

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Sagsnr.: 2021-045869
Dato: 07-06-2022

Høringsnotat

Bekendtgørelse om infrastrukturforvalters tekniske sikkerhedsregler på jernbanen (Bekendtgørelse om tekniske og trafikale sikkerhedsregler på jernbanen)

1. Indledning

Trafikstyrelsen (herefter styrelsen) har den 30. november 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om tekniske og trafikale sikkerhedsregler på jernbanen i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 3. januar 2022.

Følgende organisationer og virksomheder har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Sund og Bælt, Danske Regioner og Erhvervsstyrelsen.

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Aarhus Letbane I/S (AAL), Odense Letbane P/S (OL), Keolis Letbaner A/S, Banedanmark (BDK), DSB, ContecRail, DB Cargo Scandinavia A/S (DB Cargo), TÜV SÜD Danmark ApS, Rambøll, Lokaltog A/S, Danske Veterantogs Fællesrepræsentation, Midtjyske Jernbaner (MJBA) og Sikkerhedsstyrelsen.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter emne. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Overordnet ændring af bekendtgørelsen

Styrelsen har efter høringen været i dialog med Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) og har på baggrund heraf ændret bekendtgørelsens omfang.

Ændringen medfører, at bekendtgørelsen kun vil omfatte infrastrukturforvalters tekniske sikkerhedsregler på jernbanen, og ikke jernba-

nevirksohmheders og infrastrukturforvalteres trafikale sikkerhedsregler. De trafikale sikkerhedsregler skal indtil 1. januar 2023 fortsat godkendes af styrelsen i medfør af jernbanelovens § 61, som det sker i dag. Et lovforslag med ændringer til jernbanelovens § 61 forventes sendt i høring inden sommerferien med henblik på efterfølgende fremsættelse i Folketinget til efteråret. Det er på den baggrund forventningen, at trafikale sikkerhedsregler skrives ud af jernbanelovens § 61, så jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere m.fl. allerede fra den 1. januar 2023 selv skal varetage deres trafikale sikkerhedsregler uden godkendelse af Trafikstyrelsen.

Som følge heraf har Trafikstyrelsen valgt at lade de bemærkninger, der er indkommet i forbindelse med høringen, og som knytter sig til de trafikale sikkerhedsregler, udgå af høringsnotatet. Disse bemærkninger vil i stedet komme til at indgå i styrelsens videre arbejde med vejledningsmateriale til de trafikale sikkerhedsregler.

Overgangsperioden, hvor infrastrukturforvaltere kan vælge fortsat at lade styrelsen godkende deres tekniske sikkerhedsregler, bliver på samme tid forkortet i forhold til høringsudkastet. Bekendtgørelsen udstedes med en ophørsklausul, der betyder, at den automatisk ophæves 15. juni 2024. Det er herefter forventningen, at infrastrukturforvaltere selvstændigt varetager deres tekniske sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem uden en efterfølgende godkendelse hos Trafikstyrelsen.

Indtil juni 2024 kan infrastrukturforvaltere, der måtte ønske det, ansøge om at overgå til selvstændigt at udarbejde, ændre samt dispensere fra deres tekniske sikkerhedsregler i overensstemmelse med procedurer herfor i virksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Alle infrastrukturforvaltere vil automatisk overgå til selvstændigt at varetage de tekniske sikkerhedsregler, når bekendtgørelsen ophæves pr 15. juni 2024.

Desuden er ikrafttrædelseskravene for bekendtgørelsen ændret. I høringsudkastet var virksomhederne først pålagt at leve op til kravene i bekendtgørelsen, når de var godkendt til og overgået til selvstændigt at varetage de tekniske og trafikale sikkerhedsregler. Dette er ændret således, at tekniske sikkerhedsregler, der udarbejdes eller ændres efter den 1. juli 2022, skal leve op til kravene i bekendtgørelsen, også inden infrastrukturforvalterne er overgået til selvstændigt at varetage dette.

Ændringerne medfører, at bekendtgørelsen ændrer titel til "bekendtgørelse om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler på jernbanen".

3. Generelle bemærkninger, der ikke knyttes til særskilte bestemmelser

BDK, OL og TÜV SÜD stiller sig generelt positivt overfor bekendtgørelse om tekniske og trafikale sikkerhedsregler på jernbanen.

Sikkerhedsstyrelsen gør opmærksom på, at baneanlæg er omfattet af bekendtgørelse af lov nr. 26 af 10. januar 2019 om sikkerhed ved elektriske anlæg, elektriske installationer og elektrisk materiel (elsikkerhedsloven).

Installationer i køretøjer, der anvendes på jernbanenettet, er ikke omfattet af elsikkerhedsloven.

Elektriske anlæg herunder baneanlæg skal udføres efter bekendtgørelse nr. 1114 af 18. august 2016 om sikkerhed for udførelse af elektriske anlæg og drives efter bekendtgørelse nr. 1608 af 20. december 2017 om sikkerhed for drift af elektriske anlæg.

Kommentar:

Styrelsen har noteret sig Sikkerhedsstyrelsens høringssvar og er opmærksom på dette forhold. Styrelsen har præciseret § 15 (nu § 21), således, at det eksplicit fremgår, at det omhandler funktioner med betydning for jernbanesikkerhed for derigennem at tydeliggøre skellet til elsikkerhedsloven. Samme præcisering er foretaget i andre bestemmelser, således at samme betegnelse anvendes. Sideløbende pågår en afklaring mellem Sikkerhedsstyrelsen og styrelsen for definitionen af jernbanesikkerheden, der skal være med til at tydeliggøre skellet mellem jernbanesikkerhed og generel elsikkerhed. Denne afklaring vil blive uddybet på vejledningsniveau.

DSB har spurgt om, hvorvidt vejledningsmaterialet til denne bekendtgørelse vil blive udarbejdet i samarbejde med virksomhederne, samt hvorvidt vejledningsmaterialet forventes udgivet før den 1. juli 2022.

Kommentar:

Vejledningsmaterialet er udarbejdet af styrelsen under inddragelse af eksterne fagfolk, men det er ikke planlagt at udarbejde dette i samarbejde med virksomhederne, der bliver berørt af denne bekendtgørelse. Udover den skriftlige vejledning vil styrelsen også iværksætte en vejledningsindsats, som vil kunne målrettes den enkelte virksomheds behov. Styrelsen bestræber sig på at udgive vejledningsmateriale senest ved bekendtgørelsens ikrafttrædelse.

TÜV SÜD fremhæver, at myndighedsgodkendte virksomhedsregler hidtil i Danmark har været anvendt som 'anerkendt praksis type B' ved CSM-RA, idet myndighedsgodkendelsen sikrede en grad af fælles sikkerhedsniveau på tværs af de enkelte virksomheder. Ved overgang til selvforvaltning i de enkelte virksomheder får disse regler med tiden

karakter af egentlige lokalt gældende virksomhedsregler, hvilket på sigt kan undergrave muligheden for anvendelse af 'anerkendt praksis type B'. Dette aspekt bør belyses nærmere.

Kommentar:

Styrelsen er opmærksom på dette forhold, men finder ikke, at det giver anledning til at ændre bekendtgørelsen. Styrelsen vil tage initiativ til at oprette et regelassessorforum, blandt andet for at følge udviklingen med 'anerkendt praksis type B', med henblik på, at eventuelle problemer bliver håndteret.

MJBA og AAL efterspørger nærmere redegørelse af de økonomiske konsekvenser og konkrete eksempler på, hvordan sagsgangen vil ændres. BDK nævner ligeledes muligheden for øgede udgifter i forbindelse med udstedelse af regler.

Kommentar:

Som beskrevet i afsnit 2. Generelle ændringer i bekendtgørelsen, vil det være frivilligt at overgå til selvstændigt at varetage de tekniske sikkerhedsregler indtil juni 2024. Bekendtgørelsens krav vil dog allerede ved ikrafttræden være gældende for alle infrastrukturforvalteres nye og ændrede tekniske sikkerhedsregler samt afvigelser herfra. Efter bekendtgørelsens ophør vil funktionskravene indgå som gode pejlemærker til at udforme tekniske sikkerhedsregler og vil derfor stadig fremgå af vejledningsmaterialet.

Ved den frivillige overgang til selvstændigt at varetage tekniske sikkerhedsregler, hvor virksomhederne ikke længere skal ansøge om godkendelse af nye og ændrede tekniske sikkerhedsregler samt dispensation herfra, bortfalder styrelsens godkendelse af reglerne for disse virksomheder. Dette udgør en afbureaukratisering og en økonomiske lettelse, som styrelsen ikke mener overstiges af omkostningerne ved omstillingen til de nye regler.

Virksomhederne bør fra 1. juli 2022 skabe overblik over deres sikkerhedsregler, således at § 4, stk. 1 (nu § 16, stk. 1), kan opfyldes. Såfremt infrastrukturforvalteren ønsker at overgå til selvstændigt at varetage de tekniske sikkerhedsregler, skal virksomhederne fremsende krydshenvisninger mellem virksomhedens sikkerhedsledelsessystem og bekendtgørelsens krav. Dette arbejde må anses at være nyt for virksomhederne, da dette ikke har været et krav tidligere. Hvis infrastrukturforvalteren ikke ønsker at overgå til selvstændigt at varetage de tekniske sikkerhedsregler i overgangsperioden, skal bekendtgørelsens krav opfyldes ved nye og ændrede sikkerhedsregler, såfremt disse udstedes inden 15. juni 2024.

BDK antager, at funktionskravene også er gældende efter overgangen til selvforvaltning. Desuden antager BDK, at der ikke skal optages nye krav i BDK's nuværende sikkerhedsregler.

Kommentar:

Det er korrekt, at funktionskravene også gælder når infrastrukturforvaltere er overgået til selvstændigt at varetage tekniske sikkerhedsregler inden juni 2024. Det er ikke tiltænkt, at bekendtgørelsen skal stille skærpede krav til, hvad virksomhederne i forvejen skal være i besiddelse af, af tekniske sikkerhedsregler, men hvis virksomheder i dag har mangelfulde tekniske sikkerhedsregler, vil dette blive synliggjort. Dette kunne bevirke, at virksomhederne skal ændre/justere/udarbejde nye tekniske sikkerhedsregler for at opfylde kravene i bekendtgørelsen, som er minimumskrav, samt at det er styrelsens forventning, at de tekniske sikkerhedsregler kan leve op til funktionskravene i bekendtgørelsen, og at bekendtgørelsen vil gøre det tydeligere, hvad et teknisk sikkerhedsregelgrundlag skal bestå af.

Desuden ønsker styrelsen at henlede opmærksomheden på, at styrelsen opfatter sikkerhedskravsspecificerende type-/systemspecifikke regler samt type-/systemspecifikke sikkerhedsregler knyttet til drift og vedligeholdelse, som sikkerhedsregler, der skal leve op til funktionskravene i denne bekendtgørelse. Godkendelse af disse regler blev i 2012 overflyttet til godkendelse i regi af ibrugtagningstilladelser. Forventningen var, at disse regler ville blive vurderet af CSM-RA-assessorer i forbindelse med, at virksomhederne benytter risikoacceptprincip "sammenligning med tilsvarende systemer" (referencesystemer). Det har dog vist sig, at dette ikke har fungeret som tiltænkt, hvorfor styrelsen nu fremhæver, at der skal ske godkendelse af alle tekniske sikkerhedsregler – også denne form for tekniske sikkerhedsregler – enten i form af en eksplicit godkendelse eller i forbindelse med en anden godkendelse som eksempelvis kunne være en ibrugtagningstilladelse.

Keolis finder, at bekendtgørelsen om tekniske og trafikale sikkerhedsregler regulerer forhold, som også er reguleret i bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet. Keolis mener derfor, at det er uklart hvilke regler, der finder anvendelse. Samme bemærkning fremfører Rambøll.

Kommentar:

For de virksomheder, som skal leve op til BEK712¹, eller de virksomheder, der skal leve op til CSM-SMS, vil henholdsvis BEK712 og CSM-

¹ Bekendtgørelsen nr. 712 af 20. maj 2020 "Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet"

SMS være den overordnede ramme for sikkerhedsledelsessystemet. På flere områder suppleres denne ramme af yderligere og mere specifik lovgivning.

Sådan forholder det sig med bekendtgørelse om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler på jernbanen, som mere specifikt beskriver hvilke specifikke forhold, der skal være dækket af nye og ændrede tekniske sikkerhedsregler fra bekendtgørelsens ikrafttrædelse, samt processen og krav for godkendelse til overgangen til selvstændigt at varetage tekniske sikkerhedsregler.

Det fremgår af kravene 1.2 og 5.9 i bilag 1 i BEK712 og af § 1 i CSM-SMS, at anden lovgivning skal følges, og at dette er en forudsætning for sikkerhedsledelsessystemet.

4. Formål, anvendelsesområde og definitioner, kapitel 1

Vedr. § 1

OL, DB Cargo, BDK, Rambøll og Keolis efterspørger entydige definitioner af henholdsvis tekniske og trafikale sikkerhedsregler, da begreberne synes uklare uden. Desuden påpeger Keolis, at det er vanskeligt at se, hvordan funktionskravene til tekniske sikkerhedsregler er udtømmende f.eks. i forhold til fremtidige batteriteknologier.

Kommentar:

Styrelsen har tilføjet en definition af begreberne tekniske og trafikale sikkerhedsregler i § 3 (nu § 4). Begge begreber vil også blive uddybet i vejledning.

Med henblik på batteriteknologi ser styrelsen ikke, at funktionskravene skulle begrænse anvendelse af batteriteknologier i fremtiden. Dette vil blive uddybet i vejledningen.

Vedr. § 2 (nu § 3)

Danske Veterantogs Fællesrepræsentation foreslår en uddybning af § 2, hvor de fremfører, at der i stk. 2, nr. 1 skulle tilføjes "og ikke erhvervsmæssig veterantogskørsel på det åbne jernbanelokomotiv".

Kommentar:

Styrelsen gør opmærksom på, at formuleringen følger af jernbaneloven, hvor veteranbaner alene er omfattet af dele af jernbaneloven, da veteranbaner adskiller sig fra den erhvervsmæssige jernbanedrift ved at være hobbypræget virksomhed. Som følge heraf stilles der ikke samme krav til veteranbanerne som til den erhvervsmæssige jernbanedrift. Ret til kørsel med veterantogskøretøjer og drift af veteranbaner kræver tilladelse fra styrelsen. De nærmere regler for veteranba-

ner er udmøntet i BEK24² og BEK25³. Således er der ikke behov for den foreslåede tilføjelse, da det følger af forståelsen af veteranbaner.

BDK finder, at ordet "operatør" skal erstattes af "jernbanevirksomhed". BDK antager desuden, at infrastruktur, som er ejet af andre end infrastrukturforvalteren, men som er underlagt dennes sikkerhedsgodkendelse, er omfattet af kapitel 1, stk. 2, nr. 1.

Kommentar:

Formuleringen "operatør" følger af jernbaneloven, hvorfor det ikke findes muligt at ændre dette. Bekendtgørelsen henvender sig til infrastrukturforvaltere. Her er det ikke ejerskabet, der er afgørende, men derimod forvalterskabet.

Vedr. § 3, nr. 1 (nu § 4, nr. 1)

BDK finder, at funktionskrav til sikkerhedsregler skal uddybes, samt at det bør præciseres, hvordan TSI OPE indgår i dette.

Kommentar:

Styrelsen mener ikke, at det er hensigtsmæssigt at komme med en uddybende forklaring i definitionsafsnittet. For så vidt angår TSI OPE, er denne ikke længere relevant, da bekendtgørelsen ikke omfatter trafikale sikkerhedsregler.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke styrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsen.

Vedr. § 3, nr. 3 (nu § 4, nr. 5)

BDK spørger, hvad samtlige sikkerhedssystemer dækker over, og om der vil være grundparametre tilbage, når man har fastlagt samtlige sikkerhedsegenskaber. Desuden spørger BDK, om det er tænkt som elementer, som ikke er sikkerhedsbærende.

Rambøll spørger, hvorvidt der med grundparametre menes sikkerhedsrelaterede krav eller sikkerhedsrelaterede egenskaber eller funktioner. I forlængelse heraf påpeger Rambøll, at begrebet anvendes forskelligt i §§ 11, 13 og 14 (nu §§ 17, 18 og 19).

Kommentar:

Styrelsen antager, at BDK mener samtlige sikkerhedsmæssige grundparametre og ikke sikkerhedssystemer. Det kunne tænkes, at nogle

² Bekendtgørelse nr. 24 af 11. januar 2018 "Bekendtgørelse om ikke erhvervsmæssig veterantogskørsel på det åbne jernbanelinje"

³ Bekendtgørelse nr. 11. januar 2018 "Bekendtgørelse om ikke erhvervsmæssig jernbanedrift af veteranbane og kørsel med veterantog på veteranbane m.m."

virksomheder vælger at opstille grundparametre, som retter sig mod komfort eller økonomi og disse grundparametre falder således ikke under definitionen af sikkerhedsmæssige grundparametre, hvorfor det er muligt, at der ville være nogle grundparametre, som således vil stå tilbage. Styrelsen henviser til definitionen, hvor det fremgår, at sikkerhedsmæssige grundparametre dækker over en gruppe af parametre, som fastlægger samtlige sikkerhedsegenskaber ved et system eller et element. I forhold til Rambølls bemærkning vedr. forskellige anvendelser af begreber har styrelsen ensrettet dette, så begrebet ikke anvendes forskelligt i bestemmelserne.

Vedr. § 3, nr. 7 (nu § 4, nr. 9)

OL, DB Cargo og DSB efterspørger en entydig ansvarsfordeling mellem de forskellige typer af virksomheder, der er omfattet af bekendtgørelsen.

Kommentar:

Efter de generelle ændringer, som står beskrevet i afsnit 2., retter bekendtgørelsen sig nu kun til infrastrukturforvaltere og omfatter kun de tekniske sikkerhedsregler for infrastruktur, hvorfor forslagene fra OL, DB Cargo og DSB ikke længere er relevante.

Vedr. § 3, nr. 9 (nu § 4, nr. 11)

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

Keolis og Rambøll bemærker, at termen "efterforskning" ikke er et begreb, der normalt finder anvendelse i branchen, hvorfor regelassessors opgave er defineret mere omfattende end den eksisterende praksis. Rambøll påpeger desuden, at definitionen af regelassessor indeholder et formål med regelassessment med formuleringen "de tekniske og trafikale sikkerhedsregler sikrer, at virksomheden opretholder eller forbedrer sikkerhedsniveauet på en dokumenteret og systembåret måde, så mulige farer knyttet til den teknik, der anvendes, og mulige farer knyttet til driftssituationer, kontrolleres." De bemærker, at formålet er sammenfaldende med en række krav i virksomhedens sikkerhedsledelsessystem, som skal omfatte procedurer for opretholdelse eller forbedring af sikkerheden på en dokumenteret og systembåret måde (se f.eks. Forordning 762, Bilag 1 afsnit 7). Det er for Rambøll uklart, hvordan der skelnes mellem vurdering af sikkerhedsledelsessystemet og vurdering af sikkerhedsregler.

DSB finder, at kravene til uafhængighed af regelassessor ikke er tilstrækkeligt defineret.

Lokaltoget og MJBA finder, at brugen af regelassessor vil have stor økonomisk påvirkning, såfremt virksomheden ikke vil kunne anvende in-

tern regelassessor. AAL er usikre på, hvilke krav, der stilles til en regelassessor, hvorvidt assessoren fortsat skal være akkrediteret af TS og hvilke krav, der stilles til vedkommende, såfremt der anvendes en intern person.

Kommentar:

Efter overgangen til selvstændig varetagelse af tekniske sikkerhedsregler vil det fortsat være styrelsen, der skal foretage godkendelse af regelassessor. Denne godkendelse gives på baggrund af regelassessors kompetencer og uafhængighed. Såfremt der skal stilles krav om regelassessor efter bekendtgørelsens ophævelse i juni 2024, vil de specifikke krav til regelassessors uafhængighed og kompetencer indarbejdes i BEK543⁴ om godkendelse af assessorer og sagkyndige i forbindelse med jernbaneinfrastruktur og køretøjer.

For at tydeliggøre dette har styrelsen valgt at indføre en ny bestemmelse i bekendtgørelsen (ny § 11). Bestemmelsen, som henviser til de tilsvarende bestemmelser i BEK543, er derudover blevet suppleret med et krav om, at regelassessor skal have indgående kendskab til relevante sikkerhedsregler og sikkerhedsregelsystemer samt kendskab til sikkerhedsledelsessystemer på jernbaneområdet.

Krav til uafhængighed af regelassessor vil således være de samme, som de uafhængighedskrav, der gælder for "CSM-RA-assessorer", som virksomhederne allerede i dag skal anvende.

Det er ikke den enkelte enhed, som udsteder regler, der definerer, hvornår der skal bruges en intern eller en ekstern regelassessor, men kravene omkring uafhængighed, som skal opfyldes, hvis der skulle vælges en intern regelassessor. Assessorvejledningen til BEK543 vil for nuværende kunne bruges for at forstå rækkevidden af kravet om uafhængighed.

Intern regelassessor kan anvendes, hvis denne kan leve op til kravene for uafhængighed og kompetencer. Uafhængighedskravet vurderes dog generelt svært at opfylde internt. Der henvises til ISO 17020's Annex A.1 og ILAC's vejledning herom, hvoraf det fremgår, at en intern assessor bl.a. skal være uafhængig i forhold til udvikling/konstruktion, levering, installation, indkøb, ejerskab, anvendelse og vedligeholdelse af det, der skal vurderes.

Definitionen af regelassessor er lagt så tæt som muligt op ad CSM-RA-assessordefinitionen i den danske udgave af CSM-RA, og deri er der anvendt termen "efterforskninger", hvorfor styrelsen ikke kan genkende, at termen skulle være en ny term.

⁴ Bekendtgørelsen nr. 543 af 4. maj 2017 "Bekendtgørelse om godkendelse af assessorer og sagkyndige i forbindelse med godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer".

Som beskrevet tidligere er BEK712 og CSM-SMS den overordnede ramme for sikkerhedsledelsessystemet. De enkelte områder indenfor denne ramme kan derfor suppleres af yderligere og mere specifik lovgivning, som f.eks. denne bekendtgørelse.

Tekniske sikkerhedsregler skal være en integreret del af sikkerhedsledelsessystemet, som vil blive styret og vurderet gennem de processer, der er i sikkerhedsledelsessystemet. Formuleringen "de tekniske sikkerhedsregler sikrer, at infrastrukturforvalteren opretholder eller forbedrer sikkerhedsniveauet på en dokumenteret og systembåret måde, så alle farer, der med rimelighed kan forudses, knyttet til den teknik der anvendes, kontrolleres." skal forstås således, at de tekniske sikkerhedsregler skal sikre dette, men dette udelukker ikke, at der også er andre dele af sikkerhedsledelsessystemet, som ligeledes bidrager til at sikre dette. Der er f.eks. dele af sikkerhedsledelsessystemet, der sikrer organisatorisk læring. Dette gøres ikke gennem tekniske sikkerhedsregler, men er ligeledes med til at opretholde og forbedre sikkerhedsniveauet på en dokumenteret og systembåret måde.

Der er indsat bestemmelser (ny § 11) som fastslår, at godkendelse af regelassessor skal ske efter kravene i BEK543, som tager udgangspunkt i EN-standarden DS/EN ISO/IEC 17020:2012. Dertil kommer yderligere krav til kompetencer på sikkerhedsregelområdet.

5. Ansøgning om selvforvaltning af tekniske og trafikale sikkerhedsregler kapitel 2 (Nu kapitel 6 Ansøgning om selvforvaltning af tekniske sikkerhedsregler)

BDK ønsker bekræftet, at det vil være muligt at ansøge om selvforvaltning for tekniske og trafikale sikkerhedsregler i forskellige tempi. Samt at der er tale om de gældende regler i det øjeblik, der ansøges om selvforvaltning.

Kommentar:

Grundet generelle ændringer i bekendtgørelsen, som nu kun omhandler de tekniske sikkerhedsregler, finder styrelsen ikke længere første del af bemærkningen fra BDK aktuel.

Styrelsen antager, at BDK med gældende regler mener BDK's gældende tekniske sikkerhedsregler på ansøgningstidspunktet. Grundlaget for, hvilke tekniske sikkerhedsregler, der skal ansøges om godkendelse af, afhænger af den krydshenvisning, som virksomhederne skal gennemføre forud for ansøgning. Dette vil afdække, hvilke tekniske sikkerhedsregler en given virksomhed qua deres infrastruktur, materiel og aktiviteter har behov for. Desuden ønsker styrelsen at henlede opmærksomheden på, at styrelsen opfatter sikkerhedskravspecificerende type-/systemspecifikke regler samt type-/systemspecifikke sikkerhedsregler knyttet til drift og vedligeholdelse

som sikkerhedsregler, der skal leve op til funktionskravene i denne bekendtgørelse. Disse sikkerhedsregler blev flyttet over til godkendelse i regi af ibrugtagningstilladelser i 2012, og det har ikke fungeret efter hensigten (der henvises til afsnit 3.).

Vedr. § 4, nr. 2 (nu § 16, nr. 2)

OL fremfører, at § 4, nr. 2 skulle indgå i selve ansøgningen om overgang, hvis virksomheden har opnået sikkerhedsgodkendelse eller certifikat.

Kommentar:

§ 4, nr. 2 (nu § 16, nr. 2) fastlægger, at virksomhederne skal have en beskrivelse af ansvar, beføjelser, opgaver og kompetencer for medarbejdere med ansvar for eller bidrag til processer, jf. § 6, stk. 1, eller dele heraf, så virksomheden kan godtgøre overfor styrelsen, at kompetencerne til selvstændigt at varetage tekniske sikkerhedsregler er til stede, og at dette styres gennem sikkerhedsledelsessystemet.

Dette kan betragtes som samme proces, som når virksomheden gennemfører en ændringshåndtering, og samme dokumentation vil som udgangspunkt være tilstrækkelig for styrelsen til opfyldelse af dette punkt.

Da disse kompetencer ikke har været auditeret eller indgår som en del af opnåelsen af sikkerhedsgodkendelsen, mener styrelsen ikke, at den foreslåede tilgang kan efterkommes. Styrelsen finder det således nødvendigt, at dette er en del af ansøgningen om overgang til selvstændigt at varetage de tekniske sikkerhedsregler.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke styrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsen.

6. Ændringer i tekniske og trafikale sikkerhedsregler, herunder krav om regelassessorer, kapitel 3 (Nu Kapitel 3 Nye og ændrede tekniske sikkerhedsregler)

Vedr. godkendelse af regelassessor og kommissorium

OL mener, at bekendtgørelsen mangler retningslinjer for eller henvisning til udarbejdelse af kommissorium for assessors opgave for virksomhederne, samt at bekendtgørelsen udvider anvendelsen af regelassessor og grundlæggende ændrer på paradigmet omkring regelassessor. Desuden ytrer Lokal tog, DSB, MJBA, Keolis og Rambøll generelt usikkerhed om, hvilke krav der stilles til godkendelse af regelassessor og BDK påpeger et øget omfang af anvendelse.

