



Jernbaneverket

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: 05	S.BFH.: EC
06 SEPT. 2005	
S.NR.: 05 / 860 - 24	
ARKIVKODE: 705.5	AVSKREVET:

Besøksadresse:
Stortorvet 7

Postadresse:
Postboks 1162 Sentrum
NO-0107 Oslo

Telefon:
22 45 51 00

Telefaks:
22 45 50 90

Sentralbord
Jernbaneverket:
22 45 50 00

Reg. nr:
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:
7694.05.01888

www.jernbaneverket.no

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.

0030 OSLO

Henvendelse til: Kjartan Kvernsveen
Tlf.: 22 45 51 23
Faks: 22 45 50 90
E-post: kkv@jbv.no

Dato: 05. 09. 2005
Saksref.: 05/02967 SJS 008
Deres ref.: 05/860 EC
Vedlegg: 1

Jernbaneverkets høringsuttalelse: Utkast til ny lisensforskrift og tillatelsesforskrift.

Jernbaneverket viser til departementets ekspedisjon av 1. juni då. Vi takker for utsettelse av høringsfristen frem til 4. september då. samt for særdeles ekspeditiv imøtekommelse av vårt ønske om å få tilsendt høringsnotater og forskriftsutkast i Word-format samt departementets foreløpige oversettelse av sikkerhetsdirektivet.

EUs "sikkerhetsdirektiv" implementeres i form av to norske forskrifter. Ved eventuelle, fremtidige delinger av direktiver, vil det være fordelaktig om høringen av forskriftene finner sted samtidig. Parallell høring gjør det enklere å se helheten.

Jernbaneverket anser denne høringen som en god anledning til å foreslå et par mindre presiseringer i *fordelingsforskriften*. Disse er nevnt i høringsbrevet.

Innholdsfortegnelse:

1	Sikkerhetsdirektivets virkeområde. Todelingen i en "lisensforskrift" (for det nasjonale jernbanenettet) og én "tillatelsesforskrift" (for andre jernbaner og spor).	
	Private spor:.....	3
1.1.1	Anmodning/forslag til praktisk løsning:	4
2	Jernbaneverkets tilgang til det nasjonale jernbanenettet. Behov for presisering av tilgangsrettigheter.....	4
2.1	Jernbaneverkets museumstogkjøring	4
2.1.1	Anmodning:.....	5
2.2	Jernbaneverkets behov for å kunne frakte mennesker i gitte situasjoner:.....	5
2.3	Berging:.....	5

2.3.1	Anmodning/forslag til praktisk løsning:	5
2.4	Befaring av jernbaner:	6
2.5	Transport av anleggsarbeidere til og fra jernbaneanlegg langs det nasjonale jernbanenettet	6
2.6	Testkjøring av nytt persontogmateriell med personer ombord som for tilfellet innehar rollen som reisende.....	6
2.7	Anmodning/forslag til praktisk løsning:	7
3	Behov for presiseringer i fordelingsforskriften:	8
3.1	Fordelingsforskriftens § 1-2 litra b "infrastrukturforvalter":	8
3.1.1	Anmodning:.....	8
3.2	Fordelingsforskriftens § 9-2:.....	8
3.2.1	Anmodning:.....	8
4	Behovet for klare styringssignaler i den nye forskriften:.....	8
4.1	Konkurranssevridende forhold. Implementeringstid for nye materielle krav: .	9
4.1.1	Anmodning:.....	9
4.2	Krav til togselskaper og infrastrukturforvaltere hjemlet i sikkerhetsloven...	10
4.2.1	Anmodning:.....	10
4.3	Nye nasjonale særkrav	10
4.3.1	Anmodning:.....	10
4.4	Saksbehandlingsregler i direktivet som ikke er implementert i lisensforskriften.....	11
4.4.1	Anmodning:.....	11
5	Jernbaneverkets dobbeltfrist "søkt og inneha" (§ 9-1, 1. ledd):.....	11
5.1	Anmodning:.....	11
6	Jernbaneverkets ulike søknadsfrister (§ 9-1, 1. ledd):.....	12
6.1	Anmodning:.....	12
7	Identifikasjon av bestemmelser fra implementert EU-direktiv i nasjonal lovgivning:	12
7.1	Anbefaling:.....	12
8	Særlig om begrepet "offentlig veg"	13
8.1	Anmodning:.....	13
9	Kommentarer til enkelte bestemmelser i lisensforskriften:.....	13
9.1	Til § 1-1 virkeområde:.....	13
9.2	Til § 1-3, siste ledd:.....	14
9.3	Til § 1-4 litra a) det nasjonale jernbanenettet.....	14
9.3.1	Anmodning:.....	14
9.4	Til § 1-4 litra b) infrastrukturforvalter (sikkerhetsdirektivet art 3 litra b): ...	15
9.4.1	Anmodning:.....	15
9.5	Til § 2-1 Jernbaneforetak som har tilgang	15
9.6	Til § 2-3 "Tilgang til havne- og terminalspor ..."	15
9.7	Til § 4-6 "Forsikring/garanti"	15
9.8	Til § 7-1 "Tilsyn og kontroll"	15
9.8.1	Anmodning:.....	16
9.9	Til § 9-1 "Overgangsbestemmelser"	16

1 Sikkerhetsdirektivets virkeområde. Todelingen i en "lisensforskrift" (for det nasjonale jernbanenettet) og én "tillatelsesforskrift" (for andre jernbaner og spor). Private spor:

Jernbaneverket har merket seg den foreslåtte todelingen. Sikkerhetsdirektivet åpner for å unnta enkelte former for jernbanevirksomhet fra direktivets virkefelt.

Departementets skriver at "[b]egrunnelsen for en slik oppsplitting av regelverket er å gjøre dette mer oversiktlig og brukervennlig; særlig for de baner¹ som ikke trafikkerer det nasjonale jernbanenettet."

Jernbaneverket tiltrer departementets begrunnelse for så vidt gjelder systemer som er *trafikkmessig* atskilt fra det statlige jernbanenettet. Slik Jernbaneverket leser sikkerhetsdirektivet, kan vi dog ikke se at det er *adgang til* å unnta private sidespor. Ordlyden i sikkerhetsdirektivets art 2 litra a og b peker relativt klart på lukkede systemer for persontransport. Art 2 litra c "privately owned railway infrastructure that exist solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations" trekker etter Jernbaneverkets vurdering i retning av *lukkede systemer for godstransport* (i praksis bruksbanen, Eksempel: Thamshavnbanen). Jernbaneeuropas egen ordbokdatabase "Raillexic" oversetter "private sidespor" til "private sidings".

Uansett hvordan sikkerhetsdirektivet faktisk er å forstå, finner Jernbaneverket grunn til å stille spørsmålstegn ved hvor hensiktsmessig det er å splitte opp regelverket slik at *deler* av den infrastruktur som forutsetningsvis må trafikkeres av togselskaper med lisens til å kjøre på det statlige jernbanenettet havner under en annen forskrift. Et *sidespor* har per definisjon (minst) en økonomisk virksomhet i den ene enden og det statlige jernbanenettet i den andre. Sidespor er sjelden designet med tanke på intern trafikk. Et fåtall kan ha et skiftelokomotiv stående som *infrastruktureieren* tidvis benytter selv, men da i den hensikt å flytte ankommende vogner (fra det nasjonale jernbanenettet) til laste/losseplass og avgående (ferdig lastede/lossede) vogner til et punkt hvor toget som kommer fra det nasjonale jernbanenettet kan få tak i dem.

Nok et realargument for å beholde det statlige jernbanenettet og alle (trafikkmessig) tilknyttede spor under samme forskrift: Etter hvert som krav til interoperabilitet blir implementert på det nasjonale jernbanenettet og på togmateriellet som trafikkerer det, vil det bli stadig vanskeligere, etter hvert kan hende umulig, å benytte de private sidesporene som ikke er gjort interoperabelt som resten av det statlige jernbanenettet. Dét var neppe EUs hensikt med direktivet.

Jernbaneverket deler departementets bekymring (høringsnotatet side 10, 3. avsnitt) for at krav som stilles til eiere av private sidespor ikke står i forhold til disse sporenes manglende kompleksitet. Oppslag i media indikerer at denne bekymringen er reell.²

¹ "baner" antas å være feilskrift for togselskaper.

² Jfr. bl.a. artikkel i Moderne Transport 2-05 (vedlagt) og brev fra Transportbrukernes Fellesorganisasjon til departementet av 01.02.2005.

Jernbaneverket anser likevel at den foreslåtte løsningen går lenger enn sikkerhetsdirektivet gir hjemmel for. I den utstrekning Jernbaneverket påtar seg å forvalte private sidespor etter avtale med vedkommende eier, vil den foreslåtte løsningen medføre at Jernbaneverket vil måtte forholde seg til *to* forskrifter (med ditto underliggende forskrifter) og ikke til én. Dét er en utfordring vi håper å kunne unngå.

Faren for at krav som stilles til private sidespor(eiere) ikke er i samsvar med sporenes manglende kompleksitet, bør kunne avdempes ved at forskriften gir åpning for at Jernbaneverket kan gå inn som mellomledd mellom SJT og eierne av de private sidesporene. Jernbaneverket erfarer at en slik løsning synes å være meget sterkt ønsket fra SJTs side³. Den er i samsvar med Jernbaneverkets målsetting om "mer på skinner" – og viderefører langt på vei en meget gammel praksis hvoretter forholdet mellom sidesporeier og "jernbanen" i hovedsak var avtaleregulert. Jernbaneverket arbeider med en løsning; vi finner det vanskelig å implementere den før lisens- og tillatelsesforskriftene har fått sin endelige form og deres respektive gyldighetsområder er besluttet.

1.1.1 Anmodning/forslag til praktisk løsning:

Jernbaneverket ber departementet endre hhv. lisens- og tillatelsesforskriften slik at *alle* sidespor legges under lisensforskriften. I *lisensforskriften* besørges dette trolig enklest ved en liten tilføyelse i § 1-1 litra d) slik at ordlyden blir "sikkerhetsgodkjenning til infrastrukturforvalter for å drive jernbaneinfrastruktur som er en del av det nasjonale jernbanenettet *samt tilknyttede spor, herunder havne- og terminalspor*. I *lisensforskriften* er det behov for å rette overskriften og i tillegg stryke § 1-1, 2. ledd.

For å ivareta departementets og Jernbaneverkets felles bekymring for at de krav som stilles for å kunne drive sidespor står i misforhold til oppgavens manglende kompleksitet, foreslås § 1-1 *Virkeområde* supplert med et nytt siste ledd med noenlunde følgende ordlyd:

"Eier av privat jernbaneinfrastruktur som er trafikkmessig tilknyttet det nasjonale jernbanenettet (sidespor) og som har avtale om forvaltning av denne infrastrukturen med infrastrukturforvalter for det nasjonale⁴ jernbanenettet (Jernbaneverket)t, er unntatt fra krav om å søke sikkerhetsgodkjenning etter denne forskrift."

2 Jernbaneverkets tilgang til det nasjonale jernbanenettet. Behov for presisering av tilgangsrettigheter

2.1 Jernbaneverkets museumstogkjøring

I dagens tillatelsesforskrift følger Jernbaneverkets hjemmel til å kunne søke departementet om tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet med museumstog av § 2-2 litra c. Jernbaneverket legger til grunn at departementet har til hensikt å videreføre denne hjemmelen i ny lisensforskriftens § 2-2 litra c selv om Jernbaneverket neppe oppfyller definisjonen av jernbaneforetak i § 1-4 litra d.

³ Jfr. bl.a. SJTs brev til departementet av 04.08.2005, departementets ref 02/1223-3

⁴ det *statlige* jernbanenettet dersom departementet tiltrer Jernbaneverkets forslag til endrede definisjoner, jfr. vår kommentarer til § 1-4 litra a.

2.1.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet vurdere behovet for å presisere Jernbaneverkets hjemmel til å kunne søke departementet om tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet med museumstog i sin planlagte kommentar til lisensforskriften.

2.2 Jernbaneverkets behov for å kunne frakte mennesker i gitte situasjoner:

Termene *persontrafikk*, *persontransport* og *persontransporttjenester* benyttes bl.a. i gjeldende tillatelsesforskrift (§§ 2-1 litra d, 2-2 litra b) og videreføres i utkast til ny tillatelsesforskrift (§§ 2-1 litra e og 2-2 litra b og c). Jernbaneverket legger til grunn at *formålet* med disse bestemmelsene er å regulere retten til å drive *kommersiell* persontrafikk, herunder persontrafikk som er gjenstand for offentlig kjøp. Bestemmelsene blir imidlertid også lest slik at de er til hinder for transport av mennesker hvor transporten verken har eller skal ha et kommersielt formål.

Etter hva Jernbaneverket erfarer, har ikke våre utenlandske kollegaforvaltninger problemer med å kunne utføre denne typen transporter. Det er således en særnorsk forståelse av EUs jernbanelovgivning som ligger til grunn for at man i Norge finner det vanskelig å la infrastrukturforvalter utføre disse oppgavene. Ut fra dette bør det være liten grunn til bekymring for EUs/ESAs eventuelle reaksjon på en slik presisering.

Saken gjelder følgende situasjoner:

- *berging* av havarert persontog med reisende ombord
- *befaring* av jernbaner
- *transport* av anleggsarbeidere til og fra jernbaneanlegg langs det nasjonale jernbanenettet
- *testkjøring* av nytt persontogmateriell med personer ombord som for tilfellet innehar *rollen* som reisende.

2.3 Berging:

Ved *berging* av persontog har SJT gitt til beste en tolkning av tillatelsesforskriften hvoretter det togselskap hvis trekkaggregat benyttes til bergingen sely må ha tillatelse til å forestå persontransport for å kunne forestå berging. Departementet ble gjort kjent med de konsekvensene av en slik tolkning i møte av 14.09.2004⁵. Jernbaneverket ble i departementets brev av 16.09.2004 bedt om å finne en praktisk løsning på problemet. Vi er kommet til at den *rettslige* tvilen som er reist best ryddes av veien gjennom en endring av forskriften som rydder slik tvil av veien. For en utdypning av problemstillingen vises til korrespondansen mellom SJT, Jernbaneverket og departementet i sakens anledning.

2.3.1 Anmodning/forslag til praktisk løsning:

Lisensforskriftens § 2-1 suppleres med et nytt (3.) ledd med noenlunde følgende ordlyd.

⁵ Departementets ref 03/2685-4 BFA

”Jernbaneforetak som rekvireres av trafikkstyrer med hjemmel i fordelingsforskriften(s § 9-2) har tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet for rekvisisjonens formål selv om rekvisisjonen går ut over foretakets lisens og sikkerhets sertifikat (iht. 1. ledd).”

2.4 Befaring av jernbaner:

På en *befaring* er formålet med persontransporten å gi deltakerne på befaringsen et bedre bilde av anlegget/banen enn de kan få ved å studere bilder og kart. Deltakerne er som regel ansatte fra en jernbaneforvaltning eller en entreprenørvirksomhet, tidvis representanter for styrende og/eller bevilgende myndigheter, herunder politikere. De betaler ikke for transporten, og bringes som regel tilbake til utgangspunktet.

Befaringer har i det senere vært ansett som persontransport. Dét har ført til at Jernbaneverket dels har måttet leie togselskaper til å forestå kjøringen, dels har foretatt befaringsen per bil. Det første er unødvendig pengebruk, i alle fall i de tilfellene Jernbaneverket har egnede kjøretøyer selv. Det andre gir ingen følelse av togreise og er sjelden en god måte å befare en jernbane på.

2.5 Transport av anleggsarbeidere til og fra jernbaneanlegg langs det nasjonale jernbanenettet

Transport av anleggsarbeidere er i utgangspunktet helt vanlige persontransporter. Aktuell transportstrekning (for eksempel mellom brakkerigg og arbeidssted), arbeidstidsordningen (døgnkontinuerlig skiftarbeid), transportbehovet (få reisende i toget), stedlige lokale forhold, ledig kapasiteten på sporet samt at arbeiderne tidvis reiser *i arbeidsklær* (risiko for tilsmussing av toget) kan gjøre at innleie av togselskap blir uforholdsmessig dyrt. Biltransport er ikke alltid noe alternativ.

Problemstillingen er kun aktuell der arbeidet foregår ved (eller på) en jernbane som er i ordinær drift. Er banen definert som anleggsområde gjelder verken dagens tillatelsesforskrift eller morgendagens lisensforskrift, transport av anleggsarbeidere er da ikke noe problem.

Argumentene for å la Jernbaneverket forestå denne formen for transport er den samme som for befaringsen, jfr. ovenfor.

2.6 Testkjøring av nytt persontogmateriell med personer ombord som for tilfellet innehar rollen som reisende

Departementet tør være kjent med SJTs praksis med ikke å ville forholde seg til virksomheter som ikke er jernbaneforetak (eller som ikke er i prosess for å bli jernbaneforetak). Dette har flere uheldige konsekvenser, deriblant for interoperabiliteten og for konkurransen om offentlig kjøpt persontransport: Utenlandsk jernbaneforetak som *vurderer* å delta i konkurranse om offentlig kjøpt persontrafikk kan ikke få testet eget materiell med tanke på bruk i Norge uten å måtte gå til norsk persontogselskap; de samme selskaper som vil være foretakets rivaler i en konkurransesituasjon. Fabrikant av rullende materiell som ønsker å teste dette med tanke på det norske markedet møter tilsvarende hindringer.

Dagens praksis gir etter Jernbaneverkets vurdering de norske (person)togselskapene en uheldig og konkurransevridende kontroll over deler av markedet. Motsatsen er at de samme selskapene må holde seg med (eller leie inn) kompetanse til å gjennomføre godkjenningsprosessene for eget togmateriell. Togets konkurrenter – bilen – kan kjøpes ferdig godkjent til bruk.

Jernbaneverket ser få beskyttelsesverdige grunner til å videreføre dagens situasjon. Samtidig ser vi betenkeligheten ved at utenlandsk togselskap eller produsent av rullende materiell skal måtte søke om egen lisens for å få sitt togmateriell testet og godkjent for bruk i Norge; arbeidsomfanget vil neppe stå i forhold til den oppnådde nytte.

Som et bidrag til en mer normalisert konkurransesituasjon innen jernbanesektoren i Norge, er Jernbaneverket villig til å interessert i å påta seg oppgaven med å bistå interesserte aktører i prosessen med å få testet rullende materiell i Norge. Vi legger til grunn at våre virksomhetsfaglige kvalifikasjoner til å utføre slike oppgaver kan prøves gjennom vår sikkerhetsgodkjenning. Vi trenger imidlertid en klar hjemmel for å kunne påta oss denne typen oppgaver.

Det er viktig at en hjemmel også omfatter retten til å teste toget med reisende om bord. Et vesentlig element i en test er å se hvordan toget fungerer i en ordinær driftssituasjon på det statlige jernbanenettet, herunder av- og påstigning, arbeidsforholdene for ombordpersonalet, evakuering etc. En slik test blir lite realistisk hvis den ikke kan involvere mennesker i rollen som reisende.

2.7 Anmodning/forslag til praktisk løsning:

Jernbaneverket ber departementet supplere lisensforskriften med de nødvendige hjemler for å kunne kjøre tog som ovenfor vist. Jernbaneverket antar dette kan gjøres ved at lisensforskriften suppleres på et par punkter, for eksempel slik:

§ 1-1 Virkeområde suppleres med en ny litra e med noenlunde følgende ordlyd:

e) lisens til infrastrukturforvalter (evt Jernbaneverket) for å kunne drive nødvendig person- og godstransport på det nasjonale jernbanenettet i forbindelse med berging, befaringer, jernbaneanlegg og testing av togmateriell.

§ 2-1 Jernbaneforetak som har tilgang ... suppleres med en ny litra f med noenlunde følgende ordlyd.

f) infrastrukturforvalter (evt. Jernbaneverket) for å kunne drive virksomhet som beskrevet i § 1-1 litra e.

I den grad det måtte være nødvendig med presiseringer legger Jernbaneverket til grunn at disse kan gjøres i departementets kommentarer til forskriften.

3 Behov for presiseringer i fordelingsforskriften:

3.1 Fordelingsforskriftens § 1-2 litra b "infrastrukturforvalter":

Denne termen blir definert i ny lisensforskrift. For å unngå unødvendig tvil bør definisjonen bør være lik i begge (alle) forskrifter.

3.1.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet rette definisjonen av "infrastrukturforvalter" som foreslått i vår kommentar til lisensforskriftens § 1-4 litra b og ta denne definisjonen inn også i lisensforskriften.

3.2 Fordelingsforskriftens § 9-2:

Jernbaneverket har i andre sammenhenger gjort departementet oppmerksom på at den *engelske* termen "infrastructure manager" omfatter *to* av de tre hovedelementene i den norske jernbaneverdenen, *infrastrukturforvaltning* (jfr. *jernbanelovens § 3 litra a*) og *trafikkstyring* (jfr. *jl. § 3 litra c*). Ved ukritisk oversettelse av *infrastructure manager* til *infrastrukturforvalter* "forsvinner" trafikkstyringsfunksjon. Dét har blant annet ført til tvil mht. rammene for Jernbaneverkets rekvisisjonsrett iht. fordelingsforskriftens § 9-2. Vi viser til tidligere kommunikasjon med departementet i sakens anledning, se departementets brev av 16.09.2004⁶. Jernbaneverket har vurdert rekvisisjonsspørsmålet. Vi er kommet til at det *viktigste* grepet for å få ryddet tvilen av veien er å få presisert *hvilket organ* innen Jernbaneverket som har rekvisisjonsrett iht. fordelingsforskriften.

3.2.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet rette *fordelingsforskriftens § 9-2* slik at rekvisisjonsretten plasseres hos *trafikkstyrer*. Dette gjøres *enklest* ved å erstatte "infrastrukturforvalter" med "trafikkstyrer". Alternativt kan § 9-2 rettes slik at "infrastrukturforvalter" endres til "*infrastrukturforvalter, herunder trafikkstyrer*" de tre stedene uttrykket benyttes. Tilsvarende rettelse kan med fordel gjøres i § 9-1.

4 Behovet for klare styringssignaler i den nye forskriften:

Sikkerhetsdirektivet gir styringssignaler til nasjonalstaten, herunder "the safety authority in the Member State" (Statens Jernbanetilsyn/SJT). Da lisensforskriften er departementets forskrift, bør den ikke bare fastslå rettigheter og plikter for togselskapene og Jernbaneverket, men også implementere direktivets pålegg til Statens Jernbanetilsyn. Det siste er gjort i svært liten grad.

Togselskapene kan ikke forventes å holde seg orientert om EUs direktiver i detalj. De bør derfor kunne finne bestemmelsene som direkte eller indirekte gjelder dem i de norske forskriftene. Dermed kan de enklere forutse sin egen rettsstilling, forstå hvilke konkrete krav de må oppfylle, se hvilken bistand de måtte ha krav på/kunne forvente og lettere se hvilke muligheter de har til å vinne frem med sine ønsker og krav.

⁶ Departementets ref 03/2685-4 BFA

4.1 Konkurransesvridende forhold. Implementeringstid for nye materielle krav:

Iht. høringsnotatets kommentarer til § 1-1 (side 3, siste setning) ”forutsettes at alle jernbaneforetak må oppfylle de til enhver tid gjeldende bestemmelser som fastsettes i eller i medhold av jernbaneloven.”

Sikkerhetsdirektivets *fortale* indikerer at EU er oppmerksom på de utfordringer en slik forutsetning avstedkommer, se især fortalens pkt 4. (kalt ”betraktninger” i departementets foreløpige oversettelse).

Departementets forutsetning er *et utgangspunkt* som må avstemmes mot EUs forutsetning om tilbørlig hensyntagen til jernbanens konkurransekraft. Hensynet til det enkelte togselskaps forutberegnelighet/økonomi tilsier at frister som settes for implementering av nye *materielle* krav står i forhold til hvilke kostnader de vil avstedkomme for selskapet. Det samme hensyn gjør seg gjeldende overfor nye krav som rettes mot Jernbaneverket. Våre langtidsplaner bør ikke kunne kastes om kull, i særdeleshet ikke pga. nye nasjonale særkrav.

Utkastet til *lisensforskrift* er taus mht. hvor lang implementeringstid pliktsubjektene vil kunne regne med ved innføring av nye krav. SJTs utkast til *sikkerhetsforskrift* (§ 15-2) setter en 6-månedersfrist for pliktsubjektene implementering av ”.. eventuelle nødvendige endringer i sitt styringssystem ...” For øvrig er den taus.

En praksis hvor nye, materielle krav gis gyldighet på eksisterende infrastruktur og rullende materiell er konkurransesvridende til skade for jernbanen. Dette gjelder især når vi sammenligner med bilbransjen – hvor kjøretøy som ”er godkjent” forblir godkjent selv om de ikke tilfredsstillt nye tiders krav. Det gjelder til en viss grad også sjøfartssektoren hvor nye materielle krav nok gis gyldighet i forhold til eldre fartøyer, men hvor det er tradisjon for å gi rimelige implementeringsfrister slik at rederne får et reelt valg mellom å oppgradere eksisterende fartøyer eller å kvitte seg med disse og kontrahere nye. (Eksempel: Krav om at tankskip skal ha dobbelt skrog for å redusere risikoen for oljeutslipp.)

Jernbaneverket finner også grunn til å nevne museumstogmateriell. Slikt materiell skal forutsetningsvis endres så lite som mulig, endringer svekker materiellets museale verdi. Her bør *utgangspunktet* være at materiell med en slik status har et generelt fritak for nye krav, dog slik at vedkommende museumstogvirksomhet må kunne vise tilsynsmyndigheten hvordan man gjennom andre, kompensierende tiltak oppnår tilstrekkelig grad av sikkerhet.

4.1.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet supplere *lisensforskriften* med en ny bestemmelse som fastslår at det ved innføring av nye materielle krav (TSI-krav unntatt) skal fastsettes rimelige frister for implementering av disse. Fristene bør fastsettes under hensyntagen til så vel implementerings*kostnaden* som til den praktiske implementeringstiden, ikke minst med tanke på at de berørte skal kunne opprettholde sin virksomhet mest mulig upåvirket hele implementeringsperioden igjennom. Jernbaneverket antar SJT er rett pliktsubjekt for en slik bestemmelse.

De særlige forhold som gjør seg gjeldende for museumstogmateriell bør som minimum berøres i departementets kommentarer til forskriften.

4.2 Krav til togselskaper og infrastrukturforvaltere hjemlet i sikkerhetsloven

Jernbaneforetak vil i samsvar med sikkerhetslovens⁷ § 2b kunne bli pålagt å delta i Infrastrukturforvalters (Jernbaneverkets) forebyggende sikkerhetsplanlegging - security - for vilde uønskede hendinger som terror, sabotasje og kriminalitet hvor det blant annet kan gis sikkerhetsgradert informasjon ved planlegging og ved truende situasjoner.

Slik deltakelse forutsetter at vedkommende jernbaneforetak (i samråd med eller med godkjenning fra egen nasjonal sikkerhetsmyndighet) har en sikkerhetsklarerings- og autorisasjonsordning for minimum foretakets øverste driftsledelse og eller for foretakets øverste nasjonale representant i Norge.

