

Vejledning til BJ 5-2-2014

Bestemmelser for drifts- og trafikstyringsregler (DTR) på jernbaneområdet

Vejledning til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder

Udkast 5

Indhold

1	Indledning	4
1.1	Formål	4
1.2	Vejledningens struktur	4
2	Indhold	4
2.1	Opbygning	4
2.2	Anvendelsesområde (punkt 2.1. og 2.2.)	6
3	Bilag 1: Regler for drift og trafikstyring	7
3.1	TSI regler for drift og trafikstyring (bilag 1 punkt A)	7
3.2	Personale (bilag 1 punkt B.1 – B.3)	8
3.3	Tog (bilag 1 punkt B.1 – B.3)	9
3.4	Togdrift (bilag 1 punkt D.1 –D.9)	10
3.5	Håndtering af nødsituationer (bilag 1 punkt E.)	13
3.6	Særlige forhold på strækninger udstyret med ERTMS (bilag 1 punkt F.)	13
3.7	Definitioner (bilag 1 punkt G.)	13

1 Indledning

1.1 Formål

Etablering af nye signalsystemer udløser behov for nye regler, procedurer og instrukser for kørsel på alle de strækninger, der udstyres med de nye signalsystemer.

Denne vejledning er en hjælp til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder om, hvordan reglerne i BJ 5-2-2014 Drifts- og trafikstyringsregler (DTR) skal forstås.

Vejledningen er ikke bindende, men har til formål at fortolke og beskrive baggrunden for de regler, som kræver en uddybende forklaring.

1.2 Vejledningens struktur

Teksten fra BJ 5-2-2014 Drifts- og trafikstyringsregler (DTR), der refereres til, er skrevet med denne baggrundsfarve. Er der referencer til punkterne i allerede gennemførte TSI'er, vil punkternes overskrifter være i "citationstegn" i BJ'en.

2 Indhold

2.1 Opbygning

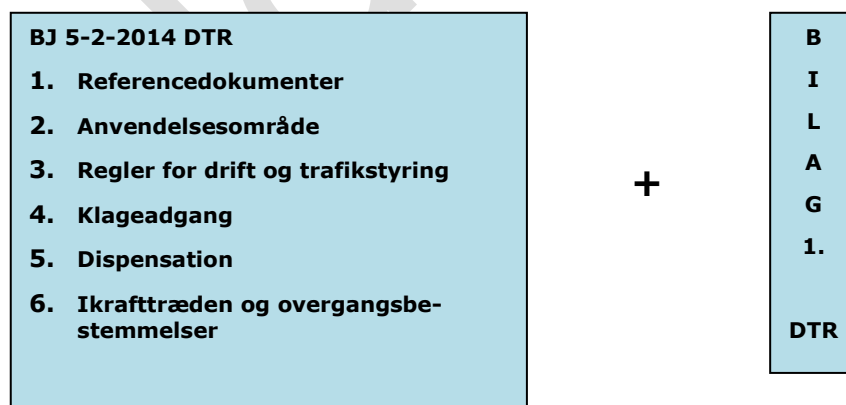
BJ 5-2-2014 Drifts- og trafikstyringsregler indeholder BJ'en og et dertilhørende bilag 1. Begge har samme retskraft.

Selve BJ'en indeholder krav, der vedrører anvendelsesområde, dispensation, ikrafttrædelse mv.

Bilag 1 indeholder de krav, der retter sig mod drift og trafikstyringen. Bilaget vil blive revideret i takt med, at relevante TSI'er ændres eller der er behov for nye nationale regler.

