

# **Undersøgelse af assessormarkedet i Danmark 2017**

14. marts 2018



# Indhold

<b>Kapitel I – Om undersøgelsen af assessormarkedet i Danmark</b>	<b>5</b>
Assessormarkedet i dag	5
Styrelsens tiltag ift. brugen af CSM-RA i godkendelsessager	5
Undersøgelsens fremgangsmåde	6
<b>Kapitel II - Assessorundersøgelsen</b>	<b>7</b>
Assessorernes baggrund og faglige kompetencer	7
Assessorerne og projekterne	8
Assessorernes holdning til Tillæg 1	13
Assessorernes forhold til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen	15
Assessorernes syn på CSM-RA-tiltag siden 2015	17
<b>Kapitel III – Opsummering, konklusion og tiltag</b>	<b>19</b>



# Kapitel I – Om undersøgelsen af assessormarkedet i Danmark

Assessormarkedet er fortsat et marked i udvikling, hvor aktørernes forudsætninger konstant er i forandring.

## Assessormarkedet i dag

CSM-assessorer har siden 2012 været brugt i jernbanegodkendelsessager i Danmark med udgangspunkt i forordningen om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering, CSM-RA<sup>1</sup>.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennemførte i 2015 en undersøgelse af assessormarkedet i Danmark. Formålet var at tage temperaturen på markedet, og skabe et overblik over, hvor aktørerne ser udfordringerne med CSM-RA og assessorarbejdet. Som opfølgning på undersøgelsen fra 2015 har styrelsen gennemført en tilsvarende undersøgelse i efteråret 2017.

Markedet i dag er karakteriseret ved en blanding af akkrediterede assessorvirksomheder og sag-til-sag godkendte assessorhold. Akkreditering er i Danmark forestået af DANAK, men en række udenlandske assessorvirksomheder er også aktive i Danmark. Disse er akkrediteret af de respektive nationale akkrediteringsorganer. Styrelsen forestår fortsat godkendelsen af de sag-til-sag godkendte assessorer. Styrelsen kan konstatere, at der har været en udvikling imod en større andel af akkrediterede assessorer over de seneste to år.

## Styrelsens tiltag ift. brugen af CSM-RA i godkendelsessager

For at styrke brugen af CSM-RA og komme nogle af udfordringerne med CSM-RA, i forbindelse med godkendelser på infrastrukturområdet, til livs, har styrelsen gennemført en række tiltag siden seneste assessorundersøgelse.

Indledningsvis gennemførte styrelsen og Banedanmark en workshop i maj 2016 for at få kortlagt hvad branchen ser som udfordringer ved CSM-RA i Danmark. Deltagelsen på workshoppen var god og bredt funderet, herunder med flere assessorer, der repræsenterede forskellige virksomheder. Workshoppen dannede grundlag for et katalog over mulige tiltag på området.

Blandt de udførte tiltag var afholdelse af CSM-RA-caféer, hvor branchen blev inviteret til at drøfte nogle af de udfordringer, der blev identificeret på workshoppen og i forbindelse med assessorundersøgelsen i 2015. Første tema var fareidentifikation, mens det andet var assessors scope of work.

Et andet tiltag har været, at styrelsen har besøgt de mindre infrastrukturforvaltere i Danmark, med henblik på fokuseret dialog og vejledning om brugen af CSM-RA og TSI'er. Derudover har styrelsen i den løbende dialog med branchen særligt haft fokus på håndtering af uklarheder i lovgivning.

<sup>1</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) Nr. 402/2013 af 30. april 2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering og ophævelse af forordning (EF) nr. 352/2009, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1136 af 13. juli 2015 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering.

Styrelsen har i 2017 udarbejdet og publiceret en vejledning om hvornår CSM-RA skal anvendes ved baneelektrificering. Ultimo 2017 har styrelsen nedsat et CSM-RA panel, som med deltagelse fra branchen over et halvt år vil diskutere hvilke konkrete aktioner der kan tages for at gøre brugen af CSM-RA i godkendelsessager nemmere. Disse aktioner vil blive implementeret i 2018.

Styrelsen besluttede primo 2017 at udvide fristen for opfyldelse af Vilkår 1 fra 4 til 6 uger. Dette skete efter dialog med branchen på baggrund af en vurdering af, at det ikke overordnet vil påvirke sikkerheden negativt. Formålet var at lette noget af det tidspres der opstår, særligt i større eller komplekse ændringer, i forbindelse med udarbejdelse af Tillæg 1.

## Undersøgelsens fremgangsmåde

Grundlaget for undersøgelsens resultater er jernbaneassessorernes vurdering af forskellige aspekter af markedet i Danmark. Denne vurdering er opnået gennem et elektronisk spørgeskema, som har været åbent for besvarelse i løbet af september 2017. Som i 2015 blev de udenlandske assessorvirksomheder bedt om bidrag gennem et separat engelsksproget spørgeskema. Disse besvarelser indgår i nedenstående figurer, med mindre andet er angivet.

For at sikre en ensartethed mellem de to undersøgelser er spørgsmålene til assessorerne i 2017 stort set identiske med spørgsmålene fra 2015. Den primære forskel har været assessorernes vurderinger af de tiltag, styrelsen har gennemført på CSM-RA-området i mellemtiden.

Hvor det har været muligt fremgår besvarelserne fra begge undersøgelser i figurerne, så udviklingen eller mangel på samme tydeligere fremgår.

Spørgsmålene har været både kvantitative og kvalitative, og det har været muligt for assessorerne kun at besvare de spørgsmål, de har vurderet relevante. Af den grund henviser figurerne i de følgende kapitler blot til procentsatser, og ikke det samlede antal respondenter.

Antallet af besvarelser er lavere end seneste undersøgelse. Det samlede antal gennemførte besvarelser er således faldet fra 38 i 2015 til 24 i 2017. Det giver beklageligvis en nedsat soliditet i undersøgelsen, men styrelsen finder overordnet, at besvarelserne understøtter den opfattelse styrelsen har af branchen fra den daglige dialog.

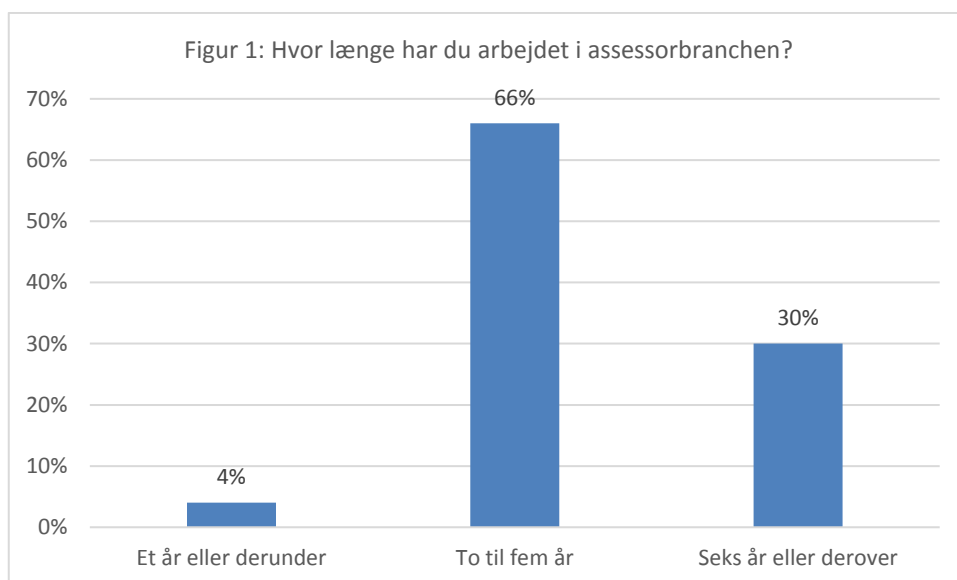
## Kapitel II - Assessorundersøgelsen

Assessorerne i Danmark ser fortsat udfordringer med tidspres og kvaliteten af det dokumentationsmateriale de modtager.

### Assessorernes baggrund og faglige kompetencer

Der er overordnet set ikke nogen betydende forskel i forhold til den faglige baggrund blandt de assessorer, der har besvaret spørgeskemaet i henholdsvis 2015 og 2017. Der ses derfor ikke nogen skævvridende overrepræsentation af enkelte fagområder i denne undersøgelse.

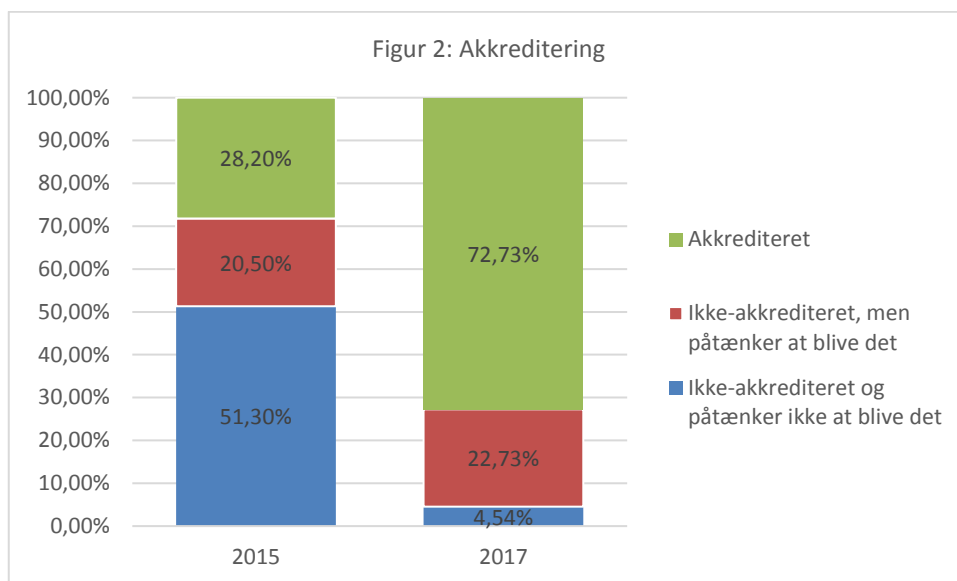
Styrelsen har i 2017 spurgt ind til de adspurgtes anciennitet som assessorer. Som det fremgår af figur 1 har 1/3 en høj anciennitet, mens 2/3 har en lav til moderat anciennitet.