Tilsvarende gjelder infrastrukturforvaltere som ønsker å drive sidespor, havnespor, terminaler og lignende knyttet til det statlige (nasjonale) jernbanenett (samt selskaper som leverer koordinert sikkerhetstjeneste ved utpekte skjermingsverdige objekter innen jernbanesektoren).

Selv om ovenstående ikke er hjemlet i jernbanelovgivningen, tilsier hensynet til så vel sikkerheten som til berørte jernbaneforetak behov for forutberegnelighet at de gjøres oppmerksom på disse kravene før de søker lisens i Norge.

4.2.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet supplere lisensforskriftens kapittel 4 med et nytt punkt som ivaretar ovennevnte forhold på en tilfredsstillende måte. I og med at kravet retter seg mot selskapets ledelse, antar Jernbaneverket det kan plasseres i § 4-3. En annen mulighet er at det nevnes i departementets veiledning til lisensforskriften.

Uansett hvilken løsning som velges bør opplyses at nødvendig dokumentasjon (av sikkerhetsklareringen) tilstiles Jernbaneverket.

4.3 Nye nasjonale særkrav

Sikkerhetsdirektivets viktigste formål er å sikre økt interoperabilitet over landegrensene. Et viktig grep i den forbindelse er å unngå nye nasjonale krav. Sikkerhetsdirektivets art 8 nr 5 forutsetter at introduksjon av nye nasjonale (sikkerhets)krav skal holdes nede på et minimum. SJTs utkast til ny *sikkerhetsforskrift* indikerer at SJT kan ha oversatt dette; der foreslås en rekke nye og til dels meget kostbare krav. (Eksempler: Se utkast til ny sikkerhetsforskrift §§ 12-6, 4. ledd, 12-7, 12-8, 3. ledd. Selv om direktivet *formelt sett* ikke trer i kraft før i april 2006; er dette en bestemmelse vi ikke bør vente med å implementere. Jo flere nye nasjonale særkrav, jo tyngre blir veien mot full internasjonal harmonisering.

4.3.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet ta inn formuleringen i sikkerhetsdirektivet art 8 nr. 5 ("In order to keep the introduction of new spesific national rules to a minimum, ...") i lisensforskriften. Siden det er SJT som i praksis er den som fastsetter krav til jernbanevirksomhetene i Norge, kan bestemmelsen med fordel formuleres som et pålegg til SJT.

⁷ Lov av 1998-03-20 nr 10 om forebyggende sikkerhetstjeneste.

4.4 Saksbehandlingsregler i direktivet som ikke er implementert i lisensforskriften

Sikkerhetsdirektivet gir anvisning på en rekke saksbehandlingsregler. Lisensforskriftens § 7-3 henviser til forvaltningslovens saksbehandlingsregler. Disse er et stykke på veg overlappende med direktivets anvisninger.

I lisensforskriftens § 8 er inntatt en del administrative bestemmelser. Iht. høringsnotatet (side 9) er dette "egentlig ikke forskriftsstoff, men [...] en huskeliste for myndighetene ifm. forvaltningen av forskriftene."

4.4.1 Anmodning:

Ut fra Jernbaneverkets og våre kunders erfaringer, foreslås huskelisten i kapittel 8 supplert med sikkerhetsdirektivet art 12 nr 2 og 3 *direkte oversatt*. Dette er bestemmelser som er viktige for å klargjøre og synliggjøre SJTs roller.

5 Jernbaneverkets dobbeltfrist "søkt og inneha" (§ 9-1, 1. ledd):

Iht. § 9-1 må Jernbaneverket både "søke og inneha" sikkerhetsgodkjenning senest 1. januar 2007. Slik Jernbaneverket leser denne bestemmelsen, påfører den Jernbaneverket risikoen for SJTs eventuelt manglende behandlingstid/behandlingskapasitet. Som nevnt av departementet i høringsnotatet, vil SJT få et betydelig økt arbeidspådrag som en direkte følge av implementeringen – i tillegg kommer SJTs *ordinære* arbeidspådrag som neppe vil bli vesentlig mindre. Slik Jernbaneverket leser "sikkerhetsdirektivet" (art 33), pålegger det Norge en to årsfrist for å sette forskriften i kraft, dvs. at den må tre i kraft innen 29. april 2006. Direktivet sier ingenting om overgangsbestemmelser og deres varighet.

Jernbaneverket kan vanskelig forholde seg til forskrifter som ennå ikke er vedtatt – i alle fall så langt de inneholder forslag til nasjonale særbestemmelser som ikke er en del av sikkerhetsdirektivet. Her kan komme endringer. Hvis Jernbaneverket *først* skal forholde seg til forskriftsutkastene "as is" – og deretter korrigere sin søknad iht. hvordan forskriftene blir i sin endelige form – blir både Jernbaneverket og SJT påført et unødvendig dobbeltarbeid. Jernbaneverket har ikke ubegrenset med ressurser til denne typen arbeid, vi antar situasjonen er den samme for SJT. Det er under enhver omstendighet dårlig bruk av statens ressurser.

Hvis Jernbaneverket på søknadstidspunktet gir fra seg "alle de nødvendige opplysninger i saken", vil SJT ha 4 måneder på seg til å behandle søknaden, jfr. høringsutkastets § 6-3.. Hvis SJT skulle ha behov for ytterligere opplysninger og - mot formodning - kommer til at saken i den forbindelse trekker i langdrag; antar Jernbaneverket at bestemmelsene i høringsutkastets kapittel 7 gir SJT nødvendig verktøy til å få tilstrekkelig dynamikk i prosessen.

5.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet *opprettholde* søknadsfristen iht. § 9-1 slik at Jernbaneverkets *søknad* skal være SJT i hende innen 1. januar 2007. Mht. når Jernbaneverket skal *inneha* sin sikkerhetsgodkjenning, ber Jernbaneverket om at det ikke settes noen frist *i forskriften*. Her bør i stedet SJT og Jernbaneverket i fellesskap bli enige om en realistisk fremdriftsplan.

6 Jernbaneverkets ulike søknadsfrister (§ 9-1, 1. ledd):

Det er satt ulike frister for hhv. Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning og for museumstogkjøring i regi av Norsk Jernbanemuseum.

Norsk Jernbanemuseum er en integrert del av Jernbaneverket; museumstogkjøringen administreres av Jernbaneverket etter de samme prinsipper som for annen kjøring som finner sted i Jernbaneverkets regi (ved drift og vedlikehold av infrastruktur). Våre interne krav til og øvrige bestemmelser for hhv. museumstogkjøring og øvrig kjøring søkes gjort så like som mulig. Dét er en praksis Jernbaneverket har til hensikt å videreføre. Da vil det være særdeles uhenksommessig med to ulike frister – og to prosesser.

