

Notat

23.12.2021

Rikke Aarøe Carlsen
Sektionschef
Kvalitet & Sikkerhed
Trafikal Sikkerhed
+45 53666150
rrcc@bane.dk

Høringssvar på udkast til "Bekendtgørelse om tekniske og trafikale sikkerhedsregler på jernbanen"

Banedanmarks koordinerede høringssvar er udarbejdet af Infrastruktur og Kvalitet & Sikkerhed dækkende overordnede perspektiver samt aspekter i relation til henholdsvis de tekniske og de trafikale regler. Der fokuseres ganske naturligt på virksomhedernes overgang til selvforvaltning i denne bekendtgørelse. Det antages dog, at kravene i bekendtgørelsen fortsat vil være gældende for virksomheder, efter de er blevet selvforvaltende.

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
+45 8234 0000

bane.dk
CVR: 1863 2276

Generelt er Banedanmark tilfreds med Trafikstyrelsens fremsendte udkast til bekendtgørelse om selvforvaltning af tekniske og trafikale regler, som vi ser frem til at arbejde med. Nedenstående bemærkninger til konkrete paragraffer er i stor udstrækning i form af opklarende spørgsmål, herunder elementer som kan overvejes i forhold til at gøre bekendtgørelsen tydeligere på enkelte punkter. Desuden er der tilfælde, hvor vi ønsker bekræftelse på vores fortolkning.

En gennemgående formulering, som vi ønsker præciseret, er sætningen "I virksomhedens tekniske og trafikale sikkerhedsregler...". Vi antager, at Styrelsen mener, hvad der er gældende i dag, således, at der ikke skal optages nye krav i Banedanmarks nuværende sikkerhedsregler.

Banedanmark gør opmærksom på, at vi gennem arbejdet med det omfattende projekt 'Effektiv Organisering af Jernbanesikkerhed' har arbejdet med principper for Banedanmarks Ledelsessystem og opdeler barrierer i hovedgrupperne Processer, Tekniske regler, Regler for sikker adfærd, samt Trafikale regler, hvorimellem der skabes sammenhæng men også afgrænsning.

De fire overordnede kategorier er vist i skemaform:

						
Processer		Tekniske Regler		Regler for sikker Adfærd		Trafikale Regler
Arbejdsgange, beslutninger, roller og ansvar		Tekniske krav for infrastrukturen	Tekniske krav til vedligehold af infrastrukturen	Virksomhedsregler for adfærd i infrastrukturen	Sikkerhedsregler for adgang, færden og arbejde i infrastrukturen	Regler for kørsel på jernbanen

Fremover vil vi sortere efter dette, hvilket afspejles i nogle af kommentarerne herefter. Vi står naturligvis til rådighed for yderligere forklaring, hvis Styrelsen ønsker det.

Side 2/5

Banedanmarks kommentarer til specifikke paragraffer:

Kapitel 1, § 1

Findes der en definition af tekniske og trafikale sikkerhedsregler fra Styrelsens perspektiv? I så fald foreslår vi, at de tilføjes i definitionerne.

Kapitel 1, § 2, stk. 2, nr. 2

Ordet "operatør" skal erstattes af "jernbanevirksomhed".

Kapitel 1, § 3, nr. 1

Funktionskrav til sikkerhedsregler bedes uddybet, så det klart fremgår, hvad der præcist menes.

Det bedes desuden præciseret, hvordan TSI OPE indgår i dette.

Kapitel 1, § 3, nr. 3

Hvad er samtlige sikkerhedssystemer? Hvad er der tilbage af grundparametre, når man har fastlagt samtlige sikkerhedsegenskaber? Er det tænkt som elementer som ikke er sikkerhedsbærende?

Kapitel 1, § 3, nr. 9

Vi antager, at det er op til den enhed, som skal udstede reglerne at definere, hvornår der kan bruges en intern eller en ekstern regelassessor?

Kapitel 2, § 4, generelt

Banedanmark vil gerne have bekræftet, at det vil være muligt at ansøge om selvforvaltning for tekniske og trafikale sikkerhedsregler i forskellige tempi? At der i første omgang for eksempel kun ansøges om selvforvaltning af de trafikale regler?

Kapitel 2, § 4, nr. 3

Vi går ud fra, at der er tale om gældende regler i det øjeblik, man ansøger om selvforvaltning?

Kapitel 3, § 6

Banedanmark antager, at der er tale om en faglig kvalitetssikring lig den, som regelassessor udfører i dag?

Kapitel 3, § 7, stk. 1 nr. 1-4

Banedanmark ønsker bekræftet, at formuleringen skal forstås på en sådan måde, at det er op til infrastrukturforvalteren at vurdere, i hvilket omfang de enkelte faktorer for de 4 kriterier skal være opfyldt for, at der kræves en regelassessor. Herunder også, at det er op til infrastrukturforvalteren at vurdere, hvilke af de 4 kriterier, der skal være opfyldt for at der kræves regelassessor. Vi forestiller os, at vi i vores processer skal opstille kriterier for, hvornår og hvad der udløser behov for regelassessor.



Banedanmark ønsker at påpege mulige markedsmæssige problemstillinger, såsom størrelse og tilgængelighed af regelassessorer, hvis brug af sådanne kræves i øget omfang end hidtil, samt øgede udgifter i forbindelse med udstedelse af regler. Vi formoder, at vi selv definerer behovet i kommissorier for de enkelte tilfælde.

Kapitel 3, § 7, stk. 2

Vi mener, at ordet "vurderingen" skal erstattes af "risikovurderingen".

Kapitel 3, § 7, stk. 5

Vi synes ikke, det giver mening at medtage så mange forudgående rettelser. Vi mener, at det burde være den nuværende regel sammen med den tiltænkte ændring.

Kapitel 4, § 10, stk. 4-5

Banedanmark ønsker bekræftet, at dette kan forstås som, at baseret på risikovurdering kan enkelte krav eller barrierer godt ændres, selvom dette medfører en let forhøjet risiko, så længe det samlede jernbanesystems sikkerhedsniveau opretholdes, eller blot øges inkrementelt og indenfor i forvejen fastsatte risikoaccept kriterier, der står i acceptabelt forhold til den opnåede gevinst.

Kapitel 5, § 12

Denne paragraf er umiddelbart svær tilgængelig med den nuværende formulering, hvorfor den bør overvejes omformuleret. Er der tale om, at der for komponenter eller delsystemer i infrastrukturen, hvis tilstand ikke kan overvåges uden destruktiv testning, skal virksomheden fastsætte krav til processer for disse komponenter eller delsystemer?

Eksempler kunne være stål kvalitet af skinner og befæstigelse, eller beton kvalitet af sveller.

Kapitel 5, § 13

"...grænseværdier for akutindgreb, indgrebsgrænser og overvågningssystematik for alle typer af konstruktioner, konstruktionselementer og sporbærende elementer..."

Grænseværdier og indgrebsgrænser – kobler det sig på et element, der slides ved brug? Eller kan vi også tænke det, som noget der sætter/flytter sig – eller tilstandskarakterer der bliver for høje?

Indenfor konstruktioner/perroner er der særligt fokus på eftersynsfrekvenser og tilstandskarakterer. Det antages at det kan rummes indenfor den nuværende formulering?

Kapitel 5, § 14

Samme som § 13.

Desuden i forhold til "...fastsætte indikatorer for slid ved perroner samt indgrebsgrænser, grænseværdier for akutindgreb og overvågningssystematik for indikatorerne": Slid ved perroner er ikke en betegnelse, som Banedanmark anvender, da en perron som hovedregel ikke slides ved brug men nedbrydes af tid, vej, frost, vand mv.

Kapitel 5, § 15 Stk. 3

Der oplystes en række konkrete krav til overvågning af dele, der har sikkerhedsfunktioner. Lignende overvågningskrav er ikke opstillet i andre paragraffer (f.eks. i §11 og §13), som på lige fod med kørestrøm har dele, der slides. Styrelsen kan overveje om samme stk skal tilføjes til funktionskravene for spor.

Kapitel 5, § 16

Kravene i denne paragraf har en meget stor grænseflade og overlap med BEK 1608 og Elsikkerhedsloven generelt. Det er med den nuværende formulering ikke helt klart, hvordan ansvaret er fordelt mellem Trafikstyrelsen og Sikkerhedsstyrelsen. Det anbefales, at der som minimum skrives ind, at der er en grænseflade mellem de to styrelser, som skal håndteres eksplicit i de tekniske regler på strømområdet.

Kapitel 6, § 23, stk. 2, nr. 1

Der mangler hensyntagen til TSI OPE.

Kapitel 6, § 24, stk. 2

For områder, der er underlagt TSI, skal disse følges.

Kapitel 6, § 27

Hvad menes der med "arbejdskørsel"? Arbejdskørsel er relateret til vedligeholdelse af infrastrukturen.

Kapitel 7, § 29, stk. 2

Vi kan ikke lave en tværgående terminologi på tværs af SR/ORS/ORF.

Kapitel 7, § 30

Jf. vores indledende bemærkning om principperne for Banedanmarks Ledelsessystem, mener vi ikke, at det skal nævnes i selve reglementerne. Det skal blot kunne dokumenteres.

Kapitel 7, § 32

Vi antager, at Styrelsen hentyder til, hvad der er gældende i dag, således, at der ikke skal optages nye krav i Banedanmarks sikkerhedsregler. Dette er konsekvent i forhold til hele dokumentet.

Kapitel 7, § 34

Vi mener, at ordet "degraderer" bør erstattes, f.eks. til "er nedsat". Ligeledes synes vi, at overskriften bør ændres til "Nedsat funktionalitet af tekniske systemer". Dette er generelt gennem hele dokumentet.

Kapitel 7, § 35

Det er uklart hvad der præcist menes med dette, så venligst specificér.

Kapitel 7, § 37

Det er uklart hvad der præcist menes med dette, så venligst specificér.

Kapitel 8, § 38. stk. 3, nr. 2

Hvad menes der med medarbejdere? Vel ikke med navns nævnelse, eller er det på kompetenceniveau/funktionsniveau?

Side 5/5

Kapitel 11, § 41, stk. 4

Skal tekniske og trafikale sikkerhedsregler overgå til selvforvaltning samtidig, eller kan de uafhængigt at hinanden overgå til selvforvaltning? Jf. vores kommentar til Kapitel 2, § 4, generelt.

