

Danmarks implementeringsplan for TSI Drift og trafikstyring (TSI-OPE)

Danmarks nationale implementeringsplan foreligger hermed. Planen er udarbejdet jf. Artikel 4 i *Kommissionens Beslutning 2006/920/EF af 11/08/2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet "drift og trafikstyring" i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog* (herefter TSI-OPE).

Kravene til indholdet af den nationale implementeringsplan er angivet i TSI-OPE kapitel 7.1 *Principper* og 7.2 *Retningslinier for gennemførelsen*.

1. Gennemførelse af TSI-OPE i dansk lovgivning

TSI-OPE er gennemført i dansk ret ved *BJ 5-04: Bestemmelser om gennemførelse af den tekniske specifikation for interoperabilitet (TSI) for delsystemet drift og trafikstyring i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog*. Reglerne trådte i kraft den 31. december 2007. Bestemmelsen er vedlagt denne plan (Bilag 1).

BJ 5-04 fastsætter en række nærmere forhold i forbindelse med gennemførelse af TSI-OPE, herunder at:

- TSI'ens anvendelsesområde er det transeuropæiske jernbanenet (TEN-nettet), men at anvendelsesområdet kan udvides gradvist til hele jernbanesystemet for konventionelle tog¹
- Bestemmelserne gælder for nye processer og procedurer og nye komponenter eller fornyelse eller omlægning af komponenter, hvor der kræves en ny ibrugtagningstilladelse, og som tages i brug efter BJ'ens ikrafttræden.

¹ Jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/50/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

- TSI'ens anvendelsesområde vedrører komponenter og processer og procedurer i delsystemet drift og trafikstyring vedrørende konventionelle jernbaner, hvor der findes driftsmæssige grænseflader mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.
- TSI'en vedrører ligeledes anvendelsen af regler og procedurer med henblik på at sikre en sammenhængende drift af delsystemerne.
- TSI'en finder ikke anvendelse på S-banen under dens nuværende trafikering. TSI'en anvendes heller ikke for letbaner, der funktionsmæssigt er adskilt fra resten af jernbanenettet, herunder trafikalt, fysisk m.v. i forhold til trafikken på fjernbanenettet. Endelig finder TSI'en ikke anvendelse for den københavnske Metro og for veteranbanerne.
- Klage over afgørelser, truffet af Trafikstyrelsen, kan påklages til Jernbaneklagenævnet. Afgørelser, der kan påklages til Jernbaneklagenævnet, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Jernbaneklagenavnets afgørelser kan heller ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Det fremgår også af reglerne, at frem til det tidspunkt, hvor alle forudsætninger for den fulde anvendelse af TSI'en er opfyldt, kan jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvalterne ansøge Trafikstyrelsen om tilladelse til, at infrastruktur og rullende materiel udrustes i overensstemmelse med de hidtil anvendte komponenter og dertil hørende processer og procedurer.

2. Retningslinier for gennemførelse af TSI-OPE

TSI-OPE angiver (i kapitel 7.1 *Principper*) rammerne for gennemførelse af bestemmelserne og for udarbejdelse af en national implementeringsplan. Implementeringsplanen skal fastsætte rammerne for gennemførelse af TSI-OPE og overensstemmelsen med de relevante afsnit af TSI'en for de danske strækninger, der er omfattet.

Der skal bl.a. tages hensyn til:

- de særlige menneskelige faktorer, der spiller ind ved driften af en konkret strækning.
- de enkelte drifts- og sikkerhedselementer, der vedrører hver af de pågældende strækninger, og
- hvorvidt gennemførelsen af det/de omhandlede elementer skal gælde for alle tog på den pågældende TEN-strækning - eller kun for visse strækninger - samt relationer til gennemførelsen af de

øvrige delsystemer (styringskontrol og signaler, rullende materiel, trafiktelematik osv.).

Eventuelle særlige undtagelser skal i den forbindelse tages i betragtning og dokumenteres som led i planen.

Implementeringsplanen skal udarbejdes under hensyntagen til de forskellige implementeringsmuligheder, der foreligger:

- når en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter påbegynder driften, eller
- når en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter fornyer eller opdaterer sine driftssystemer, eller
- når et nyt eller opdateret delsystem for infrastruktur, energi, rullende materiel eller styringskontrol og signaler, som kræver et tilsvarende sæt trafikregler, tages i brug.

Det understreges i TSI-OPE, at implementeringen nødvendigvis vil ske gradvist, og at der vil være en overgangsperiode inden de nye regler kan være dækkende. Dette gælder ikke mindst i relation til den del af kravene, der knytter sig til fælleseuropæiske løsninger på den tekniske side.

