

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

Referat

Dato 13.04.2015

Referat fra møde i Branchepanelet for jernbanesikkerhed og interoperabilitet den 13. april 2015

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden

Dagsordenen blev godkendt

2. Aktuelle sager

Jesper Rasmussen orienterede om den netop offentliggjorte arbejdskraftsanalyse vedrørende Togfonden.dk, der påviser et øget – og ikke dækket – behov for arbejdskraft for næsten alle områder, der er nødvendige for den fremtidige udbygning af jernbanen. Transportministeren har nedsat en arbejdsgruppe med Banedanmark og flere fagforbund for at se på udfordringerne på håndværkerfagene. Der afventes videre politiske drøftelser.

Trafikstyrelsen orienterede om, at det overvejes om signifikansvurdering er det korrekte kriterium for afgørelse af, om en ændring kræver en ny ibrugtagningstilladelse. Denne overvejelse er afledt af, at Kommissionen har udsendt en ny henstilling (2014/897) om forhold vedrørende ibrugtagning og anvendelse af strukturelt definerede delsystemer og køretøjer og af at det er noteret at andre lande (blandt andet Sverige og Norge) har en anden tilgang. Trafikstyrelsen forventer, at den vil foreligge en endelig vurdering i løbet af i år, og at branchen vil blive inddraget i diskussionen af en eventuel ændring.

Trafikstyrelsen oplyste, at Trafikstyrelsen i maj vil blive auditeret af et team sammensat af medlemmer fra andre nationale sikkerhedsmyndigheder og ERA (Cross Audit). Det forventes, at fokus vil være på godkendelse af rullende materiel, udstedelse af sikkerhedscertifikat/-godkendelse og tilsyn med disse. Branchepanelet vil blive informeret om resultatet af denne audit på næste møde.

3. Modenhedsvurdering af sikkerhedsledelse i branchen 2014

I 2013 gennemførte Trafikstyrelsen den første måling af modenhedsniveauet i virksomhedernes sikkerhedsledelse. En lignende vurdering er gennemført for 2014. Trafikstyrelsen gennemgik vedlagte slideserie og orienterede i den forbindelse om, at modenhedsvurderingen er et godt udgangspunkt for en dialog med virksomhederne, og at det er tænkt som et værktøj for læring om funktionen af sikkerhedsledelsessystemet.

4. Anvendelse af simulator i lokomotivføreruddannelsen

Behovsanalysen er nu afsluttet, og arbejdet med at fastlægge værtsskab er påbegyndt. Der er således indledt en drøftelse med Banedanmark om at de kan varetage dette værtsskab, idet det vil sikre at simulatoren/simulatorerne bliver placeret i et fagligt miljø, der kan vedligeholde og udbygge anvendelsen.

Banedanmark kvitterede med, at man var i gang med at se på, hvordan opgaven kunne forankres i organisationen.

5. Helbredsgodkendelser og lægeordning

Trafikstyrelsen har gennem det seneste år undersøgt mulighederne for en omlægning og effektivisering af arbejdet med helbredsgodkendelser, herunder den tilknyttede lægeordning.

Morten Brok fremlagde hovedtrækkene i den afdækning, som Trafikstyrelsen har gennemført. En løsning med udpegede trafiklæger, som ville kunne træffe selvstændige afgørelser, som det er kendt fra luft- og søfart, er blevet undersøgt, bl.a. i samråd med Sundhedsstyrelsen. Vurderingen er dog at, det bedste løsning vil være videreføre og tilrette den nuværende ordning for helbredsgodkendelser, herunder at det som udgangspunkt er egen læge, der skal forestå undersøgelsen.

Egen læges attest vil i de fleste tilfælde kunne danne udgangspunkt for helbredsgodkendelsen, og Trafikstyrelsens læge vil kun skulle ind over de specielle tilfælde.

Muligheden for elektronisk post blev efterspurgt. Trafikstyrelsen undersøger mulighederne og vil vende tilbage senere med dette.

6. TSI implementeringsplaner

I henhold til de vedtagne TSI'er skal der udarbejdes nationale implementeringsplaner for tre TSI'er: TSI INF, TSI ENE og TSI PRM.

Marianne Zauner orienterede om, at for TSI INF og TSI ENE skal implementeringsplanerne være færdige i år. For begge har Trafik-

styrelsen tolket, at der alene er behov for at melde projekter ind, som allerede er vedtaget. Trafikstyrelsen forventer i den nærmeste fremtid at indkalde de relevante parter til arbejdsgruppemøder. Arriva meldte sin interesse som infrastrukturforvalter på Vestbanen.

Vedrørende TSI PRM, hvor implementeringsplanen først skal afleveres primo 2017, vil der blive nedsat en arbejdsgruppe med deltagere fra Banedanmark, DSB, handicaporganisationerne og Trafikstyrelsen.

Banedanmark kvitterede for den måde arbejdet med implementeringsplanerne er planlagt på.

7. Godkendelsesordning for assessorer

Fra den 21. maj 2015 vil det være påkrævet at anvende akkrediterede assessorer ved ansøgning om ibrugtagningstilladelse i forbindelse med store projekter, og hvor der er krav om gensidig anerkendelse. For at skabe et sundt marked i Danmark er det planlagt, at der som supplement til den akkrediterede ordning etableres en dansk ordning - en national godkendelse i forbindelse med projekter, der ikke vil være omfattet af kravet om akkreditering.

I den forbindelse har Trafikstyrelsen udarbejdet en bekendtgørelse om godkendelse af assessorer, der ikke ønsker at blive akkrediteret. Bekendtgørelsen er p.t. i offentlig høring.

Tanken med denne godkendelsesordning er at understøtte assessormarkedet i Danmark, idet det er vurderingen at det kun vil være et fåtal virksomheder, der vil søge akkreditering.

Det blev i den forbindelse oplyst at der kan være begrænset interesse for at agere som assessor, idet det vil forhindre at samme virksomhed vil kunne være rådgiver på de samme projekter.

8. Tunnelrestriktioner

Jesper Rasmussen orienterede om den analyse, som DTU har gennemført for TS, Banedanmark og Sund & Bælt. Den viser, at transport af farligt gods ikke overraskende har en betydning for risikobilledet. Det er imidlertid også konstateret, at der i fleste scenarier ikke sker overskridelser af de fastlagte risikoacceptkriterier, selv om der samtidigt er passagertog i tunnelen.

Det vil fremadrettet være muligt for Banedanmark og de andre involverede parter at anvende analysens resultater i forbindelse med

ansøgninger til Trafikstyrelsen om ændret udnyttelse af tunneller-
nes kapacitet.

DTUs analyse eftersendes.

9. Status på 4. jernbanepakke

Forhandlingerne om den tekniske søjle af 4. jernbanepakke er kommet langt og kan måske afsluttes under det nuværende for-
mandskab, mens den politiske søjle fortsat udestår.

Trafikstyrelsen oplyste, at de væsentligste udeståender i den tek-
niske søjle på nuværende tidspunkt er spørgsmålet om sondringen
mellem retsakter, der er delegerede (dvs. landene skal hver især
implementere dem i egen lovgivning), og der gennemføres direkte
af Kommission som forordninger.

10. Forslag til næste møde

15. juni 2015 kl. 14.00 og 9. november 2015 kl. 14.00.

11. Evt.

Ingen emner

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

Referat

Dato 15.06.2015

Referat fra møde i Branchepanelet for jernbanesikkerhed og interoperabilitet den 15. juni 2015

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden

Dagsordenen blev godkendt

2. Aktuelle sager

Trafikstyrelsen orienterede om den netop vedtagne jernbanelov (lov nr. 686 af 27. maj 2015). Loven er trådt i kraft d. 15. juni. Det har dog ikke været muligt at gennemføre al følgelovgivningen, da Folketingsvalget har standset en række bekendtgørelser.

Loven indebærer, at infrastrukturforvaltere ikke længere skal have tilladelse til at drive jernbanevirksomhed, mens kravet om gyldig ansvarsforsikring dog fortsat er gældende. Trafikstyrelsen vil heller ikke foretage vandelstjek eller tjek af egenkapital hos infrastrukturforvaltere efter den nye lov.

Sekretariatet for Jernbanenævnet lægges ind under Trafikstyrelsen. Nævnet vil varetage samme type sager som før. Der vil i kraft af den nye lov og følgebekendtgørelser dog ikke være klageadgang til Jernbanenævnet over Trafikstyrelsens sikkerhedsmæssige afgørelser.

Trafikstyrelsen er i færd med at planlægge årets sikkerhedskonference, som afholdes d. 28. oktober 2015. Temaet er "Sikkerhed og konkurrence", der skal stille spørgsmålet: Hvordan vi håndterer sikkerheden under stigende konkurrence og fragmentering samt nye forretningsmodeller.

Det stadig stigende antal sager angående forsikringsansvar ved brug af entreprenører blev foreslået som et evt. emne til session på konferencen. Der kunne være almen interesse for dette på tværs af transportformerne, men i særdeleshed på jernbanen.

3. Arbejdskraftsanalyse vedrørende Togfonden.dk

Trafikstyrelsen har sammen med andre ministerier udarbejdet en analyse af arbejdskraftbehov ifm. togfonden.dk. Trafikstyrelsen orienterede på mødet om den videre dialog med branchen.

Formålet med analysen var at belyse, hvilket behov for arbejdskraft, der blev skabt som følge af infrastrukturanlæggene under Togfonden.dk. Samlet set udgør investeringerne under Togfonden.dk ca. 28,5 mia. kr. Analysen blev offentliggjort i april, se www.trafikstyrelsen.dk.

Rapporten ligger dermed klar til en evt. drøftelse på politisk niveau. På fagligt niveau har Banebranchen besluttet at afholde et tema-møde i august, hvor alle relevante parter inviteres. Trafikstyrelsen har ikke ansvar for arbejdskraftområdet, men vil gerne bidrage med den viden, som rapporten har tilvejebragt.

Helt generelt er det Trafikstyrelsens vurdering, at branchen må aktivere en "markedsføringskampagne" for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft, bl.a. ved at anvende praktikanter og deltage på diverse messer og konferencer, således at branchens omdømme styrkes og varetages bedre. På den lange bane vil en sådan indsats kunne betale sig.

4. Orientering om ERAs Cross Audit af Trafikstyrelsen i uge 21

ERA har gennemført en audit af Center for Jernbane med særligt fokus på udstedelse af sikkerhedscertifikater, tilsyn med jernbanevirksomheder og godkendelse af køretøjer.

Det hold der besøgte Danmark bestod af ERA samt nationale myndigheder fra UK, Litauen og Ungarn.

Trafikstyrelsens styrker blev vurderet som blandt andet følgende:

- Klare beslutningsveje og transparent grundlag
- God vejledning til branchen
- Samarbejdet med de nordiske lande
- God evaluering af de "findings", der findes i på virksomhederne og at der følges op på dette (modenhedsvurderinger)

Til gengæld blev der også listet områder med mulighed for forbedringer:

- Høj personaleomsætning
- Kompetencestyring
- Mere information om korridoren på engelsk på hjemmesiden

- Manglende synlighed om hvordan mangler ved reguleringen bliver kommunikeret tilbage til dem, der udarbejder reglerne.
- Forsat mulighed for klagebehandling efter revision af loven.
- Ledelsen ser ikke alle afgørelser.

Trafikstyrelsen modtager en rapport i løbet af sommeren omkring bedømmelse af styrelsens performance. Den vil blive delt med branchen, når den kommer.

Cross audit er ikke en frivillig ordning og alle lande skal deltage – dog er den uforpligtende i forbindelse med forslag til forbedringer. Fra dansk side er der et ønske om, at cross audit bliver mere bindende over tid.

5. Godkendelsesordning for assessorer

Trafikstyrelsen orienterede om bekendtgørelse 654 af 08/05/2015 om godkendelse af assessorer og sagkyndige i forbindelse med godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der trådte i kraft d. 21. maj 2015.

I den forbindelse er der lavet en dansk ordning, hvor der ikke behøves akkreditering, men blot national godkendelse. Dette er i tilfælde, hvor gensidig anerkendelse ikke er et krav. Denne ordning har også virkning fra d. 21. maj 2015. Trafikstyrelsen har allerede modtaget 1 ansøgning under denne ordning. Der er i øvrigt en vejledning på vej på dette område.

Der er også en vejledning til bekendtgørelse på vej på Infrastrukturområdet. Den forventes færdig primo juli.

Der føres løbende tilsyn med assessorerne; udfører de deres arbejde korrekt, lever de op til kravene etc. Bekymringspunktet er dog, om assessorerne er klemte mellem deres kunde/branchen og deres egentlige opgave at udføre et neutralt stykke arbejde, der rent faktisk kan bruges. Det vil Trafikstyrelsen kigge nærmere på i det kommende års tid.

6. Anvendelse af simulator i lokomotivføreruddannelsen

Banedanmark har sat en proces i gang, hvor de ved hjælp af en ekstern konsulent vil klarlægge kravspecifikationerne med det udgangspunkt at udarbejde en business case med henblik på udbud i begyndelsen af næste år. Hvor lang tid det vil tage er endnu ikke afklaret.

Der vil blive nedsat både en styregruppe og arbejdsgruppe for dette projekt, med ekstern deltagelse. Både kommende kunder samt

arbejds- og styregruppen inddrages og høres i forbindelse med udarbejdelsen af kravsspecifikationerne.

7. Helbredgodkendelser og lægeordning

Det er besluttet, at det offentlige skal kommunikere elektronisk med borgere og virksomheder, hvor det overhovedet er muligt. Trafikstyrelsen orienterede om status for dette.

Ordningen vil blandt andet betyde:

- Omlægning af interne procedurer
- Besparelse på porto
- Udenlandske virksomheder og lokomotivførere
- Virksomhederne skal have egne procedurer for håndtering af digital post.
- Modulet installeres til september

Den elektroniske kommunikation startes op i september i år, men det forventes at være en løbende overgang til et fuldt ud elektronisk system. Der kræves tilvænning både fra Trafikstyrelsens såvel som virksomhedernes side, som også skal være klar til at håndtere elektronisk kommunikation.

Der foreligger desuden en udfordring i forbindelse med de virksomheder og medarbejdere, der ikke bor i Danmark. Dette bliver en undtagelse, der også skal håndteres.

Banedanmark og DSB bliver inddraget i dialog om dette med Trafikstyrelsens kundecenter, der står for implementeringen. Det forventes, at DSB bliver den virksomhed, som systemet vil blive afprøvet på i første omgang.

8. Status på 4. jernbanepakke

Forhandlingerne vedrørende den tekniske søjle er i den afsluttende fase og sidste møde er afholdt. Det vides dog ikke, hvorvidt Europa-Parlamentet vil lukke den tekniske søjle uden den politiske søjle.

Der har senest været forhandlinger om overgangsordning for ERTMS (European Rail Traffic Management System), hvor Formandsskabet og Europa Parlamentet har accepteret det danske ønske. Det var vigtigt at få en overgangsordning, som gør det muligt at køre videre med et dansk set-up. Dette ser på nuværende tidspunkt ud til at være lykkedes.

9. Næste møde

9. november 2015 kl. 14.00

10. Evt.

Ingen emner

Referat fra møde i Branchepanelet for jernbanesikkerhed og interoperabilitet den 9. november 2015

Deltagere

Erik Amtoft, Cowi
Per Henriksen, DI
Carsten Holm Hansen, Arriva
Carsten Dam Sønderbo-Jacobsen, DSB
Christian Ahlgreen-Ussing, Alstom
Benny Spangsborg, DB Schencker
Martin Harrow, Banedanmark
Steffen Lyngesen, Aarsleff Rail
Stig Munck, Rambøll
Rösli Gisselmann, Lokalbansen
Leif Funch, Trafik- og Byggestyrelsen
Marianne Clod Zauner, Trafik- og Byggestyrelsen
Julie Lange, Trafik- og Byggestyrelsen
Emil Hundrup Rasmussen, Trafik- og Byggestyrelsen
Lars Mortensen, Trafik- og Byggestyrelsen
Mari Ruuhi, Trafik- og Byggestyrelsen
Dorthe Laursen, Trafik- og Byggestyrelsen
Rasmus Hjorth, Trafik- og Byggestyrelsen

1. Godkendelse af dagsorden

- Dagsordenen blev godkendt

2. Aktuelle sager

- Ingen emner

3. Gebyrbekendtgørelsen

- Trafik- og Byggestyrelsen informerede om den igangværende høring af gebyrbekendtgørelsen til vurdering af bekendtgørelsens økonomiske og administrative konsekvenser.
- Alle ændringer kan findes i den officielle høringsskrivelse, der blev fremsendt som baggrundsmateriale forud for mødet. Som baggrundsmateriale blev der i øvrigt fremsendt:
 - i. Udkast til bekendtgørelse om Trafik- og Byggestyrelsens gebyrer og afgifter på jernbanelområdet
 - ii. Gebyr- og afgiftsregnskab for 2014 på jernbanelområdet
 - iii. Budget for de gebyr- og afgiftsfinansierede opgaver på jernbanelområdet i 2016.
- I forbindelse med drøftelserne blev det blandt andet nævnt, at der har været meget store variationer inden for det enkelte gebyr, og at der bør tilstræbes større stabilitet.

4. TSI ENE (Energi) og TSI INF (Infrastruktur)

- Trafik- og Byggestyrelsen opdaterede branchepanelet om implementeringsplanen for TSI INF og TSI ENE. Begge implementeringsplaner skal sendes til Kommissionen senest d. 31. december 2015.
- TSI ENE: Trafik- og Byggestyrelsen har udarbejdet implementeringsplanen i samarbejde med Banedanmark. Planen er i 1:1 overensstemmelse med Elektrificeringsprogrammet.
- TSI INF: Trafik- og Byggestyrelsen har nedsat en arbejdsgruppe, der udarbejder et udkast til implementeringsplanen, som indeholder projekter, der allerede er truffet beslutning om.

5. Udkast til softwarevejledning

- Trafik- og Byggestyrelsen fremlagde udkast til softwarevejledning, som blev fremsendt som baggrundsmateriale forud for mødet. Vejledningen skal være færdig inden nytår.
- Vejledningen er centreret omkring, hvornår assessor skal inddrages samt i hvor høj grad, Trafik- og Byggestyrelsen skal in-

volveres i processen. Der er ingen nye krav, hvormed vejledningen primært indeholder anvisninger til bedste praksis.

- Vejledningen omfatter alle jernbanesystemer, der har software (inkl. metro, letbaner etc.). Endvidere blev det pointeret, at security ikke indgår i denne vejledning.
- DSB udtrykte, at der er stort behov for denne vejledning. Der har været gjort forsøg på, at få leverandørerne over i et andet regime, men der er udfordringer. DSB vil gerne drøfte dette yderligere.
- DI spurgte, hvorvidt vejledningen har juridisk betydning, hvortil Trafik- og Byggestyrelsen kunne oplyse, at det er bekendtgørelsen, der gælder. Vejledningen vil blive op-dateret løbende i takt med ny viden og nye erfaringer.
- Trafik- og Byggestyrelsen vil gerne modtage feedback på skrift og bad om, at der fremsendes enten feedback eller varsel om skriftlig feedback senest en uge efter branchepanelmødet. Feedback må gerne inkludere eksempler, der kan gøre vejledningen mere konkret. Vejledningen skal være færdig før jul.

6. CSM-RA

- Trafik- og Byggestyrelsen informerede om de foreløbige resultater af analysen af assessormarkedet.
- Analysen er baseret på et spørgeskema sendt til assessorerne. Derudover har der været afholdt møde med Banedanmark, og et møde med DSB er fastsat. Der foreligger en endelig rapport inden jul.
- Styrelsen fortalte, at der er modtaget i alt 40 besvarelser fra assessorer. Der tegner sig et billede af et relativt velfungerende marked, som dog blandt andet påvirkes negativt af tidpres.
- DSB oplever også problemer i forhold til mangel på de rette fagfolk. For megen viden og læring skal rekvireres i løbet af processen, hvilket bidrager til tidspreset. Med-arbejderne skal klædes bedre på til at håndtere arbejdet med assessorer via træning og uddannelse.

7. Anvendelse af simulator i lokomotivføreruddannelsen

- Banedanmark informerede sammen med Trafik- og Byggestyrelsen om status på planen om at anvende simulator i lokomotivføreruddannelsen.

- Diskussionerne går pt på, hvad simulatoren skal kunne og ikke kunne. Bl.a. kan det være svært at anvende simulatoren til *opnåelse* af strækningskendskab mens anvendelse til *vedligeholdelse* af strækningskendskabet kan være nyttigt.
- Projektet er midtvejs i forløbet med afrapportering i starten af december. Det afsluttende møde afholdes d. 8. december. Branchen er blevet anmodet om at give behovsinput.

8. Overimplementering af EU regler

- Trafik- og Byggestyrelsen informerede kort om EU-Implementeringsudvalget (IU) arbejde med at vurdere om gældende og nye danske regler, som implementerer erhvervsrettede EU-regler, er udtryk for overimplementering til skade for dansk erhvervslivs konkurrencevilkår.
- DI har til dato ikke stødt på tilfælde af overimplementering i forhold til Trafik- og Byggestyrelsen (jernbanen).

9. ERA's cross audit af Trafik- og Byggestyrelsen

- ERA gennemførte i uge 21 en audit af Center for jernbane med særligt fokus på udstedelse af sikkerhedscertifikater, tilsyn med jernbanevirksomheder og godkendelse af køretøjer.
- Konklusionen er, at Trafik- og Byggestyrelsen har den nødvendige organisatoriske kapacitet til at varetage Styrelsens aktiviteter samt, at Styrelsen leverer gode resultater i forhold til sikkerhedscertificering og tilsyn i henhold til kravene i både Sikkerhedsdirektivet og Interoperabilitetsdirektivet. Der blev dog udtrykt skepsis ved enkelte punkter, såsom:
 - i. Den høje personaleomsætning. Dette anser Styrelsen dog ikke for at være et punkt til forbedring, da det er en fordel for den generelle dialog og samarbejde, at medarbejdere prøver kræfter med alle sider af jernbanesektoren (Styrelse, jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter etc.).
 - ii. Derudover blev det påpeget, at Styrelsen kunne være bedre til at oplyse om tidsforbrug og tidshorisonter. Dette vil Styrelsen dog heller ikke gøre det store ved, da vi ikke skal jage virksomhederne, hvis de har brug for mere tid til at opnå de rigtige resultater.

- iii. Slutteligt noterede ERA, at det alene er sagsbehandlere, der godkender rullende materiel. Dette anses ikke for værende et område til forbedring eller ændring, da kontorchefen naturligvis bliver involveret i særlige og større sager.

10. Status på 4. jernbanepakke

- Trafik- og Byggestyrelsen informerede om status på 4. jernbanepakke. Den tekniske del er forhandlet færdig og den politiske del er gået ind i den afsluttende fase og forventes afsluttet i foråret 2016.

11. Branchens feedback på Sikkerhedskonferencen d. 28. oktober 2016

- Generelt blev der givet positive tilbagemeldinger omkring konferencen på mødet, specielt i forhold til plenumoplæggene.
- CSM-RA var et populært emne på konferencen. På mødet blev Trafik- og Byggestyrelsen og Banedanmark i den forbindelse enige om, at der skal udvikles fællesmål om CSM-RA i forhold til, hvordan processerne kan gøres mere omkostningseffektive.
- DSB påpegede, at man for alvor skal gå i gang med security, så det tænkes ind i alle led. Det er ikke nyt for DSB, men muligheden og adgangen til området bliver større og større. Det er nu, vi skal i gang med drøftelser på dette område.

12. Næste møde: 19. april 2016, kl. 14.00-16.30 (mødeindkaldelsen er sendt).

13. Evt.

- Der bliver fortsat arbejdet på at finde den bedste løsning på e-mail kommunikationen i forbindelse med helbreds-godkendelser. Det skal sikres, at virksomheden ikke bliver informeret om afgørelsen før den ansatte.