

## HØRINGSSVAR

26. september 2016

### Høring vedr. udkast til bekendtgørelse om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet – fra Trafik- & Byggestyrelsen *Banedanmarks bemærkninger*

#### Indledende bemærkninger

- Ud fra formuleringer i høringsbrevet antager Banedanmark, at BN2-74-1 forventes ophævet ved implementeringen af denne bekendtgørelse.

#### Bemærkninger til bekendtgørelsen

- §2, punkt 2: Der står p.t.: ”Bemyndigede organer: De organer som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed...”, som kan lyde som at bemyndigede organer (Notified Bodies) skal gøre dette i alle tilfælde. Der er dog tilfælde, hvor bemyndigede organer ikke indgår i vurderingen (modul CA), hvor det i stedet er fabrikanten, der på eget ansvar vurderer og udfærdiger sin EF-overensstemmelseserklæring. Det ses, at modul CA er muligt at anvende for visse interoperabilitetskomponenter, bl.a. i TSI LOC&PAS 1302/2014/EU, så definitionen bør skrives lidt om, så den også omfavner disse tilfælde med egen-vurdering jf. modul CA.

#### Bemærkninger til Bilag 1

- Pkt. 3.1 Køretøjsprofil. Søjle 6. Teksten ændres til: Køretøjets referencelinje må ikke overskride referencelinjerne som vist i bilag 3. Køretøjets konstruktionsprofil eftervises iht. EN15273-1 og EN15273-s, at gældende referencelinje overholdes.
- Pkt. 3.2.3 Hjulprofil og grænseværdier. Søjle 6. Teksten ”eller UIC 510-2, ed 4, 2004.” bør overvejes slettet. I praksis har der i operatørkontrakterne/ adgangskontrakterne i de seneste ca. fem år alene været henvist til den relevante EN-Standard, hvorfor henvisningen til UIC 510-2 bør kunne udgå.
- Pkt. 3.2.4 Kompatibilitetsparametre for sporbeklastning. Søjle 6. Ud fra pkt. b) kan man få indtryk af, at det er acceptabelt, at et køretøj er vurderet egnet til kørsel med en manglende overhøjde på I=50 mm, hvilket dog er noget uheldigt, da et evt. sådanne køretøj ikke kan anvendes sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Køretøjerne skal som minimum kunne klare følgende I-værdier: Arbejdskøretøjer som krævet i EN 14033-1, gods- og passagertog som angivet i tabel H.1 i EN14363:2016 (Minimumskrav for arbejdskøretøjer I=130 mm, godstog I=130 [aksellast A ≤ 22,5 t] og passagertog I=150 mm)
- Pkt. 3.2.5 Mindste vandrette kurveradius, afrundingsradius ved nedadgående knæk, afrundingsradius ved opadgående knæk. Søjle 6. Der er alene stillet krav i relation til den vandrette kurveradius, mens der mangler krav vedr. afrundingskurver, som kan overvejes overført fra BN2-74-1.

- Pkt. 4.7.4 Hvirvelstrømsbremse. Hvis den skal tillades, skal der føres et sikkerhedsbevis på, at den ikke påvirker de nuværende sikringsanlæg og komponenter til sikringsanlæggene (spor-isolationer og akseltællere mm).
- Pkt. 8.4.2.4 Psofometrisk strøm. Da de nuværende grænseværdier er forældede og mindre end de behøver at være, er der følgende forslag til ændring:
  1. Man kan lade de nuværende grænseværdier være vejledende. Der måles til typetest. Hvis grænseværdierne overskrides, må der tages en ”ingeniørmæssig vurdering” afhængig af overskridelsens art.
  2. Man kan forhøje grænseværdierne f.eks til 4 A og 7 A for hhv N1 og N3. N3 vil forekomme sjældnere, end man har vurderet tidligere.
  3. Der er ingen grænseværdier. Hvis et tog støjer, så det giver problemer, så kan godkendelsen tilbagekaldes eller forureneren betaler. Psofometerstrømmen måles til typegodkendelse.
  4. Lave nye beregninger efter CCITT -ITU efter ”Directives concerning the protection of telecommunication lines against harmful effects from electricity lines” og ”Recommendation ITU-T K.68”, evt. sammen med TDC, og opstille nye grænseværdier.

Banedanmark går ind for nummer 4, og indtil de nye værdier er beregnet, bør man benytte sig af 1.

#### Bemærkninger til Bilag 2

- *Ingen bemærkninger.*

#### Bemærkninger til Bilag 3

- Referencelinje for rullende materiel, der skal køre på fjernebanen (for hastigheder  $V \leq 200$  km/t) slettes og erstattes af vedhæftede to bilag, der er gældende for hhv.  $V \leq 200$  km/h og  $200 < V \leq 250$  km/h. Referencelinje for s-tog ændres ikke.

#### Bemærkninger til Bilag 4

- Se bemærkninger til 8.4.2.4 Psofometrisk strøm.