

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
tbst.dk

TS111-00010  
04-04-2017

## **Referat for møde i Branchepanelet for jernbanesikkerhed og interoperabilitet den 28. februar 2017**

### **Deltagere**

1. Carsten Holm Hansen, Arriva
2. Martin Harrow, Banedanmark
3. Henrik Horup, Dansk Jernbaneforbund
4. Benny Spangsborg, DB Cargo
5. Per Henriksen, DI
6. Carsten Dam Sønderbo-Jacobsen, DSB
7. Røsli Gisselmann, Lokalbanen
8. Stig Munck, Rambøll
9. Jesper Rasmussen, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
10. Keld Ludvigsen, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
11. Leif Funch, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
12. Marianne Clod Zauner, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
13. Jan Albrecht, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
14. Niels Selsmark, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
15. Camilla Wang Finnerup, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
16. Louise Juel Clemmensen, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen

## 1. Godkendelse af dagsorden

Dagsordenen er godkendt.

## 2. Aktuelle sager: Gensidig orientering

DI stiller spørgsmålstegn ved, hvorvidt bekendtgørelse om indberetning af data til analyse og planlægning m.v. på jernbaneanrådet bliver overimplementeret, da DI har fået flere henvendelser fra sine medlemmer om dette.

Jan Albrecht orienterer om dataindberetning og ovenstående bekendtgørelse (PowerPoint præsentation vedlagt):

- Bekendtgørelsen trådte i kraft den 1. januar 2017. Der er hjemmel til bekendtgørelsen bl.a. i henhold til jernbaneloven § 100. Første indberetning om 1. halvår af 2017 er den 31. juli 2017.
- TBST lægger op til dialog med branchen og de enkelte selskaber om at indberetningerne kommer til at ske på den nemmest mulige måde. For at gøre indsamling og indrapportering af data mere overkommelig, lægger TBST op til at systematisere dataindsamlingen og at lave et samlet overblik over indrapporteringen. Der afholdes infomøde med dataleverandører den 2. marts 2017. Aftale med TBST skal indgås senest i maj 2017.
- Data bruges til strategiske analyser, forundersøgelser mv., ministerbetjening, TRU spørgsmål, kommuner og øvrige henvendelser samt indberetning til EU, herunder de direktivpligtige RMMS-oplysninger, jf. 4. jernbanelovpakke.
- Meget data indberettes allerede i dag til Danmarks Statistik (DS) og som en del af trafikkontrakter. TBST har ikke lov til at få data fra DS. TBST foreslår derfor, at TBST sættes CC, når der sendes indberetninger til DS.

## 3. CSM-RA: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen informerer om den fortsatte indsats i forhold til at lette brugen af CSM-RA

Marianne Zauner orienterer om arbejdet med CSM-RA i forhold til at lette brugen heraf. TBST har i nogle år haft fokus på brugen af CSM-RA, i 2015 blev der gennemført en assessorundersøgelse, i 2016 blev der afholdt en CSM-workshop som afledte en handlingsplan. Planen har blandt andet indeholdt CSM-cafeer, som har været afholdt ultimo 2016, samt andre tiltag. For

2017 ligger en fælles handlingsplan med Banedanmark, som er igangsat.

Styrelsen er dog blevet opmærksom på, at nogle af de helt centrale problematikker (assessors scope of work, definition af en fare og brug af farelogs mv) er svære at komme i dybden med. Derfor vil styrelsen oprette en lille panel med deltagelse af CSM-eksperter i Danmark. Panelet skal drøfte enkelte svære problematikker med henblik på at kunne udarbejde en form for best practise for branchen. Det er muligt, at arbejdet vil kunne fungere som en generelt løftestang ift. kommissionen og jernbaneagenturets arbejde med brug af CSM på infrastrukturområdet. Panelet etableres forventeligt til sommer.

Lokalbanen spørger, om specifikke problematikker ift. mindre virksomheder medtænkes i dette arbejde? Lokalebanen oplever, at det kan være vanskeligt, fx forskelle ifm. implementering af signalprogrammet.

DB Cargo bemærker, at de store virksomheder og de små virksomheder står med mange af de samme udfordringer idet der i de store projekter også meget ofte indgår små.

Rambøll påpeger, at CSM-RA behandling burde være et lille problem, men at der hurtig går risikovurdering i noget, hvor det ikke er nødvendigt. Vigtigt, at gribe CSM-RA an i kontekst af et aktuelt projekt fremfor, at der læses direkte op at bekendtgørelsen. Dette kan være svært. Det er vigtigt at have en bevidsthed om, hvilke farer de konkrete regler imødegår, så CSM-RA analysen kan gøres mere simpel.

TBST understreger, at det generelt er vigtigt at forstå forskellen på signifikante og ikke-signifikante ændringer. Det er korrekt, at BDK har en stordriftsfordel ift. brugen af CSM, pga. mange projekter hvor samme tilgang bruges. Dvs. at forståelse for processen, samt kendskab til dokumentation af sikkerhed er god, hvilket i sig selv kan sænke omkostningerne. Det er selvfølgelig problematisk, hvis CSM-RA processen bliver dyrere end selve projektet. Så er CSM-opgaven slået alt for stort op.

#### **4. Certificering af entreprenører:** Drøftelse af fordele og udfordringer i forbindelse med krav om selvstændig certificering af entreprenører.

BDK har oplyst, at de per 1. januar 2018 ikke ønsker at samarbejde med entreprenører, som ikke har et selvstændigt sikkerhedscertifikat. Det vil være en udfordring for nogle entreprenører og vil dermed også påvirke markedet.

TBST påpeger, at enhver entreprenør fremover både skal have et sikkerhedscertifikat og nyt udstyr (ETCS) til deres gule maskiner. Det er en meget stor omkostning for de små entreprenører. Det er derfor vigtigt, at de små private entreprenører bliver gjort opmærksomt på kravene i Signalprogrammet, når de skal overveje en sikkerhedscertificering.

TBST vil gå i dialog med entreprenører og indkalder til møde, når Banedanmark har meddelt beslutningen officielt.

I Sverige er entreprenørerne certificeret og har været det nogle år. TBST ser det som en positiv udvikling, at der stilles krav om certificering af entreprenører i Danmark og forventer at det vil kunne understøtte sikkerhedskulturen.

Lokalbanen og DSB støtter krav om selvstændig certificering af entreprenører.

DI frygter, at kravet betyder, at indgangen til at komme ind på markedet hæves.

TBST bemærker, at kravet godt kan komme til at skærpe konkurrencen på markedet på kort sigt. Hvis BDK ventede et par år med kravet om selvstændig certificering af entreprenører, vil mange af de små entreprenører allerede have været væk pga. omkostningerne forbundet med det nye signalprogram. Der bliver dog ikke brug for færre hænder. Fremover vil små entreprenører muligvis komme til at stille medarbejdere, men ikke materiel (trækkraft) til rådighed.

TBST orienterer desuden om, at der muligvis gives en midlertidig dispensation til at bruge S-banen ved lukning af kystbanen.

**5. Passager- og lokomotivføreradfærd:** Trafik-, Bygge- og boligstyrelsen informerer kort om et samarbejde med DTU. Styrelsen vil gerne drøfte med branchen, hvordan man hensigtsmæssigt arbejder videre med disse adfærdsforhold. Til baggrundsorientering vedhæftes to notater.

Uhensigtsmæssig adfærd er en øget problematik i hele transportsektoren. TBST ser på passageradfærd pba. hændelser, herunder passagerer som klemmes fast i dørene. Der ønskes især mere viden om gråzonen imellem det personlige ansvar og operatørens ansvar.

TBST orienterer om DTU's analyse af litteratur på området. Der er ikke meget litteratur, som forklar passageradfærd og endnu mindre litteratur om lokomotivføreradfærd. Hvis der ønskes mere viden, skal vi selv have nogen til at undersøge det.

Branchen bekræfter, at de oplever stigende problemer med u hensigtsmæssig passageradfærd.

DSB har oplevet en væsentlig stigning af alvorlig uheld. U hensigtsmæssig passageradfærd påvirker også lokomotivførerne. DSB har kampagner, som kan påvirke i den rigtige retning, men de ændre ikke det væsentligt ved udviklingen. DSB vil arbejde videre med det i 2017 og vil meget gerne samarbejde med andre om at gøre mere på området. Ønsker også bedre empiri på området. DSB mener ikke, at metro-døre-løsninger er vejen frem.

Det bliver fra anden side påpeget, at der må være nogle paralleller vi kan se på ift. passagerer i trafikken generelt.

Rambøll anfører, at der formentlig findes anden litteratur, herunder fra RSSB i England. Der er også meget ikke akademisk litteratur, som er relevant, især på tysk. Dette burde have været med i DTU's litteraturgennemgang.

Arriva spørger ind til, hvad vi vil med analyserne, og hvad det vil medføre.

TBST understreger, at det i sidste ende er et politisk spørgsmål, hvor højt sikkerhedsniveauet skal være, og at der ikke foreligger beslutning om mindre eget ansvar for passagerers færden på perroner end for fx fodgængeres færden på fortovet. På den baggrund stiller TBST ikke særskilt høje krav til beskyttelse af passagerer mod selvforskyldt adfærd på jernbanen.

Inden for gældende lovgivning kan virksomhederne godt søge at samarbejde med politiet om håndhævelse af passageransvar, fx ved krydsning af spor og farlig adfærd på perroner. Men der synes at være behov for større klarhed om fordelingen af ansvar mellem virksomheder og passagerer ved indstigning/udstigning.

Arriva oplever, at lokalpolitiet ikke vil komme ud til kontrol ved Silkeborg station.

DSB fortæller, at de har et øget samarbejde med politiet, men at de også ser på, om der skal mere til.

DI understreger vigtigheden af et proportionalt niveau af respons over for u hensigtsmæssig adfærd.

Dansk Jernbaneforbund anfører, at mindre personale i togene medfører et øget behov for tekniske løsninger. Dansk Jernbaneforbund fremhæver udfordringen med, at det nye signalsystem vil øge lokomotivførernes distraktion pba. øget monotont arbejde og fokus ned på skærmen frem for udenfor vinduet.

TBST lover at arbejde videre med emnet og vender tilbage.

**6. Ny regulering 2017:** Opdatering ved Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om ny regulering, herunder kort om arbejdet med 4, jernbaneløst tekniske søjle.