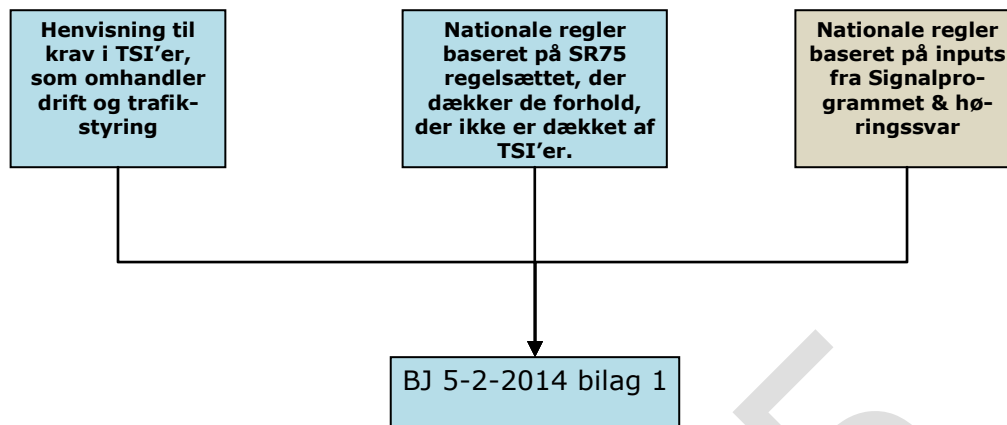
Denne todelte opbygning har til hensigt at lette såvel læsbarheden som vedligeholdelsen af BJ'en.

Opbygningen er vist i figur 1.



Figur 1

Kravene i Bilag 1, Regler for drifts- og trafikstyring er sammensat, som illustreret i figur 2.



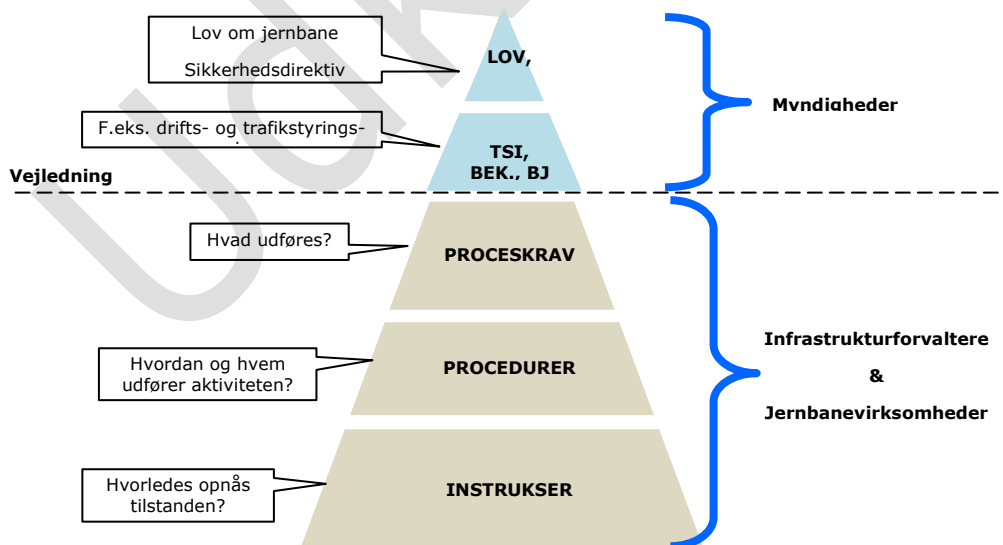
Figur 2

TSI'ernes krav er ofte ret detaljerede funktionskrav. Dette skyldes, at disse krav regulerer forhold af betydning for kørsel over landegrønsere – interoperabilitet - hvor ensartede forhold er et bærende hensyn.

De nationale krav derimod er overordnede funktionskrav.

Med anvendelsen af funktionskrav imødekommer BJ'ens opbygning Sikkerhedsdirektivets krav om, at medlemslandene bør skelne klart mellem, at det er myndighedens ansvar at opstille de nationale rammer for reguleringen af sikkerheden, mens det er infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne, der bører det fulde ansvar for sikkerheden.

Dette ansvar udmøntes hensigtsmøssigt ved, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder beskriver de proceskrav, procedurer og instrukser som sikrer, at kravet opfyldes, jf. figur 3.



Figur 3

Proceskrav kan f.eks. beskrive hvad der skal udføres, hvilke møl der er sat for at reglen, udarbejdet af myndigheden, kan opnøs.

Procedurer beskriver f.eks., hvordan reglen tænkes at blive udmøntet, hvem der har ansvaret for hvilke aktiviteter, og hvordan disse ansvarsområder skal arbejde sammen.

Instrukser er f.eks. en uddybende beskrivelse af, hvorledes en bestemt aktivitet skal gennemføres.

Et tænkt eksempel på samspillet mellem den regel, der er givet af myndigheden og udmøntningen af reglen er vist nedenfor:

Regel:

TSI OPE 4.2.2.4.2. Passageres sikkerhed: Jernbanevirksomheden skal sørge for, at passagertransporten foregår på en sikker måde ved afgang og under hele rejsen

Proceskrav:

Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder: Skal f.eks. sikre at medarbejderne har den fornødne kompetence til at gennemføre de beskrevne procedurer og instrukser i forbindelse med afgang.

Procedure:

stationsbestyrer: Giv kørtilladelse

Lokomotivfører: Check og underret når toget er klar til afgang

Togpersonale: Kontrollér at ind- og udstigninger er slut

Togpersonale: Meld arbejde færdig

Lokomotivfører: Kør

Instrukser:

F.eks. tjekliste over hvad der skal tjekkes før tilladelsen gives.

F.eks. hvad der skal tjekkes og hvordan der underrettes.

F.eks. hvad der skal være opmærksom på når kontrollen foretages.

F.eks. hvordan der underrettes.

F.eks. hvordan igangsætning foretages.

2.2 Anvendelsesområde (punkt 2.1. og 2.2.)

2.1. Denne BJ gælder for kørsel:

- På strækninger der er udrustet med ERTMS.
- På S-banestrækninger der er udrustet med et CBTC system.
- Henover grænseafsnittet mellem de i a) og b) nævnte strækninger og henover grænsesnittet til og fra øvrige strækninger, der grænser op til de i a) og b) nævnte strækninger.

BJ'ens anvendelsesområde omfatter alle strækninger, som udstyres med ERTMS eller CBTC system.

For at sikre, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har de nødvendige procedurer og instrukser i forbindelse med kørsel mellem de forskellige signalsystemer, gælder BJ 5-2-2014 også for kørsel mellem følgende signalsystemer:

Fra \ Til	Nuværende signal-systemer, herunder privatbaner uden ERTMS	S-bane med CBTC system	Strækninger med ERTMS
Nuværende signal-systemer, herunder privatbaner uden ERTMS		X	X
S-bane med CBTC system	X		X
Strækninger med ERTMS	X	X	

2.2. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder kan anvende reglerne på andre strækninger, hvis driftsforholdene gør det hensigtsmæssigt.

Hvis en infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed ser en fordel ved at anvende reglerne i denne BJ på strækninger, der ikke er nævnt i BJ'ens punkt 2.1., er dette muligt. Det kræver, at infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden udarbejder de nødvendige procedurer og instrukser målrettet mod egen virksomhed.

3 Bilag 1: Drifts- og trafikstyringsregler

3.1 TSI regler for drift og trafikstyring (bilag 1 punkt A)

A. TSI regler for drift og trafikstyring.

Reglerne der fremgår af

- TSI OPE punkt 4.2 "Funktionelle og tekniske specifikationer for delsystemet" med underpunkter,
- TSI OPE Tillæg B: "Andre regler, der muliggør en sammenhængende drift"
- TSI SRT punkt 4.4. "Driftsregler" med underpunkter

Selv om TSI OPE og TSI SRT ikke er gældende for S-banen udgør de funktionelle og tekniske specifikationer i TSI OPE og driftsreglerne i TSI SRT et godt grundlag for DTR. Reglerne er generiske og kan derfor også anvendes på S-banen til at imødegå risikoen for kollision, afsporing eller brand.

Formålet med reglerne i TSI OPE punkt 4.2 "Funktionelle og tekniske specifikationer for delsystemet" med underpunkter, og TSI OPE Tillæg B "Andre regler, der muliggør en sammenhængende drift" fremgår af TSI'en og den supplerende Application Guide. Application Guide kan findes på:

<http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/TSI-Application-Guide.aspx>

3.2 Personale (bilag 1 punkt B.1 – B.3)

B.1. Sikkerhed for personale.

Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal inden for eget ansvarsområde imødegå risikoen for tilskadekomst.

Det skal sikres, at personale ikke kommer til skade i forbindelse med deres arbejde.

