



NYHEDSBREV

JERNBANESIKKERHED, ARBEJDSMILJØ OG UDDANNELSER

NR. 37 | Oktober 2021



INDHOLD

Banedanmark inviterer til entreprenørmøder i november 2021

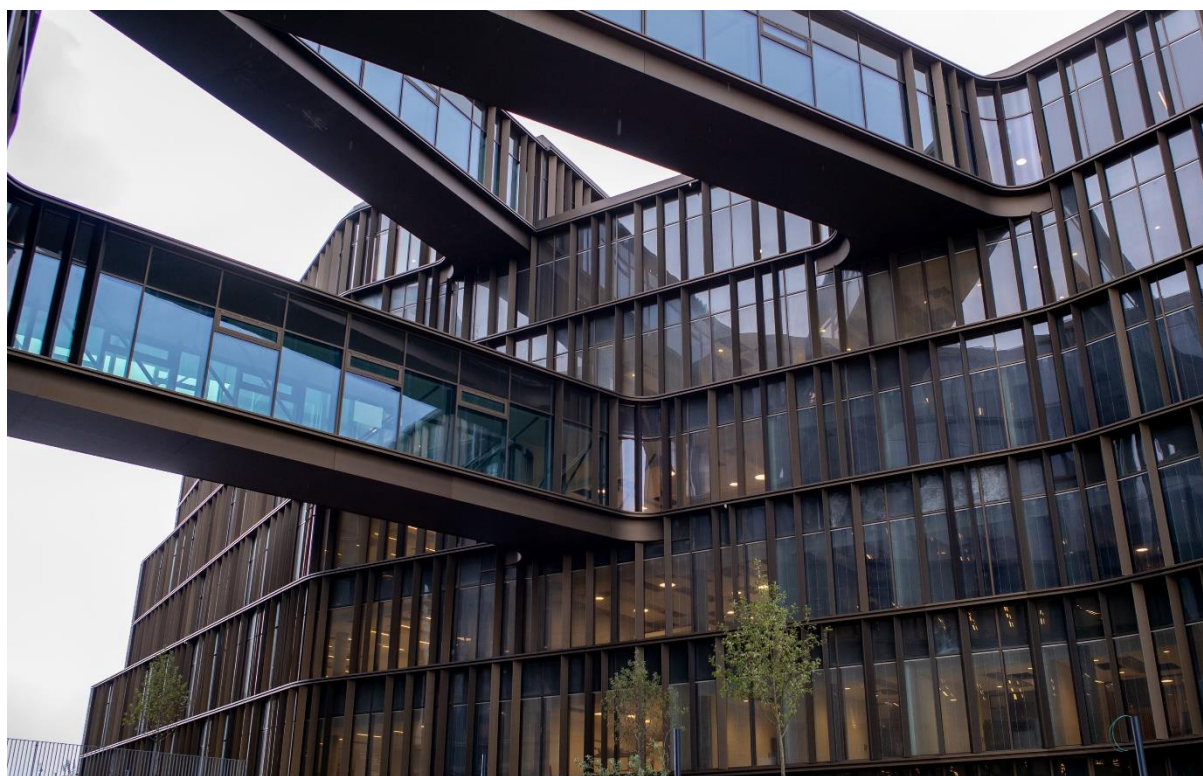
Håndtering af ikke-centralsikrede/ikke-teknisk sikrede sporskifter

Liste over godkendte entreprenører fjernes fra Banedanmarks hjemmeside fra januar 2022

Strækningen Mogenstrup – Rødby

Flere leverandører har opnået DS 21001 certifikat

Her følger nyhedsbrevet omhandlende Jernbanesikkerhed, Arbejdsmiljø og Uddannelser. God læselyst!



Banedanmark inviterer til **entreprenørmøder i november 2021**

Banedanmark afholder entreprenørmøder i Fredericia og København i november 2021:

Fredericia

9. november kl. 15.30-17.30

Banedanmark

Lumbyesvej 34

7000 Fredericia

Mødesal: FA Kløver A & B

København

11. november kl. 15.30-17.30

Banedanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Mødesal: Den store mødesal ved Receptionen

Der er også mulighed for at deltage i entreprenørmøderne online via Teams.