Den primære fremgangsmåde til at sikre gennemførelsen af bestemmelserne i TSI'en vil være den periodiske godkendelse af virksomhedernes sikkerhedscertifikater/-godkendelser.

Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne skal kunne godtgøre - som led i den undersøgelsesprocedure, der iværksættes med henblik på at forny certifikat eller godkendelse - at de har taget hensyn til indholdet af TSI-OPE.

Desuden skal de begrunde, hvis de endnu ikke har opfyldt visse af kravene i den. Certifikat eller godkendelse skal ifølge artikel 10 og 11 i direktiv 2004/49/EF fornyes hvert femte år.

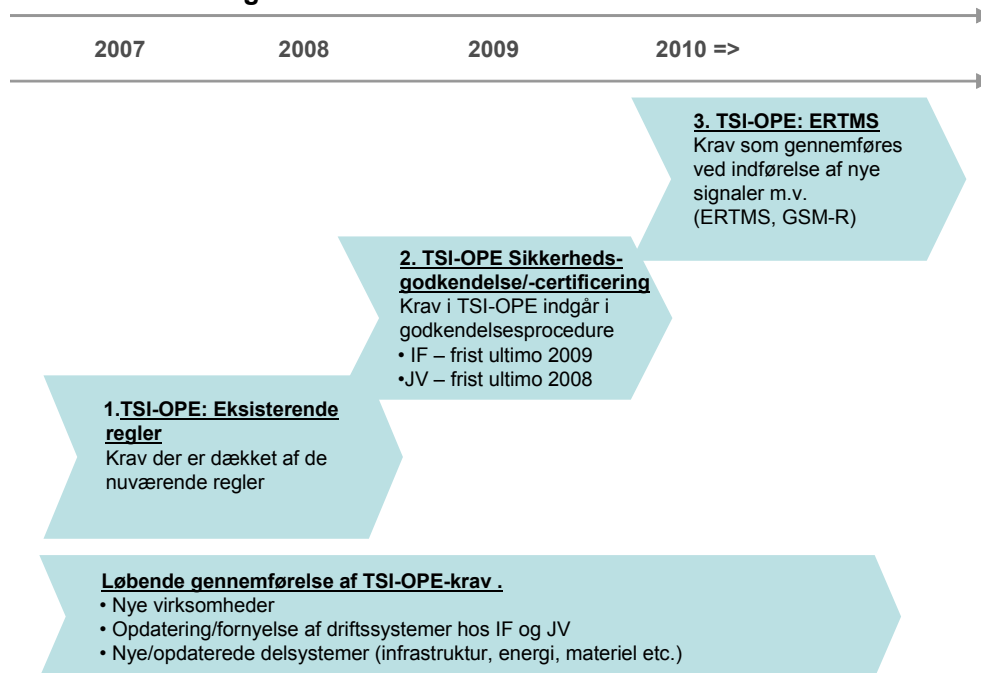
Den danske implementeringsplan gennemfører TSI-OPE ud fra ovenstående retningslinier, og bygger på, at virksomhederne kan dokumentere at ledelsessystemer/procedurer tager højde for at TSI-kravene kan opfyldes. Dette vil ske som et led i udstedelsen af sikkerhedsgodkendelser/-certifikater til de virksomheder, som anvender de danske strækninger af TEN-nettet.

Det følgende afsnit konkretiserer tidsplanen for arbejdet med at udstede godkendelser og certifikater frem til 2010.

Fra 2010 vil implementeringen af TSI-OPE overgå til en ny fase, som følge af, at der herefter vil være en nær tilknytning til den implementeringsplan, der er udarbejdet for Danmarks ibrugtagning af ERTMS.

Faserne i gennemførelsen er illustreret i følgende diagram:

TSI-OPE: Faser i gennemførelsen



Notat
Journal 691 000069
Dato 15.02.2008

En del af kravene i TSI-OPE forudsætter, at der fra myndighedernes side er taget stilling til rammerne på områder som uddannelse/kompetencer, helbred/sundhed etc. Det kræver i nogle tilfælde, at der foretages ændringer i de eksisterende danske regler. Et konkret eksempel er tilpasning af kravene til hyppigheden af helbreds kontrol for de forskellige personalekategorier.

3. Tidsplan og fremgangsmåde for gennemførelse af TSI-OPE.

3.1. Tidsplan for udstedelse af sikkerhedsgodkendelser/-certifikater.

Denne implementeringsplan fastsætter rammerne for gennemførelsen af TSI-OPE på de danske strækninger af TEN-nettet (se bilag 2 for en oversigt de relevante strækninger).

I overensstemmelse med i sikkerhedsdirektivet² og forordningen om harmoniseret sikkerhedscertifikat³ er de danske regler for udstedelse

² Jf. Bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering

af sikkerhedsgodkendelser og sikkerhedscertifikater til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder ændret i 2007⁴.

Således udløber sikkerhedscertifikater for jernbanevirksomheder, der er udstedt på baggrund af de tidligere regler, med udgangen af 2008. For infrastrukturforvaltere udløber certifikaterne med udgangen af 2009.

På den baggrund er der opstillet en tidsplan for, hvornår der som et led i sikkerhedscertificeringen gennemføres tilsyn hos de infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, som anvender TEN-nettet:

Infrastrukturforvaltere (TEN-nettet)

<i>Virksomhed</i>	<i>Planlagte tilsyn i forbindelse med ny sikkerhedsgodkendelse/-certificering i 2008.</i>
Banedanmark	Marts og april. Godkendelsesprocedure pågår.
Øresundsbron Konsortiet	Marts
Nordjyske Jernbaner A/S	Maj

For ovenstående infrastrukturforvalterne forventes at proceduren for udstedelse af sikkerhedsgodkendelser på baggrund af de nye regler kan afsluttes inden udgangen af 2009.

Jernbanevirksomheder (TEN-nettet)

<i>Virksomhed</i>	<i>Planlagte tilsyn i forbindelse med ny sikkerhedscertificering i 2008.</i>
Arriva Tog A/S	Juli
CFL Cargo (tidl. Dansk Jernbane Aps)	April
DSB	Oktober og november

(jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44 ff.) som berigtiget ved EUT L 220 af 21. juni 2004, s. 16-39.

³ Forordning nr. 653/2007 - fælles europæisk sikkerhedscertifikatformat Kommissionens forordning (EF) Nr. 653/2007 af 13. juni 2007 om anvendelsen af et fælles europæisk format for sikkerhedscertifikater og ansøgningsdokumenter i henhold til artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF og om gyldigheden af sikkerhedscertifikater udstedt efter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF

⁴ Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere (Bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007) og Bekendtgørelse om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder (Bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007).

Hector Rail AB	Maj
Kystbanen A/S	Juni
Nordjyske Jernbaner	Maj
Railon Danmark A/S	Juni

For ovenstående jernbanevirksomheder forventes at proceduren for udstedelse af sikkerhedscertifikater på baggrund af de nye regler kan afsluttes inden udgangen af 2008.

Ud over de tilsyn, der fremgår af oversigten, er der i bilagene angivet planlagte tilsyn for samtlige infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder for det konventionelle net i Danmark (Bilag 3). Af bilagene fremgår endvidere, hvilke sikkerhedsgodkendelser/-certifikater, der er udstedt på nuværende tidspunkt og hvilke strækninger de pågældende virksomheder anvender (Bilag 4 og Bilag 5).

Det er hensigten at sikre en ensartet udvikling af reglerne på delområdet "drift- og trafikstyring". Der vil således også blive taget udgangspunkt i principperne for gennemførelse af TSI-OPE i det kommende arbejde med at udstede godkendelser og certifikater til virksomheder, der ikke direkte anvender TEN-nettet.

3.2. Fremgangsmåde

Gennemførelsen af TSI-OPE bygger (jf kapitel 7.2 *Retningslinier for gennemførelse*) på tre forskellige elementer:

- 1) bekræftelse af, at eventuelle eksisterende systemer og procedurer opfylder eller tager hensyn til kravene i TSI-OPE, og begrunde hvis kravene ikke er opfyldt
- 2) tilpasning af eventuelle eksisterende systemer og procedurer, så de opfylder eller tager hensyn til kravene i TSI-OPE, og begrunde hvis kravene ikke er opfyldt
- 3) indførelse af nye systemer og procedurer i forbindelse med implementeringen af andre delsystemer, herunder især:
 - nye eller opgraderede konventionelle strækninger (infrastruktur/energi)
 - nye eller opgraderede ETCS-signalanlæg, GSM-R-radiosystemer, varmløbningsdetektorer mv. (styringskontrol og signaler)
 - nyt rullende materiel (rullende materiel)
 - telematik til trafikstyring (trafiktelematik).

I forbindelse med undersøgelsesproceduren - der iværksættes før der udstedes nye sikkerhedsgodkendelser/-certifikater - vurderes de procedurer i virksomhederne, som knytter sig til opfyldelse af kravene i TSI-OPE.

Af retningslinierne fremgår, at TSI'ens bilag N kan anvendes som vejledning. Til dette formål er der derfor foretaget en opdeling af kravene som fremgår af TSI'ens bilag N i to lister, hvor den ene retter sig mod infrastrukturforvalterne (Bilag 6) og den anden indeholder kravene til jernbanevirksomhederne (Bilag 7).

For at kunne vejlede virksomhederne om, hvad TSI-kravene indeholder, er det Trafikstyrelsens vurdering, at der i forbindelser med en vurdering af virksomhedernes procedurer er behov for en mere specifik opgørelse af TSI'ens krav end den nuværende version af Bilag N.

Denne detaljerede tjekliste er fortsat under udarbejdelse.

Tjekliste (detaljeret): Godkendelse af infrastrukturforvaltere (uddrag):

Afsnit i kapitel 4	Beskrivelse af krav som skal gennemføres	Nuværende regel/procedure som anvendes i virksomheden
Generelle forhold:		
2.2.1 Afgrænsning af personalekategorier ud fra net	IF skal udarbejde en <u>netvejledning</u> , som fastsætter, hvor der er "grænseområder" med andre landes TEN-net.	[Krav ikke i bilag N]
Specifikationer for personale:		
4.2.1.1 Generelle krav	Reglerne i dette afsnit gælder for ansatte IF's med sikkerhedsklassificerede funktioner, hvor der er en direkte grænseflade mellem IF og JV.	
4.2.1.2.1 Regelsæt:	IF skal forsyne JV med den fornødne information på IFV's "driftssprog". ¹⁾	[Krav ikke i bilag N]
4.2.1.2.2.1 Udarbejdelse af strækkningsbog	IF skal forsyne JV med nødvendig oplysninger til, at JV kan udarbejde en strækkningsbog. ²⁾	[Krav ikke i bilag N]
4.2.1.2.2.2 Ændrede elementer	IF skal underrette JV om enhver permanent eller midlertidig ændring. ³⁾	[Krav ikke i bilag N]

4.2.1.2.2.3 Tidstro informering af lokomotivføreren	IF skal definere en procedure for tidstro underretning af lokomotivførere om alle ændringer af sikkerhedsforanstaltninger på strækningen.	[jf. bilag N]
.....etc		

1) Infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem skal i henhold til punkt 2 i bilag III til direktiv 2004/49/EF ("Sikkerhedsdirektivet") indeholde en valideringsprocedure, der sikrer, at indholdet af den dokumentation, der leveres til jernbanevirksomheden/-erne, er komplet og nøjagtigt.

2) Som for note 1) ovenfor.

3) Som for note 1) ovenfor.

Som det fremgår, er der behov for at medtage en række yderligere krav, som er fastsat i TSI-OPE, men som ikke er omfattet TSI'ens bilag N.

Tjeklisten udarbejdes, anvendes og videreudvikles i forbindelse med de godkendelsesprocedurer, der gennemføres i 2008. Dermed sikres, at eksisterende systemer og procedure opfylder eller tager hensyn til kravene i TSI OPE. Der etableres desuden et grundlag for at følge op på, v at fremtidige procedurer bygger på TSI-kravene.

Tjeklisterne vil ligeledes skulle anvendes i forbindelse med tilpasning af nye systemer og procedurer, samt ved indførelse af nye systemer og procedurer i forbindelse med implementeringen af andre delsystemer.

4. Gennemførelse af andre delsystemer – snitflade til kravene for delsystemet togkontrol og signaler.

I TSI-OPE er der en række bestemmelser, som knytter sig direkte til gennemførelsen af nye tekniske løsninger vedrørende togkontrol m.v. (ERTMS).

Danmark har i september 2007 udarbejdet en national implementeringsplan for dette område. Planen er fremsendt til EU Kommissionen⁵. Der henvises til denne plan for så vidt angår tidsfrister, anvendelsesplan og andre specifikke forhold.

De krav i TSI-OPE, som er afledt af udvikling og etablering af ERTMS m.v., vil følge eventuelle justeringer af tidsplaner m.v. som gælder for ERTMS området og de tilknyttede tekniske løsninger og systemer.

⁵ Dansk ERTMS Implementeringsplan 2007 (Journal 301-000006, september 2007)

Oversigt over bilag:

Bilag 1: BJ 5-04 Bestemmelser om gennemførelse af den tekniske specifikation for interoperabilitet (TSI) for delsystemet drift og trafikstyring i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

Bilag 2: Det danske TEN-net – beskrivelse og kort.

Bilag 3: Tilsynsplan 2008.

Bilag 4: Sikkerhedscertifikater udstedt til jernbaneinfrastrukturforvaltere (infrastrukturforvaltere modtager fremover sikkerheds godkendelser).

Bilag 5: Sikkerhedscertifikater udstedt til jernbanevirksomheder

Bilag 6: Kravliste – Infrastrukturforvaltere, ud fra TSI-OPE bilag N.

Bilag 7: Kravliste – Jernbanevirksomheder, ud fra TSI-OPE bilag N.

Notat
Journal 691 000069
Dato 15.02.2008