



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 28. juni 2018  
J. nr. 2018-2512

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 26. april 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Hønge (SF).

**Spørgsmål nr. 561:**

Godkendelsesproceduren for sikkerhedsgodkendelse af Aarhus Letbane håndteres af en assessor, som er godkendt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Samtidig gennemfører Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen en godkendelses- og kontrolproces. Vil ministeren udstikke mere klare retningslinjer for hvad assessor skal og hvad Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal ved sikkerhedsgodkendelse af letbaner, så der undgås dobbeltarbejde og en mere effektiv og mere gennemsigtig sagsbehandling, samtidig med at der ikke gås på kompromis med sikkerheden.

**Svar:**

Jeg har i forbindelse med besvarelsen af spørgsmålet bedt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om at redegøre for, hvad der er henholdsvis assessors og styrelsens rolle ved sikkerhedsgodkendelse af letbaner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst mig følgende:

”Når Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender nye jernbaner, herunder letbaner, skal der skelnes mellem den godkendelse, virksomheden skal have i form af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, og godkendelsen af de forhold, der indgår i konstruktionen og/eller driften af jernbanen, herunder spor, signalsystem, kørestrøm, køretøjer, sikkerhedsregler for kørslen, sikkerhedsregler for konstruktionen samt drift og vedligeholdelse af selve banen samt uddannelse af medarbejdere.

*Sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse*

En jernbanevirksomhed, det vil sige den virksomhed, som skal køre tog, skal have et sikkerhedscertifikat. En jernbaneinfrastrukturforvalter, det vil sige den virksomhed, som står for drift og vedligeholdelse af infrastrukturen, skal have en sikkerhedsgodkendelse. Formålet med kravene om sikkerhedscertifikat og/eller sikkerhedsgodkendelse er, at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau og at sikre, at de, der opererer på jernbanen, tager ansvar for sikkerheden på deres del af systemet.



Et af hovedelementerne/kravene for at opnå henholdsvis sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse er, at virksomheden har et sikkerhedsledelsessystem. Herudover er et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse betinget af en række øvrige godkendelser, for eksempel af de trafikale sikkerhedsregler, der vil blive lagt til grund ved kørsel, og de tekniske sikkerhedsregler, som anvendes ved anlæg, drift og vedligeholdelse af banen. Disse krav er med til at sikre og dokumentere, at ansøgeren opretholder et højt sikkerhedsniveau på banen.

Anlæg af ny jernbaneinfrastruktur er en teknisk og konstruktionsmæssig kompleks opgave, og det er en kompleks opgave at vurdere, om nye jernbanestrækninger har et tilstrækkeligt højt sikkerhedsniveau. For at sikre, at nye jernbanestrækninger har et tilstrækkeligt højt sikkerhedsniveau, vil virksomhederne derfor ofte skulle bruge såkaldte assessorer til at validere grundlaget for de godkendelser af for eksempel de trafikale og tekniske sikkerhedsregler, som virksomhederne skal have hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Med brugen af assessorer sikres det, at der i godkendelsesprocessen er en uvildig, faglig kompetent tredjepart, som vurderer ansøgningsmaterialet, inden det sendes til godkendelse hos styrelsen.

For opnåelse af selve sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen stilles dog ikke krav om, at virksomhederne anvender assessorer.

Kravene om kvalitetssikring hos de uafhængige assessorer er nærmere beskrevet nedenfor.

#### *Godkendelse af køretøjer, infrastruktur, sikkerhedsregler og brug af assessorer*

Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, der søger om godkendelse af køretøjer, infrastruktur samt tekniske og trafikale sikkerhedsregler, skal have indhentet en vurdering af sikkerheden fra en assessor.

I forhold til godkendelse af køretøjer og infrastruktur er der to typer af assessorer, henholdsvis akkrediterede og godkendte assessorer.

For de akkrediterede assessorer er det Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (på baggrund af europæiske regler, og for letbaners vedkommende nationale regler), der i bekendtgørelse fastsætter regler om akkreditering af assessorerne, herunder krav til assessorernes uafhængighed og kompetence, mens det er DANAK, der fører tilsyn med de danske akkrediterede assessorer.

Det følger af de europæiske regler på området (CSM-RA-forordningen 402/2013), at der skal anvendes akkrediterede assessorer, hvor der er behov for gensidig anerkendelse i forbindelse med risikovurderingen. Derved sikres et fælles europæisk niveau for håndteringen af de dele af infrastrukturen og det rullende materiel, som har betydning for den grænseoverskridende trafik. Det



har vi i Danmark for eksempel tolket at være i forbindelse med ændringer, der omfatter det europæiske togkontrol og signalsystem (ERTMS) med videre for så vidt angår infrastruktur.

Det følger af nationale bestemmelser, at der derudover skal anvendes akkrediterede assessorer for eksempel i infrastrukturprojekter, som har egen anlægslov (det vil sige for eksempel en letbane) eller eget aktstykke.

Det følger af endvidere af nationale bestemmelser, at assessor skal være akkrediteret i forhold til godkendelse af køretøjer, når køretøjerne skal køre inden for interoperabilitetsdirektivets område.

I øvrige tilfælde kan der anvendes en assessor godkendt af styrelsen. Ved godkendelse af sikkerhedsregler bruges der for eksempel godkendte assessorer.

#### *Assessorers opgaver og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn hermed*

Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der godkender og fører tilsyn med de godkendte assessorer. For de godkendte assessorer er det ligeledes Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der fastsætter regler om godkendelse af og krav til disse assessorers vurderinger, så som krav til assessorers uafhængighed og kompetence.

Assessorer og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har forskellige opgaver, roller og ansvar i relation til de godkendelser, der skal udstedes i forbindelse med letbaner og jernbaner. Assessor og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ser således ikke på de samme forhold i forbindelse med en godkendelse.

Assessorers opgave og ansvar er at vurdere, om ansøgers risikovurdering er tilstrækkelig, og om den bane, der søges ibrugtagningstilladelse til, vil være sikker at køre på. Assessor sammenfatter sin vurdering i en sikkerhedsvurderingsrapport. Disse assessorer arbejder i henhold til de rammer, der er udstukket af europæiske regler, og som i Danmark også anvendes for letbaners vedkommende i kraft af national lovgivning.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens rolle er at vurdere, om det samlede ansøgningsmateriale er sammenhængende og dækkende, og om betingelserne for at udstede en ibrugtagningstilladelse er opfyldt. Det betyder i praksis, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, om den sikkerhedsvurderingsrapport, som assessor har udarbejdet, er dækkende for den infrastruktur, der ansøges om ibrugtagningstilladelse til. Hvis assessorerne er godkendt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, er det desuden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens rolle at føre tilsyn med, at assessorerne udfører deres vurderinger i henhold til de krav, der er i den europæiske lovgivning (og for letbaners vedkommende i den nationale lovgivning) til assessorernes vurderinger.



I forbindelse med tekniske sikkerhedsregler anvendes ligeledes regelassessorer. Regelassessorer er tekniske eksperter, der også har viden om tekniske reglers opbygning, herunder hvordan de hænger sammen. Regelassessorer skal foretage vurdering i henhold til et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kommissorium. Hvis en letbane vælger at basere sine tekniske sikkerhedsregler på en anden banes regler, består regelassessors opgave særligt i at vurdere om:

- afvigelser (herunder anden anvendelse) fra den anden banes regler er identificerede og dokumenteret sikkerhedsmæssigt forsvarlige,
- de tekniske sikkerhedsregler danner et dækkende sikkerhedsregelsystem, og
- de tekniske sikkerhedsregler er formuleret, så de er klare og entydige.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens rolle er at føre tilsyn med, at regelassessorerne udfører deres opgave i henhold til det godkendte kommissorium, og at vurdere, om det samlede ansøgningsmateriale er sammenhængende og tilstrækkeligt, således at der er grundlag for at udstede en godkendelse af de tekniske sikkerhedsregler.

Ved behandling af en ansøgning om godkendelse af et køretøj, infrastruktur, sikkerhedsregler eller lignende tager styrelsen udgangspunkt i assessorrapporten og dermed assessors vurdering af forholdene. Hvis assessors vurdering giver anledning til spørgsmål, vil Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen stille disse. Hvis assessors svar ikke er klare eller dækkende, vil Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen typisk gå et spadestik dybere i grundlaget for assessors vurdering, ligesom styrelsen foretager stikprøvekontrol udvalgte sikkerhedsregler for at kontrollere, at assessor har vurderet alle relevante forhold og dermed overholdt kommissoriet.

Godkendelsesprocessen er ikke særlig for letbaner, idet disse følger de almindelige regler i jernbaneloven for godkendelse af jernbaner, herunder bybaner som en letbane er.

De ovennævnte krav, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan stille i forbindelse med godkendelse af nye jernbaner, herunder letbaner, følger af jernbanelovens §§ 58 – 61 og § 64 samt udmøntende bekendtgørelser, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udstedt med hjemmel i de nævnte bestemmelser i jernbaneloven.”

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har desuden torsdag den 3. maj 2018 fået en teknisk gennemgang om sikkerhedsgodkendelse for letbaner med udgangspunkt i Aarhus letbane. I den forbindelse havde udvalget mulighed for at stille spørgsmål vedrørende sikkerhedsgodkendelsesprocessen til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.



Jeg har ikke på nuværende tidspunkt planer om at ændre reglerne om sikkerhedsgodkendelse, herunder hvad en assessor skal, og hvad Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal ved sikkerhedsgodkendelse af letbaner.

Side 5/5

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen