

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7262 6790

www.trafikstyrelsen.dk

Journal TS-10301-00015
Dato 12. november 2013

Høring over udkast til Bestemmelser for drifts- og trafikstyingsregler på jernbaneområdet, BJ 5-1-2014

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. TSI'en træder i kraft den 1. januar 2014.

BJ'en udsendes hermed i faglig og økonomisk høring.

Endvidere udsendes udkast til opdateret gennemførelsesplan for TSI OPE til orientering.

TSI OPE – fælleseuropæiske krav til drift og trafikstyring

TSI'ens anvendelsesområde er komponenter, processer og procedurer for drift og trafikstyring på det europæiske jernbanesystem. Undtaget fra anvendelse er metroen, letbanesystemer, S-tog, privatejet jernbaneinfrastruktur² og køretøjer samt infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål.

Det overordnede formål er at ensartede regler for det europæiske jernbanesystem, der kan bidrage til at sikre hindringsfri passage af landegrænserne.

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).

² Privatejet jernbaneinfrastruktur omfatter typisk private firmaspor og veteranbaneinfrastruktur, der ikke er stillet til rådighed for jernbanevirksomhederne. Privatbanerne er derfor ikke undtaget fra TSI'ens anvendelsesområde.

Udover bestemmelser om drift og trafikstyring indeholder TSI'en krav til jernbanepersonale, herunder krav til helbred, uddannelse mv.

Ændringer der følger af den nye TSI OPE

De væsentligste ændringer 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, privatejet 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 ERTMS³/ETCS⁴ 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 gennemførelsesplaner for TSI'en.

³ ERTMS: European Rail Traffic Management System. ERTMS består af togkontrolsystemet ETCS (European Train Control System).

⁴ Radiosystemet GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railway). GSM-R består af et talemodul og et datamodul.

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

Opdateret gennemførelsesplan for TSI OPE

Danmark udarbejdede i 2008 en gennemførelsesplan for TSI OPE. Denne plan skal opdateres. Den opdaterede gennemførelsesplan afløser planen for 2008 jf. vedlagte.

Virksomheder, der siden 2008 har indgået grænseoverskridende aftaler der vedrører drift- og trafikstyring bedes meddele dette til Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen skal videreformidle denne information til Kommissionen.

Endeligt har Trafikstyrelsen indgået følgende to grænseoverskridende aftaler med henholdsvis Järnvägsstyrelsen i Sverige og Eisenbahn-Bundesamt i Tyskland: 1) aftale med Järnvägsstyrelsen i Sverige om gensidig anerkendelse af helbredsgodkendelser i forhold til alle funktioner, og 2) aftale med Eisenbahn-Bundesamt i Tyskland om faglige kvalifikationer og helbredsgodkendelser i forhold til lokomotivførere.

Øvrig information

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

Eventuelle bemærkninger sendes til Trafikstyrelsen på mailadresse [in-fo@trafikstyrelsen.dk](mailto: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 [in-fo@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk).

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

Med venlig hilsen

Caroline Tastesen