

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41780243
Fax 7226 7070

cate.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal TS10301-00015/ TS10201-00005
Dato 12. december 2013

Høringsnotat for gennemførelse af TSI om drifts og trafikstyring

I perioden fra den 12. november til den 3. december 2013 har følgende retsakter været i høring:

- BJ 5-1-2014 om gennemførelse af TSI om drift og trafikstyring, og
- BJ 5-2-2014 Drifts- og trafikstyringsregler (DTR)

Høringen er sendt bredt ud i hele branchen.

Hørings svar til BJ 5-1-2014 om gennemførelse af TSI om drift og trafikstyring

Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra følgende virksomheder/myndigheder:

Arbejdstilsynet,

Dansk Erhverv,

KL,

Movia og

DB Schenker Rail Scandinavia A/S.

Disse har ikke haft bemærkninger til gennemførelsen af TSI'en.

Herudover har styrelsen modtaget nedenstående høringssvar:

Danske Regioner

Idet det forudsættes, at udvidelsen af TSI OPE også omfatter privatbanerne, og at denne udvidelse ikke i praksis får nævneværdige konsekvenser for privatbanerne, (da de danske regler i forvejen tager højde for kravene i TSI OPE), forventer Danske Regioner ikke nogen

økonomiske konsekvenser som følge af udkast til BJ 5-1-2014 og BJ 5-2-2014.

Øresundsbro konsortiet

Det påpeges, at der i selve Kommissionsafgørelsen af 14. november 2012, på side 9, punkt 2.1. er henvist til punkt 2.5 i bilag II til direktiv 2008/57/EF om delsystem.

I bilag II til direktiv 2008/57/EF, er delsystemet drift og trafikstyring dog beskrevet i punkt 2.4.

TS bemærkninger:

Trafikstyrelsen kan oplyse, at fejl i teksten i selve Kommissionsafgørelsen (TSI'en) ikke kan berigtiges af nationale myndigheder. Disse kan alene berigtiges af Kommissionen ved kommende revision af den pågældende TSI. TS vil ved førstkommende lejlighed bede Kommissionen om at rette fejlen.

Banedanmark

1. Det er ikke hensigtsmæssigt, at kendings- og slusignaler kaldes "udvendige lygter" eller blot "forlygter". Der findes materiel med udvendige lygter, der tændes, når toget holder ved perron, for at oplyse indgangspartierne. Disse betegnelser bør være i overensstemmelse med TSI Loc&pas.
2. Definitioner bør samles i én samlet udgivelse idet definitionerne i forskellige bekendtgørelser dermed kunne blive ensartede.
3. Banedanmark bemærker i høringsbrevet, at Trafikstyrelsen udbeder sig, at "Virksomheder, der siden 2008 har indgået grænseoverskridende aftaler, der vedrører drift- og trafikstyring, bedes meddele dette til Trafikstyrelsen". Banedanmark opfordrer til og forventer, at Trafikstyrelsen fremsender en mere officiel anmodning om dette til de implicerede virksomheder end blot at beskrive det i et høringsbrev.

TS bemærkninger:

Ad 1. Begreberne udvendige lygter og forlygter anvendes i TSI OPE i forbindelse med henvisninger til navngivne punkter i

- *TSI'en for lokomotiver og passagervogne til konventionelle tog og*
- *TSI'en for rullende materiel, højhastighedstog.*

Betegnelserne kan derfor ikke ændres i TSI OPE men i forbindelse med revision af ovennævnte TSI'er.

TS vil arbejde for, at TSI'erne rettes til ved førstkommende lejlighed.

Ad 2. TS gennemfører EU-retsakter med de definitioner som findes i retsakten. På sigt vil man kunne forvente, at der bliver en harmonisering af definitioner. TS vil dog ikke udstede én bekendtgørelse eller BJ, som kun indeholder definitioner.

Ad 3. TS vil snarest fremsende en formel anmodning vedrørende indberetning af grænseoverskridende aftaler.

Høringssvar til BJ 5-2-2014 om Drifts- og trafikstyringsregler (DTR)

Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra følgende virksomheder/myndigheder:

Øresundsbrokonsortiet.

Dansk Erhverv.

KL og

Movia.

Disse har ikke haft bemærkninger til ændringerne i drifts- og trafikstyringsreglerne.

Herudover har styrelsen modtaget nedenstående høringssvar:

Danske Regioner

Idet det forudsættes, at udvidelsen af TSI OPE også omfatter privatbanerne, og at denne udvidelse ikke i praksis får nævneværdige konsekvenser for privatbanerne, (da de danske regler i forvejen tager højde for kravene i TSI OPE), forventer Danske Regioner ikke nogen økonomiske konsekvenser af udkast til BJ 5-1-2014 og BJ 5-2-2014.

Banedanmark

1. Punkt C.1: Tog er ikke et veldefineret begreb. Her blandes tog med trækraftenheder, således at også trækraftenheder af "typen" Yellow fleet også skal have togkontrollsystem. Det forudses at ikke alle Yellow fleet får togkontrollsystem. I hvert fald ikke hvis togkontrollsystem indeholder bremseintervention som angivet under "G. Definitioner".

2. Punkt D.6: Det vil ikke altid være en lokomotivfører på første tog efter togets standsning/parkering. Så kravet kan i disse situationer ikke efterleves.

3. Punkt D.6: Hvad menes med overvåget? Hvis det inkluderer hele definitionen af togkontrolsystem, så vil det ikke være muligt at køre til besat spor med ICI henholdsvis en F-bane Light solution for yellow fleet og veterankøretøjer.

TS bemærkninger:

Ad 1. Punkt C.1 indeholder krav om, at tog skal være udrustet, så de kan kommunikere med infrastrukturens togkontrolsystem, ikke at de nødvendigvis skal være overvåget af togkontrolsystemet. Reglen forhindrer derfor ikke kørsel med Yellow fleet køretøjer (arbejds køretøjer) med de begrænsninger, den type kørsel nødvendiggør.

Ad 2. Punkt D.6: Trafikstyrelsen er enig og ændrer punktet til: "Hvis kørslen ikke fremgår af køreplanen, skal de, der har det jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for trafikstyringen underrette de involverede lokomotivførere".

Ad 3. Det er bevidst, at toget skal være overvåget af togkontrolsystemet, når der køres ind i et besat spor på en kørtilladelse givet gennem signalsystemet.

DB Schenker Rail Scandinavia A/S,

I kommende rettelse til TSI OPE bliver reglerne for slutsignaler delt op indenlandsk trafik og udenlandsk trafik. I den forbindelse er pkt. C.3. overflødig.

TS bemærkninger:

Punkt C.3. vurderes ikke overflødig, da TSI OPE for indenlandsk trafik henviser til nationale regler. Det er disse nationale regler, der fremgår af punkt C.3.

Jernbanenævnet:

Det påpeges, at fristen for indgivelse af klage til Jernbanenævnet, der er 4 uger efter, at den afgørelse, der klages over, er meddelt den pågældende, jf. jernbanelovens § 24 e, stk. 1, bør tilføjes som punkt 4.1.i BJ'en.

TS bemærkninger:

Trafikstyrelsen kan oplyse, at fristen for indgivelsen af klager fremgår af §§ 20 og 21 i delegationsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012).

Når TS træffer afgørelser, oplyser TS altid overfor ansøger, hvortil der kan klages og fristen herfor.