



Saksnr:  
23/32

Deres referanse:  
22/2012-15

Henvendelse til:  
Andreas Lumbe Aas

Statens jernbanetilsyn  
att: Tron Reidar Bøe  
Postboks 7113 St. Olavs plass  
0130 Oslo

Oslo, 01.03.2023

## Høringssvar TSI «mega pack», samt TSI OPE og TSI CCS

Jernbaneforetakene (RU) Vygruppen AS og Vy Tog AS (heretter Vy) svarer med dette på høring om forslag til endringer i åtte forskrifter om tekniske spesifikasjoner, og i forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2019/777 (spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur). I tillegg gis høringssvar på foreslåtte endringer i forordningen om spesifikasjonene i det europeiske jernbaneinfrastrukturregisteret. Høringssvaret gis gjennom Sjt for videreformidling til ERA, Vy har ikke gitt selvstendig høringssvar til ERA.

Bakgrunnen for forslaget er som Sjt beskriver at EU-kommisjonen har foreslått endringer i flere forordninger om tekniske spesifikasjoner for samtrafikk (TSI-er). Forordningene som foreslås endret er gjennomført i norsk rett, og Sjt foreslår at endringsforordningene også skal gjennomføres i norsk rett. Vy støtter den tilnærmingen.

Ett hovedmål med 2022-revisjonen er å digitalisere jernbanen og gjøre godstransport på jernbane mer attraktivt, i tråd med European Green Deal. Vy støtter et slikt initiativ som kan bidra å gjøre jernbanen både mer effektiv, men ikke minst mer attraktiv i konkurranse med andre modaler/transportformer.

Endringene foreslås i tre ulike endringsforordninger: - En forordning som endrer TSI OPE - En ny forordning om TSI CCS, som også opphever gjeldende forordning - En forordning som endrer øvrige sju TSI-er og forordningen om spesifikasjonene i det europeiske jernbaneinfrastrukturregisteret. Vy har ingen kommentarer til selve gjennomføringen, men forutsetter at det som tidligere legges til rette for at virksomhetene får tid til å omstille seg etter at endelige beslutninger om implementering er fattet og dato for iverksetting er offentliggjort.

### Kommentarer til endringer i TSI OPE

Vy anser endringene i vårt SMS som følge av oppdateringene i TSI OPE å være overkommelige uten store konsekvenser, hverken økonomisk eller administrativt. Men Vy ønsker å kommentere på noen av punktene som gjelder RINF, da disse potensielt kan medføre større konsekvenser:

1. Vedlegg I punkt 4.2.1.2.1 – Kommisjonen foreslår at førers regelbok skal foreligge i og oppdateres gjennom RINF (registeret over jernbaneinfrastruktur).

I dette punktet forstår Vy det slikt at førers regelbok, som i henhold til TSI OPE 4.2.1.2.1 er RU sitt ansvar, skal tilgjengeliggjøres for fører gjennom RINF. Vy har følgende spørsmål og kommentarer til dette:

- a. Det fremstår uklart for Vy i hvilket format førers regelbok skal utarbeides i og hvilke føringer og krav som vil komme for dette. Regelboken skal bestå av både IM og RU sine regler, men det fremstår uklart hvordan disse reglene skal implementeres og forvaltes slik at totaliteten blir ivaretatt, som er RU sitt ansvar (ref TSI OPE 4.2.1.2.1).
  - b. Det er uklart for Vy hvilke krav til tilgjengelighet og oppetid som er stilt til RINF. Vy stiller krav om dette til sine systemleverandører, men en felles europeisk plattform for distribusjon av nevnte regelbok vil nødvendigvis gi samme tilgjengelighet for alle RU som omfattes av TSlen. Så Vy spør derfor om hvem som sette krav til tilgjengelighet for systemet.
  - c. Et felles system for alle førers regelbøker vil kunne oppfattes som et attraktivt mål for trusselaktører i cyberdomenet («hackere»). Vy etterspør også om det er gjennomført en risikovurdering av dette i forhold til RINF, og i hvilken grad RUene vil få innsyn i en slik risikovurdering?
  - d. Gjennom RINF blir ERA å betrakte som en leverandør av infrastruktur og oppsett for innhold av en tjeneste RU er ansvarlig for. Er det lagt opp til at alle RU skal drive leverandør oppfølging av ERA på RINF. (Det samme vil for så vidt gjelde IM).
  - e. Det er ikke klart i hvilken grad Vy som RU vil måtte betale for å bruke RINF i det omfang som er skissert.
2. Vedlegg I punkt 4.2.1.2.2 – Kommisjonen foreslår at infrastruktureier skal oppdatere opplysninger i strekningsbok i RINF i sanntid og gjøre opplysningene tilgjengelige for fører gjennom RINF. Dette punktet tolker Vy slik at det omfatter også operative kunngjøringer (herav «sanntid») for fører, som i Norge i dag tilgjengeliggjøres gjennom FIDO. Til dette punktet har Vy samme spørsmål og kommentarer som til punktet over.
  3. Vy driver i dag oppfølging av kompetanse for flere personellgrupper, slik at å definere krav i sitt sikkerhetsstyringssystem til kompetanse og egenskaper for sikkerhetskritisk personell som ikke er togførere, ombordpersonale eller som klargjør tog ikke medfører store konsekvenser for Vy, hverken økonomisk eller administrativt.

Oppsummert støtter Vy initiativer for å digitalisere jernbanen. Men uten mer dokumentasjon og detaljer om systemet selv synes det ikke hensiktsmessig at ERA gjennom RINF skal styre en samlet digitaliseringsprosess for i praksis alle IM og RU som omfattes av TSI OPE.

### Kommentarer til endringer i TSI CCS

Bortfall av muligheten for «partial fulfillment» vil redusere fleksibiliteten sammenlignet med dagens muligheter. Det er ikke klart for Vy om – eller i så fall hvilke – konsekvenser dette kan få, men Vy går ut fra at påvirkningen på oss som RU vil være begrenset. Det kan imidlertid medføre at tiltak som isolert sett kunne blitt gjennomført basert på en kost/nytte vurdering, ikke blir kostnadssvarende på grunn av alle krav i gjeldende TSI må oppfylles. På den positive siden vil dette på lang sikt kunne gi mer enhetlig implementering.

### Kommentarer til endringer i TSI WAG

Vy har ingen kommentarer til endringene.

**Kommentarer til endringer i TSI INF**

Vy har ingen kommentarer til endringene.

**Kommentarer til endringer i TSI PRM**

Vy har følgende kommentarer til endringene i TSI PRM (TSI «Mega Pack» ANNEX 3):

1. Point (22) - (7) and (8):

(22) 4.2.2.3.2. Exterior doors:

(7) Audible and visible signals shall be given to persons inside and outside the train when doors are operated or about to operate.

(8) The door operating signals are the following:

(a) when a door is released for opening, a door opening signal shall be given; it shall last a minimum of 5 seconds unless the door is operated, in which case it may cease after 3 seconds;

Comment from Vy:

In sleeper/courette coaches (or alternatively in all coaches in night service) it should be permitted to use only visible signal (i.e. no audible signal) when a door is released. The audible signal may be disabled automatically between 23:00 and 07:00 or similar.

2. Point (22) - (9):

(22) 4.2.2.3.2. Exterior doors:

(9) The audible door opening signal for persons outside the train can be omitted when a door finding signal is provided. A door finding signal shall sound continuously whilst the door is released or available to be opened, or both.

Comment from Vy:

Can you clarify what is the difference between "released" and "available to be opened"?

For information, the definition of "released door" in EN 14752 is the following:

"Door in a state in which it may be opened by a member of the public or train crew by operating the door buttons".

3. Point (38) - 4.4.2.8:

(38) 4.4.2 Rolling Stock subsystem:

4.4.2.8. Lighting:

Where every passenger seat is equipped with an individual light, it is permitted to reduce the lighting level in the unit according to the type of operation (e.g. night service, passenger comfort). The requirements of the specification referenced in Appendix A, Index [6], shall be met.

Comment from Vy 1:

In addition to adjustment of the lighting level, it should also be permitted to use lower color temperature than specified in EN 13272 (specification referenced in Appendix A, Index [6]), especially for night service. This applies also to individual lights for berths in sleeper/courette coaches.

Comment from Vy 1:

In sleeping/courette compartments it should be permitted to have a night light (e.g. near floor) with low lighting level and low color temperature.

4. Point (38) - 4.4.2.12:

(38) 4.4.2 Rolling Stock subsystem:

4.4.2.12 Rules for announcement of the final destination and the next stop:

Operational rules shall be implemented to ensure that the next stop is announced no later than 2 minutes prior to the event and that the dynamic information displays revert to show the final destination as soon as the train has stopped (refer to point 4.2.2.7).

Comment:

It should be permitted to still show the stop name for a few seconds after the train has stopped, before the displays revert to show the final destination.

**Kommentarer til endringer i TSI ENE**

Vy har ingen kommentarer til endringene.

**Kommentarer til endringer i TSI LOC&PAS**

Vy har ingen kommentarer til endringene.

**Kommentarer til endringer i TSI NOI**

Vy har ingen kommentarer til endringene.

Vennlig hilsen

**Andreas Lumbe Aas**

Direktør Sikkerhet og kvalitet

E: [Andreas.Lumbe.Aas@vy.no](mailto:Andreas.Lumbe.Aas@vy.no)