

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

Notat
TS10901-00016
29-08-2016

Høringsnotat

Bekendtgørelse om indberetning af data vedrørende ulykker på letbaneområdet til Trafik- og Byggestyrelsen

1. Indledning

Den 17. maj 2016 sendte Trafik- og Byggestyrelsen udkast til 'bekendtgørelse om indberetning af data vedrørende ulykker på letbaneområdet til Trafik- og Byggestyrelsen' i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 1. juli 2016.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: DSB, Dansk Erhverv, Erhvervsstyrelsen, Banedanmark og Arriva.

Trafik- og Byggestyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Vejdirektoratet, KL, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane, Aarhus Letbane, Odense Letbane, Keolis og Danske Regioner.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter emner. Trafik- og Byggestyrelsens kommentarer til de enkelte punkter er markeret kursiv.

2. Registrering på lige fod med øvrige trafikulykker

Vejdirektoratet og KL har anført, at indberetninger efter Trafik- og Byggestyrelsens bekendtgørelse ikke opfylder kravene til indberetning af ulykker på Færdselslovens område, hvor ulykker skal indrapporteres til Vejdirektoratet efter cirkulære nr. 57 af 11. juli 2005 om optagelse af rapport i færdselsuheldssager og om indberetning af færdselsuheldsdata for at sikre trafiksikkerhedsarbejdet. I den forbindelse anføres det, at dette bør fremgå af bemærkningerne til bekendtgørelsen. Desuden blev der spurgt til, hvordan koblingen mellem de to databaser sikres i forbindelse med statistikudtræk.

Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen er enig. Det vil klart fremgå af vejledningen til bekendtgørelsen, at uheld, der er sket, hvor letbanen er underlagt færdselslovens regler, også fortsat skal indrapporteres af Politiet til Vejdirektoratet efter gældende regler. Indberetning til Trafik- og Byggestyrelsen står således ikke i stedet for politiets indberetninger og vil ikke skulle samkøres med disse ej heller i de respektive databaser.

De indberettede data til Trafik- og Byggestyrelsen skal primært bruges til at monitorere sikkerhedsniveauet ved letbanerne som transportform.

Trafik- og Byggestyrelsen har vurderet, at det ikke vil være administrativt lettere at opdele dataindberetningen mellem de to myndigheder (Vejdirektoratet og Trafik- og Byggestyrelsen). Det skyldes især, at der er tale om to forskellige parter, der indberetter (Politiet og letbaneoperatørerne), hvor Politiet fortsætter sin praksis med indberetning til Vejdirektoratet, og letbaneoperatørerne kun skal indberette til Trafik- og Byggestyrelsen. Det vil betyde, at der i visse situationer vil ske dobbelt indberetning, idet letbaneoperatørerne indberetter data efter denne bekendtgørelse til Trafik- og Byggestyrelsen og Politiet indberetter data til Vejdirektoratet efter Færdselslovgivningen.

2. Selve indberetningen af data

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane samt Danske Regioner har ytret ønske om, at alle ulykker vedr. letbaneområdet skal registres hos Trafik- og Byggestyrelsen, herunder også ulykker, hvor der ikke er involveret et letbanekøretøj i bevægelse.

Keolis har spurgt, om det er muligt at bibeholde de kategorier, som findes i den kommende bekendtgørelse ved evt. at udstyre virksomhederne med en elektronisk primær nøgle, der bevirker, at selvom kategorierne ændres i årenes løb, så kan der fortsat løbende blive lavet statistik på de indberettede data på trods af evt. ændringer. Desuden har de ytret ønske om, at Trafik- og Byggestyrelsen klart melder ud, hvordan indberetningen kan ske.

Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen har vurderet, at der ikke er behov for at få indberetninger om alle ulykker der sker på letbaneområdet. Dette skyldes, at oplysninger om ulykker der er sket uden at et letbanekøretøj i bevægelse er involveret, ikke anses for at være en del af Trafik- og Byggestyrelsens ansvarsområde som sikkerhedsmyndighed på letbaneområdet. Kun ulykker hvor et letbanekøretøj i bevægelse er involveret skal indberettes.

Trafik- og Byggestyrelsen vil anvende de data, der er påkrævet i bekendtgørelsesudkastet til at lave en årlig vurdering af, om letbanerne kan anses for at være sikre og i givet fald sætte ind, hvor det er nødvendigt.

Trafik- og Byggestyrelsens vurdering er, at der på nuværende tidspunkt kun er behov for at få indberettet de ulykkeskategorier, der følger af bekendtgørelsesudkastet. Da området er nyt, kan der ske ændringer i fremtiden af kategorierne baseret på den løbende erfaring, som både letbaneoperatørerne og Trafik- og Byggestyrelsen opnår. Trafik- og Byggestyrelsen vil fremadrettet sikre, at der vil være en rød tråd ved eventuelle ændringer eller tilføjelser af kategorier. Virksomhederne må selv indsamle de data, de har behov for til eget brug.

Trafik- og Byggestyrelsen anser ikke, at der på nuværende tidspunkt er behov for, at definitionerne udstyres med en primær nøgle/unik kode, da indberetningerne jf. § 3, stk. 1 skal enten ske ved:

- at benytte Trafik- og Byggestyrelsens elektroniske skema i Word svarende til bilag 2, eller ved*
- at letbaneoperatørerne indberetter ved at overføre data fra deres egen database til Trafik- og Byggestyrelsen i et format svarende til bilag 2.*

3. Sproglige rettelser

Aarhus Letbane har påpeget, at overskriften til § 1 mere retvisende bør være "anvendelsesområde".

Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen har tilrettet overskriften til § 1 til "anvendelsesområde".

4. Overflødig bestemmelse

Aarhus Letbane mener, at § 4 er overflødig, da de påpeger, at det allerede følger af § 2, stk. 3 samt bilaget, at de personer, der er omtalt i § 4 er omfattet af kategorien "involverede parter".

Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen anser ikke bestemmelsen for overflødig, da det følger af jernbanelovens § 78, stk. 3, at personer, der er ansat ved en letbane eller udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, skal have mulighed for at indberette data om ulykker direkte til Trafik- og Byggestyrelsen. Derfor er det nødvendigt at fast-

sætte en bestemmelse om, hvordan disse personer skal indberette disse data.

Det skal endvidere bemærkes, at der i forhold til det udkast til bekendtgørelse, der blev sendt i høring, er fjernet et krav om at indberette ulykker, der skyldes andre trafikanters kontakt med kørestrømsledningen. Dette gjort for at fastholde princippet om, at kun uheld der involverer et letbanekøretøj i bevægelse skal indberettes.

5. Ønskede rettelser til bilag 1

Aarhus Letbane har pointeret, at "anden jernbanetrafik" under definitionen "Eget tracé" bør ændres. Herudover har Aarhus Letbane givet udtryk for, at de under definitionen til "Brand og eksplosioner i letbanekøretøj i bevægelse" ønsker at få ændret "i bevægelse" til "i rute".

Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen har valgt at ændre "anden jernbanetrafik" til "anden banetrafik".

Trafik- og Byggestyrelsen kan ikke efterkomme ønsket om at ændre "i bevægelse" til "i rute". Dette skyldes, at der allerede før letbanekøretøjet er i rute (dvs. under en given køreplan), dvs. når letbanekøretøjet blot er i bevægelse uden for officiel køreplan, vil kunne opstå brand eller eksplosion, som vil kunne medføre en ulykke efter denne bekendtgørelses bestemmelser.

6. Ønskede rettelser til bilag 2

Odense Letbane og Aarhus Letbane har påpeget, at der mangler to kategorier i bilag 2 "blanketten" under afsnit 6. Det drejer sig om kategorierne "overkørselsulykker" og "kollision, letbanekøretøj mod objekt".

Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen har taget kommentaren til efterretning og tilføjet disse to kategorier i bilag 2 "blanketten" under afsnit 6.

Aarhus Letbane har påpeget, at der i afsnit 4 mangler fire partstyper ift. bilag 1. Det drejer sig om; "Tredjepart", "Passagerer", "Personale" og "Uautoriserede personer".

Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen har tilføjet disse fire partstyper til afsnit 4 i blanketten.

7. Personhenførbare oplysninger

Aarhus Letbane har påpeget, at der ikke er overensstemmelse mellem bekendtgørelsesudkastets § 3, stk. 2 og andet afsnit i introduktionen til bilag 2 vedr. personhenførbare oplysninger.

Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen er enig med Aarhus Letbane. Sætningen om personhenførbare oplysninger i afsnit 2 i introduktionsafsnittet til bilag 2 er således slettet, da det er § 3, stk. 2 der er gældende. Trafik- og Byggestyrelsen er ikke interesseret i at få personhenførbare oplysninger ud over de oplysninger, som er anført i bilag 2.

8. Begrebet "letbaneoperatør"

Aarhus Letbane og Metroselskabet og Hovedstadens Letbane har i deres høringssvar pointeret, at de mener, at begrebet "letbaneoperatør", der anvendes i bekendtgørelsesudkastets §§ 1 og 3, stk. 2, ikke er defineret nogen steder og derfor må anses for værende et ukendt begreb.

Kommentar: Trafik- og Byggestyrelsen har vurderet, at begrebet "letbaneoperatør" må anses for værende et defineret begreb, da det følger af bemærkningerne til jernbanelovens § 2, stk. 4. Af bemærkningerne til jernbanelovens § 2, stk. 4 fremgår det, at en letbaneoperatør er dét, der på letbaneområdet modsvarer jernbanevirksomheder på jernbaneområdet. Da der i de kendte danske letbaner ofte vil være en sammensmeltning af letbaneoperatør og letbaneinfrastrukturforvalter, bevares begrebet "letbaneoperatør".

Der er derfor sket en tilretning af afsnit 1 i bilag 2, således, at "infrastrukturforvalter og letbanevirksomhed" er blevet erstattet af "letbaneoperatør".

9. Økonomiske følgevirkninger

KL og Danske Regioner har begge ønsket en uddybning af, hvorvidt det vil medføre økonomiske konsekvenser for dem (DUT), idet de mener, at letbaneoperatørerne vil viderefakturere udgiften til indberetning af data til dem. Herunder ønsker de at få en præcisering af Trafik- og Byggestyrelsens beregning af de økonomiske konsekvenser.

Kommentar: Letbaneoperatørerne skal have et sikkerhedsledelsessystem for overhovedet at få et sikkerhedscertifikat. Det er som ud-

gangspunkt operatørerne selv, der afgør, hvordan operatørerne registrerer og følger op på ulykker og evt. hændelser, dog skal det i sikkerhedsledelsessystemet sikres, at myndighedsreglerne efterleves. Da indsamling og indberetning af data følger af sikkerhedsledelsessystemet, og er et grundlæggende krav for overhovedet at få et sikkerhedscertifikat og dermed godkendelse til at drive og operere en letbane, er dette allerede omfattet af anlægslovene, herunder de økonomiske bidrag for letbanerne.

Vedr. præciseringen af Trafik- og Byggestyrelsens beregning af de økonomiske konsekvenser ved indberetning af ulykkesdata, forventer styrelsen, at der vil være et begrænset antal ulykker at indberette på letbanen om året, antageligt 10-20. Arbejdstimerne for indberetning af letbaneulykker pr. år pr. letbane vurderes ikke vil overstige 30 timer, hvilket samlet ikke vil bringe indberetningsomkostningerne over 50.000 kr.

Bilag 1

Høringsliste

Aarhus Letbane
Arbejdstilsynet
Arriva Skandinavien A/S
Banedanmark
Dansk Erhverv - Høringssager
Dansk Industri, Transport
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Kollektiv Trafik (DKT)
Danske Regioner
Danske Speditører
DSB
DSB Jernbanesikkerhed
Erhvervsstyrelsen
Havarikommissionen
HK Trafik & Jernbane
Hovedstadens Letbane
Jernbanenævnet
KL
Midtjyske Jernbaner A/S
Midttrafik
Movia
Nordjyske Jernbaner A/S
Odense Letbane
Rådet for Bæredygtig Trafik
Team Effektiv Regulering, Erhvervsstyrelsen
Trafikselskaberne
Transport & Service Handel DI