

Vedlegg

Saksbehandlende avdeling: Teknisk avdeling
Saksbehandler: PH

Arkivkode: 640

Saksnummer: 04/63

Dato: 01.03.2005

**SAK: HAVNESPOR – ORIENTERING OM SØKNADSPROSESS OG TILLATELSE
TIL Å DRIVE HAVNESPOR I OSLO HAVN**

Saken gjelder:

Lov nr 100 om *anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.* (Jernbaneloven) som ble vedtatt i 11.06.1993 definerer *jernbanevirksomhet* som *sum av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet*. Til jernbaneloven hører forskrifter, de mest sentrale er Forskrift nr 1334 av 04.12.2001 om krav til jernbanevirksomhet (*Kravforskriften*) og Forskrift nr 136 av 05.02.2003 om tillatelse til å drive jernbane... (*Tillatelsesforskriften*). Jernbaneloven trådte i kraft 1. juli 1993. Overgangsbestemmelser forutsatte at alle gamle konsesjoner og avtaler utløp etter 10 år, dvs. 1. juli 2003.

Alle sporstrekninger (sidespor, havnespor, industrispor osv.) med tilknytning til det nasjonale jernbanenettet er omfattet av jernbanelovens bestemmelser og er følgelig forutsatt å ha tillatelse til bruk fra Statens jernbanestilsyn (SJT).

Etter sammenstøtet i Sjursøykrysset den 17.03.2003 mellom tankbil og skiftetog ble det fra tilsynet satt fokus på konsesjonskrav iht. jernbaneloven for jernbanevirksomheten i Oslo havn. Det var ikke tidligere søkt om konsesjon eller tillatelse, men det hadde da allerede i over 140 år eksistert avtaler mellom jernbanen og Havnevesenet (HAV) om etablering, drift og vedlikehold av spor, dvs. så lenge det har vært jernbanespor i Oslo havn. Den første avtalen ble til orientering inngått 7. desember 1860 mellom daværende Jernbanedireksjonen og Kristiania Havnevæsen.

HAV sendte inn søknad om tillatelse den 28.04.2003 på bakgrunn av SJTs henvendelse av 24.03.2003 etter hendelsen i Sjursøykrysset. På dette tidspunkt var så vidt vites ingen private sidesporholdere innehavere av tillatelse eller i søknadsprosess. HAV ble i så måte også en pilotsøker på bruk av SJT's nye søknadsskjema (vedlagt) for *Søknad om tillatelse til å drive sidespor, havnespor, terminalspor og lignende herunder drive bruksbane, knyttet til det nasjonale jernbanenettet*.

Proessen frem mot varig tillatelse har vært lang (nær 2 år) og har gått gjennom flere søknadsrunder med tidsbegrensede midlertidige tillatelser sist frem til 1. mars 2005.

Varig tillatelse til å drive havnespor i samsvar med søknaden ble gitt Oslo Havn KF i SJT's brev av 07.02.2005 (vedlagt).

Saken behandles i havnestyret iflg.:

-

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Det er til søknadsprosessen anvendt i størrelsesorden ca 350 timer i egen saksbehandling samt

ekstern bistand for kr 360.000, dvs. total kostnad over kr 0,5 mill. I tillegg kommer bl.a. årlige utgifter til helseattest for 11 medarbeidere iht. Helsekravforskriften.

Budsjettmessige forhold:

Tillatelsen forutsetter årlig avsetning av nødvendige økonomiske ressurser til spordriften.

Havnedirektørens vurdering og forslag til vedtak:

Havnedirektøren viser til det faktum at varig tillatelse til å drive havnespor i Oslo havn med hjemmel i gjeldende lovgivning (Jernbaneloven m/forskrifter) nå foreligger gitt ved Statens jernbanetilsyn brev av 07.02.2005. Det er dog knyttet en del egne vilkår til tillatelsen, herunder:

- *Daglig leder må ha god vandel*
- *Jernbanevirksomheten må tilføres nødvendige økonomiske ressurser*
- *Jernbanevirksomheten må drives med nødvendig faglig kompetanse, og det må sikres at tjenesteleverandører har nødvendig faglig kompetanse*
- *Jernbanevirksomheten må drives slik at hensynet til sikkerheten for eget personell, tredjemann og omgivelsene ellers ivaretas i nødvendig grad.*
- *Jernbanevirksomheten må ha forsikring eller garanti for erstatningsansvar som kan oppstå pga. virksomheten.*

Havnedirektøren tør bemerke at selve søknadsprosessen for HAV's del har vært omfattende og ressurskrevende oppgave med kostnad i størrelsesorden kr 0,5 mill. og som har pågått i nærmere 2 år. Søknadsdokumentasjon og krav til systemdokumentasjon har vært omfattende og ressurskrevende selv om HAV fra tidligere allerede hadde et godkjent kvalitetssikrings-system iht. NS-EN ISO 9001. Videre operativ oppfølging av kravene i tillatelsen krever at flere nye oppgaver legges på administrasjonen i både Terminal- og Teknisk avdeling, herunder systematisk registrering, rapportering, risikovurderinger, opplæring, revisjoner mv.

Havnedirektøren stiller spørsmål ved hvorvidt formalkrav til sidesporeiere er satt for strengt når tilnærmet de samme krav fra regelverk gjøres gjeldende her som for store operatører på det nasjonale nettet? Med kjennskap til at øvrige norske havner har begrenset egen kompetanse på dette fagfeltet ser HAV det som meget utfordrende oppgave å få godkjent havnesporene i øvrige havne-Norge. Det samme vil være gjeldende for ulike industrispør. Dette kan således føre til at sportilgang til norske havner og andre private områder kan bli sløyfet, noe som vil være strid med intensjonene i Nasjonal transportplan 2006-2015 om mer gods over fra vei til sjø og jernbane. Havnedirektøren mener derfor at dette spørsmål bør tas opp med rette myndigheter og vil foreslå at saken oversendes Norsk Havneforbund og Kystverket til videre oppfølging mot departementene.

Forslag til vedtak:

Havnestyret tar til orientering at det ved Statens jernbanetilsyn brev av 07.02.2005 foreligger varig tillatelse til drift av havnespor i Oslo havn. Saken oversendes Norsk Havneforbund og Kystverket med anmodning om å se på om regelverket som gjøres gjeldende for havnespor kan forenkles slik at dette ikke blir en trussel mot sportilgang i norske havner.

Magne Løvhaug
fung. havnedirektør

Per Ø. Halvorsen
teknisk sjef

Vedlegg : -Statens jernbanetilsyn brev av 07.02.2005
-HAVs søknadskjema rev. 20.01.2005

Uttrykt vedlegg: Jernbaneloven m/forskrifter, se SJT's nettsider: <http://www.sjt.no/>