- Der arbejdes på følgende bekendtgørelser og BJ'er, som i løbet af året kommer i høring:
  - Bekendtgørelse om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb
  - Bekendtgørelse om jernbanetransport af farligt gods
  - BJ om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund
  - Bekendtgørelse om ikke erhvervsmæssig jernbanedrift (veterantog)
  - BJ om kørsel på jernbaneinfrastruktur med togkontrol
  - Bekendtgørelse om godkendelse af uddannelsescentre (kommer snart, forventeligt ikrafttrædelse 1.1.2018)
  - Bekendtgørelse om akkreditering af assessorer på jernbaneområdet
  - Bekendtgørelse om godkendelse af assessorer og sagkyndige ifm. Godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer
  - Bekendtgørelse om krav til sikkerhedsklassificeret personale

## **7. Evt.**

Jesper Rasmussen orienterer om, at han stopper i TBST og takker for samarbejdet med Branchepanelet. Der er afskedsreception den 30. marts 2017 fra kl. 15.00, hvor alle er velkomne.

**Næste møde:** 12. juni 2017

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
tbst.dk

Referat  
TS111-00010  
16-06-2017

## **Referat for møde i Branchepanelet for jernbanesikkerhed og interoperabilitet den 12. juni 2017**

### **Deltagere**

1. Steffen Lyngesen, Aarsleff Rail
2. Erik Vestergaard Mogensen, Arriva
3. Jens Rendbøl, Banedanmark
4. Niels Hansen, Banedanmark
5. Erik Amtoft, COWI
6. Per Henriksen, DI
7. Carsten Dam Sønderbo-Jacobsen, DSB
8. Røsli Gisselmann, Lokalbanen
9. Stig Munck, Rambøll
10. Leif Funch, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
11. Marianne Clod Zauner, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
12. Emma Hallencreutz-Fogtmann, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
13. Louise Juel Clemmensen, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen

## **1. Godkendelse af dagsorden**

Dagsordenen blev godkendt

## **2. Aktuelle sager**

Gensidig orientering

Banedanmark har tidligere oplyst, at de per 1. januar 2018 ønsker at entreprenører, som skal arbejde for dem har et selvstændigt sikkerhedscertifikat.

Leif Funch orienterer om, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på den baggrund forventer mange ansøgninger fra entreprenører om at opnå eget sikkerhedscertifikat. Styrelsen har derfor ansat en ekstra medarbejder til at imødekomme dette arbejde og har i maj holdte møde for entreprenør om ansøgningsprocessen. Umiddelbart er den største udfordring, at virksomhederne skal have et sikkerhedsledelsessystem etableret og godkendt inden for kort tid. Styrelsen afventer at få en tilkendegivelse fra virksomhederne om, hvorvidt de vil søge, hvorefter godkendelsesprocessen kan gå i gang.

## **3. Beredskab**

Orientering og drøftelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens koordinerende beredskabsopgaver inden for transportsektoren.

Emma Hallencreutz-Fogtmann orienterer om Styrelsens tværgående opgaver ifm. sektoransvaret for beredskab på transportområdet. Sektoransvaret er formuleret i Beredskabslovens §§24-28 og betyder, at den myndighed, der til daglig har ansvar for et område også har ansvaret ved større ulykker eller katastrofer. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet delegerede i 2011 de opgaver, der er forbundne med sektoransvaret til Styrelsen. Siden slutningen af 2016 er ansvaret for disse opgaver placeret i Center for Jernbane, og siden marts 2017 varetages opgaverne af en ny fuldtidsmedarbejder (Emma Hallencreutz-Fogtmann) med Leif Funch som den ansvarlige kontorchef.

Opgaverne omfatter et overordnet ansvar for beredskabsplanlægningen i sektoren i det daglige, samt et ansvar for koordinering af krisestyringen ifm. store kriser og andre ekstraordinære hændelser, herunder deltagelse i de tværgående nationale krisestyringsfora National Operativ Stab (NOST) og International Operativ Stab (IOS).

Ansvaret for beredskabsplanlægningen dækker over fire hovedopgaver for styrelsen:



- Udpege de transportaktører, som skal leve op til planlægningsforpligtelsen i Beredskabslovens § 24, og sikre, at disse indsender en handlingsorienteret plan til Beredskabsstyrelsen til orientering.
- Sikre en forsvarlig samlet planlægningsindsats.
- Sikre sammenhæng i planlægningen på tværs af sektoren.
- Vurdere behovet for at fastsætte sektorspecifik regulering af beredskabsområdet.

TBST's tilsyn med planlægningen i sektoren er dialogbaseret med halvårlige møder i Fagligt Koordinationsforum (FKF). Møderne fungerer også som platform for drøftelser om retningslinjer, fælles udfordringer og konkrete planlægningsaktiviteter. Der er ikke knyttet tilladelser eller andre former for formelle godkendelser til sektortilsynet. Formålet med dette er at fremme en konstruktiv dialog med åbenhed omkring udfordringer og indbyrdes afhængigheder i sektoren. I møderne deltager en række transportmyndigheder og -selskaber samt andre beredskabs- og efterretningsaktører.

Udover sektortilsynet er der inden for de forskellige transportformer fastsat særlige regler og retningslinjer for beredskabsarbejdet. Jernbaneområdet har den mest eksplicite lovgivning med § 80 i Jernbaneloven og Bekendtgørelse 1312 om jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde, som fastsætter specifikke krav til både planlægningsproces og planindhold.

Beredskabsstyrelsen har på vegne af Forsvarsministeriet et ansvar for at koordinere beredskabsplanlægningen i Danmark på tværs af aktører og sektorer, blandt andet gennem udarbejdelse af fælles retningslinjer samt rådgivning ifm. udarbejdelsen af beredskabsplaner. Det understreges dog, at ansvaret for at sikre et forsvarligt beredskab på transportområdet ligger hos Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, hvor opgaverne er delegeret til Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen.

Når det gælder store nationale hændelser er det Rigspolitiet der har det koordinerende ansvar for krisestyringen, herunder at fungere som formand for NOST. Styrelsen er siden januar 2017 fast medlem i NOST, hvilket betyder at transportsektoren er repræsenterede ved alle større hændelser uanset reel påvirkning på transportaktørerne. For mindre eller geografisk isolerede hændelser ligger ansvaret i de lokale politikredse, som ved behov for sektoroverskridende koordinering indkalder relevante aktører til den lokale beredskabsstab (LBS). Her kan transportaktørerne blive direkte inddraget.

For hændelser i udlandet, hvor danske borger eller interessen er eller kan blive ramt er det Udenrigsministeriet, der har det koordinerende ansvar med formandskab for IOS. Styrelsen deltager på ad hoc basis.

Rambøll spørger ind til hvilke type kriser, der fokuseres på i beredskabsarbejdet? For eksempel sygdomstilfælde eller et udslip fra Bar-sebäckværket?

Styrelsen fortæller, at beredskabsarbejdet bygger på generelle kapaciteter, der kan bruges ved alle hændelsestyper uanset årsag. Dette er i linje med Beredskabsstyrelsens retningslinjer for helhedsorienteret beredskabsplanlægning (HOB). Baggrunden for dette er, at kriser er uregelmæssige og varierede med udviklingsmønstre, der er forskellig fra gang til gang. Der vil altid være hændelser, som ikke fanges i en risikoanalyse, eller som ikke kan forebygges. For at kunne håndtere disse er de generelle krisestyringskapaciteter bygget op omkring nogle få kerneopgaver, som går igen i alle former af krisestyring. Det handler grundlæggende om at få samlet en krisestab, som kan danne sig et overblik over situationen, koordinere handlinger og resurser og kommunikere intern og eksternt.

Lokaltog spørger til hvorfor der er en særlov på jernbaneområdet, men ikke på busområdet?

Styrelsen informerer om, at den lige nu er ved at danne sig et tværgående overblik over hvor meget sektorlovgivning, der er på de forskellige transportområder, herunder på bus- og flyområdet.

Lokaltog påpeger vigtigheden af at koordinere på tværs af sektorer.

DSB spørger ind til hvordan øget lovgivning vedr. bl.a. terror og cybersikkerhed kan komme til at påvirke jernbaneområdet, fx ved krav om dublet systemer.

Styrelsen fortæller, at der er tre hovedfora, hvor Styrelsen arbejder med disse områder:

- Deltagelse i NATO
- Arbejdet med implementeringen af EU's direktiv om net- og informationssikkerhed
- Deltagelse i Europa Kommissionens ekspertgruppe for landtransportsikkerhed (LANDSEC), hvor Politiet også deltager.

Rambøll spørger ind til, hvordan man tænker sig at informere offentligheden? For eksempel er der ikke længere mange, som har en gammeldags batteridrevet radio.

Styrelsen bekræfter at afhængigheden af telefon- og internettet er en central faktor, som typisk bør indgå i aktørernes risiko- og sårbarhedsanalyser.

Emma Hallencreutz-Fogtmann fortæller, at alle i Branchepanelet er meget velkommen til at henvende sig til hende om alt omhandlende beredskab. Hendes kontaktinformationer udsendes sammen med referatet.

#### **4. Tilsyn med sikkerhed og interoperabilitet**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen giver en status på tilsynsarbejdet og de væsentligste udfordringer, som er identificeret i virksomhederne.

Der føres et løbende tilsyn som følger den plan, der er lagt i januar. Det kan vise sig nødvendigt at justere denne plan, hvis der kommer mange ansøgninger fra entreprenørerne om opnåelse af eget sikkerhedscertifikat.

Der er fortsat udfordringer i nogle virksomheder med at integrere sikkerhedsledelse i virksomhedens arbejde. Derudover er der også fortsat mange steder en begrænset forankring af arbejdet med ledelsessystemer. Dette vurderes primært at skyldes, at der ikke er allokeret de nødvendige kompetencer. Her har vores opfølgning på kravene tilsyneladende ikke været tilstrækkelige. Vi vil kigge på, hvordan vi skal håndtere det fremover, således at det bliver mere tydeligt.

DSB påpeger vigtigheden af, at kravene til sikkerhedsledelsessystemet er kvalificeret og tydelige. For eksempel er der inden for luftfart vise eksamener, så man ved, hvad man skal kunne, og hvordan man opnår det.

Styrelsen peger på, at det samme gøre sig gældende for det tyske letbaneområde, og at Styrelsen bruger en lignende tilgang i forbindelse med veteranogene, hvor Styrelsen godkender den sikkerhedsansvarlige.

Lokaltog udtrykker ønske om fælles standarder for sikkerhedsledelse. Det skal sikre, at den del af virksomheden, som arbejder med sikkerhedsledelse, ikke mister forbindelsen til resten af virksomheden.

Styrelsen ønsker også at sikre, at sikkerhedsledelse bliver en integreret del af hverdagen ude i virksomhederne.

DSB fremfører, at det i forbindelse med de årlige audit er vanskeligt for virksomhederne at vurdere, hvad de bliver målt på, når der ikke er et specifikt krav at måle op ad.

Styrelsen fortæller, at der næppe kommer noget nyt i 2017, og henviser til Styrelsens vejledning, hvis man ønsker uddybning af de enkelte kravelementer. Det oplyses desuden, at modenhedsvurdering af sikkerhedsledelse vurderes på baggrund af 6 parameter. Til baggrund

oplyses det, at i UK ser man mere på modenhed end på sikkerhedsledelsessystem, da høj modenhed formodes at sikre et godt sikkerhedsledelsessystem.

## **5. Fjerde jernbanepakke**

Kort orientering om udviklingen i forbindelse med implementeringen af 4. jernbanepakke.

Arbejdet med implementeringen er i gang, og der er stor mødeaktivitet både i regi af Agenturet og af Kommissionen.

Der er imidlertid fortsat usikkerhed om, hvordan overgangsordningen skal udmøntes, idet der er tale om to ikrafttrædelses datoer for den tekniske søjle. 16. juni 2019 og 16. juni 2020 afhængigt af hvad det enkelte medlemsland vælger. Medmindre man lægger sig fast på en fælles dato, vurderer Styrelsen, at dette vil skabe en række uensigtsmæssigheder i forhold til at sikre en god implementering af 4. jernbanepakke.

Det, der arbejdes mest intenst på for øjeblikket, er godkendelse af køretøjer og udstedelse af sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, der udfører grænseoverskridende kørsler. Dette kører i en proces der involverer RISC.

DSB spørger om tidsplanen følges.

Styrelsen oplyser, at det er tæt på.

Agenturets bestyrelse skal inden for kort tid tage stilling til, hvordan Agenturet skal føre tilsyn med de nationale sikkerhedsmyndigheder om behandling af klager og om afgifter og gebyrer.

DI støtter, at der fra dansk side presses på, og tilbyder, at sektoren også bidrager. Der opfordres til gensidig orientering.

Styrelsen informerer om, at jernbanevirksomheder fremover kan vælge at ansøge om sikkerhedscertifikat til at arbejde nationalt i Danmark hos enten Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

DSB spørger ind til sprogkravene.

Styrelsen går ind for, at virksomheder fremover kan ansøge på alle officielle EU sprog. Spørgsmålet er så, hvem der skal stå for oversættelser, hvis for eksempel en kinesisk virksomhed vælger at sende en ansøgning på kroatisk. TBST sagsbehandler allerede i dag på både dansk og engelsk. Det vurderes, at meget af det arbejde, som TBST laver i dag, forsat vil ligge i TBST efter 2020, idet det forventes at Agenturet i vid udstrækning vil gøre brug af assistance fra de berørte medlemslande.

Styrelsens er opmærksom på vigtigheden af, at TBST og Agenturet stiller ens krav til ansøgerne for at opnå et sikkerhedscertifikat. Omfang af audit og forhåndsdialog er vigtig. I Danmark har vi audit i forbindelse med udstedelse af et sikkerhedscertifikat, men det er ikke tilfældet i alle EU's medlemslande. Der er desuden flere bureaukratiske finurligheder i systemet, for eksempel at Agenturet lægger op til, at virksomheder skal betale, inden de ansøger.

Styrelsen lover at komme tilbage på et senere møde vedrørende arbejdet i forbindelse med implementeringen af 4. jernbanepakke.

## **6. Emner til sikkerhedskonferencen den 2. november 2017**

TBST informerer kort om sikkerhedskonferencen 2017. Mulighed for at komme med forslag til emner og andet input til konferencen.

Sikkerhedskonferencen afholdes den 2. november 2017 i DGI-Byen. Konferencen vil udelukkende fokusere på jernbanesikkerhed i år. Erfaringer fra tidligere år har vist, at fællesnævnerne imellem jernbane og luftfart har været for små, hvilket især har været en udfordring ved de fælles plenumoplæg, og at opbakning fra luftfartsbranchens side har været for lille.

DI finder det lidt ærligt og understreger, at de har oplevet et rimeligt fremmøde fra luftfartsbranchens side. Cybersikkerhed og passageradfærd er desuden eksempler på områder, som er meget relevante for begge brancher, og områder hvor meget regulering nærmere sig hinanden.

Konferencen 2017 har endnu ikke et fastlagt tema, men vi kommer bl.a. til at sætte fokus på passageradfærd, herunder opfølgning på DSB's kampagne.

Banedanmark fremhæver at adfærd er et vigtigt emne, også adfærd for publikum, som ikke er passager.

Lokaltog peger i den sammenhæng på udfordringerne med trafikanter i almindelighed, også gående og cyklister.

Banedanmark foreslår at begrebet nudging eventuelt kunne være en del af diskussionen.

DSB mener, at digital påvirkning og opgørelse såvel som nudging og kampagner er meget relevant til at gøre publikum opmærksom på fare og dermed øge sikkerheden.

Rambøll viser japansk folder, hvor karikerede små baby ansigter med store øjne bruges i en nudging kampagne i sammenhæng med store bøder og sanktioner overfor trafikanter, som overskrider reglerne.

DSB forslår Bekendtgørelse 147 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet som et spændende emne på konferencen. DSB foreslår også 'best practice' for CSM RA.

Styrelsen påtænker også at lave et oplæg om nabotjek hos Sverige, Finland, Norge, Holland og UK, hvor der skal ses på 'best practice' for godkendelse af infrastruktur og ibrugtagningstilladelser for nybegyndere.

Banedanmark foreslår signalprogrammet som et emne. Oplægget kunne se på et nyt reglement i et sikkerhedsmæssigt perspektiv. Det kunne også være aktuelt at komme ind på, at der kommer til at være en lang overgangsperiode, hvor nogle skal køre på begge systemer.

DI forslår en diskussion om den sikkerhedsansvarlige.