Procedurer og instrukser skal derfor indeholde oplysninger om, hvordan personalet skal forholde sig jernbanesikkerhedsmæssigt i forbindelse med deres arbejde for at undgå at komme til skade f.eks. i forbindelse med færdsel og arbejde på følgende områder:

- I og ved spor.
- I og ved køreledningsanlæg.
- I forbindelse med reparation af materiel.
- I forbindelse med rangering.
- I forbindelse med sporspæringer.

B.2. Betjeningsområde.

Et betjeningsområde skal være klart defineret, og det skal være entydigt, hvem der har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for trafikstyring i et betjeningsområde. Infrastrukturforvalteren skal sikre, at den ansvarlige kender og har adgang til gældende sikkerhedsmæssig information for området.

Af hensyn til en sikker drift og trafikstyring skal det være entydigt, hvem der har ansvaret for drift og trafikstyring i et betjeningsområde.

Infrastrukturforvalteren har derfor ansvaret for:

- At den jernbanesikkerhedsmæssigt ansvarlige kan identificere sit betjeningsområde ud fra den betjeningsflade, hvorfra sikrings- og teleanlæg overvåges og betjenes.
- At den jernbanesikkerhedsmæssigt ansvarlige kan aflæse, forstå og betjene betjeningspladsens sikrings- og teleanlæg.
- At den jernbanesikkerhedsmæssigt ansvarlige har adgang til gældende fast og midlertidig information. Informationen kan være elektronisk eller på papir.

Fast information er de gældende procedurer, instrukser og betjeningsvejledninger målrettet mod den funktion, der har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for betjeningsområdet.

Midlertidig information er oplysninger om særlige forhold, der på grund af deres midlertidige karakter ikke er indarbejdet i den faste information. Midlertidige informationer kan være oplysninger om ekstratog, ekstraordinære standsninger, pludseligt opståede hastighedsnedsættelser, spærring af spor o.l.

- At den jernbanesikkerhedsmæssigt ansvarlige har mulighed for at kunne afgøre, om den tilgængelige information er den gældende.

Den jernbanesikkerhedsmæssigt ansvarlige skal kvittere for, at han har sat sig ind i den gældende information, inden han overtager betjeningsområdet. Kvittering kan ske enten elektronisk eller i en overleveringsbog.

Betjening af sikrings- og teleanlæg inden for betjeningsområdet foretages af den jernbanesikkerhedsmæssigt ansvarlige eller efter aftale med denne.

B.3. Specifikationer for personale

Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal sikre, at alt personale, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, har de procedurer og instrukser, der er nødvendige for varetagelse af disse funktioner under både normale og unormale driftsforhold samt i nødsituationer. Procedurer og instrukser skal være målrettet til de forskellige personalegrupper.

For at imødegå risikoen for misforståelser skal procedurer og instrukser være målrettet mod arbejdsfunktioner, så de er overskuelige og letforståelige for personalet.

3.3 Tog (bilag 1 punkt C.1 – C.3)

C.1. Trækraftenheders mobile togkontrolsystem.

Trækraftenheder og styrevogne, der kører på strækningerne nævnt i punkt 2.1., skal være udrustet, så de kan kommunikere med infrastrukturens togkontrolsystem i det omfang, dette system kræver det.

Det er en forudsætning, at al normal kørsel på strækninger med togkontrolsystem overvåges af togkontrolsystemet.

Det mobile togkontrolsystem overvåger kørslen og viser informationer fra det faste togkontrolsystem for lokomotivføreren.

Jernbanevirksomhederne har ansvaret for, at de trækraftenheder og styrevogne, hvorfra tog fremføres, er udstyret med et mobilt togkontrolsystem, der kan kommunikere med strækningens togkontrolsystem.

C.2. Signaler og mærker.

- Signaler og mærker skal være entydige og må ikke kunne misforstås.
- Infrastrukturforvalteren skal oplyse om betydningen af signaler og mærker, der anvendes på infrastrukturen eller som vises i førerrumssignalet.
- Jernbanevirksomhederne skal oplyse om betydningen af de signaler, der anvendes indbyrdes mellem jernbanevirksomhedens personale.

Signaler og mærker giver ordrer og tilladelser.

Signaler og mærker ved sporene skal være synlige, så lokomotivføreren kan nå at reagere på dem.

Signaler skal gives, så der ikke opstår misforståelser om, hvem signalet gælder for. Det involverede personale skal kende betydningen af de signaler, der anvendes.

