



Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO
Norge

Oslo, 30. mai. 2017

NSB
Postboks 1800 Sentrum
0048 Oslo
T (+47) 23 62 00 00
Org. Nr.: 984 661 177

Saksnr:
17/222

Deres ref:
16/15-45

Henvendelse til:
John-Ole Kanton

Hørings svar - forlag om å oppheve togframføringsforskriften og ERTMS- togframføringsforskriften.

Innledning

NSB Persontog viser til brev fra Statens jernbanetilsyn datert 06.04.2017 med forslag om å oppheve togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften Inkludert i dette forslag til implementeringsplan. Nedenfor følger NSB Persontogs merknader til høringsforslaget

Bakgrunn

De foreslåtte forskriftsendringene har sin bakgrunn i TSI OPE (kommisjonsforordning 2015/995/EU) som er gjennomført i norsk rett ved forskrift 3. november 2015 nr. 1276, og siste versjon av TSI OPE som er en forordning som skal gjennomføres i norsk rett «som sådan». NSB Persontog har ingen generelle kommentarer til opphevelse av togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften.

NSB Persontog har imidlertid kommentar knyttet til dato for ikrafttredelse, og redegjør for dette i eget punkt i hørings svaret.

Sett fra NSB Persontog ståsted så regulerer TSI OPE alle overordnede krav til infrastrukturforvalter og jernbaneforetak. Krav som i dag er hjemlet i togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften. Slik NSB Persontog ser det endres ikke dagens praksis vesentlig og regelverket kan videreføres med enkelte justeringer. Jernbanevirksomheten vil få ansvar for eget regelverk, og det er NSB Persontog oppfatning klart avgrenset hva som er infrastrukturforvalters ansvar og hva som er jernbaneforetakenes ansvar. De driftsmessige forholdene ved framføring av tog endres ikke og derfor kan dagens praksis og regelverk videreføres.

I samtaler med Bane NOR har NSB Persontog forstått det slik at Bane NOR «overtar» de forskriftsregler som er infrastrukturforvalters ansvar, og Bane NOR planlegger å slå sammen forskriftsbestemmelser og dagens utfyllende bestemmelser og tilpasse dette språklig.

Forslaget om videreføring av helsekrav for operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten i egen forskrift støttes av NSB Persontog.

NSB Persontog finner det naturlig at helsekrav for ombordpersonell ikke tas med i egen forskrift da disse er omfattet av krav i TSI OPE.

Nærmere om togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften

Innledning

Når forskriftene oppheves vil jernbaneforetakene selv få ansvaret for å forvalte regelverket. Som Tilsynet skriver i høringsnotatet så endres ikke ansvaret for framføring selv om kapittel 6 i nåværende forskrift oppheves- NSB Persontog har ingen bemerkninger til dette.

Hvis jernbanevirksomhetene på et senere tidspunkt ønsker å gjøre endringer er NSB Persontog innforstått med at krav i sikkerhetsstyringsforskriften må følges, og at alle endringer kun kan gjøres på bakgrunn i en risikovurdering og være innenfor gjeldende standarder. NSB Persontog er også innforstått med at NSB Persontog må vurdere om eventuelle endringer er meldepliktige til Tilsynet.

NSB Persontog har ingen kommentarer til at Tilsynets hjemmel for å gi unntak fra forskriftene bortfaller når forskriftene oppheves.

Kapittel 2: Dokumentasjon, ruter og kommunikasjon

Dette kapittelet inneholder i stor grad overordnede krav til infrastrukturforvalter og jernbaneforetak (infrastrukturbeskrivelser, førers regelbok, strekningsbeskrivelse osv.) samt infrastrukturforvalters regelverk og krav til jernbaneforetak. NSB Persontog vil bemerke at TSI OPE tillegg C (kommunikasjon) bør være innarbeidet her i sin helhet for å sikre lik forståelse av hvordan kommunikasjon skal foregå.

Kapittel 3: Skifting

NSB Persontog er av den oppfatning at infrastrukturforvalter må fastsette bestemmelser for tillatelse til skifting og de enkelte jernbaneforetak må fastsette bestemmelser om personell, kjøretøykontroll, bruk av bremses osv. da dette ikke omfattes av TSI OPE.

NSB Persontog er av den oppfatning at signaler for skifting tas inn i ny signalforskrift, slik at det ikke oppstår selskapsespesifikke signaler.

Kapittel 4: Klargjøring

NSB Persontog er av den oppfatning at dette er hjemlet i TSI OPE og at jernbaneforetakene selv må ha regler og rutiner for hvordan man oppfyller de funksjonelle krav som stilles.

Kapittel 5 Trafikkstyring – togledelse og togekspedisjon

NSB Persontog mener at hele kapittel 5 må videreføres av Bane NOR som infrastrukturforvalter da dette ikke dekkes av TSI OPE. Her bør også regler for ERTMS fra TSI OPE tillegg A innarbeides slik at dette blir likt uansett driftsform.

Kapittel 6 Kjøring av tog

Sett fra NSB Persontog sitt ståsted så må bestemmelser om bemanning, avgangsprosedyre, kontroll av trykkluftbremses under kjøring osv. reguleres av jernbaneforetakene selv i forhold til de overordnede krav som er gitt i TSI OPE.

Noen bestemmelser angående kjøring av tog, så som hastighetsreguleringer, alle former for kjøretillatelser osv. må fastsettes av infrastrukturforvalter. Bestemmelser fra TSI OPE tillegg A bør innarbeides av infrastrukturforvalter.

Kapittel 7 Uregelmessigheter og feil

Dette regulerer grensesnittet mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak og må etter NSB Persontog sin oppfatning reguleres av infrastrukturforvalter.

Kapittel 8 Arbeid i spor

Dette regulerer grensesnittet mellom kjøring av tog og hvilke vedlikeholdsaktiviteter som tillates i samtidighet. Dette må reguleres av infrastrukturforvalter.

Kapittel 9 Signaler

Etter NSB Persontog oppfatning må infrastrukturforvalter (Bane NOR) videreføre dagens signalbestemmelser mest mulig uforandret, da endringer i signalbetydning vil medføre avlæring og opplæring hos operativt personale og vil være resurskrevende for jernbaneforetakene. Bestemmelser fra TSI OPE tillegg A bør innarbeides slik at alle signaler er beskrevet på et sted og ikke fragmentert som i dag med to forskrifter.

NSB Persontog er også av en oppfatning, som nevnt i kommentaren til kapittel 3 skifting at skiftesignaler bør være felles og hjemles av infrastrukturforvalter på grunn av grensesnitt mellom jernbaneforetak og infrastrukturforvalter og mellom de forskjellige jernbaneforetak.

Gjennomføringsplan

NSB Persontog anser at opphevelsen av togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften, samt nye bestemmelser i særlig pkt. 4.2.2.6 og i tillegg B, samt at personalet vil måtte forholde seg til ny struktur på blant annet førerens regelbok, strekningsbok og andre infrastrukturendokumenter å være av en slik art at ekstra opplæring vil være nødvendig. For å gjennomføre denne opplæringen må personalet tas ut av operativ tjeneste, og da anser NSB Persontog at gjennomføringsdato for opphevelse av forskriftene allerede 01.01.2019 vil være for tidlig. Infrastrukturforvalter må utarbeide sine regler, som så sendes på høring til jernbaneforetakene før de fastsettes. Etter dette må jernbaneforetakene utarbeide sine interne bestemmelser og gjennomføre opplæring. NSB Persontog anser dette som vanskelig å gjennomføre innen det tidsestimatet som foreligger fra Tilsynets side.

Tilsynet ber i høringsnotatet om særlig tilbakemelding på pkt. 4.2.2.1.3.2 Godstog i internasjonal trafikk og pkt. 4.2.2.1.3.3 Godstog som ikke passerer en grense mellom medlemsstatene.

NSB Persontog har ingen mening om dette da NSB Persontog ikke har lisens og sikkerhetssertifikat for kjøring av godstog.

For pkt. 4.2.2.6.2 Bremsvirkning og høyeste tillatte hastighet har NSB Persontog ingen kommentarer eller bemerkninger til da vi anser at eksisterende bremsetabeller oppfyller kravet og kan videreføres.

Pkt. 4.2.3.5.1 Registrering av overvåkingsdata utenfor toget. NSB Persontog forventer at all ny infrastruktur bygges i henhold til den til enhver tid gjeldende TSI og standarder. Som det er beskrevet i utkast til gjennomføringsplan er dette også fanget opp i dagens loggingsrutiner hos infrastrukturforvalter. For sikkerhetsrelatert kommunikasjon mellom fører og togleder benyttes GSM-R og alle samtaler logges. NSB Persontog forventer at TSI OPE tillegg C vil være bestemmende for kommunikasjon og har ingen ytterligere kommentarer til dette punktet.

Pkt 4.2.3.5.2 Registrering av overvåkingsdata om bord på toget. NSB Persontog sine kjøretøy oppfyller krav i TSI LOK og PAS så langt dette er mulig.

Dog benytter NSB Persontog noen eldre kjøretøy som ikke nødvendigvis er oppgradert til å oppfylle alle krav i dette punktet. For alle nye kjøretøy bygd i henhold til gjeldende TSI er dette oppfylt. NSB Persontog er av den oppfatning at denne bestemmelsen må ta høyde for at ikke alle eldre, ikke oppgraderte, kjøretøy kan ha små avvik fra gjeldende standard.

Pkt. B2. Togavgang. NSB Persontog har ingen ytterlige kommentarer til dette punktet utover at NSB Persontog som et persontogselskap selv må definere hvordan avgangsprosedyren mellom ombordansvarlig og lokomotivfører skal gjennomføres ved avgang på avgangsstasjon eller etter et planlagt stopp.

Pkt. B3. Ingen tillatelse til togbevegelse på det forventede tidspunkt. NSB Persontog har ingen kommentarer til dette punktet.

Pkt. B4. Frontlysene virker ikke. NSB Persontog er enig i formuleringene og er av den oppfatning at disse er bedre enn dagens noe uklare bestemmelser. NSB Persontog er av den oppfatning at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak.

Pkt. B5 Bakendesignalet virker ikke. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak.

Pkt. B6. Feil ved togets signalhorn. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak.

Pkt. B7 Feil ved planovergang. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak

Pkt. B8 Feil ved radiokommunikasjon. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak

Pkt. B9 Kjøre på sikt. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak

Pkt. B10 Hjelp til et tog som er rammet av feil. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak

Pkt. B11 Tillatelse til å passere et stoppsignal. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak

Pkt. B12. Avvik i signalene langs sporet. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak

Pkt. B13. Nødanrop. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak



Pkt. B14. Umiddelbare tiltak for å hindre fare for tog. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak

Pkt. C2. Kommunikasjonsstruktur. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak og at TSI OPE tillegg C ligger til grunn.

Pkt. C6. Skriftlige anvisninger. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget utover at det at infrastrukturforvalter, som i dag, må ha bestemmelser om dette slik at dette vil bli likt for alle jernbaneforetak og at TSI OPE tillegg C ligger til grunn.

Tillegg D. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget.

F2 Faglig kunnskap. NSB Persontog har ingen kommentarer til forslaget. Dette må tas inn i jernbaneforetakets styringssystem.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Steinar Skauen".

Hilsen
Steinar Skauen
Direktør, NSB Trafikksikkerhet
T: (+47) 917 91 802

NSB
Besøk: Schweigaardsgate 23
Adresse: Postboks 1800 Sentrum, 0048 Oslo