6.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet om å fastsettes én felles frist for Jernbaneverket i § 9-1, 1. ledd. Vi ber om at fristen settes til 1. januar 2007. (Dette gjøres enklest ved at § 9-1, 1. ledd, 2. pkt strykes.

7 Identifikasjon av bestemmelser fra implementert EU-direktiv i nasjonal lovgivning:

Utkastet til lisensforskrift § 8-2 (og av direktivets art 8 nr 4) fastslår at Norge må underrette om "alle endringer av de nasjonale sikkerhetsreglene og om alle nye slike regler som vedtas" (med unntak for TSI-implementering). Jernbaneverket legger til grunn at de fleste – muligens alle – forskriftene som utgis av SJT vil omfattes av denne underrettelsesplikten. Jernbaneverket legger videre til grunn at plikten *også* gjelder de endringer av nasjonale sikkerhetsregler som SJT foreslår i og med sitt utkast til ny "sikkerhetsforskrift."

Jernbaneverket har erfart de praktiske problemene med dagens system der direktivbestemmelser og nasjonale særbestemmelser plasseres innimellom hverandre uten at det kommer klart frem hva som er hva: *I høringsprosessen* skaper systemet merarbeid for både høringsinstans og forskrifteier: Høringsinstansene må enten sammenholde direktiv og forskriftsutkast og selv finne ut hva som er hva, eller kommentere forskriftsutkastet som et samlet hele. I det siste tilfellet får *forskriftseier* merarbeidet med å sortere høringsuttalelsens innhold ut fra hvorvidt den relaterer seg til direktivet (hvor forskriftseier har begrenset myndighet til å imøtekomme materielle endringsforslag) eller til nasjonale bestemmelser (hvor forskriftseier har full materiell endringskompetanse). Vedtatt forskrift gir brukeren samme utfordring.

7.1 Anbefaling:

Der *lisensforskriften* avviker fra direktivet (nasjonale særbestemmelser) indikeres dette, *for eksempel* ved at slike bestemmelser samles under en egen overskrift sist i hver § *eller* i egne paragrafer *eller* ved at det i fotnoter henvises til hvilken enkeltbestemmelse (ledd) i direktivet det enkelte ledd i forskriften springer ut av.

Dersom tiden frem mot implementering ikke tillater det, ber Jernbaneverket om at veiledningen/kommentaren som planlegges utgitt inneholder slike henvisninger. Et mulig

grep kan være å lage et uoffisielt særtrykk av forskriften som del av veiledningen hvor henvisningene innarbeides.

8 Særlig om begrepet "offentlig veg"

I "tillatelsesforskriften" § 1-2 litra a (både i någjeldende og i utkast til ny) er "offentlig veg" ett av vurderingskriteriene for hvorvidt denne forskriften gjelder for museumsjernbaner (i dag også for bruksbaner). I någjeldende kravforskrift benyttes termen i § 14-4, litra e. (I SJTs utkast til ny *sikkerhetsforskrift* benyttes termen i § 12-8, 2. ledd, 1. pkt. Den er da *bestemmende* for hvorvidt vegen skal ha vegsikringsanlegg eller ikke.)

Termen er ikke definert i jernbanelovgivning. Det er heller ikke henvist til annen lovgivning der termen er definert.

Vegloven definerer offentlig veg slik: § 1 "*Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV.*" Det er således to kumulative krav som skal være oppfylt.

Dersom veglovens definisjon legges til grunn, vil Jernbaneverket måtte etablere vegsikringsanlegg på ca 20 planoverganger. Dersom SJT for den nye sikkerhetsforskriftens formål skulle velge å legge seg på en mer *språklig* naturlig forståelse av begrepet - "Offentlig veg er veg eller gate som *er open for allmenn ferdsel*" – vil kravet gjelde for *flere tusen* planoverganger.

8.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber *departementet* definere "offentlig veg" i *lisensforskriften*, eventuelt uttrykkelig henvise til veglovens definisjon.

9 Kommentarer til enkelte bestemmelser i lisensforskriften:

9.1 Til § 1-1 virkeområde:

Flere steder utredes "kombibaner", dvs. rullende materiell som kjøres dels på tradisjonelt jernbanespor og dels (på spurvognsnettet) i bygatene. (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Grenland osv.) . Dagens tillatelsesforskrift inneholder en åpning for kombibanedrift (§ 2-2 litra a). Denne foreslås videreført uendret i *samme* § i utkast til ny lisensforskrift.

Jernbaneverket antar, men er ikke sikker på, at litra c) fastslår at det er lisensforskriften (og dermed ikke tillatelsesforskriften) som vil gjelde for jernbaneforetak som ønsker å utføre persontransport med rullende materiell som kjøres både på det nasjonale jernbanenetten og på tilknyttede spor/nett. Det kunne være ønskelig med en presisering, i alle fall i departementets kommentarer til ny lisens- og tillatelsesforskrift.

9.2 Til § 1-3, siste ledd:

Sist i § 1-3 fremgår at ”Statens Jernbanetilsyn kan i forskrift fastsette at trafikkstyrer skal ha fullmakt til å sette i verk umiddelbare tiltak for å ivareta en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling i forbindelse med utøving av trafikkstyring.” Bestemmelsen er ikke kommentert i høringsnotatet.

Jernbaneverket legger til grunn at bestemmelsen er ment å skulle hjemle togleders generalfullmakt, jfr. *togfremføringsforskriftens* kap II art 2.6 og art III art 1.4. Det bør i tilfelle nevnes i departementets kommentarer til den endelige forskriften.

9.3 Til § 1-4 litra a) det nasjonale jernbanenettet

Denne definisjonen er etter hva Jernbaneverket kan se ikke en del av direktivet. Termen har vært i bruk i jernbanelovgivningen i mange år, meningsinnholdet (definisjonen) er endret flere ganger.

Meningsinnholdet i den foreslåtte termen samsvarer med hva departementet, SJT og Jernbaneverket i flere år har kalt det *statlige* jernbanenettet (statens jernbanenett). Begrepet ”det statlige jernbanenettet” er således vel innarbeidet – og finnes hyppig i offisiell korrespondanse så vel som i Jernbaneverkets styringssystem. Jernbaneverket ser få gode grunner til å endre vel en innarbeidet term.

Språklig leder begrepet ”det *nasjonale* jernbanenettet” tanken hen på nasjonen Norges *samlede* jernbanenett. Heri inngår alle jernbanespor – uansett eierskap, kompleksitet og faktiske bruksområde – som danner et sammenhengende *nett* og som er trafikkmessig sammenknyttet på tvers av eierskaps grensene. Norge har til nå manglet et godt, innarbeidet begrep som dekker dette nettet. Den nye lisensforskriften gir en mulighet til å rette opp denne mangelen.

Ved å definere både det *statlige* jernbanenettet og det *nasjonale* jernbanenettet i forskriften, får vi på plass et nødvendig og hensiktsmessig begrepsapparat.

