

Høring over udkast til Bestemmelser for drifts- og trafikstyringsregler (DTR) på jernbaneområdet, BJ 5-2-2014

EU-Kommissionen har den 12. november 2012 udstedt en ny Kommissionsafgørelse (2012/757/EU)¹, der gælder for hele jernbanenettet i EU. Kommissionsafgørelsen er en teknisk specifikation for interoperabilitet, som retter sig mod drift og trafikstyring (TSI OPE).

Med kommissionsafgørelsen sammenskrives TSI OPE for konventionelle tog og TSI OPE for højhastighedstog. Desuden er de tekniske forhold i TSI'en blevet opdateret.

I Danmark gennemføres kommissionsafgørelsen ved en Bestemmelse for Jernbane BJ 5-1-2014.

I den anledning fremsendes udkast til reviderede Bestemmelser for drifts- og trafikstyringsregler (DTR) på jernbaneområdet, BJ 5-2-2014, i faglig og økonomisk høring.

Drifts- og trafikstyringsregler (DTR)

DTR er udarbejdet, fordi etablering af nye signalsystemer i regi af Banedanmarks Signalprogram har udløst behov for nye regler, procedurer og instrukser for kørsel på alle de strækninger, der udstyres med de nye signalsystemer.

DTR retter sig mod Banedanmarks Signalprogram. I takt med udrulningen af Signalprogrammet udfases de gældende regler på området (SR75, sikkerhedsreglementet). DTR er et sæt af regler, procedurer og instrukser for kørsel på alle strækninger, der udstyres med nye signalsystemer.

DTR indeholder herunder henvisninger til de fælleseuropæiske krav til drifts- og trafikstyring (den tekniske specifikation for interoperabilitet for drift og trafikstyring, TSI OPE).

¹ Kommissionens afgørelse af 14. november 2012 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ændring af beslutning 2007/756/EF (EU-tidende 2012 nr. L 345 s.1 ff).

Ændringer i Drifts- og trafikstyringsreglerne (DTR) på jernbaneområdet

Ændringerne i DTR er konsekvensrettelser, der følger af ændringerne i TSI OPE. De væsentligste ændringer i TSI OPE er følgende:

1. TSI'ens anvendelsesområde udvides fra at dække det transeuropæiske transportnet TEN-T, til at dække hele det europæiske jernbanesystem. Undtaget er dog fortsat metro, letbanesystemer, S-tog, privat-ejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer samt infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål.

Udvidelsen betyder, at regionalbaner og hele Banedanmarks fjernbanenet omfattes af TSI OPE. I praksis medfører dette ikke ændringer, da de danske regler i forvejen tager højde for kravene i TSI OPE.

2. Kravene til konventionelle tog og til højhastighedstog er sammenskrevet, så en og samme TSI gælder for begge former for tog.

Ændringen har ingen praktisk betydning i Danmark.

3. Kravene til udformning og placering af det europæiske køretøjsnummer, der skal fremgå af vognkassen er slettet fra tillæg P i TSI OPE. Fremover vil de alene fremgå af det nationale køretøjsregister (NVR-registeret).

4. Driftsregler for ERTMS²/ETCS³ og ERTMS/GSM-R er ændret, idet reglerne vedr. ERTMS er opdateret til version 3 (baseline 3) og dermed også tilpasset ECTS 3.0. Ændringen betyder, at reglerne nu også tager højde for den baseline 3.0, der anvendes i forbindelse med udrulningen af Banedanmarks Signalprogram.

5. Reglerne om bremseevne er sammenskrevet, således at reglerne både gælder for konventionelle- og højhastighedsstrækninger (se tillæg T).

Ændringen er en naturlig følge af, at de to TSI'er er sammenskrevet og skal dække bremsekrav i forbindelse med både højhastighedsstrækninger og konventionelle strækninger. Ændringen har ingen praktisk betydning i Danmark.

6. Medlemsstaterne skal opdatere de nationale gennemførelsesplan for TSI'en.

Trafikstyrelsen opdaterer følgelig Danmarks nationale gennemførelsesplan for TSI OPE med de ændringer, der er sket siden 2008.

Herudover er det alene strukturen i bilag 1 om "Regler for drift og trafikstyring", der er ændret.

² ERTMS: European Rail Traffic Management System. ERTMS består af togkontrolsystemet ETCS (European Train Control System).

³ Radiosystemet GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railway). GSM-R består af et talemodul og et datamodul.

Øvrig information

Den tilhørende vejledning vedlægges til orientering.

Derudover vedlægges en fortegnelse over de hørte myndigheder, organisationer og andre interessenter.

Eventuelle bemærkninger sendes til Trafikstyrelsen på mailadresse info@trafikstyrelsen.dk og cc til ses@trafikstyrelsen.dk.

Høringsfristen udløber den 3. december 2013.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Svend Erik Gerberg Simonsen på tlf. nr.: 41780309 eller på mail ses@trafikstyrelsen.dk eller på info@trafikstyrelsen.dk.

Høringsmaterialet kan også ses på høringsportalen på www.borger.dk.

Med venlig hilsen

Svend Erik Gerberg Simonsen
Jernbaneinspektør