

Katrine Riisager Sejersen

Fra: Mogens Niese-Petersen <mognp@odenseletbane.dk>
Sendt: 21. december 2021 10:38
Til: ts Info
Cc: Lea Makurath
Emne: VS: J.nr. 2021-031813 - Høringssvar om "Bek. om tekniske og trafikale sikkerhedsregler på jernbanen"

Kære Lea

Nedenstående genfremsendes, idet der desværre var sneget sig en fejl ind i din mailadresse.

Venlig hilsen / Best regards,

Mogens Niese-Petersen
Safety Manager and HSE

+45 24 91 49 53
mognp@odenseletbane.dk

Odense Letbane P/S
Odeons Kvarter 18
5000 Odense C

www.odenseletbane.dk

ODENSE LETBANE

— byen i bevægelse —



Fra: Mogens Niese-Petersen
Sendt: 21. december 2021 10:20
Til: info@trafikstyrelsen.dk
Cc: imak@trafikstyrelsen.dk
Emne: J.nr. 2021-031813 - Høringssvar om "Bek. om tekniske og trafikale sikkerhedsregler på jernbanen"

Kære Lea Makurath

Med henvisning til Trafikstyrelsen høringsbrev dateret d. 30. november 2021 fremsendes hermed Odense Letbanes høringssvar vedrørende "Bekendtgørelse om tekniske og trafikale sikkerhedsregler på jernbanen".

Høringssvar:

Generelt:

- Odense Letbane støtter ideen om og ser positivt frem til den kommende mulighed for selvforvaltning af henholdsvis tekniske og trafikale sikkerhedsregler for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder med sikkerhedscertifikat.
- Bekendtgørelsen mangler retningslinjer for eller henvisning til udarbejdelse af kommissorium for assessors opgave for henholdsvis aktuelle jernbanevirksomhed eller Infrastrukturforvalter. Dette skyldes, at det er OLs antagelse, at udsendelsen af denne bekendtgørelse medfører et skift i paradigmet for assessors arbejde og rolle.

Kapitel 1, § 3:

- Der savnes en definition på begreberne "Tekniske sikkerhedsregel" og "Trafikal sikkerhedsregel".
- Ved at bruge betegnelsen "Virksomheden" udvaskes for ansvaret for regeldannelse i grænsefladen mellem Jernbanevirksomhed og Infrastrukturforvalter. Dette er særligt gældende for trafikale sikkerhedsregler, som i dag er delt ansvar. Bekendtgørelsen bør definere ansvaret for regeldannelse hos henholdsvis Jernbanevirksomhed og Infrastrukturforvalter.

Kapitel 2, § 4:

- "Ansvar, Beføjelser, Opgaver og kompetencer" for jernbanevirksomheden / Infrastrukturforvalterens personale fremgår af sikkerhedsledelsessystemets kompetencestyring. Det bør overvejes, om kravet om fremsendelse af denne dokumentation bør være del af ansøgningen om selvforvaltning, når jernbanevirksomheden henholdsvis Infrastrukturforvalteren har opnået henholdsvis et sikkerhedscertifikat / en sikkerhedsgodkendelse på baggrund af Trafikstyrelsens auditering af det aktuelle sikkerhedsledelsessystem, samt at Trafikstyrelsen som led i behandlingen af ansøgningen vurderer, om det respektive sikkerhedsledelsessystem sikrer overholdelse af bekendtgørelsens krav? Gennemførelsen af en audit hos ansøger vil dække efterlevelsen af bekendtgørelsens krav.

Kapitel 3, Stk. 4.

- Stk. 4 beskriver "Regelassessor forelægger virksomheden sin vurdering i henhold til kravene i kapitel 3. Virksomheden afgør, om og hvordan konklusionerne i vurderingen skal tages i betragtning ved accept af sikkerhed for de ændrede tekniske og trafikale sikkerhedsregler." Ud fra dette opleves et paradigmeskift i assessors rolle og interaktionen mellem assessor og Jernbanevirksomheden / Infrastrukturforvalteren. Det er uklart om dette betyder, at assessment – modsat i dag – kan betragtes som afsluttet, når assessors vurdering foreligger, og jernbanevirksomheden / infrastrukturforvalteren har afgjort om, og hvordan konklusionerne skal tages i betragtning, uden at eventuelle observationer fra assessor er blevet afklaret. Det er derfor uklart om interaktionen i forbindelse med nuværende assessering frem mod den nuværende sikkerhedsvurderingsrapporten erstattes af et forløb, der munder ud i en vurderingsrapport med åbne spørgsmål fra assessor. Hvis denne opfattelse er korrekt, vurderes det, at der mangler en tydeliggørelse af paradigmet for interaktion mellem assessor og Jernbanevirksomheden / Infrastrukturforvalteren. Af Stk. 4 fremgår reelt kun, at assessor skal vurderer, om assessor er enig i jernbanevirksomhedens/Infrastrukturforvalterens vurdering af behovet for en assessor. Måske er henvisningen til "kravene i kapitel 3" forkert – Skulle der have stået "kravene i kapitel 4"?