Keolis påpeger desuden, at regelassessors opgave er defineret meget omfattende og går langt ud over den eksisterende praksis, hvor regelassessors opgave er begrænset til at foretage en vurdering og ikke en

eftersøgelse, som rent sprogligt må forstås som en grundig undersøgelse. Samtidig anvendes ikke den normale (se f.eks. CSM-RA) pragmatiske afgrænsning til farer, som med rimelighed kan forudses.

TÜV SÜD finder ikke, at der stilles entydige krav til regelassessor og frygter, at selvforvaltning kan medføre varierende niveauer i regelassessment og dermed over tid varierende sikkerhedsniveau i de forskellige virksomheders regler. TÜV SÜD anbefaler derfor at arbejde for en akkrediteringsordning med DANAK, og indtil sådan en ordning er etableret, foreslås det at etablere et regelassessorforum.

Lokaltoget erklærer sig ikke enig i, at infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders nuværende arbejde med udarbejdelse af regler vil være uændret efter indførelse af selvforvaltning på dette område, da der med denne bekendtgørelse indføres brug af regelassessor, såfremt der vurderes behov for denne.

BDK påpeger også mulige markedsmæssige problemstillinger, såsom størrelse og tilgængelighed af regelassessorer, hvis brug af sådanne kræves i øget omfang end hidtil. Keolis ytrer ligeledes, at dette kunne medføre en merudgift for virksomhederne og påpeger desuden i deres høringssvar, at virksomhederne selv bør kunne beslutte kompetencekrav til regelassessor, dels fordi virksomhederne har bedst kendskab til egne opgaver, anlæg, sikkerhedsledelsessystem og sikkerhedsregler.

Kommentar:

Bekendtgørelsen ændrer ikke grundlæggende ved brugen af regelassessor i forbindelse med de tekniske sikkerhedsregler. Regelassessors opgaver bliver blot beskrevet mere konkret i denne bekendtgørelse. Anvendelsen af regelassessor vil understøtte overgangen til en mere systembåren forvaltning på sikkerhedsregelområdet.

Krav til godkendelsen af regelassessor forbliver de samme, hvor regelassessor skal sag-til-sag godkendes efter den nuværende forvaltningspraksis, som baserer sig på BEK543's krav til kompetence og uafhængighed. Som beskrevet tidligere, vil de specifikke krav til regelassessors uafhængighed og kompetencer indarbejdes i BEK543, såfremt der skal stilles krav om regelassessor efter bekendtgørelsens ophævelse i juni 2024. I den forbindelse vil styrelsen overveje og undersøge mulighederne for generisk godkendelse og akkreditering via DANAK.

Styrelsen er enig i, at der skal oprettes et regelassessorforum og vil tage initiativ hertil.

Vurderingen af, om regelassessor skal inddrages, skal dog ikke overlades til virksomhederne uden fastsatte rammer for vurderingen. Det er fundet hensigtsmæssigt at fastsætte kriterier for vurdering af be-

hovet for anvendelse af regelassessor, så anvendelsen tager udgangspunkt i et fælles vurderingsgrundlag og dermed sikrer en mere systembåret tilgang.

Definitionen af regelassessor er lagt så tæt som muligt op ad CSM-RA-assessordefinitionen i den danske udgave af CSM-RA, med tilpasninger således at definitionen kan rumme sikkerhedsregler og er målrettet dette formål.

Styrelsen er enig i, at "farer, der med rimelighed kan forudses", udgør en mere præcis beskrivelse og har derfor tilpasset bekendtgørelsen tilsvarende. Desuden har styrelsen præciseret § 10 yderligere, så regelassessors opgave defineres uddybende.

Vedr. § 6

OL stiller spørgsmål om, hvorvidt regelassessors assessment vil betragtes som afsluttet med åbne observationer, i modsætning til i dag, hvor observationer forudsættes at være behandlere og lukkede. Desuden påpeger OL, at der i § 6, stk. 4 (nu § 6, stk. 5), henvises til kravene i kapitel 3, hvilket OL mener er en fejl og skulle have været til kapitel 4.

Rambøll bemærker, at regelassessors samlede vurdering ikke omfatter, hvorvidt virksomheden følger den proces for gennemførelse af risikovurdering og kvalitetssikring, som er angivet i § 6. Som konsekvens heraf kan assessors konklusion ikke indeholde en udtalelse om, hvorvidt der er foretaget en risikovurdering og kvalitetssikring af ændringer af henholdsvis tekniske og trafikale sikkerhedsregler.

MJBA spørger, hvorvidt styrelsen kan inddrages, hvis det ikke er muligt at nå til enighed mellem virksomheden og regelassessor.

Kommentar:

Som beskrevet tidligere ændrer bekendtgørelsen ikke ved, hvornår der skal anvendes regelassessor, eller ved regelassessors arbejds måde og opgaveindhold, hvad angår de tekniske sikkerhedsregler. Observationer skal således ligesom i dag være afklarede og behandlere i det omfang, det er muligt. Virksomheden og regelassessor skal sammen afklare disse og prøve at finde løsninger. I det omfang styrelsen tages ud af godkendelsesprocessen, fordi infrastrukturforvalteren har valgt at varetage de tekniske sikkerhedsregler selvstændigt, er det virksomheden og regelassessor, som skal nå frem til en løsning til lukning af observationer. Kan det ikke lade sig gøre at nå til enighed, og er der foregået en udtømmende dialog mellem virksomhed og regelassessor, er det i sidste ende virksomheden, som skal stå til ansvar for beslutningen, der træffes. Styrelsen indgår ikke længere som en del af denne proces, når virksomheden er overgået til selvstændigt at håndtere de tekniske sikkerhedsregler uden en efterfølgende godken-

delse hos Trafikstyrelsen. Styrelsen kan altid indenfor den almindelige vejledningsforpligtelse bidrage til yderligere afklaring, men har en tilsynsrolle fremfor en godkendelsesrolle..

Det er korrekt, at henvisningen i § 6, stk. 4, (nu § 6, stk. 5) er forkert, og styrelsen har rettet denne til kapitel 4.

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

Kommentar:

Aktiviteten, som styrelsen udfører i dag, og som virksomhederne ved overgangen til selvstændigt at varetage tekniske sikkerhedsregler selv skal foretage, er en godkendelsesaktivitet, ikke en kvalitetssikringsaktivitet.

I dag foretager både regelassessor og styrelsen en kvalitetssikring, som virksomhederne selv burde stå for. Hvilket vil sige, at regelassessor og styrelsen udfører kvalitetssikringsopgaver, som reelt ikke hører under styrelsens opgaveområde.

Virksomhedernes eksisterende processer for kvalitetssikring kan med fordel revurderes.

Styrelsen har foretaget en del ændringer i § 6 for at tydeliggøre bestemmelsen, desuden er en del af § 30 blevet tilføjet i § 6 (Se vedr. § 30).

Vedr. § 7

DSB og Contec Rail påpeger, at princippet i kapitel 3, § 7 ligner CSM-RA i forhold til signifikansvurderingen. Dog finder DSB det uklart, hvordan behovet for en regelassessor skal vurderes. Samme usikkerhed udtrykkes af Keolis, der desuden finder, at der er brudt med sammenhængen i CSM-RA, da kun fire af seks kriterier er medtaget.

BDK ønsker bekræftet, at det er op til virksomheden at vurdere, hvilke af de fire kriterier, der skal være opfyldt for, at der kræves regelassessor, således at det er virksomheden, der opstiller kriterier for, hvornår og hvad der udløser behov for regelassessor.

Kommentar:

Det er korrekt, at principperne har fundet inspiration i CSM-RA, dog er disse blevet tilpasset til regelassessering, hvorfor det ikke er fundet relevant at medtage alle seks kriterier, da CSM-RA kriterierne er ikke rettet mod sikkerhedsregler.

Ligesom i CSM-RA ligger ansvaret for vurdering hos virksomhederne, men styrelsen vil vejlede om, hvordan dette kan gøres mest hensigtsmæssigt og i tråd med, hvad hensigten med bekendtgørelsens krav er. Således er det rigtigt, at virksomheden selv, ligesom under

CSM-RA, skal vurdere behovet for en regelassessor, men der skal være opstillet klare processer for dette i sikkerhedsledelsessystemet, og processerne skal opfylde bekendtgørelsens krav og hensigten med disse. Der gøres opmærksom på, at i modsætning til under CSM-RA i forbindelse med infrastrukturændringer, kan styrelsen kræve, at der anvendes en regelassessor.

Vedr. § 7, stk.2

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

Kommentar:

Styrelsen kan ikke erklære sig enig i Banedanmarks forslag. § 7, stk. 2, er en vurdering af graden af nyskabelse ved regelændringen og således ikke en risikovurdering af nyskabelsen.

Vedr. § 7 stk. 4 og 5

DB Cargo påpeger, at det er DB Cargos forståelse af begrebet "akkumulation", at det skal sikres, at der ikke sker gentagne mindre ændringer af en regel, som tilsammen negativt påvirker det samlede sikkerhedsniveau på jernbanen. DB Cargo forstår dermed ikke, at det kan være nok kun at identificere ændringer til reglen, siden denne sidst er godkendt af styrelsen eller har været genstand for regelassessorsvurdering. Alternativet efter DB Cargos forståelse, jf. § 7 stk. 4, er, at alle tidligere ændringer identificeres, hvilket DB Cargo anser for værende tæt på praktisk umuligt.