9.3.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet endre begrepet det nasjonale jernbanenettet til det *statlige* jernbanenettet og innta en *ny* definisjon av det *nasjonale* jernbanenettet. Resultatet bør bli noenlunde slik:

det statlige jernbanenettet: den jernbaneinfrastruktur som er beregnet på persontransport og eller godstransport og som forvaltes av Jernbaneverket som infrastrukturforvalter, (cf dog § 3-2, 2. ledd).

det nasjonale jernbanenettet: det statlige jernbanenettet og trafikkmessig tilknyttede (private) spor.

9.4 Til § 1-4 litra b) infrastrukturforvalter (sikkerhetsdirektivet art 3 litra b):

Jernbaneverket har tillatt seg å konsultere eksperter på sikkerhetsdirektivet⁸ for å få klarlagt meningsinnholdet i den for oss ikke umiddelbart innlysende bisetningen "the management of infrastructure control and safety systems". Ekspertene meddelte at formuleringen sikter til det som på norsk betegnes "trafikkstyring". (Definisjonen av *sikkerhets sertifikat* i § 1-4 litra h [...*infrastrukturforvalter, herunder trafikkstyrer ...*] indikerer at også departementet har sett behovet for en presisering.)

9.4.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet om å erstatte formuleringen "forvaltning av kontroll av sikkerhetssystemer for infrastrukturen" med "trafikkstyring" i samsvar med hva som er alminnelig forstått innenfor norsk jernbane. Dette vil spare oss for unødvendig tolkningstvil i fremtiden. (Samme definisjon bør tas i bruk også i fordelingsforskriften.)

9.5 Til § 2-1 Jernbaneforetak som har tilgang ...

Jernbaneverket er positive til at departementet her har gått lenger i liberaliseringsøyemed enn hva EØS-avtalen krever. Departementet gir her et solid bidrag til økt konkurranse innen godstransport på jernbane i og med at det vil bli langt flere potensielle tilbydere. Samtidig kan pågående diskusjoner om kabotasjebegrepet med dertil hørende kontrollproblemer parkeres.

9.6 Til § 2-3 "Tilgang til havne- og terminalspor ..."

Jernbaneverket har med glede notert seg at bestemmelsen er utvidet til også å gjelde terminalspor. I og med at togselskapenes rett til å bruke sporene *mellom* det nasjonale jernbanenettet og terminalene allerede følger av gjeldende fordelingsforskrift (vedlegg I nr 2 litra d), legger Jernbaneverket til grunn at *terminalspor* er å forstå som sporene inne på selve terminalen (der toget står i ro mens lasting og lossing pågår). Dette kan evt. presiseres i kommentaren til forskriften.

9.7 Til § 4-6 "Forsikring/garanti"

Jernbaneverket tiltrer ideen om å fastsette et minstebeløp for forsikring/garanti. Under henvisning til departementets opplysning om EUs pågående harmoniseringsarbeid, vil Jernbaneverket likevel fraråde at beløpsstørrelsen *forskriftsfestes* nå. Forskriftsfesting kan medføre at det tar lenger tid å justere det norske nivået når EU har slutført sitt arbeid. Ved å *opplyse om* beløpsstørrelsen i en *veiledning/kommentar* til forskriften ivaretas togselskapenes informasjonsbehov. Samtidig kan en eventuell internasjonal harmonisering skje hurtigere.

9.8 Til § 7-1 "Tilsyn og kontroll"

Bestemmelsen synes å være en implementering av sikkerhetsdirektivets art 17 nr 2, men kan i 2. punktum synes å gå noe lenger enn direktivet. Jernbaneverket forutsetter at

⁸ Rail Safety and Standards Board (v. Graham Arkwright)

pliktsubjektet ("enhver") ikke har plikt til å gi SJT adgang til anlegg etc. hvor pliktsubjektet befinner seg etter særskilt tillatelse fra anleggets eier.

Eksempel: SJT kommer på *uanmeldt* inspeksjon til en av NSB AS' ubetjente og låste lokomotivstaller. Kan SJT kreve at en representant for *leietaker* (for eksempel en lokfører i GreenCargo som tilfeldigvis befinner seg der)– skal slippe SJT inn i bygningen?

9.8.1 Anmodning:

Jernbaneverket ber departementet revurdere forskriftens ordlyd slik at pliktsubjektets plikter innskrenkes til "å gi tilsynsmyndigheten adgang til *egne* anlegg, herunder lokaler ... (osv. uendret)."

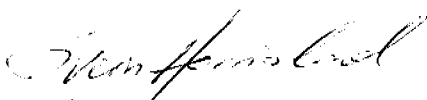
9.9 Til § 9-1 "Overgangsbestemmelser"

Under henvisning til kommentarene ovenfor foreslås følgende ordlyd i § 9-1:

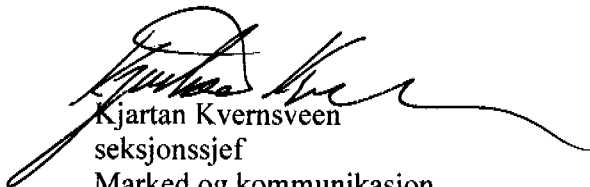
"Jernbaneverket må søke om sikkerhetsgodkjenning samt sikkerhetssertifikat og lisens for sin museumstogkjøring i regi av Norsk Jernbanemuseum senest 1. januar 2007."

Jernbaneverket ser frem til at bestemmelsene i EUs sikkerhetsdirektiv implementeres i Norge. Rett implementert er vi overbevist om at direktivet vil gi et positivt bidrag til jernbanens konkurransekraft og dermed også til dens fremtid. Dersom departementet føler behov for en utdypning/presisering av vår uttalelse, står vi med glede til tjeneste.

Med hilsen



Svein Horrisland
etatsdirektør
Marked og kommunikasjon

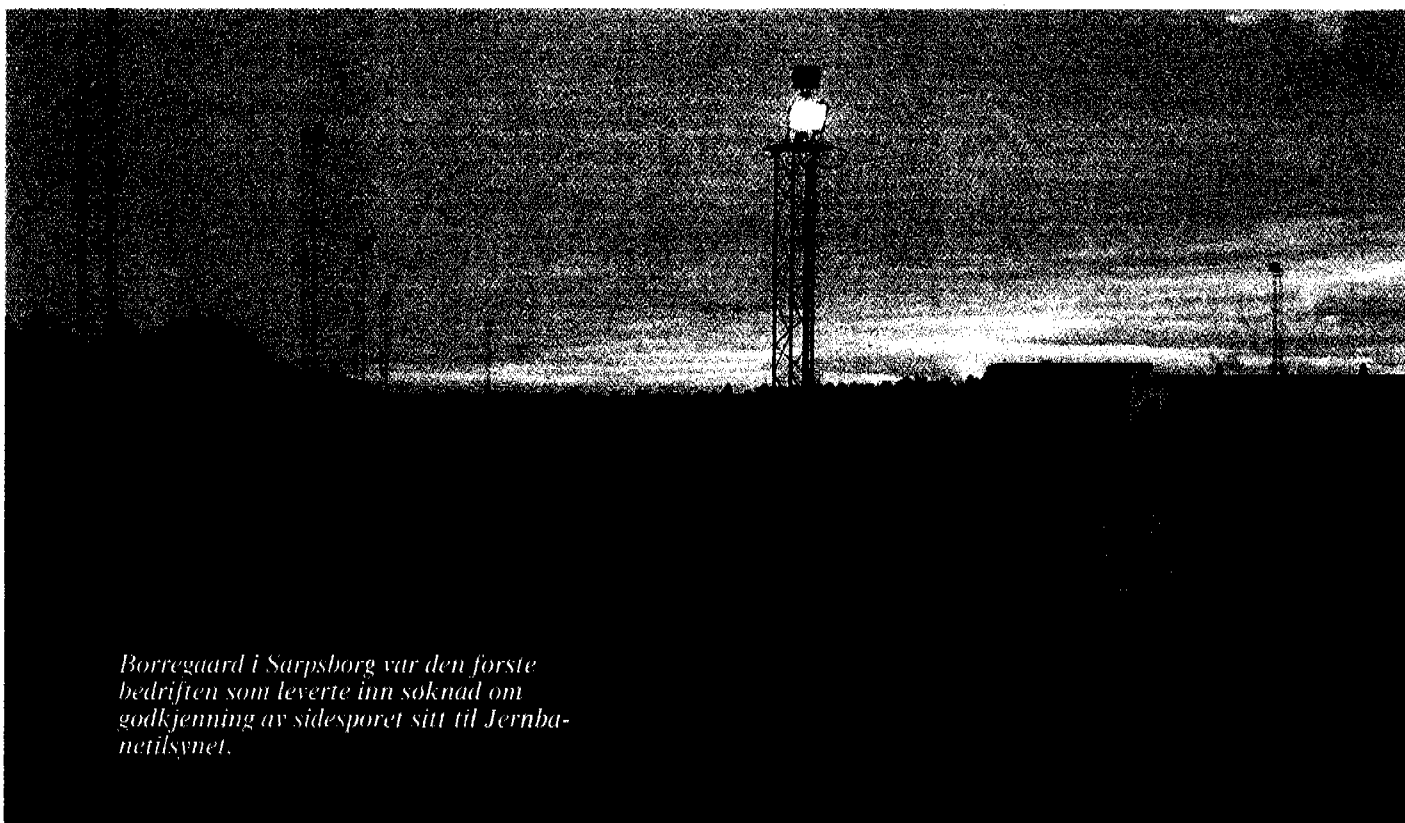


Kjartan Kvernsveen
seksjonssjef
Marked og kommunikasjon,
kunde- og markedsrelasjoner

Vedlegg:

-Kopi av artikkel fra Moderne Transport 2-05

Urimelige krav til små sidespor



Borregaard i Sarpsborg var den første bedriften som leverte inn søknad om godkjenning av sidesporet sitt til Jernbanetilsynet.

Politikernes ønsker om å overføre mer gods fra vei til bane stoppes av et rigid regelverk. Transportbrukere som ønsker å ta i bruk sine små sidespor møter godkjenningskrav som kan ta pusten fra noen og enhver. Store aktører som Borregaard og Oslo havn fortviler.

Nå har Transportbrukeres Fellesorganisasjon (TF) kastet seg inn i kampen for sine små og store medlemmer. I et brev til Samferdselsdepartementet ber TF departementet om straks å iverksette en grundig gjennomgang av det gjeldende regelverk for godkjenning av kjørevei for jernbane. Jernbanetilsynets godkjenningskrav medfører at bedrifter med et kort sidespor blir underlagt en usedvanlig stor administrativ arbeidsbyrde, hevder TF.

I en artikkel på TFs hjemmeside, www.tf.no, vises det til at en liten bedrift med noen meter sidespor inn til firmaets lasterampe er pålagt å ha den samme type dokumentasjon og organisatoriske innretting, som en stor aktør som Jernbaneverket med sine flere hundre kilo-

meter lange jernbanestrekninger.

- Dokumentasjonskravet og søknadsprosessen medfører en så stor belastning for våre medlemsbedrifter at flere vurderer å koble seg fra banenettet, skriver Linda S. Sjøstad i TF.

Oslo havn

Havnedirektør Anne Sigrid Hamran i Oslo forteller i samme artikkel at kravene som nå blir stilt, ikke er innenfor rimelighetenes grenser.

- Vi har brukt uforholdsvis mye tid og ressurser på å få godkjent sidesporet vårt. Når prosessen er ferdig, skal vi legge frem en oppsummering av dette arbeidet for havnestyret. Oslo havn kommer også til å ta initiativ overfor myndighetene for å få til en forenklet godkjenningsprosedy-

re. Ut fra den erfaring vi har fått i prosessen, vil vi ikke anbefale andre virksomheter å prøve det samme, sier en opprørt Hamran til tf.no.

Konsekvenser

Borregaard i Sarpsborg var den første bedriften som leverte inn søknad om godkjenning av sidesporet sitt til Jernbanetilsynet. Kjell Arne Sjøberg som har arbeidet med denne godkjenningen i 2 år kan, uten å overdrive, fortelle at det har vært en møysommelig prosess.

- Vi er en stor bedrift, så vi har sluppet å leie inn eksterne konsulenter. Likevel er godkjenningsprosedyren så omfattende, at vi snakker om betydelige beløp for bedriften. Vi som har et sidespor med en maksimal hastighet på 15 km/h, er underlagt de samme kravene til dokumentasjon som f.eks Gardermobanen. Det har blitt svært mange kilo dokumenter, men nå håper vi snart å være i mål, sier Sjøberg til tf.no.

Nye operatører

Flere norske og utenlandske aktører ser på mulighetene til

å gjenoppta vognlasttransporten etter at CargoNet la ned denne tjenesten i fjor. Dersom bedriftseierne nå velger å kutte ut sine private sidespor vil dette svekke næringsgrunnlaget for de nye aktørene.

Det en uttrykt politisk målsetting å overføre mer gods fra vei til jernbane og sjø. Å pålegge havnene og bedriftene denne type dokumentasjonskrav for et sidespor, er helt klart et steg i feil retning. TF håper at Samferdselsdepartementet straks iverksetter en gjennomgang for å kunne gi nye, tilpassede retningslinjer for virksomheter som eier et sidespor.

Velger kampe

Kamp om veier og sjøtransporten er på gang. I Norge er det 250.000 tonn gods og 100.000 tonn korn som blir transportert på veier. I Sverige er det 100.000 tonn gods og 100.000 tonn korn som blir transportert på veier. I Norge er det 100.000 tonn gods og 100.000 tonn korn som blir transportert på veier. I Sverige er det 100.000 tonn gods og 100.000 tonn korn som blir transportert på veier.