

# Høringsnotat om forslag om å oppheve togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften

## Innhold

1	Innledning .....	2
2	Bakgrunn.....	2
2.1	Utviklingen av gjeldende regelverk for togframføring .....	2
2.2	Dagens rettstilstand .....	3
2.3	Bakgrunnen for forslaget om å oppheve de norske forskriftene.....	3
2.4	ERAs pågående revisjon av TSI OPE (2015/995/EU) .....	4
3	Om anvendelsen av TSI OPE.....	4
3.1	Generelt .....	4
3.2	Grensesnitt i TSI OPE .....	5
3.3	Ansvarsfordelingen mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak .....	5
4	Tilsynets forslag .....	5
4.1	Forslag om å oppheve togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften og fastsette ny forskrift om helsekrav og signaler .....	5
4.2	Vurdering av om bestemmelser fra togframføringsforskriften skal tas inn andre forskrifter.....	5
5	Nærmere om togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften .....	6
5.1	Innledning .....	6
5.2	Togframføringsforskriften.....	6
5.3	ERTMS-togframføringsforskriften .....	8
6	Gjennomføringsplan for TSI OPE.....	8
6.1	Tidligere gjennomføringsplaner og endringer i TSI OPE (2015/995/EU) .....	8
6.2	Innspill til gjennomføringsplan for TSI OPE (2015/995/EU) .....	8
7	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	9
8	Forslag til forskriftsendringer .....	9

# 1 Innledning

Statens jernbanetilsyn sender med dette på høring forslag om å oppheve togframføringsforskriften<sup>1</sup> og ERTMS-togframføringsforskriften<sup>2</sup>. Tilsynet foreslår å videreføre bestemmelser om helsekrav for skiftepersonell, trafikkstyrer, sikkerhetsvakt mv. og bestemmelser om signaler på tog i en egen forskrift.

De foreslåtte forskriftsendringene har sin bakgrunn i TSI OPE (kommisjonsforordning 2015/995/EU)<sup>3</sup> som er gjennomført i norsk rett ved forskrift 3. november 2015 nr. 1276<sup>4</sup>. Togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften inneholder i det vesentlige bestemmelser om forhold som er dekket av TSI OPE. Lojalitetsplikten som følger av EØS-avtalens artikkel 3 innebærer at det bør tilstrebes en situasjon der samme forhold ikke er regulert både i en EØS-rettsakt og i nasjonal lovgivning. Videre er det slik at den siste versjonen av TSI OPE er en forordning, og dermed skal gjennomføres i norsk rett «som sådan», jf. EØS-avtalens artikkel 7 bokstav a. EUs fjerde jernbanepakke innføres i juni 2019. Derfor foreslår tilsynet at forskriftsendringene trer i kraft 1. januar 2019.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Utviklingen av gjeldende regelverk for togframføring

Reglene om togframføring og skifting var tidligere utformet som ett regelverk innenfor én organisasjon. I 1996 ble det opprinnelige NSB delt i to: i et selskap som fikk som oppgave å drive trafikkvirksomhet (NSB) og et statlig forvaltningsorgan som fikk som oppgave å forvalte jernbaneinfrastrukturen på statens jernbanenett (Jernbaneverket). Samtidig ble Statens jernbanetilsyn opprettet. I denne forbindelse ble reglene om togframføring og skifting delvis omstrukturert og videreført som Jernbaneverkets regelverk (dokumentene JD 320-324, JD 340-342, JD 345 og JD 350). Reglene knyttet til kjøretøy og personell ble videreført i NSB. Reglene for togframføring på Jernbaneverkets nett ble gjort gjeldende for NSB og andre som drev trafikkvirksomhet gjennom avtale med Jernbaneverket.

På bakgrunn av en omfattende gjennomgang av regelverket for jernbanesektoren i 2000-2001 og anbefalinger fra den regjeringsoppnevnte undersøkelseskomisjonen etter Åsta-ulykken, ble regelverket for togframføring fastsatt som forskrift av Statens jernbanetilsyn i desember 2001. Det ble fastsatt to forskrifter: den gamle togframføringsforskriften<sup>5</sup> og signalforskriften<sup>6</sup>. Den gamle togframføringsforskriften inneholdt de tidligere dokumentene JD 340-342 og JD 345 og signalforskriften inneholdt de tidligere dokumentene JD 320-324. Dokumentet JD 350 (skifteinstruksen) ble ikke forskriftsfestet i 2001, men ble beholdt som Jernbaneverkets regelverk. Ved forskriftsfestingen av reglene for togframføring ble reglene beholdt uendret både når det gjaldt det materielle innholdet og strukturen. Til grunn for denne beslutningen lå det en forutsetning om at tilsynet skulle utarbeide en ny forskrift om trafikkregler for jernbanen.

Prosjektet TRJ2003 (Trafikkregler for jernbane) ble påbegynt av Jernbaneverket i 1999. Prosjektet hadde som mandat å utarbeide nye regler for trafikk på jernbanenettet, herunder å foreslå både materielle og strukturelle endringer i forhold til gjeldende regelverk. Da det i 2001 ble besluttet at reglene for togframføring skulle fastsettes som forskrift av Statens jernbanetilsyn, ble prosjektet høsten 2001 omgjort til et felles prosjekt mellom Jernbaneverket og tilsynet. Prosjektet ble avsluttet våren 2004.