BDK påpeger, at det ikke synes meningsfuldt at medtage så mange forudgående rettelser, og at det burde være den nuværende regel sammen med den tiltænkte ændring.

Kommentar:

Ved akkumulation forstås, at flere mindre ændringer, som enkeltvis ikke er væsentlige, summeres eller vekselvirker, så de samlet udgør en væsentlig ændring.

Akkumulationsbegrebet i denne bekendtgørelse skal forstås på lige fod med akkumulationsbegrebet i CSM-RA. Da styrelsen er opmærksom på regelkompleksiteten, fremgår det af bestemmelsen, at vurdering af akkumulation skal foretages siden reglen er oprettet eller sidste gang var genstand for regelassessorsvurdering eller godkendelse af styrelsen. Det er således ikke tilstrækkeligt blot at se på den nuværende regel og den tiltænkte ændring, men det er heller ikke nødvendigt at gå længere tilbage end den seneste godkendelse fra styrelsen, eller sidste gang reglen var genstand for regelassessors vurdering. For at dette er muligt, skal der sikres den rette dataopsamling, hvorfor dette vil gøre sig gældende fremadrettet.

7. Krav til regelassessors vurdering af virksomhedens nye eller ændrede tekniske og trafikale sikkerhedsregler, kapitel 4 (nu Kapitel 4 Krav til regelassessors vurdering af infrastrukturforvalterens nye eller ændrede tekniske sikkerhedsregler)

Vedr. § 8

OL og Keolis finder, at det burde være muligt at foretage en afgrænsning af assessors opgave i forhold til det reelle behov, da det ellers vil være tidsmæssigt og økonomisk belastende, da regelassessor skal have et indgående kendskab til det samlede regelværk, organisation og organisering af opgaver, processer for ændring af regelværket, samt det samlede farebillede.

Kommentar:

Som beskrevet tidligere ændrer bekendtgørelsen ikke grundlæggende ved, hvornår der skal anvendes regelassessor eller ved regelassessors arbejdsmåde og opgaveindhold, for så vidt angår tekniske sikkerhedsregler. Regelassessor skal allerede i dag have et tilstrækkeligt kendskab til det samlede regelværk, organisation og organisering af opgaver, samt det samlede farebillede for at udføre sin vurdering. Dette skal naturligvis være tilpasset den specifikke opgave, ligesom det defineres i dag forud for en vurdering.

Vedr. § 10

Rambøll bemærker, at regelassessors samlede vurdering ikke omfatter, hvorvidt virksomheden følger den proces for gennemførelse af risikovurdering og kvalitetssikring, som er angivet i § 6. Som konsekvens heraf kan assessors konklusion ikke indeholde en udtalelse om, hvorvidt der er foretaget en risikovurdering og kvalitetssikring af ændringer af henholdsvis tekniske og trafikale sikkerhedsregler.

Keolis mener, at kriterierne i § 10 fremstår som tvetydige, idet der ikke er angivet grænseværdier.

Yderligere bemærker Rambøll, at succeskriteriet for opfyldelsen af kriterierne i § 10 er uklare og vil fremstå som et spørgsmål om bedste skøn fra hhv. virksomhed og assessor, idet grænsen mellem sikkerhedsledelsessystemets processer og sikkerhedsregler er uklare samt at detaljeringsniveauet for sikkerhedsreglerne er uklare.

Kommentar:

Styrelsen har justeret § 10, stk. 1, med henblik på at imødekomme bemærkningerne.

Med henblik på Keolis' bemærkning ønsker styrelsen at påpege, at regelassessors opgave er en vurderingsopgave og ikke en tjeklisteopgave.

ve, hvorfor styrelsen ikke mener, at der er behov for grænseværdier i denne sammenhæng.

I forhold til Rambølls bemærkning, ønsker styrelsen at understrege, at kriterierne i § 10 har taget inspiration i kriterierne til assessorer fastsat i CSM-RA forordningen, som virksomhederne allerede i dag skal anvende, hvor der også indgår et vurderingsaspekt. Allerede i dag vejleder styrelsen om dette, og det samme vil gøre sig gældende for kriterierne i § 10. Styrelsen mener ikke, at der er tale om bedst skøn, men at der er tale om faglige vurderinger, som foretages af relevante fagpersoner, som varetager en rolle af sikkerhedsmæssig betydning og som bygger på kriterierne, som er oplistet i denne bekendtgørelse.

Styrelsen ønsker at understrege, at sikkerhedsregler, herunder de tekniske sikkerhedsregler, er en delmængde af sikkerhedsledelsessystemet, og indtil bekendtgørelsens ophør i juni 2024, er krav til de tekniske sikkerhedsregler fastsat i denne bekendtgørelse.

Vedr. § 10, stk. 1, nr. 1 (nu § 10, stk. 1, nr. 4)

Keolis mener, at det ikke er entydigt om opfyldelse af kapitel 5-7 (nu kapitel 7 og 8) alene er tilstrækkeligt jf. § 10, stk. 1, nr. 1, (nu § 10, stk. 1, nr. 4) eller hvornår sikkerhedsgrundlaget er dækkende.

Kommentar:

Styrelsen understreger, at kapitel 5-7 (nu kapitel 7 og 8) er dækkende, jf. § 10, stk. 1, nr. 4 (nu § 10, stk. 1, nr. 4), styrelsen finder derfor ikke anledning til at præcisere paragraffen.

Vedr. § 10, stk. 1, nr. 3 (nu § 10, stk. 1, nr. 6)

Rambøll spørger, hvorvidt assessor i sin vurdering af "risikoaspekter ved de ændrede eller nye sikkerhedsregler" vurderer, om mulige farer knyttet til den teknik, der anvendes, og mulige farer knyttet til driftssituationer kontrolleres (som formuleret i § 3, nr. 9 (nu § 4, punkt 11)), eller om assessor skal vurdere, om virksomheden har identificeret risikoen ved en regelændring/ny sikkerhedsregel (relateret til kriterierne i § 7).

Kommentar:

Styrelsen har tydeliggjort, at der i § 10, stk. 1, nr. 3 (nu § 10, stk. 1, nr. 6) henvises til, at mulige farer, der er knyttet til den anvendte teknik, skal være identificerede og håndterede på tilstrækkelig vis.

Således skal assessor ikke vurdere, om virksomheden har identificeret risikoen ved en regelændring/ny sikkerhedsregel (relateret til kriterierne i § 7).

Vedr. § 10, stk. 1, nr. 4-5 (Nu § 10, stk. 1, nr. 7-8)

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

Kommentar:

Styrelsen ønsker at henlede opmærksomheden på, at Sikkerhedsdirektivet danner grundlaget for forståelsen af bestemmelsen. I Sikkerhedsdirektivet fremgår det, at der gradvist er indført fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder for at sikre, at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau, og at niveauet skal forbedres, når det er nødvendigt og praktisk muligt.

§ 10, stk. 1, nr. 4 (nu § 10, stk. 1, nr. 7), skal ses i sammenhæng med § 10, stk. 1, nr. 5 (§ 10, stk. 1, nr. 8). Således ville en let forhøjet risiko kunne accepteres ved ændring af enkelte krav eller barrierer, hvis det samtidig er opfyldt, at ændringen af de pågældende enkelte krav eller barrierer ikke medfører farer med en uacceptabel risiko, og det samlede sikkerhedsniveau for jernbanesystemet som minimum er opretholdt. Således vil omdrejningspunktet være, at sikkerhedsniveauet opretholdes, uden at det medfører farer med en uacceptabel risiko og således ikke blot ud fra fastsatte risikoaccept-kriterier. Disse kan anvendes, hvis det samtidig sikres, at sikkerhedsniveauet opretholdes, uden at det medfører farer med en uacceptabel risiko.

De nævnte bemærkninger giver ikke styrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

8. Funktionskrav for tekniske sikkerhedsregler, kapitel 5 (nu Kapitel 7 Funktionskrav for tekniske sikkerhedsregler)

Generelt:

OL mener ikke, at nominelle værdier, grænseværdier for akutindgreb, indgrebsgrænser og overvågningssystematik for alle sikkerhedsmæssige grundparametre giver den nødvendige fleksibilitet i vurdering af alle fejltyper og foreslår derfor, at bekendtgørelsen i stedet bør beskrive definitionen af et teknisk delsystem og efterfølgende opliste minimumskrav til de tekniske sikkerhedsregler, uden at opliste kravene til hvert enkelt teknisk delsystem. Desuden mener OL, at kravene i kapitel 5 er dubleret i kapitel 7, § 37.

Kommentar:

Styrelsen har bevidst valgt ikke at definere forskellige delelementer, da en sådan oplistning vil indskrænke virksomhedernes handlemulig-

heder og desuden vil forhindre teknologiudvikling. Styrelsen finder yderligere, at det er de respektive virksomheder, som har størst kendskab til deres eget område. I vejledningen vil styrelsen dog, hvor det er meningsfuldt, komme med ikke udtømmende lister, som uddyber de respektive funktionskrav i bekendtgørelsen. Det er den respektive virksomhed, som er ansvarlig for at folde funktionskravene ud i specifikke tekniske sikkerhedsregler og vurdere, hvilke specifikke regler og indgreb der er nødvendige for deres virksomhed.

Begreberne nominelle værdier, grænseværdier for akutindgreb, indgrebsgrænser og overvågningssystematik for alle sikkerhedsmæssige grundparametre er valgt med henblik på at sikre, at sikkerhedsniveauet ikke bliver afhængigt af personbårne kompetencer, men derimod præges af en systemmæssig tilgang. Dette understøttes af ovennævnte begreber samtidig med, at de giver mulighed for frihedsgrader med henblik på at udforme regler, som er tilpasset den enkelte virksomhed.

Grænsefladerne mod rullende materiel er ikke direkte fastlagt i bekendtgørelsens kapitel 5 (nu kapitel 7). En del overensstemmelseskrav vil være identificeret gennem de sikkerhedsmæssige grundparametre for spor (kurveradier, skinneprofil, sporvidde m.m.), men for at sikre at virksomhederne fastsætter grænseflader også med henblik på rullende materiel, har styrelsen præciseret § 36 (nu § 35) og slettet § 37, så det bliver tydeligt, hvilke forhold der adresseres her.

Keolis mener ikke, at etablering af indgrebsgrænser, grænseværdier for akutindgreb, indgreb og overvågningssystematik efterlader den nødvendige fleksibilitet for virksomhederne til udarbejdelse af deres tekniske sikkerhedsregler. Desuden finder Keolis, at der ikke er systematik i detaljeringsniveau for de forskellige funktionskrav. Her nævnes som eksempel, at der i § 19 f.eks. er krav til projektering af signal- og sikringsanlæg, sådanne krav findes ikke i udkastet til bekendtgørelse i øvrigt. Desuden påpeger Keolis, at kravene i kapitel 5 ikke tager højde for den virkelighed, hvor en leverandør etablerer et teknisk delsystem, opnår ibrugtagningstilladelse og først herefter overdrager delsystemet til infrastrukturforvalteren henholdsvis jernbanevirksomheden.

Kommentar:

Ved fastsættelse af funktionskrav frem for detaljerede krav og udvælgelse af de forhold, der fastsættes funktionskrav til, fastsættes minimumskrav til tekniske sikkerhedsreglers indhold. Derved har virksomhederne mulighed for at udarbejde de mere specifikke regler, som passer til den pågældende virksomhed. Styrelsen ser derfor ikke dette som et begrænsende indgreb, men derimod minimumsfunktionskrav, som skal ligge til grund for tekniske sikkerhedsregler. Styrelsen har stræbt efter et ensartet detaljeringsniveau, dog er formuleringerne

tilpasset de enkelte fagområder. Det betragtes som vigtigere, at formuleringerne passer til de pågældende fagområder, end at formuleringerne er ensartede gennem hele bekendtgørelsen. Det er styrelsens opfattelse, at samtlige funktionskrav passer til hinanden på et overordnet niveau – selvom de enkelte formuleringer adskiller sig fra krav til krav.

Vedrørende forholdet, hvor en leverandør etablerer et teknisk delsystem, opnår ibrugtagningstilladelse og først herefter overdrager delsystemet til infrastrukturforvalteren, ønsker styrelsen at understrege, at de tekniske sikkerhedsregler, som denne bekendtgørelse regulerer, udelukkende er infrastrukturforvalterens sikkerhedsregler. Det er muligt at få godkendt de tekniske sikkerhedsregler, forud for en godkendelse som infrastrukturforvalter, men reglerne kan først anvendes, når den respektive virksomhed er blevet godkendt som infrastrukturforvalter.

I forhold til bemærkningen til § 17 (nu § 23) har styrelsen valgt at præcisere kravet, så kravet kun dækker over opetid af elektrisk forsyning og elektroniske og computerbaserede systemer, og ikke opetid af systemer, som bare er hensigtsmæssige for driften. Kravet hedder nu § 23 Opetid af elektrisk forsyning og elektroniske og computerbaserede systemer.

Hvad angår Keolis' bemærkning til manglende krav til instruktionsmateriale i § 18 (nu § 24), har styrelsen præciseret bekendtgørelsen således, at det fremgår mere klart, at det omhandler funktioner med betydning for jernbanesikkerheden. Ligeledes er det præciseret, at virksomheden skal fastsætte, hvilke indgreb virksomheden skal gennemføre i tilfælde af helt eller delvist bortfald af funktioner med betydning for jernbanesikkerheden, og at virksomheden skal fastsætte krav til, hvordan betjenings-, vedligeholdes- og fejlretningsaktiviteter skal gennemføres.

Vedr. bemærkningen omhandlende § 19 (nu § 25) henviser styrelsen til besvarelse under punktet vedr. § 19.

Vedr. § 11 (nu § 17)

Rambøll bemærker, at de tekniske sikkerhedsregler omfatter funktionskrav relateret til inspektion og vedligehold for f.eks. spor i § 11 (nu § 17), og at funktionskrav for signal og sikringsanlæg i § 18 (nu § 24) også omfatter anlæg og design. Desuden påpeger Rambøll, at tekniske sikkerhedsregler omfatter forskellige aktiviteter afhængig af fagområde.

Rambøll bemærker desuden, at med anvendelse af formuleringen "alle typer af..." i §§ 11 og 13 (nu §§ 17 og 19) lægger styrelsen op til, at sikkerhedsreglerne omfatter specifikke komponenter, hvilket synes at være et udvidet krav i forhold til hidtidig praksis.

Kommentar:

Styrelsen mener ikke, at § 11 (nu § 17) vedr. spor udelukkende omhandler inspektion og vedligehold for spor, men også sikkerhedskravspecificerende krav, de nominelle værdier for grundparametrene. Dette gør sig gældende for alle fagområder, så funktionskravene dækker over sikkerhedskravspecificerende krav, inspektioner/drift og vedligehold. Det samme gør sig gældende for § 13 (nu § 19), som Rambøll henviser til dækker over konstruktioner, konstruktionselementer og sporbærende elementer. Styrelsen mener, som belyst ovenfor, at der stilles det samme omfang af krav på tværs af de respektive fagområder, dog er formuleringerne i de enkelte tilfælde tilpasset, så de respektive fagområder kan genkende sig i dem.

Styrelsen henviser til, som tidligere nævnt, at type- og systemspecifikke sikkerhedsregler er en del af denne bekendtgørelse.

Vedr. § 12 (nu § 18)

BDK finder paragraffen umiddelbart svær tilgængelig med den nuværende formulering, hvorfor den bør overvejes omformuleret.

Kommentar:

Styrelsen gør opmærksom på, at kravet er knyttet til drift og vedligeholdelsessituationen og således ikke til bygningen af spor. Derfor skal kravet ikke forstås på komponent-niveau, men i relation til aktiviteter, med henblik på drift og vedligehold.

Vedr. §§ 13 og 14 (nu § 19 og § 20)

BDK efterspørger, hvorvidt eftersynsfrekvenser, tilstandskarakterer og nedbrydelse kan rummes indenfor formuleringerne i bestemmelserne.

Kommentar:

Styrelsen kan bekræfte, at dette kan rummes indenfor bestemmelserne.

Vedr. § 15 (nu § 21)

BDK finder, at der i § 15 (nu § 21) er opstillet konkrete krav til overvågning af dele, der har sikkerhedsfunktioner. Lignende overvågningskrav er ikke opstillet i andre bestemmelser (f.eks. i §§ 11 og 13 (nu §§ 17 og 19)), som på lige fod med kørestrøm har dele, der slides. Dette kunne overvejes for funktionskravene for spor også.

Rambøll efterspørger, hvordan kørestrømsystemerne defineres, og om der udelukkende henvises til dele, der ligger indenfor jernbanesikkerhed og dermed ikke de krav, der reguleres af el-sikkerhedsloven.

Kommentar:

Styrelsen har valgt at præcisere § 15 (nu § 21) således, at sikkerhedsfunktion erstattes med udtrykket "funktioner med betydning for jernbanesikkerheden". Præcisering er også gennemført i alle andre paragraffer, hvor sikkerhedsfunktioner er benyttet, så ensartede begreber benyttes. Funktioner med betydning for jernbanesikkerheden er desuden defineret i definitionsafsnittet. Dette skal hjælpe til at tydeliggøre, at kravet udelukkende forholder sig til jernbanesikkerhed.

Vedr. § 16 (nu § 22)

BDK gør opmærksom på grænsefladen til el-lovgivning og grænsefladen mellem Sikkerhedsstyrelsen og Trafikstyrelsen.

Rambøll påpeger, at de nævnte koblinger i § 16 (nu § 22) ikke bør begrænses til kørestrømssystemet, da alle former for elektriske anlæg kan påvirke, f.eks. også ladesystemer. Generelt dækker EMC-direktivet og elsikkerhedsregler over mere, hvor berøringsfare kun er en del af det. Der er f.eks. også fejlfunktion.

Kommentar:

Styrelsen er opmærksom på dette og er i dialog med Sikkerhedsstyrelsen. Som beskrevet ovenfor har styrelsen valgt at udskifte ordet sikkerhedsfunktion med udtrykket "funktion med betydning for jernbanesikkerheden" (nu § 4, nr. 7), således at det er tydeligere, at kravet retter sig imod jernbanesikkerhed.

Da det drejer sig om berøringsfare/farlige spændinger, mener styrelsen at kunne begrænse det til kørestrømssystemer, idet styrelsen fremadrettet vil betragte øvrige elektriske systemer som ren el-sikkerhed. Som nævnt tidligere er ladesystemer omfattede af kørestrømssystem.

Vedr. § 17 (nu § 23)

Rambøll mener, at bestemmelsen ikke handler om stærkstrøm, men derimod om opetid.

Kommentar:

Det er korrekt, at bestemmelsen ikke er rettet mod jernbanefarer, som stærkstrømssystemet skaber. Men mange tekniske systemer, som fungerer som barrierer mod jernbanefarer, er afhængige af, at elektrisk forsyning er tilgængelig.

Begrundelsen for at stille kravet i bekendtgørelsen er, at styrelsen mener, at virksomhederne skal huske at medtage strømforsyningen (inklusive bynettet), for at opfylde et krav til opetiden af et teknisk systems sikkerhedsfunktion.

Overvejelsen drejer sig ikke om driftspålidelighed, men om sikkerhed i situationer, hvor driften ikke afbrydes, men fortsætter med et ringere sikkerhedsniveau, fordi barrieren er (midlertidig) væk.

Som nævnt under Generelt i dette afsnit, har styrelsen valgt at præcisere kravet, så kravet kun dækker over opetid for sikkerhedsrelevante systemer, og ikke opetid af systemer, som bare er hensigtsmæssige for driften. Kravet er derfor flyttet i bekendtgørelsen og hedder nu: § 23 Opetid af elektrisk forsyning og elektroniske og computerbaserede systemer.

Vedr. § 19 (nu § 25)

Rambøll nævner, som under § 16 (nu § 22), at de nævnte koblinger ikke bør begrænses til kørestrømssystemet.

Kommentar:

Styrelsen er enige i, at alle tekniske anlæg skal kunne fungere i det miljø, som de skal stilles op i. § 19 er således defineret for snævert og styrelsen har valgt at omformulere kravet som § 25 EMC-påvirkninger.

Vedr. § 20 (nu § 26)

Keolis påpeger, at det ikke harmonerer med en forståelse af sikkerhedsregler som normative og handlingsanvisende, når § 20 (nu § 26) stiller krav om, at tekniske sikkerhedsregler skal indeholde beskrivelser.

Kommentar:

Styrelsen er enig i, at ordvalget omkring "beskrive" ikke er præcist nok, og styrelsen har derfor tilpasset bestemmelsen således, at det nu er klart, hvad der skal fastsættes i de tekniske sikkerhedsregler.

9. Funktionskrav for trafikale sikkerhedsregler, kapitel 6

Som nævnt i afsnit 2. Generelle ændringer i bekendtgørelsen er krav til de trafikale sikkerhedsregler udgået af bekendtgørelsen, hvorfor de indsendte bemærkninger og kommentarer til de trafikale sikkerhedsregler ikke er medtaget i dette notat. I stedet vil disse bemærkninger blive medtaget i styrelsens videre arbejde med vejledningsmateriale knyttet til de trafikale sikkerhedsregler.

10. Tværgående funktionskrav, kapitel 7 (nu Kapitel 8) Tværgående funktionskrav til tekniske sikkerhedsregler)

Vedr. § 29 (nu § 30)

DSB finder, at der i bekendtgørelsen stilles krav om ensartede begreber, men spørger til, hvorledes dette sikres på tværs af branchen.

BDK mener ikke, at det er muligt at anvende ensartede begreber på tværs af deres forskellige regelsæt. Keolis påpeger, at dette ikke ville være muligt for jernbanevirksomheder, der ofte er underlagt et trafikalt regelsæt udarbejdet og håndteret af infrastrukturforvalteren, desuden påpeger Keolis, at styrelsens definition af akkumulation afviger fra definitionen af samme begreb i bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen.

Kommentar:

I forhold til jernbanesikkerhed mener styrelsen, at det er afgørende, at samme begreber anvendes med henblik på at forebygge misforståelser og potentielt farlige situationer som følge heraf.

Styrelsen har præciseret bestemmelsen således: "Definerede begreber, jf. stk. 1, skal indenfor sammenhængende områder være ens på tværs af sikkerhedsregler, kommunikation og øvrige dele af virksomhedens sikkerhedsledelsessystem."

I forhold til definitionen af begrebet "akkumulation" henviser styrelsen til afsnit 6. Ændringer i tekniske og trafikale sikkerhedsregler (kapitel 2) vedr. § 7, stk. 4 og 5, for besvarelse af Keolis' bemærkning.

Vedr. § 30

OL og BDK finder, at formålet med § 30 er uklart, da de ikke finder, at informationer er relevante for brugeren, men at dette blot skal dokumenteres.

Kommentar:

Paragraf § 30 blev formuleret, da det blev vurderet relevant at kende reglernes ophav, da der ellers kan opstå fare for at forbyde sig mod hensigten i de respektive anvendelsesbetingelser. Samtidig er et overblik over reglernes ophav med til at understøtte en god sikkerhedskultur. Styrelsen er dog enig i, at det ikke er selve brugerne af den pågældende regel, der i alle tilfælde ville skulle have den viden. Styrelsen har derfor slettet § 30 Sikkerhedsrelaterede anvendelsesbetingelser og tilføjet dette til § 6 (Stk. 2 er udbygget med følgende: "sporbarhed til eventuelle sikkerhedsrelaterede anvendelsesbetingelser"), hvor hensigten efterkommes mere retvisende.

Vedr. § 32

BDK antager, at bestemmelsen hentyder til de dd. gældende sikkerhedsregler, så der ikke skal optages nye krav i sikkerhedsreglerne.

Kommentar:

Styrelsen henviser til besvarelsen under 5. Ansøgning om selvforvaltning af tekniske og trafikale sikkerhedsregler for dette perspektiv.

Vedr. § 33

OL finder, at regeldannelse for sikring mod uautoriseret adgang ligeledes er relevant i forbindelse med det rullende materiel.

Kommentar:

Det er rigtig, at uautoriseret adgang til rullende materiel skal forhindres, men grunden til, at det ikke skal nævnes i denne bekendtgørelse er, at bekendtgørelsen ikke gælder for tekniske sikkerhedsregler for rullende materiel. Det kan ikke udelukkes, at dette forhold skal specificeres i de tekniske sikkerhedsregler for rullende materiel eller i andre regeltyper, der dog ligger udenfor denne bekendtgørelse.

Vedr. § 34

BDK mener, at ordet "degraderer" bør erstattes, f.eks. til "er nedsat". Ligeledes synes BDK, at overskriften bør ændres til "Nedsat funktionalitet af tekniske systemer".

Kommentar:

§ 34 er dækket af § 26, stk. 2, hvorfor styrelsen har valgt at slette § 34.

Både § 26, stk. 2, og § 24, stk. 2, nr. 2, er blevet præciseret til, at "helt eller delvis bortfald af funktioner med betydning for jernbanesikkerheden". Således benyttes ordet degradering ikke længere, mens meningen, nemlig en nedsættelse/forringelse af en funktionalitet af et givent tekniske system, opretholdes. Det vil desuden blive uddybet i vejledning til nu § 29, at dette også dækker over informationer, som hidrører fra tekniske systemer.

Vedr. § 35 (nu § 34)

BDK forstår bestemmelsen, som om, at der er tale om at stille krav til 3. partsprojekter, der etableres på BDK's arealer og over eller under jernbanen.

Kommentar:

BDK anlægger en for snæver fortolkning af bestemmelsen. Der er ikke udelukkende tale om krav til 3. partsprojekter, idet der også stilles krav til infrastrukturforvalteres overvågning og indsamling af oplysninger om aktiviteter på naboarealer til jernbane, så disse ikke udgør en sikkerhedsrisiko.

Vedr. § 37 (nu en del af § 35)

OL mener, at kravene i kapitel 5 er dubleret i kapitel 7, § 37.

BDK spørger, hvorvidt der er tale om definerbare krav som aksellast, metervægt, hjuls rundhed, flat-spots, konicitet mv., da BDK mener, at teksten med fordel kan præciseres.

Kommentar:

§ 37 havde til formål at afdække grænseflader mellem infrastruktur og rullende materiel, som der særskilt bør tages højde for, hvorfor det ikke menes at være dubleret fra kapitel 5. Styrelsen har dog valgt at lave tilføjelser til § 35, så § 37, som omtales i OL's og BDK's hørings-svar, er udgået.

Styrelsen har som tidligere beskrevet bevidst valgt den fremgangsmåde for at undgå at definere forskellige delelementer, da en sådan opstilling vil indskrænke virksomhedernes handlemuligheder samt forhindre teknologiudvikling. Det er desuden de respektive virksomheder, som har størst kendskab til deres eget område og derfor vil være bedst til at opstille de egentlige sikkerhedsregler. I vejledningen vil styrelsen dog, hvor det er meningsfuldt, komme med ikke udtømmende lister, som uddyber de overordnede funktionskrav i bekendtgørelsen.

11. Dispensation fra sikkerhedsregler, kapitel 8 (nu Kapitel 9 Dispensation fra tekniske sikkerhedsregler)

TÜV SÜD finder, at dispensationsmulighederne i § 38 (nu § 36) er for rummelige, hvad angår bl.a. sikkerhedsregler funderet i EU-lovgivning. Sætningen forstås som, at der kan dispenseres fra f.eks. EU-lovgivning, hvis blot hensigten med EU-lovgivningen er opfyldt.

BDK spørger, hvorvidt medarbejderne skal nævnes med navns nævnelse.

Keolis finder, at kapitel 8 (nu kapitel 9) kræver, at virksomheden skal fastsætte procedurer for, hvordan der kan dispenseres fra sikkerhedsregler. Keolis påpeger desuden, at der er tydeligt sammenfald mellem disse krav, og de tilsvarende krav jf. BEK712, bilag 1, kravelement 5.11. Desuden peger Keolis på, at der i § 5, stk. 1, stilles krav til, at virksomheden lever op til de etablerede sikkerhedsregler, hvilket for så vidt er en umulighed, da der altid vil opleves afvigelser over tid. Overvågning af sikkerhedsledelsessystemets effektivitet er omfattet af BEK712, bilag 1, kravelement 6.1, og underlagt Trafikstyrelsens tilsyn.

Kommentar:

På baggrund af kommentaren fra TÜV SÜD har styrelsen genbesøgt bestemmelsen og har i den forbindelse valgt at stramme formuleringen i bekendtgørelsen op.

Der er ikke tale om, at der skal oplistes navne, men derimod en opstilling på kompetence-/funktionsniveau. Der kan med fordel tages inspiration i procedurer til sikkerhedsledelsessystemet. Styrelsen har valgt at definere sikkerhedsrelaterede funktioner i nu § 4.

Styrelsen ønsker at gøre opmærksom på, at de omtalte krav fra BEK712, bilag 1, 5.11, ikke omhandler dispensation fra sikkerhedsregler, da disse regler indtil nu har været godkendelsesbelagte og derfor ikke er omfattet af bestemmelsen i BEK712.

Sikkerhedsregler skal naturligvis følges, men da der gennem tiden kan komme afvigelser eller overskridelser af disse, er der indført en ny § 38 i bekendtgørelsen. På den måde sikres det, at afvigelser fra sikkerhedsregler bliver håndteret på en systembåren måde.

Den løbende overvågning har til formål at sikre, at der ikke sker for mange uplanlagte afvigelser. Skulle man opdage en overskridelse af sikkerhedsreglerne, er der fastlagt regler, som fastsætter, hvad der skal gøres, det vil sige, hvilke akutindgreb der skal gennemføres. Dette sikrer jernbanesikkerheden, hvorefter der kan foretages en undersøgelse og derefter gives en dispensation. Styrelsen har valgt at definere afvigelser i nu § 4.

§ 38 er med til at fastlægge en systemisk tilgang såfremt det på forhånd, før afvigelsen finder sted, bliver klart, at der vil være behov for en dispensation.

12. Ikrafttræden og overgangsperiode, kapitel 11 (nu kapitel 15 Ikrafttræden og overgangsperiode)

AAL foreslår § 41, stk. 1, (nu § 43) ændret til følgende:

"I perioden den 1. juli 2024 til og med den 30. juni 2027 skal virksomheder overgå til selvforvaltning af henholdsvis tekniske og trafikale sikkerhedsregler efter reglerne i denne bekendtgørelse, såfremt virksomhedens sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse nydstedes eller ajourføres i denne periode".

Således foreslår AAL, at virksomheder hvis sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse skal fornyes i perioden nævnt i pkt. 4, automatisk får certifikatet eller godkendelsen forlænget til 30. juni 2027. Det giver virksomhederne en bedre mulighed for at planlægge tidspunktet for overgang til selvforvaltning.

Kommentar:

Der henvises til høringsnotatets afsnit 2, hvori de overordnede ændringer af bekendtgørelsen som følge af høringen fremgår. Muligheden for infrastrukturforvaltere til selvstændigt at varetage tekniske sikkerhedsregler er ændret til en frivillig ordning. Styrelsen har derfor revideret § 41 (nu § 43). Infrastrukturforvalterne har dermed selv mulighed for at vælge tidspunktet for ansøgning om overgang til styrelsen, hvormed der ikke er behov for den løsning, som AAL har foreslået i høringssvaret.

§ 43 er præciseret således, at det er tydeligt, at overgangen til selvstændigt at varetage tekniske sikkerhedsregler er frivillig. Fra 1. juli 2022 skal nye og ændrede tekniske sikkerhedsregler dog overholde funktionskravene i bekendtgørelsen, samt de krav bekendtgørelsen stiller til sikkerhedsledelsessystemet. Dette skal understøtte, at arbejdet med tekniske sikkerhedsregler får en systembåret tilgang og derigennem sikres større sandsynlighed for opretholdelse af det nuværende sikkerhedsniveau. Når bekendtgørelsen ophæves pr. 15. juni 2024, er det hensigten, at Trafikstyrelsen ikke længere skal godkende tekniske sikkerhedsregler fra infrastrukturforvalterne, idet udarbejdelse og ændring af disse, samt dispensation herfra i stedet skal følge procedurer i sikkerhedsledelsessystemet uden efterfølgende godkendelse i Trafikstyrelsen.

13. Øvrige ændringer

Styrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget andre ændringer og præciseringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring. Af de væsentligste kan nævnes:

Ændringer og præciseringer i § 4 definitioner, som skal understøtte en bedre forståelse af definitionerne.

§ 6 er blevet udvidet til også at omhandle dokumentationskrav til dispensationer af sikkerhedsregler, samt tilføjet bestemmelser vedr. krav til regelassessors vurdering af virksomhedens dispensationer.

Det præciseres i § 10, stk. 2, at det i givet fald også kræver en inddragelse af eksterne interessenter.

Styrelsen har tilføjet og præciseret bestemmelser i kapitel 5, som kravsætter styrelsens godkendelse af regelassessor, kommissorium og sikkerhedsregler.

Ovenstående præciseringer i bestemmelserne udfolder den nuværende forvaltningspraksis således, at denne bliver tydeligere og mere gennemsigtig.

Bilag 1

Virksomheder
Aarhus Letbane I/S
Aarsleff Rail
Alstom
Arriva Tog A/S
AR Maskinteknik ApS
Atkins Danmark A/S
Banedanmark
Bombardier Transportation
Bravida Danmark A/S
CFL Cargo Danmark ApS – sikkerhed
Contec Rail ApS
COWI
C Rail safety
DB Cargo Scandinavia A/S
DB Cargo Scandinavia A/S Sikkerhed
DSB
DSB Jernbanesikkerhed
Elkint Railway ApS
Frie Jernbaneingeniører ApS
Green Cargo
Hector Rail AB
HHC/DRS B.V.
Hovedstadens Letbane
Keolis Aarhus Letbane A/S
Ricardo Rail Denmark
Lokaltog A/S
Malus ApS

Metro selskabet
Metro Service A/S
Midtjyske Jernbaner A/S
Midttrafik
Movia
Niras
Nordjyske Jernbane A/S
OEM Consult
Odense Letbane
Per Aarsleff A/S
Railcare Danmark
Railservice
Rambøll
Ravn Bane Aps
Rina Denmark ApS
Scanscreen
Siemens Mobility A/S
SJ AB
Spitzke Scandinavia A/S
Strukton Rail A/S
Sund og Bælt Holding A/S
Sydtrafik
TX logistik AB
TÜV Rheinland Intertraffic, DK
TÜV SÜD Danmark ApS
Øresundsbro Konsortiet
Wilke Danmark ApS
AKIEM SAS

Veteranbaner

Blodstrød banen
Dansk jernbaneklub
Danske Veterantogsoperatørers Fællesre- præsentation
Dansk Jernbanemuseum
Gjedser Jernbane
Veteranbanen Haderslev – Vojens
Hedelands Veteranbane
Hjerl Hedes Frilandsmuseum
Limfjordsbanen
Mariager-handest Veteranjernbane
Museumsbanen Maribo-Bandholm
MY Veterantog
Nordisk Jernbaneklub
Nordsjællands Veterantog
Sydjyllands Veterantog
Sporjvejsmuseet Skjoldenæsholm
Syd Fyenske Veteranjernbane
Vestsjællands Veterantog
Veteranbane Bryrup – Vråds VBV
Veterantog Vest
Østsjællandsske Jernbaneklub

Andre høringsparter, interesseorganisa- tioner m.v.
Arbejdstilsynet
Erhvervsstyrelsen
DANAK
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Kollektiv Trafik (DKT)

Dansk Standard
Danske Speditører
Danske Regioner
HK Trafik & Jernbane
Jernbanenævnet
KL
Trafikselskaberne
Transport & Service Handelse (Dansk Industri)
Trafikforbundet
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for sikker Trafik
Sikkerhedsstyrelsen