

Referat af Branchepanelets møde den 2. juni 2010

Notat
Dato 10.06.2010

Til stede

- Rösli Gisselmann, Lokalbansen
- Tonni Christensen, Rambøll
- Ole Christensen, Banedanmark
- Benny Spangsborg, DB Schenker
- Jeppe Lauridsen, DSB
- Henrik Horup, Dansk Jernbaneforbund
- Nils Daugaard, Alstom

Fra Trafikstyrelsen

- Jesper Rasmussen
- Leif Funch
- Lise Kobberholm
- Julie Kristensen

Ej til stede

- Per Henriksen, DI
- Jens Christoffersen, COWI
- Steffen Lyngesen, Arsløff Rail
- Arriva

1. Godkendelse af dagsorden og referat

Trafikstyrelsen ønsker, at kunne lægge referater fra Branchepanelets møder på hjemmesiden. Referaterne vil først blive offentliggjort, når

det er godkendt af panelet. Branchepanelet tog dette til efterretning og gav sine kommentarer til referat fra sidste møde den 3. marts 2010.

Notat
Dato 10.06.2010

2. Aktuelle emner

Trafikstyrelsen orienterede om den nye organisering, hvor den tidligere Trafikstyrelse og Færdselsstyrelse fra den 15. april 2010 er lagt sammen til én styrelse; Trafikstyrelsen.

Fusionen har haft betydning for organiseringen af fagområdet Sikkerhed. Jesper Rasmussen er fortsat sikkerhedsdirektør samt afdelingschef for Tilsyn og godkendelser - Jernbane (v/Leif Funch) samt for Tilsyn og godkendelser – Vej og Post (v/Theo Rabenberg). Ansvar for regulering af jernbaneområdet (v/ Lise Kobberholm) hører under direktør Carsten Falk Hansen. Samarbejdet mellem Jesper, Leif og Lise vil fortsætte uændret.

Folketinget har vedtaget en ændring til Lov om jernbane. Et af hovedpunkterne er nedsættelsen af et Jernbanenævn, som skal afløse Jernbaneklagenævnet. Desuden er der nu mulighed for, at Trafikstyrelsen kan undtage visse dele af jernbaneområdet fra godkendelse, herunder dele, der ikke har større sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Trafikstyrelsen ønskede at høre Branchepanelets umiddelbare holdning til spørgsmålet om mulighed for typegodkendelser af infrastruktur, evt. mod gebyr.

Ifølge panelet er der ikke nødvendigvis behov for typegodkendelse, med mindre der allerede er en kunde. Spørgsmålet er desuden, om typegodkendelsen vedrører generiske systemgodkendelser eller produktgodkendelse. Trafikstyrelsen vil arbejde videre med emnet.

3. Strategi for tilsynet med jernbanesikkerhed

Trafikstyrelsen præsenterede sin strategi for tilsyn med jernbanesikkerhed, som forventes udsendt i høring til branchen i august. Formålet med tilsyn er at undersøge, om virksomhederne efterlever gældende regler og bestemmelser samt opfylder vilkårene for sikkerheds-certificering og sikkerhedsgodkendelse. Overordnet skal virksomhederne selv håndtere og styre risici effektivt.

Tilsynet vil for størstedelens vedkommende basere sig på aftale mellem styrelsen og virksomheden, men kan også foregå ved uanmeldt besøg. Trafikstyrelsens tilsynspraksis skal være kendetegnet ved målrettet styring, proportionalitet, konsistens, gennemsigtighed, ansvarlighed og samarbejde. I den forbindelse er styrelsen i gang med at opsætte både langsigtede og kortsigtede effektmål.

Branchepanelet udtrykte tilfredshed med Trafikstyrelsens tilgang til tilsyn med jernbanesikkerhed. Videre blev det pointeret, at den sikkerhedsmæssige værdi af indførelse af sikkerhedsledelsessystemer ikke skal undervurderes.

Branchepanelet gjorde derudover opmærksom på, at metoden for at måle på både de kortsigtede og langsigtede effektmål er vigtige. Når der er så få dødsulykker på jernbanen, kan man evt. måle på andre indikatorer som nærved-hændelser. Panelets holdning er, at tilsyn fremmer virksomhedernes arbejde med at forbedre sikkerheden. Dialog mellem myndighed og virksomhed er i den forbindelse et vigtigt redskab.

4. Danske myndighedsregler for køretøjer

Trafikstyrelsen orienterede om status på arbejdet med at udvikle et sæt regler for køretøjer. Grundstammen af disse regler består af interoperabilitetsbærende TSI-krav suppleret med danske krav, hvor det af sikkerhedsmæssige hensyn er nødvendigt. De danske krav skal formuleres som funktionskrav. Hensigten er at give virksomhederne rum til innovation og understrege ansvarsdelingen mellem myndighed og virksomhed.

Det vil kunne medføre ændringer i bekendtgørelsen om godkendelse af køretøjer samt formelle krav til jernbanevirksomheder om licens og certificering. Hvad angår de tekniske krav til køretøjet er man næsten færdig med screening af eksisterende regler, herunder virksomhedernes. Det overvejes hvilke regler, som kan løftes op til funktionskrav og hermed myndighedsregel. Spørgsmålet er, hvad der vejer tungest; homogenitet i reglerne eller det konkrete tilfælde. Branchen vil i den forbindelse blive inddraget.

Branchepanelet tog dette til efterretning. Panelet var af den mening, at interoperabiliteten er vigtig, og at man ser frem til en nærmere inddragelse i arbejdet.

5. Godkendelser – er Trafikstyrelsens krav stigende? Hvordan opnås "god praksis"?

Trafikstyrelsen ønskede at høre Branchepanelets inputs til, hvordan man kan skabe god praksis for ansøgningsprocedure eks. ved ibrugtagningstilladelser til køretøjer og infrastruktur.

Panelet er opmærksomt på, at det er et samspil mellem myndighed og ansøger. Trafikstyrelsen kunne blive bedre til at vejlede om krav til ansøgninger og procedurer, men branchen skal også blive bedre til at

tage kontakt til styrelsen, og få aftalt et møde om den videre proces, så ansvarsdelingen står mere klart.

Hvad angår formidling af krav og proces, er nogle af Trafikstyrelsens vejledninger svære at forstå. Der blev udtrykt ønske om at få udarbejdet pædagogiske vejledninger for ikke-eksperter. Trafikstyrelsen tog dette til efterretning og oplyste om, at der bl.a. arbejdes på en revision af vejledningen om godkendelse af infrastruktur.

Trafikstyrelsen blev spurgt om det er muligt at ændre virksomhedsinterne cirkulærer, og få godkendelse bagefter. Styrelsen er i gang med at udarbejde en vejledning om mulighed for risikobaseret tilgang til regelændringer, og vil gerne indgå i dialog, hvis virksomhederne ønsker det.

6. Trafikstyrelsens kommunikation om regulering og EU-krav

Trafikstyrelsen ønskede at høre Branchepanelet om, hvordan deres bagland oplever kommunikationen om regulering og EU-krav.

Panelet foreslog at sprede høringer af lovgivning ud over en større tidsperiode, så er det lettere for branchen at give konstruktiv kritik. Der var desuden et ønske om mere information om TSI'er, på linje med dialoggruppemøder om risikovurdering. Trafikstyrelsen tog forslagene til efterretning og kunne oplyse, at der er planlagt undervisning om TSI'erne i løbet af efteråret med opstart i august ("TSI-skole").

Afslutningsvis blev Branchepanelet opfordret til at tage kontakt, hvis der er ønsker ift. kommunikation om regulering og EU-krav, herunder dele af de danske oversættelser af TSI'erne, som er svære at forstå.

7. Videndeling i branchen om hændelser og fareidentifikation – hvordan fremmes den?

Trafikstyrelsen ønskede, at høre branchen om der var behov for et forum for videndeling om hændelser og fareidentifikation, som evt. kunne afløse dialoggruppen for risikovurdering.

Branchepanelet var positivt indstillet over for sådan et forum, som gerne må behandle generel videndeling, som evt. kan supplere Bandedanmarks eksisterende forum. Grænseflader vil i den forbindelse skulle afklares. Panelet foreslog, at sikkerhedskonferencen kunne have en session om hændelser og fareidentifikation. Trafikstyrelsen tog kommentarerne og forslag til efterretning.

8. Dansk formandskab for ERTMS på korridor B (Stockholm - Napoli)

Notat
Dato 10.06.2010

Trafikstyrelsen orienterede Branchepanelet om det danske formandskab for den bestyrelse, som skal koordinere arbejdet med at etablere det fælleseuropæiske togkontrol- og kommunikationssystem (ERTMS) på godskorridor B.

Bestyrelsen vil få inputs både fra arbejdet i Det Europæiske Jernbaneagentur og fra Trafikstyrelsens samarbejde med branchen om bl.a. sprog på banen, uddannelse af personale mv.

9. Sikkerhedskonference 2010 – hvad er der behov for at sætte spot på?

Trafikstyrelsen opfordrede Branchepanelet til at komme med inputs til sessioner på sikkerhedskonferencen, som i år afholdes den 5. oktober i DGI-byen.

Der blev foreslået emner til sessioner om godkendelser vedr. ERTMS og krav til lokomotivførere, videndeling om fareidentifikation og hændelser, risikovurdering for "let øvede", samt om nye kategorier ifm. registrering af hændelser.

For sidstnævnte kunne Trafikstyrelsen oplyse, at der er planlagt et selvstændigt dialogmøde. Det endelige conferenceprogram forventes offentliggjort i august.