Restriktive signaler skal følges, indtil det kan fastslås, at signalet ikke har betydning for de opgaver, der udføres. Hvis lokomotivføreren f.eks. ser en person vise håndsignal "Stop", skal signalet følges, indtil lokomotivføreren kan afgøre, at signalet ikke gælder ham.

En tilladelse må først følges, når der er sikkerhed for, at signalet gælder for de opgaver, der skal udføres. En kørtilladelse må derfor ikke følges, hvis lokomotivføreren er i tvivl om, hvorvidt den gælder for hans kørsel.

Mærkernes betydning kan afhænge af signalernes visning.

C.3. Slutsignal.

Reglerne i TSI OPE for godstog i international trafik gælder også for godstog i national trafik.

Slutsignal.

Slutsignalet markerer togets bagende. Der må derfor ikke være slutsignaler på andre vogne end den bagerste. Der gælder ikke særlige danske regler for nationale godstog.

Hvis det konstateres, at der ikke er slutsignal på bagerste køretøj, må det anses for sandsynligt, at der er sket en utilsigtet deling af toget, indtil det på anden måde er konstateret, at det ikke er tilfældet.

3.4 Togdrift (bilag 1 punkt D.1 –D.9)

D.1. Sikring af kørsel.

- a) Infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne skal inden for eget ansvarsområde dokumentere, at der er truffet de nødvendige foranstaltninger til at imødegå risiko for sammenstød, afsporing eller kørsel på ufarbart spor.
- b) Jernbanevirksomhederne skal sikre, at deres tiltag til sikring af kørslen er i overensstemmelse med de tiltag og krav, som infrastrukturforvalteren forudsætter opfyldt.

Det er infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders ansvar, at deres personale har den nødvendige ekspertise til at imødegå de risici, der er relateret til drift og trafikstyringen.

D.2. Opstart.

Jernbanevirksomhederne skal sikre følgende:

- a) Lokomotivføreren skal kunne starte materiellet op i en driftstilstand, der tillader kørsel med det mobile togkontrolsystem indkoblet.
- b) Lokomotivføreren skal kunne afgøre, i hvilken grad togkontrolsystemet overvåger kørsel og hvilke betingelser, der gælder for kørsel.

- En sikker kørsel forudsætter, at:
- Lokomotivføreren klargør det mobile togkontrolsystem, så det kan modtage og behandle informationer fra det faste togkontrolsystem.
- Det mobile togkontrolsystemet overvåger kørslen ifølge de informationer, der modtages fra det faste togkontrolsystem.
- Lokomotivføreren er i stand til at afgøre, hvordan toget er overvåget.
- Lokomotivføreren ud fra førerrumssignalet visning er i stand til at afgøre, hvilke procedurer og instrukser, der gælder for toget og dets kørsel.

D.3. Indtastning af togdata i det mobile togkontrolsystem.

Jernbanevirksomhederne skal sikre, at togdata er korrekt indkodet i trækraftens mobile togkontrolsystem.

Togkontrolsystemets virkemåde forudsætter, at det er de korrekte togdata, der er indkodet i de mobile anlæg.

Hvis der indkodes forkerte data, er der ikke overensstemmelse mellem togkontrolsystemets overvågning og det aktuelle togs karakteristika. Det indebærer en risiko for uheld som følge af f.eks. kørsel med for høj hastighed, kørsel forbi endepunkt for en kørtilladelse og forkerte informationer i togets førerrumssignal.

D.4. Kørsel over systemgrænser.

Infrastrukturforvalterne skal imødegå risiko for uheld i forbindelse med kørsel hen over systemgrænser. Infrastrukturforvalterne skal sikre, at den, der har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for trafikstyringen, og lokomotivføreren ud fra togets placering kan afgøre, hvilket togkontrolsystem og hvilke sikkerhedsbestemmelser, der er gældende for det enkelt tog.

Det er en forudsætning for sikker kørsel, at procedurer og instrukser passer til strækningens signalsystem. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal derfor sikre, at der hos personalet ikke opstår tvivl om, hvilket signalsystem, der gælder for togets kørsel og hermed også hvilke procedurer og instrukser, der er gældende for kørslen.

