

Referat af Branchepanelets møde den 3. marts 2010

Referat
Dato 10.03.2010

Deltagere

- Rösli Gisselmann, Lokalbanen
- Stig Munck for Tonni Christensen, Rambøll
- Per Henriksen, DI
- Ole Christensen, BDK
- Steffen Lyngesen, Aarsleff Rail
- Benny Spangsborg, DB Schenker
- Nils Daugaard, Alstom
- Arriva
- Jens Christoffersen, COWI
- Jeppe Lauridsen, DSB
- Jesper Rasmussen, Trafikstyrelsen
- Leif Funch, Trafikstyrelsen
- Lise Kobberholm, Trafikstyrelsen
- Julie Kristensen, Trafikstyrelsen

Ej til stede

- Henrik Horup, Dansk Jernbaneforbund

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden

Dagsorden blev godkendt

2. Aktuelle problemstillinger

Trafikstyrelsen informerede om evaluering af Branchepanelet. Tilbagemeldingerne fra branchepanelets deltagere har overvejende været positive.

3. Arbejdsplan 2010

Branchepanelet foreslog emner til drøftelse på panelets næste møder i år: Hvordan der sikres videndeling om sikkerheds- og risikoarbejdet i branchen, om evt. yderligere krav ifm. sikkerhedsgodkendelse, information om Trafikstyrelsens samarbejde med andre myndigheder samt den risikobaserede tilgang til myndighedsarbejdet; hvor går grænserne og hvordan forvaltes de?

Trafikstyrelsen tager disse input med i planlægningen af møderne.

4. Regler på vej 2010

Trafikstyrelsen udleverede en liste over de væsentlige retsakter, som forventes at træde i kraft i 2010. Listen vil blive sendt til panelets medlemmer med det forbehold, at der i løbet af året kan ske ændringer.

Trafikstyrelsens bekendtgørelse om jernbaneoverkørsler, som nævnt på listen, vedrører Banedanmarks overkørsler og ikke privatbanerne.

Trafikstyrelsen forventer ikke at udarbejde regler om letbaner. Den forvalter/virksomhed, der ønsker at køre med letbaner bør så vidt muligt lade sig guide af eksisterende udenlandske regelsæt og tilpasse disse til den specifikke letbane. Dette er mest hensigtsmæssigt, da projekterne vil have meget forskellige behov.

5. Bekendtgørelse om godkendelse af infrastruktur på jernbaneområdet

Trafikstyrelsen har modtaget mange konstruktive høringssvar, som nu behandles. Trafikstyrelsen forventer, at bekendtgørelsen vil kunne offentliggøres inden for en måneds tid. En revideret vejledning til godkendelse af infrastruktur er under udarbejdelse.

Branchepanelet spurgte, om der vil komme en engelsk oversættelse af de vigtigste elementer af bekendtgørelsen. Trafikstyrelsen har oversat dele af bekendtgørelsen om godkendelse af rullende materiel som en service. Trafikstyrelsen vil overveje at gøre det samme med bekendtgørelse af infrastruktur.

6. Hvor gælder EU-reglerne for interoperabilitet? Og hvad koster det at anvende TSI'erne?

Anvendelsesområdet for interoperabilitetsdirektivet er som udgangspunkt det danske jernbanesystem. Direktivet giver mulighed for at undtage eksempelvis urbane net, der er funktionelt adskilt fra resten af jernbanesystemet. Privatbanerne er i al væsentlighed en del af det samlede jernbanesystem og vil derfor ikke kunne undtages.

Endvidere har privatbanerne en særlig historik mht. økonomi/gældseftergivelse, som er tilladt på baggrund af at også privatbanerne indgår i den gradvise liberaliseringsproces for jernbanen.

Trafikstyrelsen har bedt COWI foretage en vurdering af TSI-reglerne i forhold til gældende danske regler og praksis med hensyn til konsekvenser for sikkerhed og økonomi. Analysen viser, at TSI'ernes overordnede betydning for økonomi og sikkerhed er behersket. Langt de fleste økonomiske og sikkerhedsmæssige konsekvenser vil fortsat komme fra de konkrete valg ift. køretøjer/anlæg. Når TSI'erne med tiden kommer til at gælde for hele det europæiske jernbanesystem, forventes det, at mange af kravene vil kunne differentieres.

