kan for øvrig utvikles programmer som tapper signalanlegget og sammenligner med strekningsdata ("lasermålinger på jernbane"). Jfr. for øvrig planer om real-time register over nedsatt hastighet i GTI II.
- B1 Beredskapsmateriell. Punktet er OK. Men hva med et punkt om kompetanse/øvelse ?
- G2 Lasteprofil. Ansvarlig Trafikksjef (bl.a. txp). Obs at også her er det gode muligheter for automatisk detektering (lysstråler/laser etc).
- G3 Farlig gods. Bør være med i IT on-line system GTI II.
- G5 Aksellast (vognvekt). Ansvarlig trafikksjef. Bl.a. relevans/info fra vognopptak. Dette er et område som ganske greit bør kunne ivaretas av vekter/detektorer i strategiske spor. Jfr. i så fall kommentar til M7. Detektorer plassert på gunstige steder gir muligheter for god egenkontroll hos TU uten at toggangen heftes.

Generelt; En del av kontrollmulighetene og mye av sanksjonsmulighetene bør i tillegg til regionens personale hjemles direkte hos personale ved JDM, spesielt JDMS.



