



Jernbaneverket

| | |
|-----------------------|-------|
| SAMFERDSDEPARTEMENTET | |
| AVDELING | BS |
| FORDEL | EC |
| DOK. 05.1706-14 | |
| ARKIVREF. | 705.5 |

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Henvendelse til: Aina Foss-Indrehus
Tlf.: 22 45 52 28
Faks: 22 45 50 90
E-post: ind@jbv.no

Dato: 15 FEB 2005
Saksref.: 05/04000 SJS 859
Deres ref.: 05/1706-EC
Vedlegg: 1

Besøksadresse:
Stortorget 7

Postadresse:
Postboks 4350
NO-2308 Hamar

Telefon:
22 45 51 00

Telefaks:
22 45 50 90

Sentralbord
Jernbaneverket:
22 45 50 00

Reg. nr:
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:
7694.05.01888

www.jernbaneverket.no

Jernbaneverkets høringsuttalelse til endringer i samtrafikkforskriften

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 22.11.2005. Videre vises til Jernbaneverkets hørings svar av 11.6.2002 til departementets høring av "Jernbanepakke 2" i den grad det fremdeles er relevant.

Jernbaneverket har ikke kommentert høyhastighetsdirektivet, da det på nåværende tidspunkt ikke har praktiske konsekvenser for Jernbaneverket.

Jernbaneverket har én prinsipiell innvending til utkastet til endret samtrafikkforskrift:

Ad. § 7 Unntak

Departementet ønsker å delegere til Statens jernbanetilsyn å gi unntak fra å anvende TSIer. Jernbaneverket er skeptisk til en slik løsning, og vil i den forbindelse fremheve følgende:

- De fleste krav som følger av de etter hvert gjeldende TSIene endrer ikke jernbanens sikkerhetsnivå, men sikrer at togmateriell bygget i overensstemmelse med TSIene enklere skal kunne trafikere TEN-strekningene. Jernbaneverket forventer at en implementering av TSIene vil gi økt togtrafikk på norske spor. Vi forventer også at prisene på så vel togmateriell som infrastrukturkomponenter etter hvert vil synke som en konsekvens av at man får større serier og mer enhetlige produksjons- og godkjennelsesprosesser. Basert på denne vurderingen bør TSIene prioriteres og implementeres i den rekkefølge som fremstår som samfunnsøkonomisk mest nyttig. Ut fra dette finner Jernbaneverket det mest naturlig at unntaksbehandlingen skjer i regi av samme instans som håndterer Nasjonal transportplan, dvs. Samferdselsdepartementet. Implementering av samtrafikkveie i det nasjonale jernbanenettet bør innlemmes i fremtidige versjoner av Nasjonal transportplan og behandles i dette regimet.
- Jernbaneverket stiller seg videre spørrende til om Statens Jernbanetilsyn innehar den fagkompetanse som er nødvendig for å gjøre disse vurderingene. Vi stiller oss også spørrende til om en slik delegert oppgave ligger innenfor Statens jernbanetilsyns arbeidsområde, jfr. gjeldende instruks for Statens jernbanetilsyn.

- Jernbaneverket vil også på generelt grunnlag stille spørsmål ved om departementet har vurdert ønskeligheten av å tillegge Statens jernbanetilsyn stadig flere oppgaver som ikke er av tilsynskaraktter. Jernbaneverket har påpekt dette også tidligere, blant annet i forbindelse med delegering av "regulatory body"-oppgaver. Mengden og kompleksiteten av oppgaver som fordrer annet enn "tilsynskompetanse" begynner etter Jernbaneverkets vurdering å anta et omfang stort nok til at departementet bør se på andre løsninger.

I tilfelle departementet ikke tar hensyn til Jernbaneverkets innvending og delegerer oppgaven til Statens jernbanetilsyn, ber Jernbaneverket om at departementet foretar de nødvendige endringer i Statens jernbanetilsyns instruks. Videre ber Jernbaneverket departementet påse at Statens jernbanetilsyn tilføres den nødvendige kompetanse for å ivareta de nye oppgavene på en faglig tilfredsstillende måte.

Jernbaneverket vil i tillegg bemerke følgende:

Ad. § 2 Virkeområde

I direktiv 2001/16 artikkel 1(3) forutsettes det at virkeområdet for direktivet gradvis skal utvides til å gjelde hele det konvensjonelle jernbanesystemet. Departementet refererer til artikkel 1(3) i høringsbrevet. Det er ikke tradisjon for å innta slike bestemmelser i norsk regelverk. Jernbaneverket ber likevel departementet vurdere hvorvidt teksten bør tas inn i forskriften, jfr. korrespondansen som har vært mellom EFTAs overvåkingsorgan og departementet.

Ifølge departementets høringsbrev vil en utvidelse av virkeområdet for Norges del være av marginal betydning. Etter Jernbaneverkets oppfatning er det for tidlig å trekke en slik konklusjon. Dette ut fra oversikten over konsekvenser av TSIene som Jernbaneverket etter hvert utarbeider for de strekninger som er innenfor dagens norske TEN-nett, og videre fordi flere av TSIene som kan komme til anvendelse i et utvidet nett kun er i oppstartsfasen og dermed har en ukjent kostnad.

En eventuell utvidelse av virkeområdet vil i hovedsak omfatte følgende baner:

1. Rørosbanen (Hamar-Elverum)
2. Rørosbanen (Elverum – Støren)
3. Solørbanen
4. Raumabanen
5. Arendalsbanen
6. Flåmsbana
7. Gjøvikbanens strekning Roa-Gjøvik
8. Stavne-Leangenbanen

Ad. § 4 Definisjoner, bokstav i)

Teksten under bokstav i) er bare delvis i overensstemmelse med teksten i direktiv 2001/16 art. 2 (j). Bokstav i) foreslås supplert med følgende tekst: "... og krever en beslutning i henhold til prosedyren fastsatt i rådsbeslutning 1999/468/EF før utarbeidelse av utkast til TSI".

Ad. § 6 Delsystemer og TSler

Teksten i § 6 er svært modifisert sammenlignet med direktivet. Slik teksten står, synes den også å gjelde for delsystemer som allerede er i bruk. Det innebærer at alle delsystemer som pr. i dag er i bruk, må justeres opp til å bli i samsvar med TSlene (på det tidspunkt TSlene treer i kraft). Jernbaneverket foreslår at det tas inn et 2. ledd i teksten som kan lyde følgende: "For de delsystemer som initielt er bygget i samsvar med gjeldende TSI skal samsvar opprettholdes med den til enhver tid relevante og gjeldende TSI, sålenge hvert delsystem er i bruk."

Ad. § 7 Unntak

Jernbaneverket tillater seg å nevne at "fremskredet stadium" i § 7 bokstav a) er definert i DV63 "Interoperability Directives and TSIs: Guidance for the Notification of Derogations". Dette kan med fordel nevnes i en fotnote til forskriften eller i en veiledning.

Ad. § 16 Oppfyllelse av grunnleggende krav

Det er viktig at listen over tekniske regler er lett tilgjengelig, for eksempel på Statens jernbanetilsyns internettsider.

Ad. § 17 Tillatelse til å ta delsystemer i bruk

I direktiv 2001/16 art. 14 (2), og med tilføyelse i direktiv 2004/50 art. 9a, er det stilt krav om at det skal kontrolleres at drift og vedlikehold av aktuelle delsystemer foregår i henhold til de grunnleggende krav. Til dette formål benyttes vurderings- og verifikasjonsprosedyrer fastsatt i den aktuelle TSI. Jernbaneverket kan ikke se at denne bestemmelsen er tatt inn i forskriften.

Ad. forskriftens vedlegg I. Det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog

Det vises til pkt 2. Rullende materiell, 2. ledd. Direktiv 2004/50 fastlegger at rullende materiell også omfatter arbeidsmaskiner, men disse har ikke førsteprioritet. Det vil være svært vanskelig for Jernbaneverket å forholde seg til bestemmelsen uten konkrete retningslinjer. Jernbaneverket ber departementet avklare, etter eventuell konsultasjon med andre land, hvordan en skal forholde seg til denne bestemmelsen.

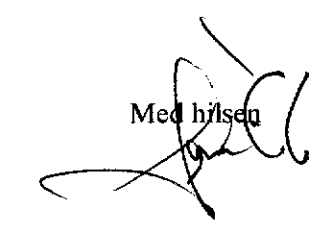
Ad. forskriftens vedlegg III Grunnleggende krav

Det vises til pkt. 1.1 Sikkerhet, underpunkt 1.1.1. Jernbaneverket foreslår at formuleringen "ivareta et høyt sikkerhetsnivå" endres til "garanterer sikkerheten", jfr. ordlyden i direktiv 2001/16.

Status i TSI-arbeidet:

I tiden etter høringen av "Jernbanepakke 2" har det vært stor fremgang i arbeidet med TSler. ERA er imidlertid ikke ferdig med utviklingen av alle TSlene. Det er derfor vanskelig for Jernbaneverket å kunne melde et totalbilde av konsekvenser for innføring av samtrafikkforskriften. Vi vil likevel benytte anledningen til å orientere om status i vårt arbeid med å utarbeide Jernbaneverkets interoperabilitetsstrategi basert på gjeldende samtrafikkforskrift. Vi antar at en slik orientering kan ha betydning for den endelige revisjonen av samtrafikkforskriften. Orienteringen er vedlagt som notat til høringsuttalelsen.

Med hilsen


for Steinar Killi
jernbanedirektør


Ole Drangsholt
stabsdirektør