

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 72267094
Fax 7262 6790
kmo@tbst.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Referat
Journal TS111-00010
Dato 19. marts 2018

Referat fra møde i Branchepanelet for jernbanesikkerhed og interoperabilitet den 28. februar 2018

Deltagere

- Stig Munck, Rambøll
- Hardy Olsen, Alstom
- Per Henriksen, Dansk Industri (DI)
- Røsli Gisselmann, Lokaltog
- Benny Spangsborg, DB Cargo Scandinavia
- Martin Harrow, Banedanmark (BDK)
- Carsten Dam-Sønderbo Jacobsen, DSB
- Lise Aaen Kobberholm, Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (TBST)
- Leif Funch, TBST
- Lars Korsholm, TBST
- Helle Viltoft, TBST
- Mari Ruuhi, TBST
- Lone Rasmussen, TBST
- Kristina Samsøe Mosbæk, TBST (referent)

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Aktuelle sager
3. EU jernbanesecurity initiativer
4. Nabotjek
5. Status på fjerde jernbanepakke
6. Tilsyn med sikkerhed og interoperabilitet
7. Kommende regulering
8. Evt.

1. Godkendelse af dagsorden

Dagsordenen blev godkendt.

2. Aktuelle sager

Lise Aaen Kopperholm (LAK) bød velkommen og orienterede om den seneste organisationsændring i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Organisationsændringen betyder bl.a., at der er oprettet et nyt Center for Marked og Kollektiv Trafik, hvor bl.a. jernbanesikkerhed, kollektiv trafik, havne og VVM er placeret. Baggrunden herfor er at udnytte kompetencerne på tværs endnu bedre samt at få et tættere sammen spil mellem sikkerhed, analyse og planlægning.

LAK er vicedirektør for det nye center. Lars Korsholm er kontorchef for jernbaneinfrastruktur, og Leif Funch (LFU) er til og med marts 2018 kontorchef for tilsyn, godkendelse af køretøjer mm., hvorefter han går på pension. LFU's stilling er slået op med henblik på hurtig genbesættelse – gerne 1. maj 2018.

Organisationsændringen ændrer ikke ved de eksisterende kommunikationskanaler til styrelsen, herunder mail-postkasser mv. LAK gjorde opmærksom på, at branchen altid er velkommen til at rette henvendelse til hende eller kontorcheferne ved eventuelle spørgsmål.

I lyset af styrelsens organisationsændring og etableringen af Center for Marked og Kollektiv trafik gav LAK endvidere udtryk for, at hun er meget positiv overfor en bredere dagsorden til møder i dette branchepanel, hvis der var ønske herom.

Medlemmerne præsenterede sig og orienterede kort om, hvilke opgaver/emner de er optaget af for tiden.

Stig Munck (SM), Rambøll, oplyste, at han har en dyb jernbaneteknisk viden og et stort kendskab til jernbanesikkerhed og interoperabilitet. Herudover arbejder SM med Signalprogrammet.

Hardy Olsen (HO), Alstom, orienterede kort om, at Signalprogrammet er den opgave, som fylder allermost.

Per Henriksen (PH), DI, oplyste, at DI er meget optaget af at få jernbanen til at fungere sammen med det øvrige transportsystem på en mere hensigtsmæssig måde end i dag.

Røsli Gisselmann (RG), Lokaltog, orienterede kort om udfordringer ved at sammenlægge IT-systemer (platforme) som følge af fusionen

mellem Lokalbanen og Regionstog, og samtidig udrulning af nyt sikkerhedsledelsessystem. Herudover er Lokaltog optaget af de udfordringer, som Signalprogrammet giver både i Hillerød og i forbindelse med Lille Syd, bl.a. ift. udrustning af tog, værkstedskapacitet. Overkørselsbodeling er vanskelig at håndtere (en forvalter ejer sporene og den anden overkørselsudstyret). Herudover synes det svært at rekruttere de nødvendige kompetencer i branchen. I lighed med andre udgør CSM-RA også en udfordring for Lokaltog.

Benny Spangsborg (BS), DB Cargo Scandinavia, gjorde opmærksom på den manglende interoperabilitet i forbindelse med grænseoverskridende jernbanetrafik. Det koster tid og ressourcer for DB Cargo at skulle omstille bremserne for at kunne passere grænsen. Derudover er signalprogrammet en stor udfordring, bl.a. som følge af manglende kompensation til private aktører, jf. at DB Cargo opererer på begge strækninger, som udgør Early Deployment.

Martin Harrow (MH), BDK, orienterede kort om udlicitering af en række opgaver og de udfordringer, som dette medfører. Herudover oplyste MH, at CSM-RA fylder meget i BDK som følge af de mange projekter, der pt. er i gang.

Carsten Dam-Sønderbo Jacobsen (CJ), DSB, oplyste, at DSB har meget fokus på passageradfærd (uopmærksomhed ved af- og påstigning), efteruddannelse og aldrende materiel. Dertil kommer nye store projekter vedrørende anskaffelse af nyt materiel og ikke mindst samspillet med signalprogrammet. CJ efterlyste i den forbindelse en tættere koordinering bl.a. mellem signalprogrammet og elektrificeringsprogrammet. CSM-RA er fortsat en udfordring, ligesom uddannelserne efterhånden trænger kraftig til modernisering.

3. EU jernbanesecurity initiativer

Helle Viltoft (HVI), TBST, orienterede om baggrunden for det øgede fokus, der er kommet på security, og at det forventes, at EU-Kommissionen i nærmeste fremtid vil fremsætte initiativer på området.

Kommissionen har udsendt to høringer, en myndighedshøring og en offentlig høring. EU har også kort orienteret om deres planer på deres hjemmeside¹ samt orienteret om det på et møde i LANDSEC (Kommissionens ekspertgruppe for landtransportsikkerhed).

Der er på nuværende tidspunkt ikke oplysninger om, hvilke krav der eventuelt kommer, men det vil sandsynligvis blandt andet være om indsamling og deling af data om jernbanesecurity hændelser, fælles

¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-6004605_en

metodologi for risikovurdering, risikostyringsplaner, uddannelse af personale, krav til indretning af stationer, og at LANDSEC vil blive om-dannet til en egentlig komite.

TBST holdning er overordnet:

- Risikoen er ikke højere på jernbanen end andre offentlige pladser.
- Securitytruslen håndteres bedst på nationalt niveau, dvs. styrelsen ser ikke et behov for EU regler. Vigtigt at se det i kombination med et effektivt internationalt samarbejde imellem efterretningstjenesterne og imellem politi/efterretningstjeneste og branchen. Derfor arbejder styrelsen for at beholde den danske model.
- EU kan bidrage positiv med vejledning og rådgivning, men ud-møntningen skal ske nationalt.

HVI oplyste endvidere, at TBST har været i løbende dialog med bran-chen, PET og Rigspolitiet.

Der var bred opbakning til den danske position i Branchepanelet.

Endelig blev det præciseret, at initiativerne vedrørende security ikke har en direkte sammenhæng med direktivet om net og informations-sikkerhed (NIS-direktivet).

4. Nabotjek

TBST har udført et nabotjek af, hvordan Holland, UK og de øvrige nor-diske lande godkender ændringer på infrastruktur.

Mari Ruuhi (MRU), TBST, orienterede kort om undersøgelsen, der bl.a. har fokuseret på; hvornår der kræves ibrugtagningstilladelse, brug af CSM-RA og TSI, samt udstedelsestidspunkt i processen. Undersøgel-sen viser bl.a., at der i Danmark er en større selvforvaltning end i de andre lande.

Fra Branchepanelet blev det pointeret, at ressourceforbruget og om-kostningerne til rådgivere og assessorer også er væsentlige parametre at medtænke i denne analyse. MRU oplyste, at dette forhold ikke er søgt afdækket i forbindelse med dette nabotjek.

Præsentationen er vedlagt referatet.

5. Status på fjerde jernbanepakke

Arbejdet med 4. jernbanepakke indebærer en ny opgavefordeling mel-lem ERA og de nationale sikkerhedsmyndigheder. Arbejdet skal være implementeret senest i 2020.

LFU gav en kort orientering om status på implementeringen af 4. jern-banepakke. Proceduren for, hvordan rullende materiel skal godkendes

er ved at være på plads. Herudover er retsakterne vedrørende fastlæggelse af gebyrer og behandling af klager nu fastlagt.

Endvidere er det forventningen, at et udkast til udvidelse af ECM forordningen – som vil pålægge alle, der kører på IOD (en strækning der er omfattet af interoperabilitetsdirektivet) at have en certificeret ECM for det rullende materiel – vil blive drøftet på mødet i RISC i juni 2018.

6. Tilsyn med sikkerhed og interoperabilitet

Lone Rasmussen (LRA), TBST, orienterede kort om tilsynsarbejdet for 2017. Bl.a. har antallet af audits været højere end planlagt, mens antallet af inspektionsdage har været lavere.

På baggrund af de gennemførte tilsyn er det styrelsens generelle oplevelse, at der ingen forbedringer er at spore ifm. udvikling og anvendelse af sikkerhedsledelsessystemer, herunder i modenhed. Virksomhederne har de samme udfordringer som de foregående år, og modenhedsniveauet er samlet set faldet. Dog forekommer der virksomheder, som har flyttet sig meget i den rigtige retning i forbindelse med fornyelse af sikkerhedscertifikater.

Hos de virksomheder, hvor modenhedsniveauet er faldet mest, kan det konstateres, at der har været udskiftning i personalet, der arbejder med sikkerhedsledelse.

De største udfordringer hos virksomhederne er kompetencestyring, risikoprofil samt sikkerhedsledelsessystemets dokumentation, intern audit og håndtering af ændringer, herunder CSM-RA.

Endelig nævnte LRA, at styrelsens vejledning i sikkerhedsledelse er opdateret med præcisering af krav til kompetencer ifm. arbejdet med sikkerhedsledelsessystemet.

LAK rundede af med at sige, at tilsynsresultatet fra 2017 vil blive gransket nærmere.

7. Kommende regulering

LFU oplyste, at der kun er planlagt ændring af bekendtgørelse om krav til sikkerhedsklassificerede funktioner på metro- og letbaneområdet med ikrafttrædelse den 1. juli 2018.

8. Evt.

Møderne i Branchepanelet for 2018 er planlagt til afholdelse den 12. juni og 20. november 2018.

BS oplyste, at han fratræder sin stilling i DB Cargo Scandinavia og træder derfor ud af branchepanelet. Han kvitterede for et godt samarbejde i panelet.