

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO

Dato: 02.06.2017
Saksref: 201718844-4
Deres ref.: 16/15-45
Side: 1 / 4

Vår saksbehandler: Solveig Kjølberg
Mobil: +47 95795042
E-post: Solveig.Kjolberg@banenor.no

Svar på høring av forslag om å oppheve togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften

1. Innledning

Vi viser til høring fra Statens jernbanetilsyn (SJT) med forslag om å oppheve togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften, med høringsfrist 6. juni. Bane NOR har hatt en grundig gjennomgang av høringsnotatet med vedlegg, og er i hovedsak enige i at disse forskriftene skal oppheves. Vi har imidlertid flere høringsinnspill, både når det gjelder det generelle og mer konkret om implementeringsplanen.

Innledningsvis ønsker vi å kommentere høringsfristen. I Bane NOR har det vært behov for en intern høringsrunde som har vært utfordrende å få til innenfor fristen. Vi ser heller ikke at SJT har kommentert hvorfor fristen har vært kortere enn tre måneder, slik som er utgangspunktet etter utredningsinstruksen.

Som det fremkommer av brevet har vi en del problemstillinger som vi ønsker å diskutere med jernbanetilsynet. Fra vårt ståsted hadde det vært nyttig med et møte for å gjennomgå dette, og vi imøteser deres tilbakemelding på et slikt møte.

2. Om opphevelsen av togframføringsforskriftene

Bane NOR forstår det slik at SJT vil oppheve forskriftene med begrunnelsen om at TSI OPE i det vesentlige regulerer det samme som togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften. Samtidig blir det påpekt at det er forhold som ikke dekkes av TSI OPE, med henvisning til at det følger av punkt 4.1 andre ledd at det er infrastrukturforvalter som har det overordnede ansvaret med å formulere alle de relevante kravene som skal oppfylles av tog som har tillatelse til å kjøre på dennes nett.

Vi forstår det slik at TSI OPE punkt 4.1 skal erstatte dagens hjemmel i togframføringsforskriften (tff.) § 2-2 som pålegger oss å utarbeide utfyllende bestemmelser. Slik vi forstår hjemmelen i TSI OPE 4.1 omfatter imidlertid ikke den det samme som etter tff. § 2-2, og ved opphevelsen av forskriftene pålegges vi et større ansvar for utfyllende bestemmelser enn tidligere. Etter vår oppfatning er ordlyden i TSI OPE 4.1 vid, og for oss er det noe uklart om noe vil falle utenfor, som for eksempel skifting. Vi viser videre til at jernbanetilsynet selv skriver at ikke alle grensesnitt mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak er dekket av TSlen, og at «infrastrukturforvalter og jernbaneforetak skal identifisere disse grensesnittene og risikoen forbundet med dem og om nødvendig fastsette prosedyrer». Til dette vil vi påpeke at vi antar at grensesnittene er dekket av dagens togframføringsforskrifter. Sett i lys av den vide hjemmelen i TSI OPE 4.1, mener vi at det er

jernbanetilsynets ansvar som ansvarlig myndighetsorgan å avklare dersom det er grensesnitt som ikke dekkes av dagens forskrifter, men som infrastrukturforvalter skal formulere krav om. Vi ønsker også en avklaring av hvorvidt SJT mener at hjemmelen i TSI OPE 4.1 dekker dette, slik at det tydeliggjøres hvilke plikter som pålegges infrastrukturforvalter.

Bane NOR antar også at dagens forskrifter er dekkende for dagens risikonivå. Ettersom vi som infrastrukturforvalter vil få ansvaret for store deler av dagens regelverk, er det ønskelig å få overlevert underlag (som for eksempel eventuelle risikoanalyser).

3. Bestemmelser fra togframføringsforskriftene som skal tas inn i andre forskrifter

Når det gjelder jernbanetilsynets plan om å gjennomgå togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften for å vurdere om enkelte av bestemmelsene skal tas inn i andre forskrifter, vil vi bemerke at dette er forhold som vi ønsker avklart så snart som mulig, og helst før opphevelsen av forskriftene. Avklaringene er viktig for vårt arbeid med å samkjøre forskriftstekst og utfyllende bestemmelser.

4. Unntakene fra forskriftene

SJT skriver at deres hjemmel for å gi unntak fra forskriftene bortfaller fra det tidspunkt som forskriftene oppheves, og at jernbanevirksomhetene selv må «ta stilling til om tilsvarende praksis («unntak») skal videreføres». Vi anmoder SJT om å forklare hvordan de har tenkt at dette skal fungere i praksis, og hvilken myndighet Bane NOR har i forvaltning av unntaksordningen. Dersom det er tenkt at unntaksordningen fortsetter etter det nye trafikkregelverket, hadde det vært ønskelig om vi fikk oversikt over hvilke unntak som er gitt til hvilke foretak.

5. Veileder for utarbeidelse av bestemmelser og prosedyrer

SJT skriver videre at dere vurderer å lage en veileder for utarbeidelse av bestemmelser og prosedyrer. Vi ser svært positivt på en slik veileder, men må påpeke at dersom den skal være til nytte for denne prosessen, trenger vi den så snart som mulig. Som tidligere nevnt i møter og korrespondanse med SJT, medfører ansvaret med å videreføre de operasjonelle bestemmelsene i dagens forskrifter mye arbeid og ressursbruk for Bane NOR, og vi er derfor allerede i gang med denne prosessen.

6. Om kapitlene i togframføringsforskriften

Kapittel 3: Skifting

Jernbanetilsynet skriver her at infrastrukturforvalter må fastsette bestemmelser om skifting for sine spor. Som påpekt ovenfor ønsker Bane NOR her en presisering av hvorvidt hjemmelen i TSI OPE 4.1 er dekkende for skifting, da den etter sin ordlyd omhandler «tog».

Kapittel 6: Kjøring av tog

Vi forstår det slik at SJT mener dette kun er foretakenes ansvar å fastsette regler om. Etter vår oppfatning har dette så nær sammenheng med grensesnittet mot trafikkstyring, at det fremstår fragmentarisk om dette ikke er regulert i trafikkreglene. Vi mener derfor Bane NOR bør formulere krav på dette området som direkte angår grensesnittet mot trafikkstyringen og infrastrukturen, slik at grensesnittet blir klart.

Kapittel 8: Arbeid i spor

Vi viser til samme kommentar som for kapittelet om skifting når det gjelder forståelse av hjemmelens omfang i TSI OPE 4.1.

Kapittel 9: Signaler

Bane NOR påpeker at forslaget innebærer at signaler dels blir regulert i TSI, dels i forskrift, dels i Bane NORs trafikkregelverk og dels i de ulike jernbanevirksomhetenes regelverk. Vi stiller spørsmål ved om en slik fragmentarisk inndeling er hensiktsmessig, da det hindrer et ensartet og forutsigbart operasjonelt regelverk. Eksempelvis når det gjelder signaler for skifting, ettersom flere virksomheter kan skifte på samme område samtidig.

7. Gjennomføringsplan for TSI OPE

7.1 Språkversjon

Når det gjelder språkversjon, har vi merket oss at SJT benytter seg av den norske oversettelsen av TSI OPE. Vi vil bemerke at Bane NOR ønsker å bruke den engelske versjonen. Vi viser til at den norske versjonen er uoffisiell og ikke har samme rettskildemessige vekt, og vi ser flere svakheter ved selve oversettelsen. Vi viser her til at eksempelvis «Signaller» konsekvent er oversatt til «togekspeditør», som i mange tilfeller er feil. Etter vår kunnskap varierer også oversettelsene i de ulike offisielle språkversjonene, som kan medføre tolkningstvil knyttet til hvorvidt man skal tolke bestemmelsene bokstavelig, eller etter sin hensikt. Ved arbeidet med trafikkregelverket ønsker vi derfor å utføre hensiktsmessige oversettelser fra offisielle versjoner, med utgangspunkt i den engelske. Vi ønsker jernbanetilsynets tilbakemelding på om dette er i orden.

7.2 Innspill til gjennomføringsplanen

- Vedrørende punkt 4.2.2.6 om bremseevne:

De ulike bremsetabellene og deres bruk på forskjellige banestrekninger er en integrert del av dagens klasse B-system, ATC. Bestemmelsene i 4.2.2.6 kan implementeres der det er bygget ut ERTMS.

- Vedrørende tillegg B:

B2: Dagens bestemmelser samsvarer. Regelen i B2 er skrevet på et overordnet nivå.