Kapitel 4, § 10:

- Ud fra kravene til assessors opgaveløsning, er denne reelt kun mulig, såfremt assessor har et indgående kendskab til Jernbanevirksomhedens / Infrastrukturforvalterens:
 - o samlede regelværk,
 - o organisation og organisering af opgaver,
 - o processer for ændring af regelværket
 - o det samlede fare billedeSåfremt assessering af regelændringer ikke skal blive en både tidsmæssigt og økonomisk uforholdsmæssig belastning, bør der være mulighed for at foretage en afgrænsning af assessors opgave i forhold til det reelle behov.

Kapitel 5:

- Umiddelbart vurderes det ikke, at fastsættelse af nominelle værdier, grænseværdier for akutindgreb, indgrebsgrænser og overvågningssystematik for alle sikkerhedsmæssige grundparametre for Nn-teknisk system i låste fejlretningsskemaer i Infrastrukturforvalterens regelværk, vil kunne dække nødvendigheden af fleksibilitet ved den faglige vurdering i forbindelse med eksempelvis et skinnebrud, fejl på banebærende konstruktioner eller tilsvarende, hvor konsekvenserne ved muligheder og begrænsninger, ofte vurderes ud fra en kombination af omfang og karakter af skaden, den aktuelle sporgeometri, svelletype, vejrforhold (Temperatur forhold som frost eller varmegrader) med videre. Det bør overvejes, om bekendtgørelse i stedet bør beskrive definitionen af et teknisk delsystem og efterfølgende oplyste minimumskrav til de tekniske sikkerhedsregler, uden at oplyster kravene til hvert enkelt

teknisk delsystem. Dette vil stille krav til Infrastrukturforvalteren om at foretage en fyldestgørende vurdering af behovet for tekniske sikkerhedsregler og derved definere kravene til de enkelte tekniske delsystemer.

Kravene i kapitel 5 er reelt dubleret i kapitel 7, § 37

Kapitel 6:

- Det bør overvejes, om bekendtgørelsen bør beskrive definitionen af trafikale sikkerhedsregler og efterfølgende opliste minimumskrav til disse, uden at oplister kravene til hvert enkelt delområde. Dette vil stille krav til henholdsvis Jernbanevirksomheden og Infrastrukturforvalteren om at foretage en fyldestgørende vurdering af omfanget af de trafikale sikkerhedsregler og derved definere kravene til de enkelte nødvendige trafikale sikkerhedsregler.
Trafikale sikkerhedsregler på Letbaner bør afspejle sammenspillet med færdselsloven.

Kapitel 7, §30:

- Formålet med kravet "I virksomhedens tekniske og trafikale sikkerhedsregler skal det fastsættes, hvilke sikkerhedsregler der hidrører fra de tekniske systemers sikkerhedsrelaterede anvendelsesbetingelser" er uklart. Viden om relationen til de sikkerhedsmæssige anvendelsesbetingelser, som anvendes til fastsættelsen af de tekniske og trafikale sikkerhedsregler, vurderes ikke nødvendig for den daglige bruger af regelværket. Både de tekniske og de trafikale sikkerhedsregler for den daglige bruger bør afgrænses til den information, som den daglige bruger har behov for, for at kunne efterleve kravet i § 28.
Det anbefales, at referencer til de tekniske systemers sikkerhedsrelaterede anvendelsesbetingelser kun fremgår af en mere detaljeret version af de tekniske og trafikale sikkerhedsregler, der anvendes som grundlag brugerens version.

Kapitel 7, § 33:

- Regeldannelse for sikring mod uautoriseret adgang er ligeledes relevant i forbindelse med det rullende materiel.

Kapitel 7, § 37:

- Kravene i kapitel 5 er reelt dubleret i kapitel 7, § 37. Kommentaren fra Kapitel 5 omfatter også § 37.

Såfremt der er behov for uddybning af ovenstående kommentarer, er Trafikstyrelsen velkommen til at kontakte undertegnede.

Venlig hilsen / Best regards,

Mogens Niese-Petersen
Safety Manager and HSE

+45 24 91 49 53
mognp@odenseletbane.dk

Odense Letbane P/S
Odeons Kvarter 18
5000 Odense C

www.odenseletbane.dk

ODENSE LETBANE

— byen i bevægelse —