Branchepanelet værdsatte, at analysen var blevet foretaget. I den forbindelse ønskede Banedanmark at kommentere på undersøgelsen.

Trafikstyrelsen er åben overfor mulige kommentarer til styrelsens samlede vurdering. Konsulentanalysen vil dog ikke blive "genåbnet".

7. Tilsyn

Trafikstyrelsen præsenterede sin tilsynsplan for 2010 og sin planlægning af tilsyn ud fra en risikobaseret tilgang, som bygger på det norske system.

Den umiddelbare segmenteringsfaktor er virksomhedens/infrastrukturforvalterens antal af kørte togkm, hvor det antages, at jo flere togkm pr. år, jo større risiko og dermed også et større tilsynsbehov.

Desuden er der nogle justeringsfaktorer, som konkret afgør tilsynsomfanget for den enkelte forvalter/virksomhed. Det er

- 1) Virksomhedens art: Bl.a. dens organisation, kompleksitet, opgaver, materiel, eksponering over for 3. mand mv.
- 2) Erfaringer fra tilsyn og kontakt mellem myndighed og virksomhed/forvalter: Tidligere tilsyn, godkendelsessager, møder mv.
- 3) Data fra hændelser (hændelsesdatabasen): Personpåkørsel, afsporing, signalforbikørsler mv.

Branchepanelet kunne tilslutte sig en risikobaseret tilgang til tilsyn og tog styrelsens metode til efterretning.

8. Risikoacceptkriterier - status på drøftelser i Dialoggruppe om risikovurdering

Trafikstyrelsen orienterede om sidste møde i Dialoggruppe for risikovurdering. Præsentationer fra dialoggruppemødet ligger på

<http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Sikkerhed/Branchedialog/Dialoggrupper.aspx>

Trafikstyrelsen vil fortsætte med dialoggruppen som et forum for udveksling af viden og erfaringer. I løbet af foråret vil Trafikstyrelsen udarbejde en konkret fortolkning af CSM-forordningens gyldighedsområde og ikrafttræden, da det ikke er umiddelbart klart i forordningen.

9. Forskning og uddannelsesmiljø

Trafikstyrelsen informerede om arbejdet med at styrke anlægsforskningen og jernbaneteknologisk forskning. Forskningsrådet skal foretage en umiddelbar vurdering af ansøgninger i maj. I den forbindelse er universitetets samarbejdsrelationer med myndigheder og virksomheder en vigtig faktor. Branchepanelet blev inviteret til at tage kontakt med afd.chef Jakob Fritz Hansen fra DTU, hvis der er ønske om at etablere samarbejde mellem virksomheden og DTU på det jernbanetekniske område.

10. Et velfungerende marked for entreprenørydelser

På baggrund af oplæg fra Steffen Lyngesen, Aarsleff Rail A/S drøftede Branchepanelet uddannelse af sikkerhedsklassificeret personale, herunder økonomi og administration forbundet hermed.

Det var Branchepanelets opfattelse, at det kan være omkostnings tungt at uddanne personale eksempelvis til SR og samtidig administrere vedligeholdelse af kompetencerne. Branchepanelet drøftede hvorvidt uddannelserne skulle lægges i offentligt regi eller bestå som nu i regi af Bandedanmark. Et af spørgsmålene er, om f.eks. AMU ville kunne opfylde de specifikke krav, som virksomhederne også har til uddannelsen.

Der blev udtrykt ønske om mere fleksibilitet i systemet i Bandedanmark, f.eks. med hensyn til tidsmæssigt udbud af kurser, krav til fornyelser/efteruddannelse mv.

Banedanmark fremførte, at de nøje krav skulle ses i sammenhæng med, at man havde visse dårlige erfaringer med useriøse entreprenører. Derfor skal evt. lempelser gerne hænge sammen med en mulighed for certificering af entreprenører. Trafikstyrelsen kunne oplyse, at en bekendtgørelse herom afventer den generelle gebyrbekendtgørelse, som pt. er i høring.

Der var enighed om, at der er mange forskellige interesser og økonomiske overvejelser, som skal tages i betragtning ved en videre drøftelse af uddannelse af sikkerhedsklassificeret personale. Trafikstyrelsen vil på opfordring af Branchepanelet forberede materiale til drøftelse på mødet i juni.