B3: En eksisterende utfyllende bestemmelse kan tilpasses.

B4: Togekspeditør har man bare på strekning uten fjernstyring. Vi antar derfor at det her med «togekspeditør» også menes «togleder», fordi dette er relevant også for strekning med fjernstyring.

På grunn av alle planoverganger uten veisikringsanlegg er det stor risiko å kjøre uten frontlys. Bærbart frontlys finnes ikke, og vi antar derfor at teksten om dette ikke er relevant. Vårt forslag er at denne bestemmelsen bare innføres på strekninger som ikke har planoverganger.

B5: Togekspeditør har man bare på strekning uten fjernstyring. Regelen kan for så vidt innføres på den type strekning, men vi har ikke i dag noen regel om at togekspeditør skal se sluttsignal. Vi antar at det her med «togekspeditør» også menes «togleder», fordi dette er relevant også for strekning med fjernstyring.

B6: Regelen kan innføres, men virker omfattende og vi mener dagens regel i realiteten har samme meningsinnhold. Vi antar at det med «togekspeditør» menes «togleder».

B7: Dagens regler er skrevet annerledes, men det er vanskelig å se at realitetsinnholdet er forskjellig. Krever ingen endring. Vi antar at det med «togekspeditør» også menes «togleder».

B8: Samsvarer med dagens regler, bare skrevet på annen måte. Teksten i dagens regler kan vurderes. Vi antar at det med «togekspeditør» menes «togleder».

B9: Ny definisjon av sikthastighet kan være nyttig, det vil gi samme definisjon som i Sverige, og at man da kan bruke begrepet «halv sikthastighet», som i Sverige, for kjøring der man må kunne stoppe på halvparten av oversiktlig strekning.

B10: Samsvarer med dagens regler. Krever ingen endring. Vi antar at det med «togekspeditør» menes «togleder».

B11: Samsvarer med dagens regler, på et overordnet nivå. Krever ingen endring. Vi antar at det med «togekspeditør» også menes «togleder».

B12: Samsvarer med dagens regler. Krever ingen endring. Vi antar at det med «togekspeditør» også menes «togleder».

B13: Kan innføres. Vi antar at det med «togekspeditør» menes «togleder».

B14: Tilpasning av eksisterende regler. Vi antar at det med «togekspeditør» også menes «togleder».

SJT påpeker også i høringsnotatets punkt 7 at enkelte av de nye bestemmelsene i tillegg B avviker noe fra norsk regelverk og krever at infrastrukturforvalter må foreta en risikovurdering. Tillegg B er en forordning som det forventes at skal implementeres ordrett. Vi oppfatter kravet om risikoanalyse slik at mulige nødvendige kompenserende tiltak skal identifiseres og innføres dersom de ikke bryter med interoperabiliteten. Dersom slike tiltak bryter med interoperabiliteten, må bestemmelsene fra tillegg B likevel innføres uten tiltak, fordi de er en forordning. Vi ber om jernbanetilsynets bekreftelse på om vårt syn er riktig.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser

Når det gjelder jernbanetilsynets kommentar om at endringsforslaget ikke nødvendigvis vil medføre behov for opplæring av operativt personell, er vi uenige i denne slutningen. En omarbeiding og sammenslåing av regelverkene vil innebære ny struktur som våre operative medarbeidere må ha opplæring i. Dersom det også blir gjennomført materielle endringer, vil dette i seg selv medføre krav til opplæring.

SJT foreslår at opphevelsen av forskriftene skal skje den 1. januar 2019. Til dette vil Bane NOR bemerke at vi vanskelig kan se for oss å ha på plass et nytt trafikkregelverk, som også alle operative brukere har fått opplæring i, til dette tidspunktet. Selv om vi, som tidligere kommunisert, har startet arbeidet med å slå sammen regelverket, gjenstår det fortsatt mye. I tillegg kommer intern og eksternt høringsperiode. Fra vår side er 1. juli 2019 et ønskelig ikrafttredelsestidspunkt, men dette må også drøftes med jernbaneforetakene.

9. Forslag til forskriftsendringer

Når det gjelder jernbanetilsynets forslag til ny forskrift har vi ingen kommentarer.

Med vennlig hilsen

Bjørn Kristiansen
Konserndirektør
Kunde og trafikk

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur