

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Telefon 72 21 88 00

Fax 72 62 67 90

TS111-00010

Dato 20. april 2016

Referat for møde i Branchepanelet for jernbanesikkerhed og interoperabilitet den 19. april 2016

Deltagere

1. Benny Spangsborg, DB Cargo
2. Carsten Dam Sønderbo-Jacobsen, DSB
3. Carsten Holm Hansen, Arriva
4. Christian Ahlgreen-Ussing, Alstom
5. Erik Amtoft, COWI
6. Henrik Horup, Dansk Jernbaneforbund
7. Martin Harrow, Banedanmark
8. Per Henriksen, DI
9. Rösli Gisselmann, Lokalbanen
10. Stig Munck, Rambøll
11. Leif Funch, Trafik- og Byggestyrelsen
12. Morten Brok, Trafik- og Byggestyrelsen
13. Julie Lange, Trafik- og Byggestyrelsen

1. Godkendelse af dagsorden

Dagsordenen blev godkendt.

2. Aktuelle sager

Intet nyt til aktuelle sager.

3. Tilsyn med jernbanesikring (security):

Trafik- og Byggestyrelsen orienterede om styrelsens nuværende og kommende arbejde med jernbanesikring. Grundet bl.a. angrebet på Thalys-toget i 2015, er der kommet større fokus på terror ifm. jernbanen. Trafik- og Byggestyrelsen har et beredskab, der bl.a. sætter rammer for beredskabet i forbindelse med storm mv., men der har indtil nu ikke været det store fokus på security/terror.

Trafik- og Byggestyrelsen mener, at jernbanen hører under det offentlige rum og dermed ikke kræver særlige foranstaltninger implementeret af Styrelsen og/eller Transport- og Bygningsministeriet.

Trafik- og Byggestyrelsen vil også løbende indgå i dialog med både DSB og Banedanmark omkring dette område. Styrelsen er derudover åben over for input og forslag til, hvor man bør være særligt opmærksomme.

DSB udtrykte opbakning til, at det fortsat skal være Politiet, der skal varetage security-opgaven også på jernbanen. Man ønsker fortsat at henholde sig til PET's vurdering omkring trusselsbilledet.

4. Lokomotivføreruddannelsen

Trafik- og Byggestyrelsen informerede om en kommende proces om at give den nu 10 år gamle offentlige lokomotivføreruddannelse et "serviceeftersyn".

Idéen er at gøre uddannelsen åben ved evt. at fjerne ansættelseskravet forud for optag på uddannelsen, dog fortsat med en tilknytning til virksomhederne via praktikforløb og den afsluttende certifikatdel, hvor der skal opnås litra- og strækningskendskab. Derudover er der også overvejelser om at placere uddannelsen i Transport- og Bygningsministeriet i stedet for i Undervisningsministeriet.

Herudover lægges der også op til, at der diskuteres og opnås enighed om den rigtige snitflade mellem A- og B-førere. Et af spørgsmålene, der skal besvares her er, hvorvidt A-førere fortsat skal have lov til at køre strækningskørsel.

Dansk Jernbaneforbund (DJ) påpeger, at de gerne vil være med til at revidere uddannelsen. De ser ligeledes et behov for opgradering pga. den udvikling, der er sket bl.a. med det kommende nye signalsystem. DJ understregede blandt andet, at:

- arbejdet bør ske parallelt med arbejdet i Kommissionen om ændring af lokomotivførerdirektivet.
- uddannelsen ikke bør forkortes.
- der skal være fokus på, at aldersgrænsen ikke bliver for lav.
- der er overenskomst på området for optagelse og rekruttering.

Herudover blev der på mødet bl.a. spurgt ind til følgende emner: optagelseskrav, kvalifikationer, modenhed og aldersgrænse for optag, finansiering, forsørgelse, voksenansøgere (der søger til lokomotivførererhvervet fra andre erhverv) etc.

Trafik- og Byggestyrelsen understregede, at der ikke er svar på disse spørgsmål på nuværende tidspunkt, men at vi skal finde dem i fællesskab på de kommende møder. Hermed blev der udtrykt enighed om, at man kan gå videre med arbejdet.

Styrelsen vil snarest muligt invitere alle jernbanevirksomhederne, Banedanmark og Dansk Jernbaneforbund til to indledende møder, som vil ligge før sommerferien. I forbindelse med indkaldelsen til det første møde, vil styrelsen fremsende et notat, der sætter ord på, hvordan en mulig model *kunne* se ud. Dette notat skal anses for værende et oplæg til videre diskussion.

For at man kan gå endeligt videre med arbejdet, skal der op-

nås enighed med de øvrige involverede ministerier (Undervisningsministeriet, Finansministeriet, Transport- og Bygningsministeriet). Formålet med de første par møder er derfor at kunne nå til enighed om, hvorvidt der i fælleskab kan skitseres en revideret uddannelsesordning.

5. Virksomhedernes modenhed mht. sikkerhedsledelse 2015

Trafik- og Byggestyrelsen orienterede om status på modenhedsmodellen mht. sikkerhedsledelse.

Samlet set ligger virksomhederne på 2,9 i 2015, som er et lille fald fra 2014, hvor man lå på 3,0 samlet set. Styrelsen er dog bevidst om, at modellen ikke er eksakt videnskab, da det er subjektive vurderinger, der bindes op på tal.

Center for Luftfart i Trafik- og Byggestyrelsen vil også begynde at anvende modellen. De er i gang med at indføre sikkerhedsledelsessystemer i virksomhederne, hvorfor de i første omgang måtte måle, hvorvidt virksomhederne overhovedet havde elementerne til et sikkerhedsledelsessystem. Dette arbejde lå forud for denne model, som de nu vil gå i gang med at anvende.

Trafik- og Byggestyrelsen vil gerne lave parametre for måling af ledelsens engagement for sikkerhedsledelsessystemer, men det har hidtil ikke været muligt. Der vil dog fortsat være fokus på, hvordan virksomhedernes ledelse løfter deres ansvar i forbindelse med at få udbredt kendskabet til og vigtigheden af at have et velfungerende sikkerhedsledelsessystem.

DSB anmodede om at få beskrivelsen af modenhedsmodellen på hjemmesiden, hvilket Trafik- og Byggestyrelsen vil sørge for sker snarest muligt.

6. Revision af bekendtgørelser om sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse

Trafik- og Byggestyrelsen orienterede om, at man planlægger en opdatering af de gældende bestemmelser for sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse, der er 9 år gamle.

Man vil forsøge at gøre flere elementer i bekendtgørelserne tydeligere for virksomhederne. Planen er, at der vil være høring i efteråret med ikrafttræden i 2017. Der vil være en overgangsordning i løbet af 2017 i forbindelse med godkendelsesprocessen, men forventningen er, at de reviderede bestemmelser og krav vil blive fulgt i 2018.

7. Principper for godkendelser i Trafik- og Byggestyrelsen:

Styrelsen har udarbejdet principper for, hvordan vi ønsker at håndtere ansøgninger om godkendelser på hele styrelsens område. Dokumentet blev delt sammen med dagsordenen for dette møde, men det kan også findes på styrelsens hjemmeside [her](#).

Udgangspunktet for dokumentet er, at en godkendelse fra Trafik- og Byggestyrelsen skal sikre overholdelse af lovgivningskrav, før en aktivitet påbegyndes.

Styrelsen ønsker at kommunikere klart om forventet sagsbehandlingstid og estimeret tidsforbrug. Man forventer og ønsker det samme af ansøgerne.

Ansøgeren har ansvaret for at udarbejde og levere det påkrævede materiale. Styrelsen kan kun vejlede.

8. Test af infrastruktur og kommende regler

Trafik- og Byggestyrelsen orienterede om, at der nu gives mulighed for tilladelse til test af infrastruktur.

Testtilladelsen skal søges, når infrastruktur anvendes udenfor rammerne af tilladelse, er signifikant og ligner en almindelig ibrugtagningstilladelse med den forskel, at ansøger ikke skal leve op til TSI'er.

9. CSM-RA

Der blev på mødet orienteret om en workshop om CSM-RA, som Trafik- og Byggestyrelsen gennemfører i fællesskab med Banedanmark. Workshoppens afholdes d. 11. maj 2016. Invitationerne er sendt ud. Styrelsen vil følge op på dem, der ikke har modtaget en invitation.

Formålet er at udarbejde et katalog over de områder, der skal analyseres nærmere. Vi skal gerne se CSM-RA som en problemløser, ikke en problemskaber.

Derudover blev der kort redegjort for muligheden for at anvende Cenelec standarderne i forbindelse med godkendelse af letbanekøretøjer.

Inden for den nærmeste fremtid, vil der blive publiceret en kort vejledning til letbanekøretøjer, der beskriver koblingen mellem CSM-RA og Cenelec.

10. Evt.

- a. Arriva spurgte ind til status på e-mail kommunikation ang. helbreds-godkendelser. Der er desværre ikke noget nyt.
- b. Arriva lagde op til en diskussion af helbreds-bekendtgørelsen ifm. vurdering af lokomotivføreres mentale tilstand og egnethed til at køre efter kollisioner. Dette anses som et relevant emne til forum for sikkerhedsansvarlige.

Næste møder:

13. juni 2016, kl. 14.30

31. oktober 2016, kl. 14.00

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Telefon 72 21 88 00

Fax 72 62 67 90

TS111-00010

Dato 15. juni 2016

Referat for møde i Branchepanelet for jernbanesikkerhed og interoperabilitet den 13. juni 2016

Deltagere

1. Carsten Dam Sønderbo-Jacobsen, DSB
2. Carsten Holm Hansen, Arriva
3. Per Henriksen, DI
4. Rösli Gisselmann, Lokalbanen
5. Steffen Lyngesen, Aarsleff Rail
6. Stig Munck, Rambøll
7. Jesper Rasmussen, Trafik- og Byggestyrelsen
8. Leif Funch, Trafik- og Byggestyrelsen
9. Marianne Clod Zauner, Trafik- og Byggestyrelsen
10. Tina Henriksen, Trafik- og Byggestyrelsen
11. Dorthe Laursen, Trafik- og Byggestyrelsen
12. Julie Lange, Trafik- og Byggestyrelsen

1. Godkendelse af dagsorden

Dagsordenen blev godkendt.

2. Aktuelle sager

- Trafik- og Byggestyrelsen informerede om status på arbejdet med en evt. ny offentlig lokomotivføreruddannelse.

Der synes at være en forsigtig positiv holdning til ændring af den nuværende uddannelsesmodel i branchen, dog bør rationalet og grundpræmissen bag ønsket om ændring gøres skarpere.

Efter tilbagemelding fra Dansk Jernbaneforbund aflyses det planlagte møde d. 22. juni 2016.

- Banedanmark vil muligvis stille krav om, at alle entreprenører skal have et sikkerhedscertifikat. Dvs. at de ikke længere vil kunne køre på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse.

Trafik- og Byggestyrelsen vil i givet fald gerne starte et forløb med entreprenørerne, således at de kan blive vejledt i anvendelsen af [bekendtgørelse nr. 626](#) om sikkerhedscertificering af entreprenørvirksomheder på jernbaneområdet. Bekendtgørelsen er ikke et myndighedskrav, men hvis en infrastrukturforvalter kræver sikkerhedscertifikat af entreprenører, så skal bekendtgørelsen følges.

Aarsleff Rail kvitterede for en sådan proces, som der givetvis vil være behov for i entreprenørbranchen.

3. Gebyrer og gennemsigtighed

- Trafik- og Byggestyrelsen informerede om processen forud for gebyrfastsættelsen, hvor følgende materiale indgik:
 - Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om Trafik- og Byggestyrelsens gebyrer og afgifter på jernbaneområdet (den officielle høringsskrivelse).

- Udkast til bekendtgørelse om Trafik- og Byggestyrelsens gebyrer og afgifter på jernbaneområdet.
- Gebyr- og afgiftsregnskab for 2014 på jernbaneområdet
- Budget for de gebyr- og afgiftsfinansierede opgaver på jernbaneområdet 2016

Trafik- og Byggestyrelsen påpeger, at timesatsgebyrerne højst sandsynligt vil variere mest, hvorimod eksempelvis lokomotivførerlicens- og afgifter ikke forventes at ville ændre sig væsentligt. Gebyrfastsættelse vil være et dagsordenspunkt på næste branchepanelsmøde, hvor de nye tal vil blive gennemgået.

Vedrørende transparens i forbindelse med fakturering er branchen generelt enig i, at det går den rigtige vej. Dog bør fakturaerne fremover kun sendes elektronisk for at undgå, at de bliver væk i posten. Herudover ønskes det også, at specifikationerne på fakturarene bliver endnu mere tydelige.

4. Evaluering af branchepanelet

- Alle deltagerne tilkendegav at være tilfredse med branchepanelet (både i forhold til emner, mødefrekvens mv.) og har ikke umiddelbart forslag til ændringer.

DI spurgte ind til deltagelse af Letbaneforum på branchepanelsmødet. Trafik- og Byggestyrelsen orienterede, at indtil videre holdes Letbaneforum adskilt fra Branchepanelet, da letbanen er et rent nationalt anliggende og dermed ligger uden for EU-reglerne. DI er interesserede i at deltage i eventuelle fremtidige møder i letbaneforummet. Det vil Trafik- og Byggestyrelsen sørge for.

DI vil løbende vurdere, om der kan være behov for evt. ændringer i repræsentationen af virksomheder i Branchepanelet. Dette vil Trafik- og Byggestyrelsen være åbne over for.

5. Risikoevalueringsforordningen (CSM-RA)

- Trafik- og Byggestyrelsen orienterede om en workshop, der blev afholdt d. 11. maj, hvor branchen kunne fremlægge deres udfordringer med CSM-RA.

Workshoppen munder ud i et katalog over udfordringer med brugen af CSM-RA. Næste skridt er at udarbejde en handlingsplan, der tager fat i de emner, der skal arbejdes videre med. Deadline for denne handlingsplan er 1. oktober.

Branchen udtrykte tilfredshed med workshoppen og hilser fremtidige tiltag af samme art velkomne.

Trafik- og Byggestyrelsen har også planer om at afholde en CSM-RA-café til efteråret, hvor der skal være samtale og dialog mellem styrelsen og branchen. Deltagerne skal være aktive og bringe viden til bordet.

Dele af branchen gav blandt andet udtryk for ønsket om mere vejledning i, hvad en (signifikant) ændring helt konkret defineres som. Trafik- og Byggestyrelsen anbefaler, at branchen rådfører sig med [ERA's eksempelsamling](#) for inspiration.

6. Interoperabilitet, Signalprogram og godskørsel

- Trafik- og Byggestyrelsen ville, inspireret af et indlæg på Bane-konferencen af direktøren fra DB Cargo, gerne have diskuteret omkostningerne ved udrulningen af signalprogrammet. Efter-som DB Cargo ikke deltog på nærværende møde, udskydes en videre diskussion af dette næste møde.

DI vil også initiere en direkte dialog, uden for branchepanelets regi, med DB Cargo, Trafik- og Byggestyrelsen, ARRIVA samt andre interesserede omkring dette emne.

7. Tilsyn med sikkerhed og interoperabilitet

- Trafik- og Byggestyrelsen orienterede om de gennemførte tilsynsbesøg. Der viser sig stadig udfordringer ift. helt konkret forståelse af, hvad et sikkerhedsledelsessystem er og skal kunne. Det skal være en del af hele organisationen og understøtte alle aktiviteter i det daglige arbejde.

Herudover ses der udfordringer ved årsagsanalyse. Eksempelvis er det ikke en årsag til hændelsen "signalforbikørsel", at lokomotivføreren glemte at stoppe. Der skal bores dybere, så den bagvedliggende årsag kommer frem om.

Herudover ses der også fortsat problemer ved kontraktstyring. Det er vigtigt, at der stilles de rigtige krav til underleverandører.

Trafik- og Byggestyrelsen er bevidste om, at man skylder branchen en fornyet vejledning om udstedelse af lokomotivførercertifikat.

Virksomhederne bedes om at sende information om sikkerhedskritiske fejl til Trafik- og Byggestyrelsens tilsynsteam.

8. Evt.

- Trafik- og Byggestyrelsen informerede om den kommende Sikkerhedskonference, der finder sted d. 3. november 2016.
- DSB orienterede kort om, at de nu er i fase 2 af deres kampagne omhandlende passageropmærksomhed. De vil højst sandsynligt være færdige til at kunne fortælle mere på næste møde i oktober.
- Næste møde: 31. oktober 2016.

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Telefon 72 21 88 00

Fax 72 62 67 90

TS111-00010

Dato 14. november 2016

Referat for møde i Branchepanelet for jernbanesikkerhed og interoperabilitet den 31. oktober 2016

Deltagere

1. Steffen Lyngesen, Aarsleff Rail
2. Christian Ahlgreen-Ussing, Alstom
3. Carsten Holm Hansen, Arriva
4. Martin Harrow, Banedanmark
5. Erik Amtoft, COWI
6. Per Henriksen, DI
7. Carsten Dam Sønderbo-Jacobsen, DSB
8. Stig Munck, Rambøll
9. Jesper Rasmussen, Trafik- og Byggestyrelsen
10. Leif Funch, Trafik- og Byggestyrelsen
11. Marianne Clod Zauner, Trafik- og Byggestyrelsen
12. Dorthe Laursen, Trafik- og Byggestyrelsen
13. Rasmus Hjorth, Trafik- og Byggestyrelsen
14. Julie Lange, Trafik- og Byggestyrelsen

1. Godkendelse af dagsorden

Dagsordenen er godkendt.

2. Aktuelle sager

TBST påminder om Sikkerhedskonferencen d. 3. november 2016.

3. Gebyrbekendtgørelsen: Trafik- og Byggestyrelsen informerer om høring og seneste status på gebyrbekendtgørelsen.

- Afgifterne reguleres for pris- og lønudviklingen med de satser, der står i jernbaneloven.
- TBST vil ved næste lovændring vurdere størrelsen af afgiftssatserne.
- De fleste gebyrer nedsættes. Gebyrerne reguleres hvert år, og beregningerne viser, at gebyrsatserne skal sættes lidt ned i 2017 for at skabe balance.
- Timesatsen for gebyret efter regning har i 2016 været 900 kr. Det sættes i 2017 ned til 850 kr. Det kan blive nødvendigt at justere op igen.

4. CSM-RA: Trafik- og Byggestyrelsen informerer om CSM-RA caféerne.

- TBST og BDK har som fælles mål at gøre CSM-RA mere praktisk forståelig og anvendelig. En workshop i år viste, at der manglede neutral grund, hvor branchen kunne mødes og diskutere principper adskilt fra konkrete sager.

CSM-caféerne er et forsøg på at afhjælpe dette. Der har indtil videre været afholdt to caféer om fareidentifikation på jernbanen. Der var stor deltagelse. Caféerne starter med et lille oplæg fra styrelsen efterfulgt af konkrete

erfaringer fra branchen. Resten af tiden er sat af til, at branchen kan diskutere konkrete problematikker.

Det næste tema bliver sikkerhedsledelsessystemer og assessors' scope of work, som bliver afholdt i november og december. Der vil også blive afholdt CSM-caféer i starten af det nye år, hvortil branchen opfordres at byde ind med emner. Det kan dog ikke garanteres, at CSM-caféerne i 2017 forbliver gratis at deltage i.

Branchen er enig i, at der er kommet mere forståelse for CSM-RA som værktøj. Der er stadig en masse læring, der skal tages ind, men det går den rigtige vej.

Atkins laver kurser for BDK, hvor CSM-RA er en del af deres kursuskatalog. DSB har også et etableret kursus omkring CSM-RA. TBST vil gerne bidrage til og støtte op om et fælles branchekursus, men det skal udbydes af kursusudbydere eller virksomhederne selv.

Branchen udtrykte ønske om, at de gode eksempler kunne deles på skabelon-niveau, hvor både infrastrukturen og styrelsen i fællesskab afgør, når en konkret sag er løst tilfredsstillende. TBST er som udgangspunkt positiv overfor idéen. Det skal dog holdes for øje, at ikke alle eksempler vil være direkte anvendelige på alle projekter. Branchen tager idéen med til diskussion i baglandet, hvorefter emnet kan tages op på et fremtidigt møde.

5. Passager- og lokomotivføreradfærd: Trafik- og Byggestyrelsen informerer kort om et samarbejde med DTU.

- TBST og DTU har indgået et samarbejde omkring både passageradfærd og lokomotivføreres adfærd og opmærksomhed i førerrummet.

Det udmunder snarest i to notater, der gennemgår eksisterende litteratur på områderne. Næste skridt er konkrete projekter, der skal undersøge de fundne faktorer nærmere. Dette bliver i det nye år. TBST vil holde branchepanelet orienteret om dette.

- TBST opfordrer virksomhederne til at fastsætte en klar politik på området med uregerlige passagerer.

DSB har strammet sit ordensreglement således, at der er et stærkere samarbejde med politiet om at håndhæve uorden. DSB understreger påpasselighed af hensyn til deres personales ansvar på dette område, da der kan være konsekvenser for den enkelte medarbejder.

Arriva påpeger en usikkerhed i forhold til beføjelser på dette område. Hvad er lovmæssigt i orden at kræve af passagererne? Hvilke konsekvenser er der for personalet og de andre passagerer ved at sætte en person af toget? ARRIVA ønsker enighed inden for hele af branchen på dette område.

6. Kommende regulering: Opdatering ved Trafik- og Byggestyrelsen om kommende regulering, herunder kort om et forslag fra Agenturet om Common Occurrence Reporting (COR).

- Der kommer en række nye retsakter pr. 1. januar 2017. Det drejer sig om regulering af erstatningsbeløb og gebyrbekendtgørelsen.

Herudover er der opdatering af gældende bestemmelser. Det drejer sig om bekendtgørelse om lokomotivførere samt bekendtgørelse om helbreds- og kompetencekrav til personer med sikkerhedsklassificerede funktioner. Alle krav til lokomotivfører samles nu i en bekendtgørelse. Bekendtgørelsen om helbredskrav opdateres,

så den entydigt tager udgangspunkt i TSI OPE. Det er gjort helt klart, at det er den funktion man varetager, man skal helbredsgodkendes efter og ikke ens titel.

I forbindelse med bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser bliver der lavet en krydsreference, der viser relationerne mellem de nye og gamle bekendtgørelser. Der laves også referencer til de internationale standarder for sikkerhedsledelsessystemer, så det fremgår, hvordan vores bestemmelser matcher op mod disse.

- Agenturet har startet et arbejde med at lave et fælles indrapporteringssystem på hændelsesområdet. De har dog endnu ikke mandat eller hjemmel til dette. TBST er skeptiske overfor et fælles system, fordi vi frygter, det vil resultere i at virksomhederne skal dobbeltrapportere til både Agenturet og TBST.

Hvis der var tale om et system der omfattede ERTMS alene, vil et fælles indrapporteringssystem give mening, da ERTMS bliver ens over hele Europa. Her vil der være et reelt sammenligningsgrundlag.

TBST holder branchen orienteret.

7. Mulig løsning af STM-problematikken: Trafik- og

Byggestyrelsen informerer om en mulig løsning af STM-problematikken ved ændring af reglerne for kørsel uden aktivt togkontrolanlæg.

- TBST foreslår, at der som et muligt alternativ til STM kan indføres dobbelt-bemanding i førerrum ved de tilfælde, hvor ETCS-udstyrede lokomotiver skal køre på ATC-udstyrede strækninger.

ARRIVA er skeptisk overfor denne løsning, da det i andre sammenhæng er blevet konkluderet, at to lokomotivførere i et førerrum bliver en "varmestue".

DSB er mere positivt indstillet, hvis den ekstra mand har en klar og veldefineret rolle. DSB har også brugt dobbeltbemanding i førerrummet under enkelte scenarier, hvor det viste sig at være nødvendigt. DSB vil i øvrigt gerne se dette emne som case, der skal håndteres gennem CSM-RA-processen.

TBST tager kommentarerne til efterretning. Forslaget skal dog blot ses som værende for en begrænset periode, til alt er overgået til det nye signalsystem. Arbejdsdelingen kunne være, at den ekstra lokomotivfører skal iagttage signalerne, hvor den egentlige lokomotivfører blot skal køre toget.

8. Evt.

- Der er RISC-møde i uge 45. Dagsordenen er meget kort. Der er ingen beslutningspunkter på dagsordenen. Selve RISC-mødet er flankeret af et møde om 4. jernbanepakke og et møde om ERTMS.

Næste møde: 28. februar 2016