Ved tilmelding bedes du oplyse navn på deltager og virksomhed. Endvidere skal det oplyses, om du ønsker at deltage i entreprenørmødet i Fredericia, København eller via Teams. Ved tilmelding til entreprenørmødet via Teams får deltagere tilsendt et link til Teams med information om, hvordan entreprenørmødet tilgås via linket.

Grundet den nuværende situation med Coronavirus (COVID-19) tages forbehold for at entreprenørmøderne kan ændres til afholdelse udelukkende via Teams.

Tema

Tema for entreprenørmøderne mellem entreprenører og Banedanmark er *ny proces for hændelseshåndtering i Banedanmark, arbejdskøretøjer og køretøjer på ERTMS udrullede strækninger, ansvarsfordeling mellem entreprenørvirksomheder når der samarbejdes i større projekter med mange aktører samt status på implementering af DS 21001 i markedet.*

Oplæg

Banedanmark besluttede i februar 2021 at samle undersøgelseskompetencerne i Kvalitet & Sikkerhed. Formålet med at samle undersøgelseskompetencer var, og er stadig, at opnå bedre jernbanesikkerhed ved at fokusere på at lave færre, men bedre undersøgelser af de sikkerhedsmæssige hændelser, som Banedanmark kan lære af og dermed nedbringe antallet af sikkerhedsmæssige hændelser i fremtiden. I den forbindelse ønsker vi at tydeliggøre forløbene for hændelseshåndtering, samt ansvars- og opgavefordelingen efter den nye sammenlægning af undersøgelseskompetencer. Oplægget vil fokusere på, formålet med at lave denne ændring, hvordan den nye måde at håndtere hændelser ser ud sammenlignet med den gamle, samt hvordan ansvaret og opgaverne er fordelt mellem entreprenørvirksomhederne og Banedanmark afhængig af hændelsens karakter.

Banedanmark orienterer om definition på et tog og køretøj, forskellen i forhold til hvordan det kører på jernbanen, kørsel ind i og ud af en sporspærring/rangerområde med tog, ansvar og metoder, kørsel fra logistiksted til arbejdssted med køretøjer, hvordan det sker og hvem har ansvaret.

Derudover orienterer Banedanmark om ansvarsfordeling mellem entreprenørvirksomheder, når der samarbejdes i større projekter med mange aktører.

Banedanmark bad i 2019 Dansk Standard om at stå for udviklingen af en ledelsesstandard for jernbanesikkerhed (DS 21001). Ledelsesstandarden blev udgivet d. 25. august 2020 og træder i stedet for den godkendelse af entreprenører, som Banedanmark hidtil har gennemført iht. *Retningslinjer for godkendelse af entreprenører der leverer jernbanesikkerhedsmæssige ydelser*. Banedanmark stiller dermed krav om i udbud og kontrakter, at leverandører af ydelser med jernbanesikkerhedsmæssigt indhold skal efterleve DS 21001. Banedanmark orienterer om status på implementering af DS 21001 i markedet, i hvilke typer og i hvor mange udbud/kontrakter Banedanmark har indarbejdet krav om efterlevelse af DS 21001 samt anerkendelse af leverandørers dokumentation for krav om efterlevelse af DS 21001.

Banedanmark har udsendt invitation med dagsorden til entreprenørmøderne til entreprenører via mail.

Yderligere information

Der serveres sandwiches/drikke til entreprenørmøderne. Fra kl. 17.30-18.30 er der mulighed for netværk.

Tilmelding

Tilmelding til entreprenørmødet skal ske senest tirsdag d. 2. november 2021 via kogs-entrepr@bane.dk.

Ved tilmelding skal oplyses navn på deltager og virksomhed. Endvidere skal det oplyses, om du ønsker at deltage i entreprenørmødet i Fredericia, København eller via Teams.



Håndtering af ikke-centralsikrede/ikke-teknisk sikrede sporskifter

Baggrund

Hvor der i denne artikel nævnes ikke-centralsikrede sporskifter, menes der også ikke-teknisk sikrede sporskifter i et teknisk sikret område jf. ORS og ORF.

Banedanmark udøver håndfast styring af omstilling af ikke-centralsikrede sporskifter, som indgår i togveje, giver dækning til togveje, eller som er beliggende på den fri bane eller i teknisk sikrede områder (ORS og ORF) på Banedanmarks infrastruktur. Dette foregår med henblik på jernbanesikkerheden, så den ikke kompromitteres ved forkert aflåsning af disse sporskifter, hvilket kunne medføre alvorlige hændelser.

Banedanmark har en tostrengt taktik på området: dels en handlingsplan til nedbringelse af antallet af ikke-centralsikrede sporskifter, samt konkrete tiltag til at reducere risici for de eksisterende i vores infrastruktur; dels en proces for håndtering af de mange anlægs- og fornyelsesprojekter og planlagt vedligehold, således at der ikke lægges unødige hindringer for udførelse af de planlagte arbejder. Dermed menes, at der tages højde for specificerede risici og konkret sikkerhedsniveau, når der gives tilladelse til henholdsvis afvisning af ansøgning om oplåsning/aflåsning af ikke-centralsikrede sporskifter.

Det er Kvalitet & Sikkerhed, sektionen Trafikal Sikkerhed, der varetager processen om tilladelse til henholdsvis oplåsning og aflåsning. Det baseres på veldefinerede anerkendelsesværdige formål, som Banedanmark er enedes med Trafikstyrelsen om, med jernbanesikkerheden for øje, at tillade oplåsning/aflåsning under kontrollerede forhold, hvilket afgøres efter vurdering af konkrete ansøgninger. Faste kriterier ligger til grund for sagsbehandlere i Trafikal Sikkerheds vurdering af projekternes ansøgninger, hvori behov og sikkerhedsforanstaltninger er beskrevet.

Såfremt sikkerhedsniveauet er acceptabelt, udstedes tilladelsesnummer for specifikt beskrevne steder og sporskifter i en fastsat periode. En integreret del af en sådan tilladelse er en procedure for aflåsning til sikker håndtering af oplåsninger/aflåsninger.

Så hvordan kan et projekt få tilladelse til omstilling af ikke-centralsikrede sporskifter?

Det er som udgangspunkt ikke tilladt at omstille ikke-centralsikrede sporskifter – endsige ilægge nye. I øjeblikket håndteres behov for oplåsning/aflåsning som beskrevet ovenfor. Der er udarbejdet en SR SSB samt en ORS-ORF SSB inkl. bilag, som beskriver retningslinjer for udlevering/afhentning af nøglerne hos stationsbestyreren/trafiklederen, samt vilkår for ansøgning. Den nye proces vil fremover, understøttet af et Trafik Cirkulære, træde i stedet for disse.

Antallet af op- og aflåsninger af ikke-centralsikrede sporskifter skal minimeres for at mindske risikoen for et forkeret aflåst sporskifte, ift. hvis det bliver oplåst/aflåst flere gange. For at nedbringe antallet af gange et ikke-centralsikrede sporskifte bliver låst op til et absolut minimum, indskræpes det, at projekterne i videst muligt omfang koordinerer behovet for oplåsninger på tværs af fag/projekter.

Det indskræpes samtidig, at infrastrukturarbejdet planlægges således, at det samme ikke-centralsikrede sporskifte ikke skal oplåses og aflåses flere dage i træk i forbindelse med det samme arbejde.

Derfor er det nødvendigt at planlægge infrastrukturarbejdet i god tid samt sikre tilpas lange sporspærringer, så der er tid til at hente/bringe nøgler og udføre selve arbejdet. Der kan med fordel, såfremt det er muligt, planlægges flere arbejder i samme sporspærring, så man dermed minimerer antallet af oplåsninger/aflåsninger af samme sporskifte.

En væsentlig del af den taktik, der omfatter nedbringelse af antallet af ikke-centralsikrede sporskifter, handler om *ikke* at ilægge nye. Imidlertid kan der opstå situationer, for eksempel ved ændret rækkefølge af projekter, hvor det er yderst vanskeligt at undgå. Dette imødeses gennem endnu en proces for særlige tilladelser, hvor projekter kan ansøge om dette, når det er afvejet mod andre muligheder. Sektionschefen for Trafikal Sikkerhed kan efter vurdering give tilladelser til maksimalt tre måneders liggetid, mens Styregruppen for håndtering af ikke-centralsikrede sporskifter skal involveres i tilfælde derudover, og det er en fast Styregruppebeslutning ikke at tillade liggetid på mere end seks måneder. Ansøgninger derover vil få afslag uanset behov og begrundelse.

Men hvorfor er det farligt at låse ikke-centralsikrede sporskifter op?

Kravet for sikker kørsel i sporskifter omfatter både en teknisk garanti for sporskiftets stilling og en overvågning af den korrekte stilling.

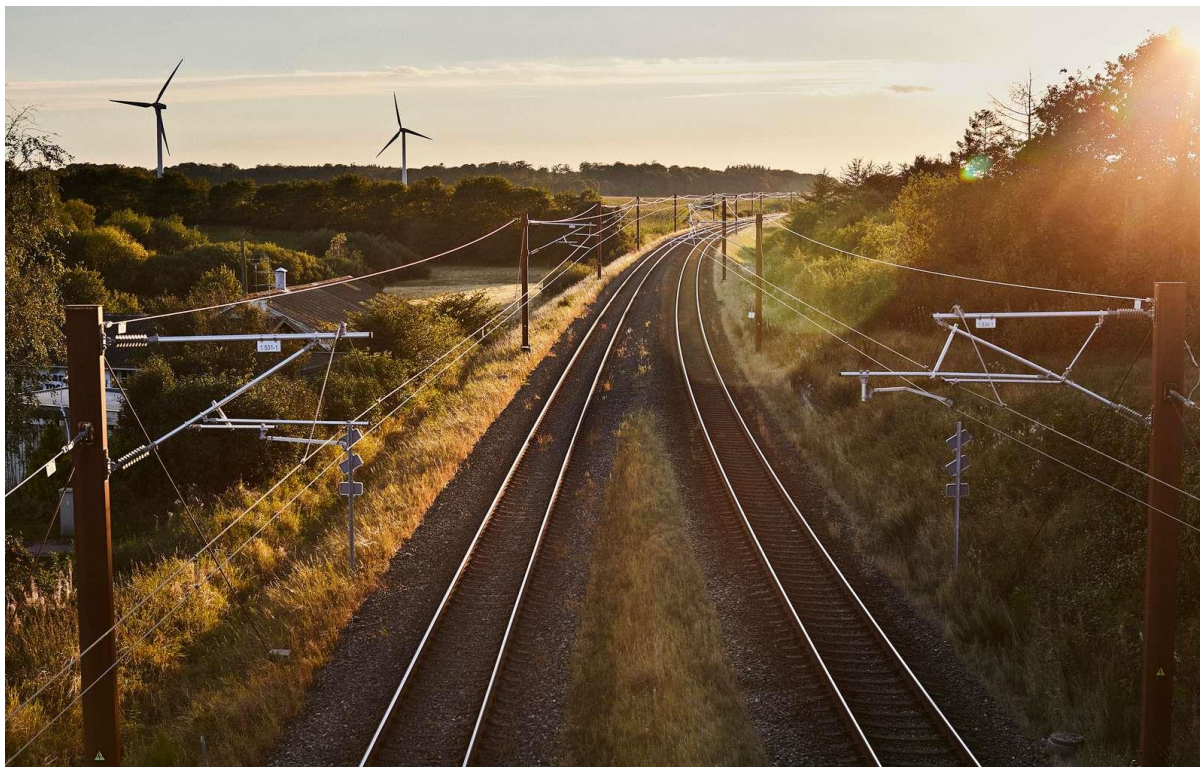
Hvis man af forskellige årsager skaber kunstigt kontrol i eksisterende sporskifter, eller ilægger sporskifter, som først senere ibrugtages i sikringsanlægget, så tilsidesætter man den tekniske garanti for sporskiftets stilling og overvågning, da en lang række udefrakommende faktorer kan være medvirkende til at sporskiftets faktiske stilling i "marken" ikke er i overensstemmelse med den kunstigt bibragte stilling i sikringsanlægget. Dermed kan et tog risikere at køre med fuld hastighed uden sikkerhed for sporskifternes stilling.

Hvad så med sporskifter med låsegruppe eller arreteret relæ?

Der har desuden været en misforståelse omkring sporskifter, som er aflåst med en låsegruppe/arreteret eller på anden vis bragt i kunstig kontrol, ikke hører under kategorien "ikke-centralsikrede sporskifte". Dette passer ikke, da den elektriske forbindelse er blevet fjernet, så sporskiftet vil vise korrekt tilslutning i den stilling, man har "fortalt" sikringsanlægget det står i.

Rent faktisk vil man kunne omstille et sporskifte med håndsving uden at stationsbestyreren vil få nogen indikering på det – og dermed vil man kunne give tog kørtilladelse med fuld hastighed.

Derfor er det meget vigtigt, at et ikke-centralsikret sporskifte aflåses i den korrekte stilling (kørsel ad højre eller venstre gren), samt at dette kun foretages af personer med de rette kompetencer i det specifikke drev. Der må ikke være tvivl om ikke-centralsikrede sporskifters stilling, eller om de er aflåst korrekt.



Liste over godkendte entreprenører fjernes fra Banedanmarks hjemmeside fra januar 2022

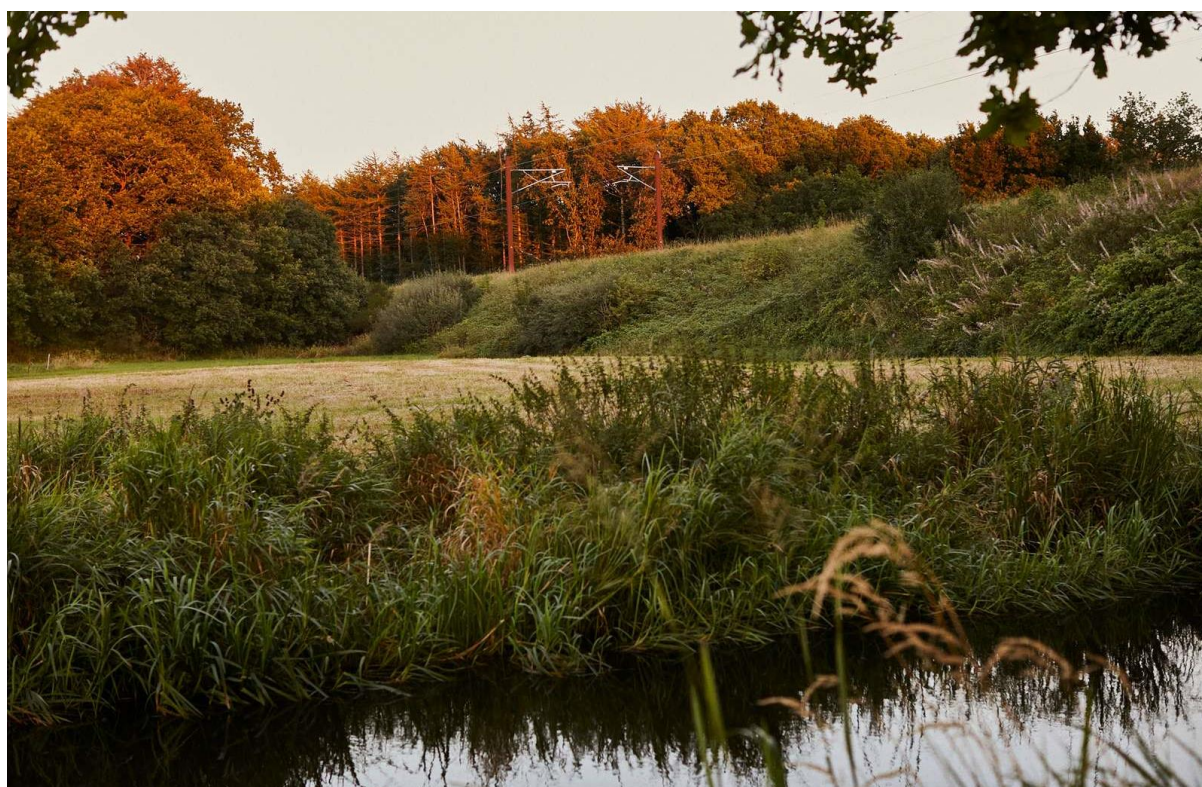
I forbindelse med den gamle godkendelsesordning iht. *Retningslinjer for godkendelse af entreprenører, der leverer jernbanesikkerhedsmæssige ydelser til Banedanmark* har Banedanmark offentliggjort en liste over godkendte leverandører på Banedanmarks hjemmeside. Da ledelsesstandard for jernbanesikkerhed (DS 21001) træder i stedet for den gamle godkendelsesordning, er det blevet besluttet at nedlægge listen over godkendte leverandører fra januar 2022.

