

Statens Jernbanetilsyn  
Postboks 7113 St. Olavs plass  
NO-0130 Oslo

2017-06-02

## Svar på høring 16/15, Forslag om å oppheve Togframføringsforskriften og ERTMS-Togframføringsforskriften

Med anledning av att det föreslås att upphäva Togframføringsforskriften och ERTMS-togframføringsforskriften, kommer här Hector Rails syn på förslaget.

- Den genomföringsplan som SJT har föreslagit anser vi är alldeles för lite tid, med tanke på det stora arbete som nu måste genomföras för att säkerställa att ingenting missas hos infrastrukturförvaltare eller järnvägssällskap.
- Vi önskar att den lagstiftade branschföreningen samarbetar om gemensamma regler när så stora och viktiga kapitel i togframföringsforskriften försvinner.
  - Här vore det väldigt intressant att få information om hur det går med den norska motsvarigheten till Svenska BTO, Branschföreningen Tågoperatörerna? Hector Rail har inte hört något i saken.
- Vi kan inte se att SJT någonstans värderar om det kommer att behövas ytterligare ändringar i andra föreskrifter. Vi förutsätter att det kommer att behövas ändringar i föreskrifter som till exempel:
  - Oppläringsforskriften
  - Kravforskriften
  - Sidesporforskriften
  - Museumsbaneforskriften
- När Togframföringsforskriften upphävs, så kan det finnas bestämmelser som måste överföras till föreskrifter som tar till vara på de bestämmelser som idag är nödvändiga, vi kan inte heller se att SJT har tagit höjd för detta. (här kan det vara aktuellt med till exempel Kjøretøyforskriften)
- Vi befarar att många nationella regler som idag står i Togframföringsforskriften, kommer att falla bort och hamna mellan stolarna. Vilket gör att kunskap om Norges speciella infrastruktur går förlorad, och ger en ökad osäkerhet. Att lägga så många särbestämmelser som finns specifikt för norska förhållanden på ett järnvägsföretag är inte rimligt. I Jernbanereformen kommer det att öppna upp för nya järnvägsföretag (som med stor sannolikhet kommer från tex Frankrike, Italien, Kina osv), där ingen eller ytterst få har kompetens eller erfarenhet till att förstå TSI Ope, när denna inte har specifika nationella regler eller bestämmelser som är baserade på erfarenheten hos Bane NOR, SJT eller norska järnvägsföretag och som per idag finns inskrivet i Togframföringsforskriften. Detta ser vi som en stor säkerhetsrisk med fara för säkerheten på det norska järnvägsnätet.

- I bifogad genomföringsplan som SJT har skickat ut i samband med Høringsbrevet, har SJT ställt upp mängder av bestämmelser som i dag finns i Togframföringsföreskriften och som redan är med i TSI Ope. Det hade varit mer överskådligt och intressant att få information om vilka av bestämmelserna i Togframföringsföreskriften som inte finns i TSI Ope, det är den biten som är mest relevant för oss som järnvägsföretag.
- Hector Rail önskar också att belysa kravet som finns i TSI Ope 4.2.1.2.2.1, där det framgår att en strekningsbok ska utarbetas på samma sätt för alla infrastrukturer som trafikeras av ett och samma järnvägsföretag. För Hector Rail innebär det att vår strekningsbok ska ha samma utseende, och vara uppbyggd på samma sätt för Norge, Sverige, Danmark och Tyskland. Vi önskar att få veta vad de olika ländernas tillsynsmyndigheter har kommit överens om här, kommer tre länder av fyra att godkänna om Hector bygger en strekningsbok på ett lands sätt?
- Hector Rail önskar ta del av den Riskanalys som SJT har tagit fram i samband med förslaget om att Togframföringsföreskriften upphävs. Den torde påvisa att detta är en signifikant ändring, och att förslaget bör tredjepartgranskas.

Vi vill återigen också poängtera att om SJT och till viss del ERA nu önskar att ta bort Togframföringsföreskriften, så krävs det längre tid för höring, implementeringar, utbildning och genomföring av TSI OPE, så Hector Rail anser att tidsplanen bör omvärderas, och att ny tidsplan fastsättes i samråd med järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Med vänliga hälsningar

Ewa Nordling, Safety Officer  
Safety  
ewa.nordling@hectorrail.com  
Direkttelefon: +46 702775429