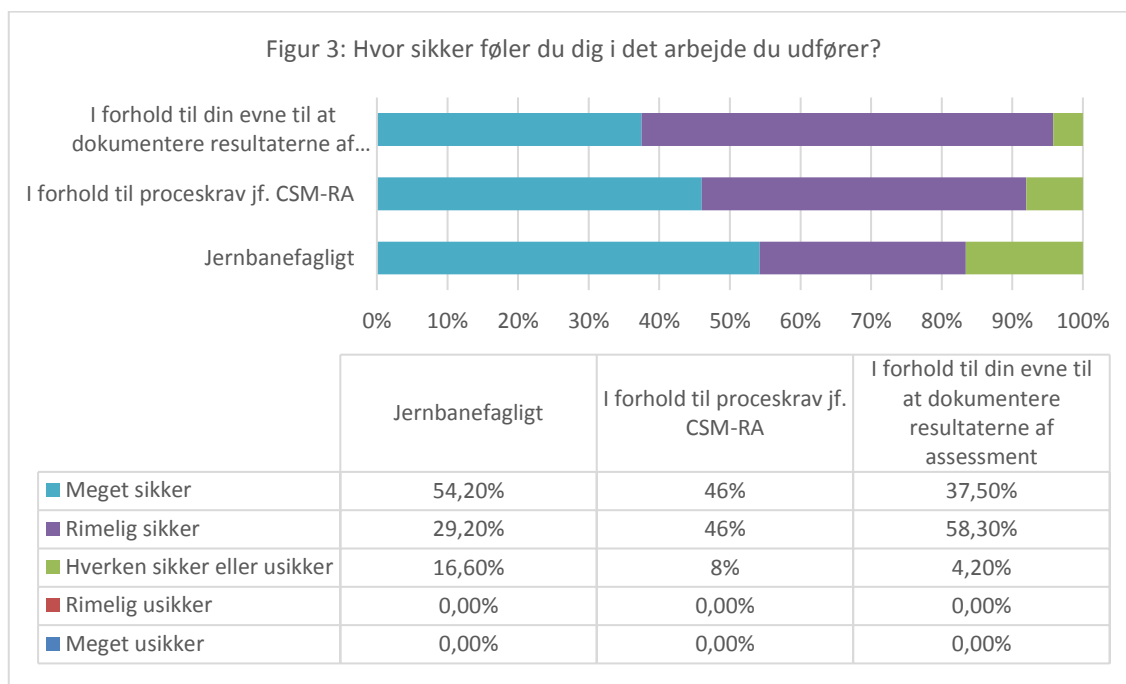
Erfaringen der ligger til grund for besvarelsene er derfor relativt solid.

I 2017 er det fortsat primært assessorer beskæftiget i assessorvirksomheder med mere end fem assessorer, der har besvaret spørgeskemaet. Som i 2015 modsvarer undersøgelsen i 2017 derfor den organisering i assessormarkedet, der kan observeres.

I forhold til akkreditering er der sket en stor udvikling, som det fremgår af figur 2. I 2015 var kun godt 28 % af assessorerne akkrediterede, og over halvdelen påtænkte ikke at blive det. Som det fremgår nedenfor er næsten tre fjerdedele af besvarelsene i 2017 fra akkrediterede assessorer. Skiftet er markant.



Assessorerne angiver en stor sikkerhed inden for de områder, hvor de arbejder, især i forhold til proceskravene i CSM-RA og assessorernes egne evner til at dokumentere resultaterne af assessment. Figur 3 illustrerer dette meget klart. Assessorernes egen vurdering er fortsat, at der ikke er kritiske mangler i forhold til, hvor sikre de er i deres arbejde.

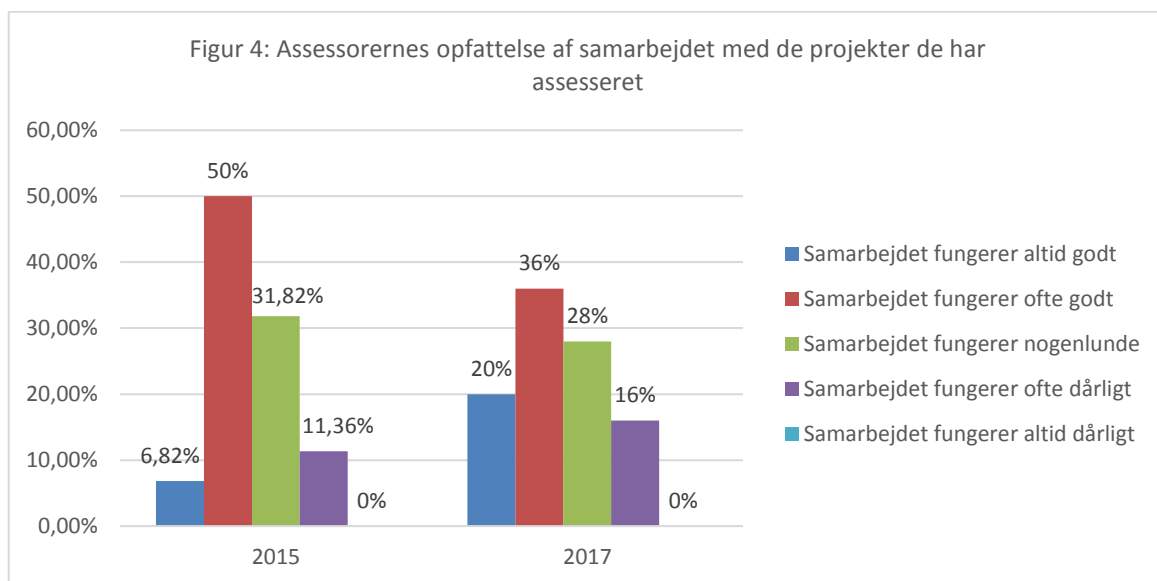


## Assessorerne og projekterne

Samarbejdet mellem projekterne og deres tilknyttede assessorer spiller en stor rolle. Først og fremmest, er et godt samarbejde som regel ensbetydende med effektivt tidsforbrug og dermed en effektiv styring af omkostninger forbundet med projektet.

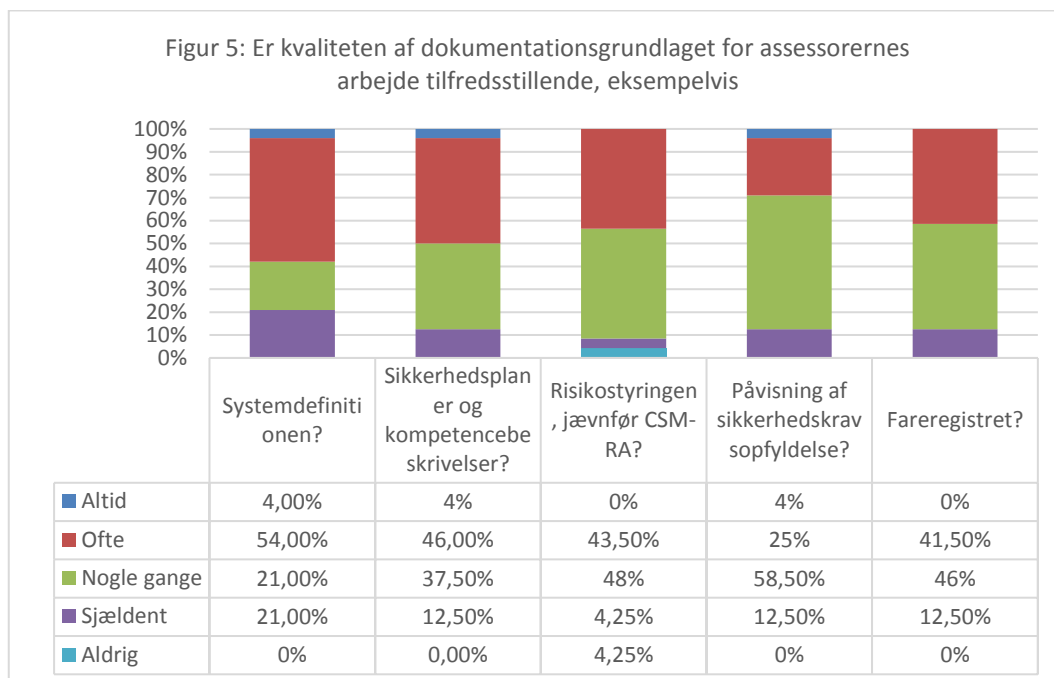
Ser man på assessorernes opfattelse af samarbejdet med projekterne, fremstår billedet lidt blandet. Af figur 4 fremgår det, at der ift. 2016 både er flere der er mere positive, men også flere, som er mere negative.





Styrelsen har spurgt ind til, hvad der kan gøre samarbejdet bedre.

