

<b>1</b>	<b>JERNBANEVERKETS AVVIKSHÅNTERING .....</b>	<b>2</b>
1.1	Jernbaneverkets plikt til å gjenopprette normal trafikk. ....	2
1.2	Materielltekniske forutsetning. ....	2
1.2.1	Mulighet for kopling til annet rullende materiell.....	2
1.2.2	Informasjon nødvendig for å planlegge beredskap. ....	2
1.2.3	Informasjon om rullende materiells kapasitet som unnsetningsmateriell.....	2
<b>1</b>	<b>NNRA RESPONSE TO TRAFFIC INTERRUPTION.....</b>	<b>2</b>
1.1	NNRA obligation to re-establish normal traffic.....	2
1.2	Preconditions for rolling stock .....	2
1.2.1	Possibility of connection to another rolling stock .....	2
1.2.2	Information necessary in order to plan line clearance activity.....	2
1.2.3	Rolling stock suitability as rescue vehicle.....	2

## 1 JERNBANEVERKETS AVVIKSHÅNDTERING

### 1.1 Jernbaneverkets plikt til å gjenopprette normal trafikk.

Utrag fra Forskrift 5. februar 2003 nr. 135  
(fordelingsforskriften):

”§ 9-2. *Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser*  
Dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker, skal infrastrukturforvalteren treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen.

I en nødsituasjon eller dersom det er absolutt nødvendig på grunn av en driftsstans, kan infrastrukturforvalteren forlange at den som har fått tildelt infrastrukturkapasitet stiller til rådighet de ressurser som infrastrukturforvalteren anser som mest hensiktsmessige for å normalisere situasjonen så raskt som mulig”.

### 1.2 Materiellekniske forutsetning.

For å ivareta denne beredskapen forutsetter Jernbaneverket at rullende materiell tilfredsstiller spesifikasjonen nedenfor dersom ikke annet på forhånd er avtalt med Jernbaneverket.

#### 1.2.1 Mulighet for kopling til annet rullende materiell.

Jernbaneverket forutsetter at :

- toget kan tilkoples annet materiell med standard UIC-kopling i valgfri ende og kunne trekke eller slepes, så langt ellers mulig også skyve eller skyves, via koplingen.
- alt løst utstyr som er nødvendig for å tilkople materialet i en valgfri ende alltid medbringes i toget.
- tilkoplingen kan gjøres relativt raskt på tilfeldig havaristed og forutsetter medvirkning fra maksimalt en medhjelper utover togets eget personale.
- koplingen med noe margin for rykk o.l kan

## 1 NNRA RESPONSE TO TRAFFIC INTERRUPTION.

### 1.1 NNRA obligation to re-establish normal traffic.

Extract from (in English): Regulations on the Allocation of Railway Infrastructure Capacity and the Levying of Charges for the Use of the National Railway Network (Allocation Regulations)

“*Section 9-2 Special measures in the event of disturbance*

In the event of disturbance to train movements caused by technical failure or accident, the infrastructure manager must take all necessary steps to restore the normal situation.

In an emergency and if absolutely necessary on account of a breakdown, the infrastructure manager may require the party who has been allocated infrastructure capacity to make available to him the resources which he considers are the most appropriate to restore the normal situation as soon as possible.”

### 1.2 Preconditions for rolling stock

In order prepare for an efficient line clearance activity NNRA assumes rolling stock to comply with the specification below unless another specification is agreed with NNRA in advance.

#### 1.2.1 Possibility of connection to another rolling stock

NNRA assumes that:

- rolling stock in random end can be connected to another vehicle equipped with standard UIC coupling and haul or be hauled, as far as otherwise possible also push or be pushed, with the connection.
- all additional equipment necessary to do such a coupling in one random end shall always be available in the rolling stock.
- coupling to another rolling stock can be done relatively quickly at a random location without help from more than one person in addition to the normal staff on the train.
- the coupling with some margin for jerking

overføre maksimal kraft fra materiellets eget fremdriftsmaskineri.

- minst en i togpersonalet har nødvendig kompetanse for å utføre kopling, forberede toget ellers for sleping og gi informasjon om materiellet relevant for slepingen eller vite hvor på materiellet slik informasjon på engelsk og/eller norsk er utlagt.

Videre forutsettes normalt at materiellet har standard UIC togbrems som kan tilkoples sammen med mekanisk kopling.

Ved evt. dispensasjon fra denne forutsetningen vektlegges:

- hvor viktig hensynet til Jernbaneverkets beredskap er sett opp mot materiellets bruk (strekning, driftsopplegg og varighet)..
- hvorvidt materiellets og kopl原因ens konstruksjon og retningslinjer for slepingen er slik at tilstrekkelig sikker sleping for å rydde linjen likevel vil kunne gjennomføres.

Sleping av materiell uten aktiv brems på siste vogn forutsetter togleders dispensasjon (jmf. Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 (togframføringsforskriften)).

### 1.2.2 Informasjon nødvendig for å planlegge beredskap.

Informasjon om materiellet nødvendig for typisk avvikshåndtering som enkel påsporing og sleping uten/med hjelpetralle for enkeltaksler forutsettes alltid å være tilgjengelig i form av påskrifter og/eller oversiktelig sammenstilt i dokumentasjon som medbringes.

Kravet gjelder ikke informasjon som er åpenbar eller forutsettes alminnelig kjent for de som utfører de ulike arbeidsoppgaver.

### 1.2.3 Informasjon om rullende materiells kapasitet som unnsetningsmateriell.

For å kunne organisere bergingsaktivitet vil Jernbaneverket i forbindelse med kompatibilitetsvurderingen innhente informasjon om materiellets brukelighet som unnsetningsmateriell.

has capacity for the maximum tractive effort of the rolling stock.

- at least one of the train crew have necessary skills to do the coupling, prepare vehicle for haulage and forward information about the vehicle relevant for the haulage or give information of where this information in English and/or Norwegian text is stored on the train.

It is also assumed as a general rule that the rolling stock has automatic UIC train brake which can be connected together with the mechanical coupling.

Dispensation from this requirement will depend on:

- probability and consequence of a technical problem when assessed together with the planned use (location, kind of activity and duration)
- whether the technical construction of the rolling stock and the coupling together with the described procedure make sufficiently safe hauling in order to clear the railway line possible.

Haulage without active brakes in the last vehicle of the train presupposes dispensation given by the traffic controller (confer the regulation Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335).

### 1.2.2 Information necessary in order to plan line clearance activity

Necessary information in order to undertake track clearance activity as re-railing and hauling of rolling stock is assumed always to be available at the rolling stock either as labels on the vehicle(s) or as readily understandable manuals in each vehicle.

This requirement does not apply to information which is obvious or can be assumed to be common knowledge for those who do the specific tasks.

### 1.2.3 Rolling stock suitability as rescue vehicle

In order to prepare organising of line clearance activity NNRA collect relevant information during the initial compatibility study for each class of rolling stock.