Rambøll forslår en opdatering i forhold til de reviderede standarder 50126 og 50129 og CSM RA. Rambøll indvilliger i at holde et oplæg om emnet på konferencen.

## **7 Orientering om regler der træder i kraft den 1. juli 2017.**

Styrelsen orienterede kort om følgende bestemmelser:

Bestemmelser om kørsel på jernbaneinfrastruktur med togkontrol

BJ om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund

Bekendtgørelse nr. 483 af 18. maj 2017 om krav til sikkerhedsklassificerede funktioner på metro- og letbaneområdet

Bekendtgørelse om krav til akkreditering af assessorer på jernbaneområdet

Bekendtgørelse om godkendelse af assessorer og sagkyndige i forbindelse med godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer

Bekendtgørelse om krav til sikkerhedsklassificerede funktioner på metro- og letbaneområdet

## **8. Evt.**

Intet

**Næste møder: 13. november 2017 kl. 14.30-16.00**

**28. februar 2018 kl. 14.00-15.30**

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
tbst.dk

Referat  
TS111-00010  
08-12-2017

## **Referat fra møde i Branchepanelet for jernbanesikkerhed og interoperabilitet den 13. november 2017**

### **Deltagere**

1. Steffen Lyngsø, Aarsleff Rail
2. Hardy Olsen, Alstom
3. Erik Vestergaard Mogensen, Arriva
4. Martin Harrow, Banedanmark
5. Jens Rendbøl, Banedanmark
6. Erik Amtoft, COWI
7. Benny Spangsborg, DB Cargo
8. Per Henriksen, DI
9. Røsli Gisselmann, Lokaltog
10. Stig Munck, Rambøll
11. Kåre Clemmesen, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
12. Leif Funch, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
13. Marianne Clod Zauner, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
14. Birte Pedersen, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
15. Niels Jacob Ringlebjerg Jensen, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
16. Louise Juel Clemmensen, Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen

## 1. Godkendelse af dagsorden

Dagsordenen blev godkendt

## 2. Aktuelle sager

Gensidig orientering

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) orienterede om en kommende ændring af jernbaneloven. Lovændringen betyder, at entreprenører får mulighed for at køre på jernbanenettet i forbindelse med arbejde for andre end en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed. Det kan for eksempel være arbejde for en kommune. Dermed vil entreprenører, som har et sikkerhedscertifikat, fremadrettet kunne køre på jernbanenettet på lige fod med andre jernbanevirksomheder. Den 28. november er der 2. behandling af lovforslaget i Folketinget, og den 30. november er der 3. behandling.

TBST påpegede, at lovændringen ikke har noget at gøre med Banedanmarks nye krav om, at entreprenører fremover ikke kan køre på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse. Banedanmarks ændring reguleres ikke i lov eller bekendtgørelser, men handler alene om Banedanmarks krav til certificering.

Høringssvarene til lovforslaget har overvejende handlet om Banedanmarks nye krav, som ikke har noget med lovforslaget at gøre. Der er tale om to forskellige ting, som tilfældigvis falder samtidig.

Lokaltog bemærkede, at dette giver anledning til andre spørgsmål, fx udlicitering hos kommunerne, hvor der er en svær gråzone i forhold til jernbanesikkerheden i forbindelse med fx asfaltering ved overkørsler.

TBST noterede sig denne problematik.

DI havde særligt hæftet sig ved, at entreprenører ifølge lovforslaget kan vælge at gøre som fortsat eller søge om et sikkerhedscertifikat.

DI pointerede, at de tvivler på, at Banedanmark som offentlig virksomhed har hjemmel til at stille krav til entreprenører om sikkerhedscertifikat. Det er statens jernbanenet, og der er en grænse for, i hvor høj grad at man må udløse ekstraordinære store ekstra omkostninger.

Banedanmark understregede, at de er overbeviste om, at de har hjemmel til at bestemme, hvilke eksterne parter de vil give lov til at køre på deres sikkerhedsgodkendelse i forbindelse med infrastrukt-



turarbejde. Det blev bemærket, at Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse ikke strækker sig til, at entreprenører kan køre på Banedanmarks godkendelse uden at arbejde for Banedanmark.

TBST orienterede desuden om, at styrelsen er ved at se på de generiske rammer for test på infrastruktur, der ikke har en ibrugtagningstilladelse, dvs. infrastruktur under anlæg.

DI spurgte ind til den aktuelle sag i Århus, hvor en virksomhed havde betalt for en assessor, og TBST ikke fulgte assessors indstilling. DI spurgte, om TBST har overvejet at tegne de mere principielle elementer op for assessorrollen?

TBST bemærkede, at der er tre forskellige roller: ansøger, assessor og myndighed. I forhold til den aktuelle sag fra Århus, påpegede TBST, at det er de tekniske sikkerhedsregler, som der udestår godkendelse af, og at der er en særskilt assessor herfor.

### **3. Sikkerhedsledelsessystem**

Drøftelse af hvorvidt branchen oplever, at branchen og myndighederne har forskellige tilgange til eller sprog for sikkerhedsledelsessystemer.

TBST spurgte, om dialogen og sprogbrug er god nok? TBST fremhævede, at styrelsen ønsker dialog herom. Det TBST kræver, skal gerne forstås af virksomhederne.

DB Cargo oplevede ikke, at der bliver talt forbi hinanden, men bemærkede, at der er tale om meget forskellige virksomheder med forskellig kompleksitet og størrelse.

Lokaltog fremhævede, at der er mange typer tilsyn. Det blev foreslået, at en efterfølgende tilbagemelding til TBST om virksomhedens oplevelser af et tilsyn gøres til en fast del af processen omkring et tilsyn. Lokaltog bemærkede, at de oplevede, at det generelt er blevet bedre.

Rambøll spurgte ind til Det Europæiske jernbaneagenturs (ERA's) tanker om sikkerhedsledelse.

TBST fortalte, at styrelsen i 2007 udarbejdede den første bekendtgørelse om sikkerhedsledelse, der tager udgangspunkt i internationale standarder for ledelsessystemer (den gældende bekendtgørelse på området er BEK nr. 147 af 30/01/2017). ERA er først senere gået ind på dette område. ERA vil med hjemmel i fjerde jernbanepakke indføre CSM-SMS, som kommer til at træde i kraft i 2019 eller 2020. BEK 147 af 30/01/2017 og CSM-SMS bygger på samme principper og har taget udgangspunkt i anerkendte standar-

der indenfor ledelsessystemer. TBST udtalte, at der i ERA's vejledninger om sikkerhedsledelse er meget god information, men at de dog også er meget lange.

#### 4. Perronovergange

Banedanmark fortalte, at på baggrund af de to tragiske ulykker i år i Bred og Tjæreborg er perronovergange kommet på dagsorden i departementet og politisk. Efter dødsulykken sidste år på Svendborgbanen, har Banedanmark dog haft ekstra fokus på området. I 2017 er perronovergange en del af Banedanmarks sikkerhedsmål.

Banedanmark fortalte, at de lige nu er ved at kortlægge perronovergange og risikotal. Kortlægningen har to fokusområder:

1. Hvor får vi mest sikkerhed for vores investeringer? Her ses bl.a. på trafikmønstre i sammenhæng med hvilke korrigerende tiltag, som det vil være mest oplagt at gennemføre – ud fra en tilgang om, hvor får vi mest mulig sikkerhed for pengene.
2. Hvad er risikoen for den enkelte passager? Her ses der på, hvor risikoen er størst for den enkelt passager, så der også tages højde for perronovergange, hvor der kommer få passagerer.

På baggrund af kortlægningen vil der blive udarbejdet en rapport med en række forslag til at øge sikkerheden ved perronovergange. Rapporten skal leveres til ministeren inden årets udgang. Rapporten vil bl.a. se på sikkerhed og teknik på stationerne samt "best practice" fra udlandet. I sidste ende vil det være en politisk afgørelse, hvad der skal gøres.

Lokaltog spurgte til, hvordan privatbanernes net er regnet med i dette arbejde.

Banedanmark fortalte, at rapporten udelukkende ser på Banedanmarks net.

TBST påpegede, at et anvendelsen af et generisk princip om ingen gennemgående tog ved perronovergange forventeligt ville højne sikkerheden i perronovergange.

Rambøll understregede, at gennemgående tog er det store problem. Det næststørste problem er fulde og uopmærksomme personer.

Lokaltog bemærkede, at det er et stigende problem, at folk ikke respekterer signalerne.

TBST sagde, at det underbygger argumentet for ingen gennemgående tog i spor med peronovergang. En anden fordel vil blive mulighed for at overhale ved stationer med et tredje spor.

Banedanmark fortalte, at der regnes på, hvad det vil koste ikke at have gennemgående tog i spor med perronovergang.

## 5. CSM-RA

Orientering og drøftelse om arbejdet med CSM-RA.

TBST fortalte, at forbedret brug af CSM-RA har været et fælles mål i hhv. Banedanmarks og TBST's mål- og resultatplan med Transport-, Bygnings og Boligministeriets departement. Som følge heraf har TBST bl.a. afholdt CSM-RA cafeer og besøgt de mindre infrastrukturforvaltere. Formålet med besøgene har været at vejlede infrastrukturforvalterne individuelt og målrettet, samt gerne få en dybere forståelse for deres udfordringer. Det har været meget lærerigt, og TBST forventede derfor at gentage det.

TBST orienterede om, at styrelsen er i gang med en nabotjek-analyse, hvor der ses på hvordan Holland, UK og de øvrige nordiske lande godkender ændringer på infrastruktur. En opsamling af resultaterne fra nabotjekket er under udarbejdelse og resultaterne forventes præsenteret på næste møde med Branchepanelet.

Formålet med arbejdet er at få mere viden om området og undersøge, om noget kan gøres bedre og billigere. TBST fortalte, at man også ønsker at bruge resultaterne i en europæisk sammenhæng, mhp. at reguleringen bliver mere tydelig ift. godkendelse af infrastrukturændringer.

TBST påpegede, at en af branchens hovedudfordringer er, at det er svært at rekruttere og fastholde medarbejdere med CSM-RA kompetencer. For at gøre det nemmere for nye folk at komme hurtigt og godt i gang med at arbejde med CSM-RA, vil TBST i 2018 lave et vejledningstiltag, sandsynligvis med fokus på gruppen af relativt nye medarbejdere, der hurtigt skal op i gear ift. godkendelsesproces og brug af CSM-RA.

TBST fortalte, at der er oprettet et CSM-RA panel med deltagelse fra branchen. Panelets formål er at tage fat i nogle af de svære problemstillinger ift. ansøgningsproceduren og brugen af CSM-RA i praksis. Målet er, at TBST på baggrund af panelets arbejde kan komme med konkrete vejledningstiltag. Der vil blive afholdt møder ca. en gang om måneden fra nu til maj 2018. TBST forventer først at melde noget ud om resultaterne, når panelets arbejde er færdigt.

Banedanmark fortalte, at selvom de har fordel at være relativt store, finder de også, at CSM-RA er svært. En undersøgelse har vist, at der bruges en kvart mia. på området. Banedanmark sagde, at de har taget en række tiltag, herunder at uddanne mange indenfor CSM-RA. Banedanmark ønskede lige nu at konsolidere sig og fokusere på, hvordan de internt kan blive bedre.

Lokaltog fortalte, at de genkender fastholdelsesproblematikken og omkostninger ved at uddanne nye folk.

COWI opfordrede branchen til at dele de bedste cases, da det er den bedste måde at lære på.

Rambøll sagde, at der kunne spares meget ved at standardisere en stor blok af projekter, hvoraf meget er det samme.

## **6. Simulator til lokomotivførers efteruddannelse**

TBST orienterede om, at simulatortræning bliver en obligatorisk del af lokomotivførernes efteruddannelse.

TBST forventede, at simulatoren bliver etableret i løbet af 2018. Simulatoren tænkes brugt som en obligatorisk del af efteruddannelsen til at opretholde strækningskendskab. Kravet vil sandsynligvis gælde fra 2019 og vil medføre en opdatering af lokomotivførerbekendtgørelsen. Kravet kommer til at gælde alle B-førere samt A-førere, som kører strækningskørsel.

Der vil sandsynligvis komme en eller to centrale enheder med simulatorer. Det kunne muligvis være i enten København eller Ringsted og Fredericia. Derudover forventes det, at der bliver en mindre udgave til en distribueret løsning.

## **7. Tilsyn med sikkerhed og interoperabilitet**

TBST gav en halvårsstatus på TBST's tilsynsarbejde og de væsentligste udfordringer, som er identificeret i virksomhederne.

TBST fortalte, at i første halvår har 13 virksomheder fået i alt 25 tilsynsbesøg. Særligt udstedelser af nye certifikater og godkendelser har fyldt meget. Derudover har der været gennemført tilsyn i form af inspektioner og med signifikantvurderinger hos bl.a. Banedanmark. Disse tilsyn foregår for en meget stor del som "skrivebordstilsyn".

De største udfordringer ses indenfor de områder, som også er valgt som fokusområder for årets tilsyn.

- Kompetencer og kompetencestyring: Der er sket en udvikling, hvor TBST har et øget fokus på sikkerhedsledelsessystemer. Virksomhederne arbejder fortsat på dette.
- Årsagsanalyse: Det er svært, og der er mulighed for forbedringer, men det går fremad.
- Ændringer: Særligt små virksomheder har udfordringer i forbindelse med ændringer.
- Risikovurdering: Fortsat mulighed for forbedring, så virksomhederne får sikkerhedsledelse og risikovurdering godt ind under huden.

TBST fortalte, at styrelsen er begyndt at samarbejde mere henover grænserne, så tilsynsmyndighederne fra forskellige lande tager på besøg sammen og deler deres resultater.

## **8. Status på fjerde jernbanepakke**

TBST gav en kort orientering om udviklingen i forbindelse med implementeringen af 4. jernbanepakke.

Det er fortsat ikke besluttet, om implementeringsdatoen i Danmark bliver i juni 2019 eller juni 2020. Forskellige implementeringsdatoer i de forskellige medlemslande er ikke hensigtsmæssigt. Det vil fx give problemer, hvor en virksomhed skal søge om certificering, og hvor et certifikat vil være gældende i perioden mellem 16/6 2019 og 16/6 2020.

TBST orienterede om, at der afholdes møde i ekspertgruppen den 14. november og i RISC den 15.-16. november. Her er godkendelse af køretøjer på agendaen. Om det bliver lettere at søge om godkendelse efter de nye bestemmelser er fortsat uvist.

## **9. Kommende regulering**

TBST orienterede om kommende regulering.

- Regulering forbundet med drift af kommende simulator til lokomotivførers efteruddannelse. Der forventes at blive lavet en ordning, som matcher den offentlige lokomotivføreruddannelse, det vil sige at en virksomhed bidrager på baggrund af antallet af lokomotivførere afsat i virksomheden.

- I bekendtgørelse om uddannelsescentre og bekendtgørelse om lokomotivførere er der en tydeliggørelse af, hvad der hører til hvor, men ikke noget materielt nyt. I bekendtgørelsen om uddannelsescentre bliver det tydeligere, hvilke krav der stilles for at opnå godkendelse til at uddanne lokomotivførere, samt hvilke krav der stilles til faglærere, kørelærere og censor. Bekendtgørelserne træder i kraft den 1. januar 2018.
- TBST er i gang med at se nærmere på forskellen mellem A- og B-certifikater, samt foretage en afklaring af hvad A-certifikatet skal omfatte.

#### **10. Branchens feedback på sikkerhedskonferencen den 2. november 2017**

TBST informerede om, at det havde været en af styrelsens mest besøgte sikkerhedskonferencer med omkring 290 tilmeldte.

Alstom bemærkede, at særlig oplægsholderen Rasmus Dahlberg havde fået meget ros.

Banedanmark var rigtig glad for konferencen, også sessionerne. Banedanmark synes dog, at de eksempler, som den amerikanske forsker kom med, lå forholdsvis langt fra BaneDanmarks egne erfaringer fra Danmark.

#### **11. Evt.**

**Næste møder: 28. februar 2018 kl. 14.00-15.30**

**12. juni 2018 kl. 13.30-15.00**