Figur 5 viser, at der stadig er udfordringer med dokumentationsgrundlagets kvalitet. Der kan ses en svag, men ikke entydig udvikling, idet "sikkerhedsplaner og kompetencebeskrivelser" og "risikostyringen jævnfør CSM-RA" er blevet bedre, mens kvaliteten af "systemdefinitionen" og "påvisning af sikkerhedskravsopfølgelse" er blevet dårligere. Tallene understreger enten behovet for tiltag, der kan forbedre kvaliteten af dokumentationen, eller en øget enighed mellem parterne om, hvad tilstrækkelig og passende dokumentation er, dvs. en form for *best practice*.



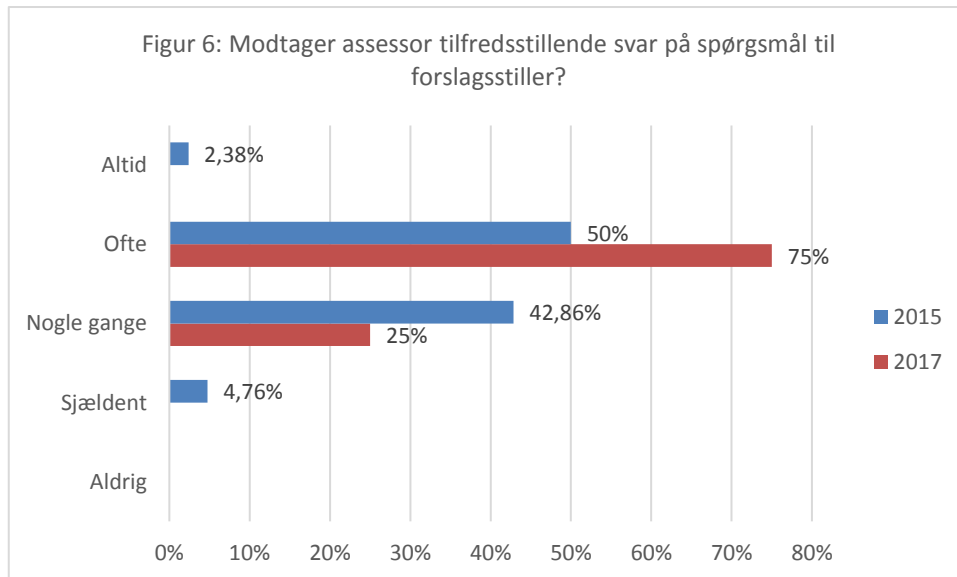
I bemærkningsfeltet til spørgsmålet, har en assessor peget på, at store projekter med mange og komplekse grænseflader oftere giver udfordringer med mangelfuld eller dårlig dokumentation. En anden pointerer, at det opleves, at projekterne ikke i tilstrækkelig grad kvalitetssikrer deres leverancer til assessor. Oplevelsen af den manglende kvalitetssikring kan skyldes tidspres i projekterne, et tidspres der blandt andet kan opstå af de store og komplekse projekter, der sætter projekterne sikkerhedsorganisationer under pres.

Flere af assessorerne efterspørger herudover bedre vejledning af projekterne, sådan at der opnås en bedre forståelse for sikkerhedsarbejdet, og indholdet af dokumentationen. Et konkret forslag går på, at detaljeringsgraden af dokumentation for opfyldelsen af sikkerhedskravene afklares.