Med utgangspunkt i TRJ2003-prosjektets utkast til nye regler og øvrig dokumentasjon fra prosjektet utarbeidet Statens jernbanetilsyn et utkast til ny forskrift om trafikkregler på jernbanen som inneholdt

---

<sup>1</sup> Forskrift 29. februar 2008 nr. 240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet

<sup>2</sup> Forskrift 12. januar 2012 nr. 63 om togframføring på ERTMS-strekninger

<sup>3</sup> Kommisjonsforordning 2015/995/EU av 8. juni 2015 om endring av beslutning 2012/757/EU om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkeveier som gjelder for delsystemet «Drift og trafikkstyring» i Den europeiske unions jernbanesystem

<sup>4</sup> Forskrift 3. november 2015 nr. 1276 om endring i forskrift 19. juni 2012 nr. 564 om gjennomføring av TSI-drift og trafikkstyring på det nasjonale jernbanenettet

<sup>5</sup> Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor

<sup>6</sup> Forskrift 4. desember 2001 nr. 1336 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor

bestemmelser om både togframføring og signaler. Tilsynets utkast ble sendt på høring i desember 2004. Høringsinstansene hadde omfattende merknader til høringsutkastet. Hovedinnvendingene mot utkastet gikk på språk og nivå. Tilsynet etablerte på bakgrunn av dette en prosess med bred involvering av aktørene og utarbeidet et vesentlig endret forslag til forskrift for togframføring som ble sendt på høring i juli 2007.

Med utgangspunkt i det endrede forslaget og høringsuttalelsene ble ny togframføringsforskrift fastsatt 29. februar 2008 med ikrafttredelsesdato 13. desember 2009. Forskriften ble fastsatt til tross for at det var uklarhet knyttet til de økonomiske konsekvensene av enkelte bestemmelser. Disse ble gjenstand for en egen konsekvensutredning i 2008. På bakgrunn av konsekvensutredningen ble det i 2009 vedtatt enkelte endringer i den nye togframføringsforskriften.

For togframføring i Norge har de berørte systemene mye å si for utformingen av de operasjonelle reglene om hvordan tog skal framføres. Fordi operasjonelle regler i Norge i togframføringsforskriften ikke kunne anvendes fullt ut for tog som skal framføres på strekning med ERTMS, ble nødvendige regler fastsatt i ERTMS-togframføringsforskriften i 2012.

ERTMS-togframføringsforskriften ble bygget opp med tilsvarende inndeling og systematikk som togframføringsforskriften, og bare de nødvendige bestemmelsene fra TSI OPE tillegg A ble tatt inn i forskriften. Denne løsningen ble valgt for å gjøre overgangen mest mulig smidig for førere og andre. Norske operasjonelle regler for ERTMS måtte støtte utbyggingen av ERTMS og sikre samtrafikk i henhold til krav som følger av samtrafikkforskriften<sup>7</sup> og de relevante TSler.

## 2.2 Dagens rettstilstand

Togframføringsforskriften fastsetter bestemmelser om signaler, trafikkstyring, klargjøring av tog, kjøring av tog, skifting og om arbeid i spor og gjelder for jernbanevirksomheter på jernbanenettet og tilknyttede spor. Forskriften stiller videre direkte krav til operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten. ERTMS-togframføringsforskriften inneholder samme type bestemmelser som togframføringsforskriften, men forskriften gjelder for og er tilpasset de deler av jernbanenettet som er utrustet med ERTMS.

TSI OPE gjelder på delsystemet drift og trafikkstyring for infrastrukturforvalter og jernbaneforetak i forbindelse med drift av tog på jernbanenettet. TSI OPE inneholder bestemmelser om klargjøring, framføring av tog, trafikkplanlegging og -styring både under normal drift og ved uregelmessigheter samt faglige kvalifikasjoner, helse- og sikkerhetsvilkår mv.

Da togframføringsforskriften ble vedtatt, var TSI OPE (kommisjonsvedtak 2006/920/EF) vedtatt i EU, men ikke inntatt i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett. Flere av kravene i TSI OPE ble derfor tatt inn i togframføringsforskriften, fordi norske myndigheter ville innrette seg etter de europeiske kravene. Derfor er flere av bestemmelsene i den någjeldende togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften avskrift eller innholdsmessig tilsvarende krav i TSI OPE. Ved motstrid mellom nasjonale regler og TSI OPE, har TSI OPE forrang, jf. togframføringsforskriften § 1-1 fjerde ledd og ERTMS-togframføringsforskriften § 1-1 annet ledd.

## 2.3 Bakgrunnen for forslaget om å oppheve de norske forskriftene

Formålet med EUs harmoniseringsarbeid er å fremme jernbanetrafikk og bidra til et avregulert marked uten tekniske og administrative hindringer. Tekniske hindringer kan være utformingen av kjøretøy og infrastruktur, og administrative hindringer kan være medlemslandenes nasjonale regelverk. Et felles jernbanemarked uten hindringer er EUs fremtidige målsetting. Blant EUs medlemsland fins det i dag flere ulike tekniske systemer og nasjonale regelverk for togdrift, og som følgelig trenger å bli harmonisert. TSI OPE tar nettopp sikte på å

---

<sup>7</sup> Forskrift 16. juni 2010 nr. 820 om samtrafikkvevnen i jernbanesystemet

harmonisere bestemmelser for togdrift. EØS-landene skal innen 1. juli 2017 utarbeide en nasjonal gjennomføringsplan som beskriver tiltakene de planlegger for å etterkomme kommisjonens beslutning, jf. artikkel 3d nr. 2.

For å sørge for at medlemsstatene rydder opp i sitt nasjonale regelverk har ERA gitt ut en veiledning<sup>8</sup> som beskriver fremgangsmåten for dette. Tilsynet har sett hen til ERAs veiledning ved gjennomgang av togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften.

I veiledningen er det for eksempel beskrevet at det ikke er tillatt å ha bestemmelser som skal være interne hos virksomhetene og bestemmelser om forhold som er dekket av TSI OPE. Togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften regulerer i det vesentlige de samme forhold som reguleres i TSI OPE, men virkeområde og reglens nivå er ulike. Forhold som ikke reguleres i TSI OPE er for eksempel bestemmelser om skifting og arbeid i spor. Togframføringsforskriften inneholder detaljerte bestemmelser om interne forhold både hos infrastrukturforvalter og jernbaneforetak, som for eksempel utveksling av togmeldinger og avgangsprosedyren. Dette er typiske eksempler på interne forhold som skal reguleres av virksomhetene selv. Videre er det i TSI OPE fastsatt at det er infrastrukturforvalter som har det overordnede ansvaret for å formulere alle de relevante kravene som skal oppfylles av tog som har tillatelse til å kjøre på dennes nett, jf. punkt 4.1 annet ledd.

Det vises også til at verken Sverige eller Danmark har nasjonale forskrifter om togframføring.

## **2.4 ERAs pågående revisjon av TSI OPE (2015/995/EU)**

Det europeiske jernbanebyrået (ERA) gjennomfører i 2016-2017 en revisjon av TSI OPE. I revisjonen er det særlig tillegg B om felles driftsprinsipper og driftsregler som utvides med nye regler. Det er foreslått grunnleggende operasjonelle prinsipper og det planlegges at bestemmelsene i tillegg B omstruktureres og sorteres innunder disse prinsippene. Tillegg A om driftsregler for ERTMS gjennomgås for å oppdateres og for å vurdere om flere av bestemmelsene kan flyttes over til de generelle bestemmelsene. Tillegg C om metode for sikkerhetsrelatert kommunikasjon er gjennomgått og omstrukturert. Det er foreslått at tillegg I skal angi forhold som kan reguleres i nasjonale regler. Utkast til reviderte bestemmelser skal være ferdig i januar 2018. ERA forutsetter at denne TSlen skal tre i kraft juli 2019, samtidig som fjerde jernbanepakke gjennomføres.

# **3 Om anvendelsen av TSI OPE**

## **3.1 Generelt**

TSI OPE er gitt med hjemmel i samtrafikkdirektivet<sup>9</sup> kapittel II. Drift og trafikkstyring er et funksjonelt delsystem som skal innarbeides i jernbanevirksomhetenes sikkerhetsstyringssystem, jf. samtrafikkdirektivet vedlegg II. Statens jernbanetilsyn skal verifisere samsvar med TSI OPE i forbindelse med tildeling og fornyelse av sikkerhetsattestifikater og sikkerhetsgodkjenninger i henhold til prinsippene i TSI OPE kapittel 6. Jernbanevirksomhetene skal vise at de oppfyller kravene i TSI OPE innenfor sine sikkerhetsstyringssystemer. Videre skal tilsynet gjennomføre revisjoner for å påse at jernbanevirksomhetene etterlever sine sikkerhetsstyringssystemer.

Som det fremgår i ERAs veiledning til TSI OPE<sup>10</sup> gir TSlen ikke en uttømmende beskrivelse av jernbanedrift, og skal derfor anvendes sammen med andre relevante rettsakter som inneholder krav som angår drift av jernbane. Selv om TSI OPE for eksempel fastsetter visse operative krav, omhandler ikke TSlen alle elementer som er nødvendige for å sikre fullstendig sikker drift av jernbane, som kreves av sikkerhetsstyringssystemet.

<sup>8</sup> <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/Cleaning-up-plan-and-reporting.aspx>

<sup>9</sup> Direktiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkveivnen i Fellesskapets jernbanesystem

<sup>10</sup> <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/TSI-Application-Guide-OPE-TSI.aspx>

Andre relevante rettsakter er gjennomført i norsk rett i ulike forskrifter, blant annet i sikkerhetsstyringsforskriften<sup>11</sup>, samtrafikkforskriften og førerforskriften<sup>12</sup>. Se tilsynets nettsider for oversikt over regelverket.

### **3.2 Grensesnitt i TSI OPE**

TSI OPE regulerer ikke alle grensesnitt mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak, men regulerer grensesnitt og ansvarsforhold som er relevante for samtrafikken. Noen grensesnitt mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak er ikke relevante for samtrafikken, som for eksempel skifting og arbeid i spor, og TSlen omhandler derfor ikke disse. Selv om noen grensesnitt ikke dekkes av TSlen, er det klart at infrastrukturforvalter og jernbaneforetak skal identifisere grensesnittene og risikoen forbundet med dem og om nødvendig fastsette prosedyrer.

### **3.3 Ansvarsfordelingen mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak**

Ansvar for sikker drift og risikohåndteringen knyttet til den ligger hos infrastrukturforvalter og jernbaneforetak. Infrastrukturforvalter og jernbaneforetak pålegges å identifisere risikoer, iverksette nødvendige tiltak for risikohåndtering, anvende nasjonale sikkerhetsregler og -standarder samt etablere sikkerhetsstyringssystemer i samsvar med sikkerhetsdirektivet<sup>13</sup>.

Alle prosesser og prosedyrer skal tilrettelegges og fastsettes med hensyn til grenseflatene mellom de forskjellige funksjonene, både internt i virksomheten og for eksterne funksjoner, for eksempel mellom fører og ombordpersonell og mellom fører og trafikkstyrer. Utvikling og gjennomføring av disse oppgavene ligger til grunn for reglene og prosedyrene.

## **4 Tilsynets forslag**

### **4.1 Forslag om å oppheve togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften og fastsette ny forskrift om helsekrav og signaler**

Tilsynet foreslår å oppheve togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften.

Tilsynet foreslår å videreføre helsekrav for operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten i en egen forskrift. Det foreslås ingen materielle endringer i kravene som i dag er fastsatt i togframføringsforskriften kapittel 10 og ERTMS-togframføringsforskriften kapittel 10. Virkeområdet vil endres ved at bestemmelsene om helsekrav i ny forskrift ikke vil gjelde for ombordpersonell fordi de er omfattet av TSI OPE.

Videre foreslår tilsynet at bestemmelsene om bakendesignal videreføres i den nye forskriften, ref. TSI OPE punkt 4.2.2.1.3.2 og 4.2.2.1.3.3.

### **4.2 Vurdering av om bestemmelser fra togframføringsforskriften skal tas inn andre forskrifter**

I påvente av ERAs arbeid med revisjon av TSI OPE planlegger tilsynet å gjennomgå togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften for å vurdere om enkelte av bestemmelsene skal tas inn i andre forskrifter. Eventuelle bestemmelser vil være på funksjonelt og overordnet nivå.

---

<sup>11</sup> Forskrift 11. april 2011 nr. 389 om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet

<sup>12</sup> Forskrift 27. november 2011 nr. 1414 om sertifisering av førere av trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet

<sup>13</sup> Direktiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner og om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifisering

For kjøretøyforskriften<sup>14</sup> og jernbaneinfrastrukturforskriften<sup>15</sup> vil dette kunne være bestemmelser som for eksempel krav til at ETCS ombordutrustning, ATC og togradio fungerer før kjøring av tog og krav til å sikre at skift ikke kan komme inn i togveien for et tog.

Tilsynet vil også vurdere å fastsette bestemmelser om skifting på private sidespor i sidesporforskriften<sup>16</sup>, på samme nivå som bestemmelsene om skifting i kravforskriften<sup>17</sup> og museumsbaneforskriften<sup>18</sup>. Tilsynet vil eventuelt sende ut en egen høring om dette i løpet av 2018.

Fordi TSI OPE inneholder kvalifikasjonskrav for ombordpersonell og for personell som utfører siste klargjøring av tog før det krysser grensen, vil tilsynet også gjennomgå opplæringsforskriften<sup>19</sup> for å vurdere om det er nødvendig å gjøre endringer.

## 5 Nærmere om togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften

### 5.1 Innledning

Når togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften oppheves vil jernbanevirksomhetene få ansvaret for å forvalte regelverket. De driftsmessige forholdene for togframføring endres ikke og dagens praksis og regelverk kan videreføres. For eksempel vil det være slik at fører har ansvaret for kjøring selv om forskriftsbestemmelsen om dette i kapittel 6 oppheves.

Dersom jernbanevirksomhetene senere ønsker å foreta endringer, må prinsippene for endring i sikkerhetsstyringsforskriften følges. Det vil si at enhver endring jernbanevirksomhetene foretar, må gjøres på bakgrunn av en risikovurdering og være innenfor eventuelle standarder. Virksomhetene må også vurdere om eventuelle endringer er meldepliktige til tilsynet, jf. blant annet lisensforskriften<sup>20</sup> § 19 og tillatelsesforskriften<sup>21</sup> § 3-11.

Fra det tidspunktet forskriftene oppheves faller også tilsynets hjemmel for å gi unntak fra forskriftene bort. De jernbanevirksomhetene som tidligere har fått unntak fra forskriften(e) må selv ta stilling til om tilsvarende praksis («unntak») skal videreføres.

Tillegg B er utvidet med nye bestemmelser, hvorav enkelte bestemmelser som regulerer forhold ved uregelmessigheter og feil skiller seg fra gjeldende regelverk. Hvilke bestemmelser dette gjelder og hvem som har ansvar fremgår av vedlagte utkast til gjennomføringsplan for TSI OPE.

For å øke forståelsen for bakgrunnen om norske forhold for togframføring vurderer tilsynet å utarbeide en veiledning. Formålet med veiledningen vil være å bidra til forståelse for forutsetninger og hensyn som må tas ved utarbeidelse av bestemmelser og prosedyrer.

### 5.2 Togframføringsforskriften

#### *Kapittel 2: Dokumentasjon, ruter og kommunikasjon*

---

<sup>14</sup> Forskrift 19. desember 1846 om kjøretøy på jernbanenettet

<sup>15</sup> Forskrift 11. april 2011 nr. 388 om nasjonale tekniske krav m.m. for jernbaneinfrastruktur på det nasjonale jernbanenettet

<sup>16</sup> Forskrift 10. desember 2014 nr. 1573 om krav til privat sidespor og godsbane

<sup>17</sup> Forskrift 10. desember 2014 nr. 1572 om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m.

<sup>18</sup> Forskrift 10. desember 2014 nr. 1574 om krav til museumsbane

<sup>19</sup> Forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.

<sup>20</sup> Forskrift 20. desember 2016 nr. 1747 om lisens, sikkerhets sertifikat, sikkerhetsgodkjenning og andre forhold relatert til sikkerheten på jernbanen

<sup>21</sup> Forskrift 10. desember 2010 om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m.

Bestemmelsene i togframføringsforskriften kapittel 2 ble ved endring av togframføringsforskriften i 2008 i hovedsak tatt inn fra i TSI OPE punkt 4.2.1. Dette gjelder for eksempel beskrivelse av infrastruktur, ruter for tog, og bestemmelser for personell. Det er i tillegg enkelte bestemmelser i togframføringsforskriften som gjelder spesifikt for norske forhold, for eksempel krav til ruter på strekning uten fjernstyring og krav til opplysninger og repetisjon ved muntlig kommunikasjon.

Etter tilsynets vurdering fremgår det klart av gjeldende bestemmelser hvilket ansvar som ligger til jernbaneforetak og hvilket ansvar som ligger til infrastrukturforvalter. Når det gjelder bestemmelsen i § 2-1 annet ledd om endringer i infrastruktur og informasjon om dette, vurderer tilsynet at infrastrukturforvalter kan forholde seg til kravet i TSI OPE punkt 4.2.1.2.2.2 og 4.2.1.2.2.3.

### *Kapittel 3: Skifting*

Togframføringsforskriftens bestemmelser om skifting gjelder for det nasjonale nettet og tilknyttede spor. Infrastrukturforvalter må fastsette bestemmelser om skifting for sine spor. Med å fastsette bestemmelser for skifting på infrastrukturen menes også å utarbeide bruks- og betjeningsbeskrivelser samt beskrivelser av tekniske barrierer mellom tog og skift m.m. som bestemt i gjeldende togframføringsforskrift. Jernbaneforetakene må fastsette bestemmelser om skifting av kjøretøyene som benyttes, herunder bruk av skiftebevegelser, ansvar og oppgaver for personell som deltar i skiftingen, kontroll av kjøretøyene og bruk av bremses.

### *Kapittel 4: Klargjøring av tog*

Bestemmelsene om klargjøring av tog er rettet mot jernbaneforetak. Bestemmelsene stiller funksjonelle krav til et system for klargjøring av tog ved å fastsette de forhold jernbaneforetaket som et minimum skal ha bestemmelser om, uavhengig av kjøretøytype. Bestemmelsene ble tatt inn fra TSI OPE ved endringen av togframføringsforskriften i 2008. Ved denne forskriftsendringen ble det fastsatt detaljerte bestemmelser for bremseprøving, spesielle forhold det må tas hensyn til ved kulde mv.

### *Kapittel 5: Trafikkstyring – togledelse og togekspedisjon*

Bestemmelsene om trafikkstyring regulerer i hovedsak grensesnitt mellom infrastrukturforvalters trafikkstyring og jernbaneforetak, og først og fremst grensesnitt mellom togleder og fører, men kapitlet inneholder også en del detaljerte bestemmelser.

### *Kapittel 6: Kjøring av tog*

Bestemmelsene om kjøring av tog er rettet mot jernbaneforetak og inneholder både funksjonelle krav og minimumskrav, og jernbaneforetakenes bestemmelser skal gi tilstrekkelig veiledning for fører og ombordpersonell. Bestemmelsene omfattes av de generelle krav i § 2-3 om dokumentasjon til personell hos jernbaneforetak og skal inngå i førers regelbok, jf. § 2-4.

I kapitlet er det krav om at jernbaneforetaket skal fastsette bestemmelser om bemanning av tog, varsling av passasjerer før avgang, kommunikasjon mellom fører og ombordpersonell, adgang til førerrom osv. De spesifikke kravene gjelder for eksempel krav til fører av tog, krav til ombordpersonell, bestemmelser om kontroll av trykkluftbremses under kjøring, krav til avgangsprosedyren.

### *Kapittel 7: Uregelmessigheter og feil*

Kapitlet inneholder bestemmelser som gjelder ved uregelmessigheter og feil, og regulerer grensesnittet mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak. Kapitlet inneholder både funksjonelle og detaljerte bestemmelser. Eksempler på detaljerte bestemmelser er for eksempel i hvilke situasjoner fører og togleder skal varsle, prosedyrer når hovedsignal ikke kan vise kjørsignal, videre kjøring ved feil på veisikringsanlegg og hvordan håndtere feil på sikkerhetsbremseapparat og ATC. Videre er det bestemmelser som regulerer at infrastrukturforvalter skal fastsette bestemmelser, som for eksempel når frontlys, togfløyte eller frontlys ikke fungerer.

### *Kapittel 8: Arbeid i spor*

Arbeid i spor er en del av infrastrukturforvalters oppgave i tilknytning til vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Begrepet "arbeid i spor" omfatter også arbeid ved spor. Kapittel 8 regulerer hovedsakelig grensesnittet mot kjøring av tog samt hvilke kategorier av arbeid i spor som tillates, krav ved disponering av strekning eller anleggsområde for arbeid i spor og krav ved avslutning av arbeid i spor.

### *Kapittel 9: Signaler*

Tilsynet foreslår at bestemmelser om signaler ikke reguleres i forskrift utover de signaler som er regulert i TSI OPE. Tilsynet vurderer at faste signaler er en del av beskrivelsen av infrastrukturen. Signaler som benyttes av infrastrukturforvalter i grensesnittet mot jernbaneforetak foreslås fastsatt av infrastrukturforvalter. Signaler som benyttes internt hos jernbaneforetak foreslås fastsatt av jernbaneforetaket.

## **5.3 ERTMS-togframføringsforskriften**

For strekning med ERTMS gjelder spesielt tillegg A i TSI OPE sammen med de øvrige bestemmelsene i TSlen. Da ERTMS-togframføringsforskriften ble utformet var tilsynet bevisst på å ikke gi restriksjoner i forskriften slik at utviklingen av ERTMS i Norge skulle hindres. Eksempler på forhold som er ulikt regulert i togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften er hvor det kan skiftes og hva som er kjøring av tog.

# **6 Gjennomføringsplan for TSI OPE**

## **6.1 Tidligere gjennomføringsplaner og endringer i TSI OPE (2015/995/EU)**

Norge har meldt inn nasjonale gjennomføringsplaner for tidligere versjoner av TSI OPE til Kommisjonen. I gjennomføringsplanen for TSI OPE 2011/314/EU ble det vurdert samsvar med norske bestemmelser med unntak av bestemmelsene i nr. 4.2.3.5 (registrering av data), 4.6 (faglige kvalifikasjoner) og 4.7 (helse- og sikkerhetsvilkår). Helsekrav er inntatt i togframføringsforskriften ved forskrift 19. desember 2016 nr. 1734.

Endringene i TSI OPE 2015/995/EU omfatter endring av struktur, presisering av eksisterende bestemmelser samt utarbeidelse av nye felles operasjonelle bestemmelser. Selve TSlen er et vedlegg til kommisjonsbeslutningen, og vedleggene har derfor byttet navn til tillegg. TSlen vil utgjøre vedlegg I til kommisjonsbeslutningen. Tillegg A om bestemmelser vedrørende ERTMS er vedtatt som en ny versjon 4, blant annet som en konsekvens av at bestemmelser er overført til tillegg B. Nye operasjonelle bestemmelser er tatt inn i tillegg B. I tillegg C om kommunikasjonsprinsipper og i tillegg D om informasjon som infrastrukturforvalter skal gi til jernbaneforetak er det ryddet i struktur og nummerering. Bestemmelsene for personell om bord i tog i punkt 4.6 og 4.7 med tilhørende tillegg F og G som gjelder krav til helse og opplæring er revidert med hensyn til struktur, og noe av innholdet er tatt ut for å fjerne dobbeltreguleringer i EU-regelverket. Bestemmelsen i 4.2.2.6 om bremseevne og tilhørende tillegg T er oppdatert for å være i samsvar med ansvarsforholdene i sikkerhetsdirektivet. Nummereringen av tilleggene er også oppdatert.

Enkelte nye bestemmelser i tillegg B og endret bestemmelse i punkt 4.2.2.6.2 om utarbeidelse av bestemmelser om bremseevne er ikke i samsvar med eksisterende bestemmelser i norsk lovgiving. Gjennomføringsplanen for TSI OPE må, i henhold til ny kommisjonsforordning artikkel 3d, oppdateres for å ta høyde for en innføring av de nye bestemmelsene.

## **6.2 Innspill til gjennomføringsplan for TSI OPE (2015/995/EU)**

Tilsynet ønsker innspill til gjennomføringsplanen for bestemmelser som ikke er i samsvar med norske bestemmelser. Det er i TSI OPE punkt 7 om gjennomføring åpnet for at bestemmelser for eksempel kan gjøres gjeldende strekningsvis, det kan fastsettes om gjennomføringen skal gjelde for alle tog på strekningen, hele jernbanenettet mv. I gjennomføringsplanen har medlemsstatene et visst rom for å tilpasse dato for gjennomføring for de ulike punktene i TSI OPE. Spesielt ønsker tilsynet tilbakemelding på:



- Punkt 4.2.2.6 om bremseevne som åpner for at ansvaret for dette kan fordeles i samsvar med det ansvarsområdet infrastrukturforvalter og jernbaneforetak har i lovgivningen.
- Tillegg B om enkelte nye bestemmelser som ikke er i samsvar med norske bestemmelser. Kort oppsummert er dette punkt 4 når ingen frontlys lyser, punkt 6 ved feil på togfløyten, punkt 7 som gjelder hastighet ved kjøring over planovergang når det er feil på planovergangssignal og punkt 9 om krav til å stoppe på synlig avstand når det kjøres med sikthastighet.

## 7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens jernbanetilsyn foreslår å oppheve størsteparten av bestemmelsene i togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften i tråd med lojalitetsplikten som følger av EØS-avtalen og at TSI OPE nå er en kommisjonsforordning. Når forskriftene oppheves skal jernbanevirksomhetene selv ha nødvendige kompletterende bestemmelser. Infrastrukturforvalter har et særlig ansvar for å fastsette alle de relevante krav som skal oppfylles av tog som skal kjøre på infrastrukturen, jf. TSI OPE punkt 4.1.

Jernbanevirksomhetene må forvalte de bestemmelsene som i dag finnes i forskriftene. Dette innebærer at virksomhetene må endre eller komplettere bestemmelsene ut i fra virksomhetenes behov, de kravene som stilles i TSI OPE og i andre relevante rettsakter. Dette kan i en overgangsfase medføre noe økt arbeidsmengde, særlig for infrastrukturforvalter. Etter tilsynets vurdering kan virksomhetene i det alt vesentlige videreføre det materielle innholdet i gjeldende forskrifter. Endringen vil medføre administrative konsekvenser da virksomhetene må hjemle sitt interne regelverk opp mot TSI OPE. Tilsynet kan ikke se at endringsforslaget nødvendigvis vil medføre behov for opplæring av operativt personell.

Tilsynet vil imidlertid påpeke at enkelte av de nye bestemmelsene i tillegg B avviker noe fra norsk regelverk og krever at infrastrukturforvalter må foreta en risikovurdering. Dette gjelder bestemmelser som får anvendelse ved feil og uregelmessigheter.

Togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften inneholder mange detaljerte bestemmelser. Jernbanens utvikling og andre forhold kan utløse behov for fortløpende endringer i bestemmelsene. For å få endret gjeldende forskriftsbestemmelser må jernbanevirksomhetene i dag henvende seg til Statens jernbanetilsyn, og dermed eventuelt vente til endringsforslaget blir vurdert av tilsynet, sendt på høring og vedtatt. På denne bakgrunn antar tilsynet at det vil være mer effektivt at jernbanevirksomhetene selv håndterer eventuelle endringer.

## 8 Forslag til forskriftsendringer

Forslaget er en videreføring av bestemmelsene i kapittel 10 i togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften. Ny tekst er understreket og slettet tekst er ~~overstrøket~~.

### **Forskrift om helsekrav for skiftepersonell, trafikkstyrer, sikkerhetsvakt mv. og signaler på tog**

Fastsatt av Statens jernbanetilsyn ... med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) §§ 3d, 4 og 6, jf. forskrift 20. desember 2016 nr. 1747 om lisens, sikkerhetssertifikat, sikkerhetsgodkjenning og andre forhold relatert til sikkerheten på jernbanen (lisensforskriften) § 3.

### **Kapittel 1. Innledende bestemmelser**

#### **§ 1-1. Virkeområde**

1. Forskriften gjelder for jernbanevirksomheter på ~~det nasjonale jernbanenettet og tilknyttede spor.~~  
Forskriften gjelder likevel ikke for strekninger som er utrustet med ERTMS.

2. Forskriften kapittel 2 gjelder ~~ombordpersonell~~ og operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten, for eksempel skiftepersonell, trafikkstyrer, sikkerhetsvakt mv. Dette gjelder likevel ikke ombordpersonell eller førere som har førerbevis etter forskrift 27. november 2009 nr. 1414 om sertifisering av førere av trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet. ~~Bestemmelsen gjelder likevel ikke for slikt personell i grensekryssende trafikk i selskaper som har lisens og A-sertifikat i Sverige og B-sertifikat i Norge hvis personellet oppfyller helsekrav etter svensk lovgivning.~~

3. Forskriften kapittel 3 gjelder for godstog som kun trafikkerer jernbanenettet og ikke passerer en landegrense.

### **§ 1-2. Definisjoner**

I forskriften her menes med:

- a) jernbaneinfrastruktur: trasé, over- og underbygning, banestrømforsyning, kontaktledningsanlegg, signalanlegg og telekommunikasjonsanlegg,
- b) trafikkstyring: togledelse og andre funksjoner som koordinerer og bidrar til å ivareta sikkerheten for kjøring av tog og skifting,
- c) jernbanevirksomhet: virksomhet som driver gods- og persontransport, jernbaneinfrastruktur og/eller trafikkstyring.

## **Kapittel 2. Krav til helse**

### **§ 2-1. Arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten**

1. Bestemmelsene i dette kapitlet omfatter operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten jf. § 1-1 nr. 3. Slikt personell må ha gjennomført helseundersøkelse og oppfylle kravene til helse i dette kapitlet.

2. Personell som nevnt i første ledd skal informere jernbanevirksomheten om sin egen helsetilstand dersom vedkommende er kjent med eller mistenker at helsetilstanden er endret slik at kravene ikke lenger er oppfylt.

3. Dersom det er tvil om arbeidsoppgavene fortsatt kan utføres uten fare for trafikksikkerheten vises det til § 2-6.

### **§ 2-2. Helseundersøkelse**

Den som skal utføre eller opplæres til å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 1-1 nr. 2 skal gjennomgå en helseundersøkelse. Helseundersøkelsen skal utføres av en lege.

### **§ 2-3. Første gangs helseundersøkelse**

1. Den som skal utføre eller opplæres til å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 1-1 nr. 2 skal gjennomgå en helseundersøkelse som minst skal omfatte:

- a) en generell undersøkelse,
- b) undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel, fargesans),
- c) en analyse av urin- eller blodprøve for eventuelt å avdekke diabetes og eventuelle andre forhold som måtte følge av den kliniske undersøkelsen, herunder bruk av narkotiske stoffer.

2. Det skal også gjennomføres en psykologisk undersøkelse som skal omfatte:

- a) kognitive egenskaper,
- b) psykomotoriske egenskaper,
- c) atferdsmessige og personlige egenskaper.

### **§ 2-4. Periodiske undersøkelser**

1. Det skal gjennomføres minst en helseundersøkelse:

- a) hvert femte år for personale opp til 40 år,

- b) hvert tredje år for personale mellom 41 og 62 år,
- c) hvert år for personale over 62 år.

2. Legen skal gjennomføre hyppigere helseundersøkelser dersom helsetilstanden til den ansatte krever det.

### **§ 2-5. Minstekrav til den periodiske helseundersøkelsen**

Periodisk helseundersøkelse skal minst inneholde:

- a) en generell undersøkelse,
- b) undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel og fargesans),
- c) en analyse av urin- eller blodprøve for eventuelt å avdekke diabetes og eventuelle andre forhold som måtte følge av den kliniske undersøkelsen, herunder bruk av narkotiske stoffer.

### **§ 2-6. Supplerende helseundersøkelser og/eller psykologiske vurderinger**

1. I tillegg til den regelmessige helseundersøkelsen skal det gjennomføres en særskilt supplerende helseundersøkelse og/eller psykologisk vurdering dersom det foreligger grunn til å tvile på den ansattes fysiske eller psykiske skikkethet, eller dersom det foreligger rimelig grunn til å mistenke misbruk av legemidler, bruk av narkotiske stoffer eller alkohol over de tillatte grensene. Det vil særlig være tilfelle etter en hendelse eller en ulykke.

2. Jernbanevirksomheten skal ha systemer for å sikre at slike supplerende undersøkelser og vurderinger blir gjennomført.

### **§ 2-7. Allmenne krav**

1. Det skal foreligge fysisk og psykisk skikkethet til å utføre arbeidsoppgavene på en slik måte at det ikke innebærer en fare for trafikksikkerheten.

2. Det skal ikke foreligge sykdom, helseplager eller andre forhold som kan føre til:

- a) plutselig bevisstløshet,
- b) nedsatt oppmerksomhet eller konsentrasjon,
- c) plutselig arbeidsudyktighet,
- d) nedsatt balanse- eller koordineringsevne,
- e) betydelig begrenset bevegelsesevne.

### **§ 2-8. Synskrav**

1. Synsfunksjonen skal være så god at trafikksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet.

2. Følgende krav gjelder:

- a) synsstyrke på avstand med eller uten korreksjon: 0,8 (høyre øye + venstre øye - målt hver for seg), minst 0,3 for det svakeste øyet,
- b) største tillatte korreksjon: langsynthet +5/nærsynthet -8,
- c) syn på kort og mellomlang avstand: tilstrekkelig med eller uten korreksjon,
- d) kontaktlinser er tillatt,
- e) normalt fargesyn: påvist gjennom bruk av en godkjent prøve, som f.eks. Ishihara, supplert ved en annen godkjent prøve dersom det er nødvendig,
- f) synsfelt: normalt (ikke noe avvik som påvirker den oppgaven som skal utføres),
- g) syn på begge øyne: effektivt,
- h) binokulært syn: effektivt,
- i) kontrastfølsomhet: god,
- j) ingen progressiv øyesykdom,
- k) øyeimplantater, keratotomi og keratektomi er bare tillatt dersom de kontrolleres årlig eller med en hyppighet som legen fastsetter.

3. Legen kan i særlige tilfeller tillate verdier som ligger utenfor ovennevnte krav etter å ha innhentet uttalelse fra en øyelege.

### **§ 2-9. Hørselskrav**

1. Hørselsfunksjonen skal være så god at trafikksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet.

2. Tilfredsstillende hørsel som bekreftes av et toneaudiogram, det vil si tilstrekkelig god hørsel til å kunne føre en telefonsamtale og høre varsellyder og radiomeldinger.

3. Bruk av høreapparat er tillatt.

### **§ 2-10. Rusmidler mv.**

1. Det skal ikke foreligge misbruk av legemidler, bruk av narkotika eller avhengighet av eller misbruk av alkohol.

2. Legemidler som kan påvirke reaksjonsevne, konsentrasjonsevne eller vurderingsevne kan bare benyttes etter særskilt vurdering og anvisning av lege.

### **§ 2-11. Overgangsordninger**

1. For personell som omfattes av dette kapitlet og som ved ikrafttredelse oppfylder krav til helse etter forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften), gjelder denne forskriftens krav fra og med neste periodiske helseundersøkelse, men senest fra 1. januar 2022.

2. Unntak fra krav til helse gitt i medhold av forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften) før ikrafttredelse av denne forskriften, gjelder til de utløper, men ikke utover 1. januar 2022.

~~3. Jernbanevirksomhetene skal innen 1. april 2017 ha innarbeidet endringene som følge av dette kapitlet i sine sikkerhetsstyringsystemer.~~


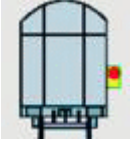
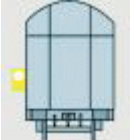


## **Kapittel 3. Bakendesignal**

### **§ 3-1. Baklys og sluttsignal**

1. Toget skal vise signal 91 «Baklys», signal 95A «Sluttsignal» eller signal 95B «Sluttsignalskilt» bakerst.

2. Har toget hjelpelokomotiv, skal signal 95A «Sluttsignal» eller signal 95B «Sluttsignalskilt» i tillegg vises på siste vogn.

3.

<b>Signal</b>	<b>Signalnummer og signalnavn</b>	<b>Signalbetydning</b>
<p>To røde eller ett rødt lys. Eksempel:</p> 	<p>Signal 91 «Baklys»</p>	<p>Signalet angir togets ende.</p>
<p>Et rødt lys bakover. Eksempel sett bakfra:</p> 	<p>Signal 95A «Sluttsignal»</p>	<p>Signalet angir togets ende.</p>
<p>Et hvitt lys forover. Eksempel sett forfra:</p> 	<p>Signal 95A «Sluttsignal»</p>	<p>Signalet angir togets ende.</p>
<p>Rektangulært lysreflekterende skilt med gult og rødt felt. Eksempel:</p> 	<p>Signal 95B «Sluttsignalskilt»</p>	<p>Signalet angir togets ende.</p>
<p>Rektangulært lysreflekterende skilt med hvite og røde felter. Eksempel:</p> 	<p>Signal 95C «Sluttsignalskilt»</p>	<p>Signalet angir togets ende.</p>

#### **Kapittel 4. Avsluttende bestemmelser**

##### **§ 4-1. Unntak**

Statens jernbanetilsyn kan i det enkelte tilfellet gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige forhold tilsier det.

##### **§ 4-2. Ikrafttredelse**

1. Forskriften trer i kraft 1. januar 2019.

2. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 29. februar 2008 nr. 240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet (togframføringsforskriften) og forskrift 12. januar 2012 nr. 63 om togframføring på ERTMS-strekninger (ERTMS-togframføringsforskriften).