Følgende skal derfor som minimum fremgå af procedurer og instrukser:

- Hvor systemgrænsen er og hvordan den identificeres på stedet.
- Hvordan kørsel frem mod grænsen skal ske.
- Hvordan der skal forholdes ved kørsel over grænsen.
- Hvordan personalet skal forholde sig, medens forreste og bagerste togdel befinder sig i hvert sit systemområde.
- Hvordan kørsel væk fra systemgrænsen sker.

D.5. Tilbagekaldelse af en tilladelse til kørsel.

Infrastrukturforvalteren skal sikre, at en tilladelse til kørsel tilbagekaldes, hvis der opstår risiko for ulykke. Ved tilbagekaldelse af andre årsager skal infrastrukturforvalteren have procedurer, der imødegår risikoen for afsporing, sammenstød eller påkørsel på grund af tilbagekaldelsen.

Infrastrukturforvalteren skal sikre, at stationsbestyreren ved, hvordan en kørtilladelse kaldes tilbage. Tilbagekaldelse kan blive aktuel på grund af risiko for uheld eller fordi trafikken skal omdisponeres.

Risiko for uheld

Ved risiko for uheld kaldes kørtilladelsen straks tilbage.

Omdisponering

Ved tilbagekaldelse på grund af omdisponering af trafikken skal risikoen for uheld imødegås. Uheld kan ske fordi lokomotivføreren ikke har information om, at kørtilladelsen er ændret eller fordi bremsesystemet aktiveres på grund af et uventet indgreb fra togkontrolsystemet.

D.6. Kørtilladelse til besat spor i normalsituationer.

Hvis det bliver nødvendigt at give en kørtilladelse til et besat spor i forbindelse med flere tog ved samme perron eller sammenkobling af tog skal den, der har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for trafikstyringen,

- a) sikre sig at første tog er standset og
- b) sikre sig at første tog ikke har en kørtilladelse og
- c) indstille togvej for det andet tog.

Hvis kørslen ikke fremgår af køreplanen, skal de, der har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for trafikstyringen underrette begge togs lokomotivfører.

Andet togs kørsel skal være overvåget af togkontrolsystem. Lokomotivføreren skal følge førerrumssignalets visning.

Reglen giver mulighed for at give kørtilladelse til et besat spor gennem signalsystemet, når togets kørsel kan sikres af togkontrolsystemet.

Der må ikke samtidig gives kørtilladelse til de køretøjer, der holder i sporet.

D.7. Nødbremning udløst af togkontrolsystemet.

Infrastrukturforvalteren skal inden videre kørsel sikre, at risiko for ulykker imødegås.

Nødbremning sker for at afværge en farlig situation. Årsagen til nødbremningen skal derfor forsøges klarlagt, inden stationsbestyreren giver tilladelse til videre kørsel.

Hvis der er mulighed for at køre videre, skal kørslen sikres imod de forhold, der kan have udløst nødbremningen.

D.8. Håndtering af særlige forhold.

Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal inden for eget ansvarsområde imødegå risiko for ulykker ved:

- a) Prøvekørsler, hvor trækkræfter og styrevogne ikke kan eller ikke skal fremføres med virksomt togkontrolsystem.
- b) Kørsel i forbindelse med snerydning og transport af snerydningsmateriel.
- c) Kørsel med museumsmateriel eller arbejdskøretøjer, hvor tekniske forhold hindrer, at køretøjerne kan udstyres med det togkontrolsystem, der anvendes på strækningen.

Jernbanevirksomheden skal sikre, at deres tiltag til sikring af kørslen er i overensstemmelse med de krav, som infrastrukturforvalteren forudsætter opfyldt.

De særlige forhold, der er nævnt, er situationer, der erfaringsmæssigt jævnligt forekommer.

For at undgå faste dispensationer fra reglerne, er der derfor behov for procedurer og instrukser, der regulerer den nævnte form for kørsel.

Prøvekørsler

Ved prøvekørsler skal det fremgå af procedurer og instrukser, hvordan kørslen sikres. Prøvekørsler gennemføres f.eks. for at afprøve, om:

- Togkontrolsystem virker korrekt.
- Sikringsanlæg virker korrekt.
- Køretøjers bremseevne er som forudsat.
- Køretøjer kan køre på strækningen.

Kørsel med snerydningsmateriel

I forbindelse med snerydning og kørsel med snerydningsmateriel er der behov for procedurer og instrukser, der tager højde for bl.a., at:

- Togets front er forlænget med snerydningsmateriellet.
- Der under rydning er behov for, at toget kan køre frem og tilbage.
- Kørsel, nedbremsning og standsning i forbindelse med rydning skal kunne ske uden indgreb fra togkontrolsystemet for at minimere risiko at køre fast.
- Snerydningsmateriel er ikke udstyret med bremse.
- Det kan være umuligt at se ydre signaler og mærker.

Arbejdskøretøjer og museumsmateriel

I forbindelse med kørsel med køretøjer, der ikke kan udstyres med togkontrolsystem, er der behov for procedurer og instrukser, der sikrer kørsel med disse køretøjer. Disse procedurer og instrukser er ikke en tilladelse til at undlade at udstyre køretøjerne med togkontrolsystem, hvis det er teknisk muligt.

D.9. Parkering af køretøjer.

Jernbanevirksomheder skal sikre, at parkerede køretøjer placeres og afbremses, så de ikke udgør fare for anden kørsel.

Parkerede og hensatte køretøjer må ikke være årsag til sammenstød.

Jernbanevirksomheder skal instruere deres personale, så de har den nødvendige ekspertise til at parkere køretøjer, så de ikke er eller kan blive til fare for anden kørsel.

3.5 Håndtering af nødsituationer (bilag 1 punkt E.)

E. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal inden for eget ansvarsområde sikre, at personalet kan håndtere ulykker og hændelser, så konsekvenserne begrænses mest muligt.

Skadevirkning af uheld og tilløb til uheld skal begrænses mest muligt.

Procedurer og instrukser skal derfor omfatte beskrivelser af, hvordan personalet skal reagere i tilfælde af uheld eller tilløb til uheld for at begrænse skaderne.

Procedurer og instrukser skal ligeledes beskrive, hvordan uheld og hændelser skal undersøges og rapporteres, så årsagen til uheldet kan afdækkes.

Der skal træffes foranstaltninger til at forhindre lignende hændelser og uheld i fremtiden.

3.6 Særlige forhold på strækninger udstyret med ERTMS (bilag 1 punkt F.)

F. Reglerne fremgår af TSI OPE, Tillæg A "ERTMS/ETCS driftsregler"

TSI OPE Tillæg A indeholder de overordnede principper og regler for kørsel på strækninger udstyret med ERTMS, herunder også betydningen af og korrekt reaktion på de harmoniserede tekstmeddelelser og symboler, der kan vises i førerrumssignalet.

ERTMS/ETCS driftsregler findes her: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/HS-OPE-TSI.aspx>

De besluttede fælles ERTMS driftsregler betyder, at lokomotivføreren skal reagere ens på førerrumssignalet visning og følge ensartede fælleseuropæiske regler ved kørsel på ERTMS strækninger.

Der, hvor der henvises til ikke harmoniserede regler, har infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder ansvaret for udarbejdelsen af de nødvendige procedurer og instrukser til at imødegå uheld.

3.7 Definitioner (bilag 1 punkt G.)

3.1. Definitioner fremgår af TSI for Drift og trafikstyring (TSI OPE) "Ordliste" med følgende supplement:

Begreber defineret i TSI OPE anvendes og har samme betydning i BJ'en.

Disse begreber kan have en anden definition i forhold til de samme begreber, der anvendes i SR.

Hvor der er behov for definition af andre begreber, end dem, der er defineret i TSI OPE, er der, i den udstrækning det har været muligt, anvendt de samme definitioner, som anvendes i øvrige BJ'er og bekendtgørelser fra Trafikstyrelsen. Hvis det heller ikke har været muligt, er definitionen af termen udarbejdet med inspiration i SR's definitioner. Disse begreber er defineret i BJ'en.

Vejledning til BJ 5-2-2014
Bestemmelser for drifts- og trafikstyringsregler (DTR) på
jernbaneområdet

UdKas

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14,
DK-2300 København S.
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Vejledning i
Bestemmelser for drifts- og
trafikstyringsregler (DTR) på
jernbaneområdet.