Arbejder en leverandør med en kontrakt indgået før den 25. august 2020, hvor krav om godkendelse iht. *Retningslinjer for godkendelse af entreprenører, der leverer jernbanesikkerhedsmæssige ydelser til Banedanmark* er stillet, skal leverandøren stadig sikre sig godkendelsen er gyldig i hele kontraktens løbetid. Det kan håndteres ved, at leverandøren søger om fornyelse af gældende godkendelse (jf. gældende version af *Retningslinjer*). Alternativt kan godkendelsen efter aftale med Banedanmark, erstattes af bevis for efterlevelse af DS 21001 eller tilsvarende dokumentation, hvis denne type dokumentation fremskaffes i anden sammenhæng. Det forudsætter dog, at leverandøren kan dokumentere fuld overensstemmelse eller mere mellem efterlevelse af DS 21001 eller tilsvarende dokumentation og leverandørens eksisterende godkendelse til at levere jernbanesikkerhedsmæssige ydelser til Banedanmark.

Strækningen Mogenstrup – Rødby

Strækningen Mogenstrup – Rødby (Roll-out 7) ibrugtages planmæssigt med det nye signalsystem ERTMS den 6. december 2021. Frem mod ibrugtagningen gennemføres forberedende tests på strækningen. Roll-out 7 (RO7) er den tredje strækning i Østdanmark med nye signaler. Tidligere på året (august) blev strækningen Køge-Næstved ibrugtaget med ERTMS. De nye signaler blev indført på den nordlige del af strækningen Roskilde-Køge (Lille Syd) i december 2019.

Når strækningen efter den 6. december 2021 bliver genåbnet med det nye signalsystem, vil tog, som ikke har ombordudstyr til aflæsning af det nye system, ikke kunne køre på strækningen.



Flere leverandører har opnået DS 21001 certifikat

Banedanmark bad i 2019 Dansk Standard om at stå for udviklingen af en ledelsesstandard for jernbanesikkerhed. Ledelsesstandarden blev udgivet d. 25. august 2020 og træder i stedet for den godkendelse af entreprenører, som Banedanmark hidtil har gennemført iht. *Retningslinjer for godkendelse af entreprenører, der leverer jernbanesikkerhedsmæssige ydelser*. Banedanmark stiller dermed krav om i udbud og kontrakter, at leverandører af ydelser med jernbanesikkerhedsmæssigt indhold skal efterleve DS 21001. Se Banedanmarks [hjemmeside](#) for mere information om DS 21001.

Flere leverandører har opnået DS 21001 certifikat hos akkrediterede certificeringsorganer. Banedanmark ønsker i den forbindelse Railsafe ApS og Malus ApS tillykke med DS 21001 certifikaterne.



Banedanmark vil gerne have dine input

Banedanmark ønsker løbende at holde entreprenører og andre interesserede opdateret med relevante temaer indenfor jernbanesikkerhed. Vi vil gerne give dig muligheden for at komme med input til temaer til fremtidige entreprenørmøder. Derfor er du velkommen til at sende input til temaer til Banedanmarks entreprenørpostkasse på kogs-entrepr@bane.dk. I mailen må du gerne uddybe, hvorfor temaet bør tages op på et entreprenørmøde.

Redaktør: Rikke Lund Pedersen, projektleder
Kvalitet & Sikkerhed, Trafikal Sikkerhed
kogs-entrepr@bane.dk

banedanmark