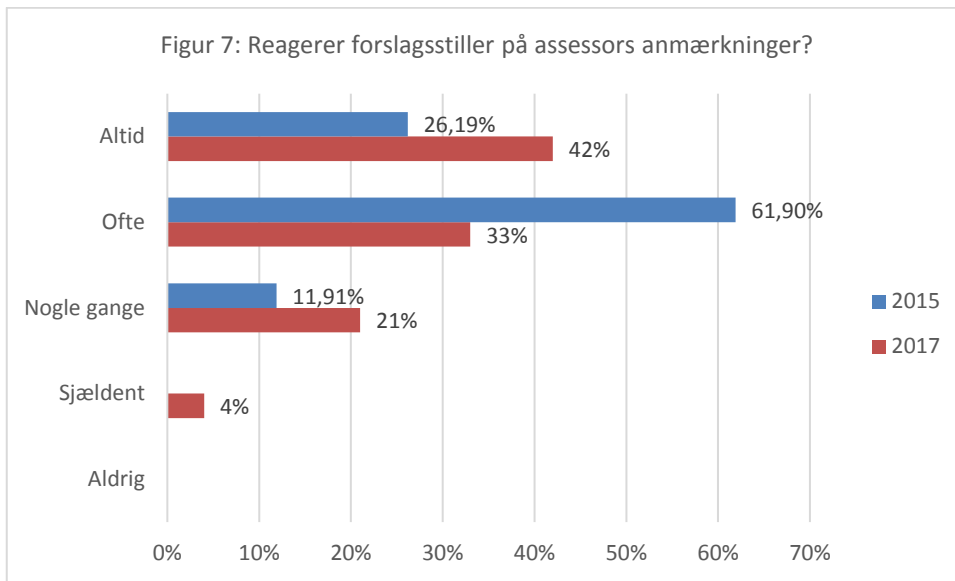
Et tilbagevendende tema, som styrelsen tidligere er blevet præsenteret for af assessorerne, er, at CSM-RA betragtes som en ekstra byrde som ikke tilføjer projektet selvstændig værdi. Heri ser flere af assessorerne såvel som styrelsen en udfordring, fordi CSM-RA-processen gerne skulle være en integreret del af projektarbejdet, og opfattelsen risikerer at svække interessen for at forstå de faglige discipliner, der ligger til grund for sikkerhedsarbejdet, herunder værktøjer til risikoanalyse.

Flere af assessorerne giver udtryk for, at kvaliteten af dokumentationen er personafhængig. To af assessorerne efterspørger derfor, at kompetente og erfarne folk udfærdiger dokumentationen, og at disse har en dybere forståelse for CSM-RA end det er tilfældet i dag.

Kigger man på assessorernes vurdering, af om de modtager tilfredsstillende svar på deres spørgsmål er der en positiv udvikling siden 2015.



Et relateret spørgsmål går på, hvorvidt projekterne reagerer, hvis assessor har anmærkninger. Sammenlignet med 2015 er der væsentlig større spredning i besvarelserne, og ligesom i figur 4 opleves at der er flere besvarelser som enten er meget positive eller meget negative. Den samlede gruppe der oplever at projekterne reagerer på deres bemærkninger "altid" eller "ofte" er faldet med ca. 10%.

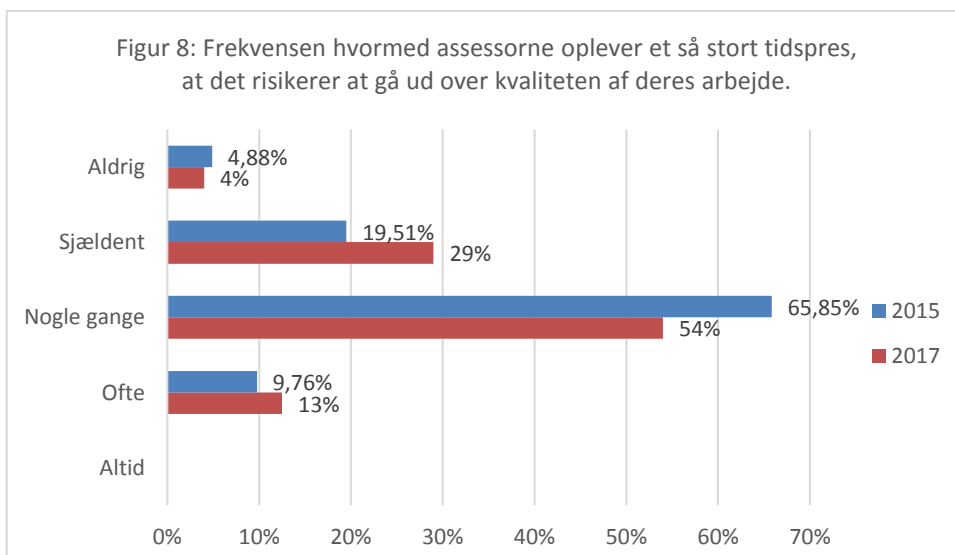


Ser man på det overordnede samarbejde har assessorerne en række bud på, hvordan samarbejdet kan forbedres. Mange af tiltagene kan styrelsen ikke regulere, men vil bero på en fælles forståelse og accept af diverse *best practices*. Disse inkluderer tekniske møder, hvor spørgsmål bliver afklaret mellem assessor og projektets specialister, samt flere opstartsmøder. Netop opstartsmøderne kan være en fordel, fordi misforståelser kan ryddes af vejen tidligt, og der kan forventningsafstemmes, sådan at projekt og assessor i mindre grad taler forbi hinanden senere i processen. Assessorerne peger også på værdien af god projektledelse.

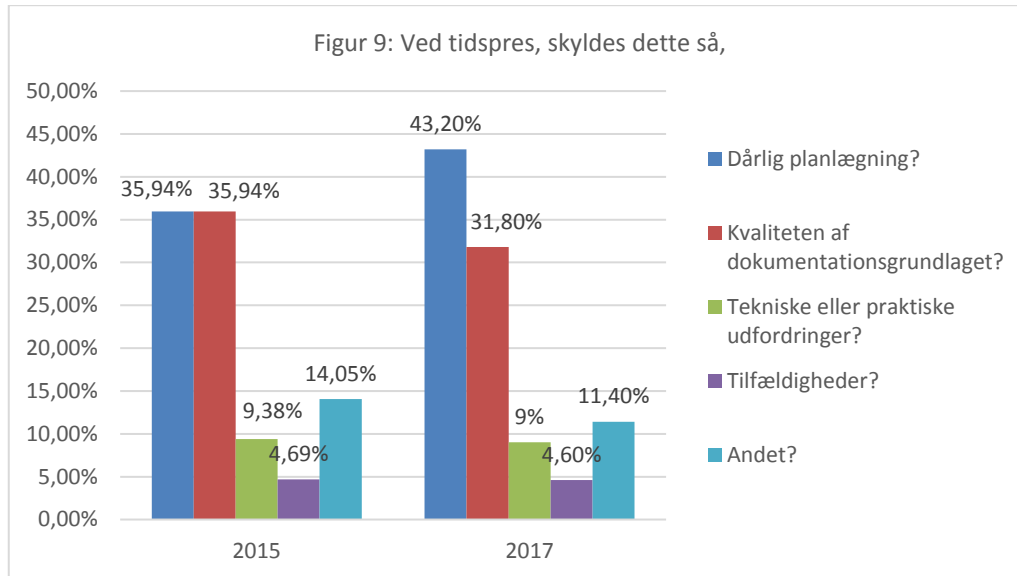
Samtidig efterlyser flere af assessorerne også klarere retningslinjer og vejledning om processen og de grundlæggende dokumenter, herunder systemdefinitionen og fareregistret.

En assessor giver udtryk for, at CSM-RA-processen i højere grad skal fokusere på det, der ikke er normdækket. Det vil sige, det der ikke er omfattet af anerkendt praksis skal assesseres, da det er her, der vurderes at være særlige udfordringer.

Som det fremgår af Figur 8 er der fortsat en stor udfordring med tidspres i projekterne. Styrelsen noterer, at der generelt er et fald i frekvensen af sager hvor tidspreset er så stort, at det risikerer at gå ud over kvaliteten af assessors arbejde, men ser fortsat med alvor på særligt denne besvarelse.

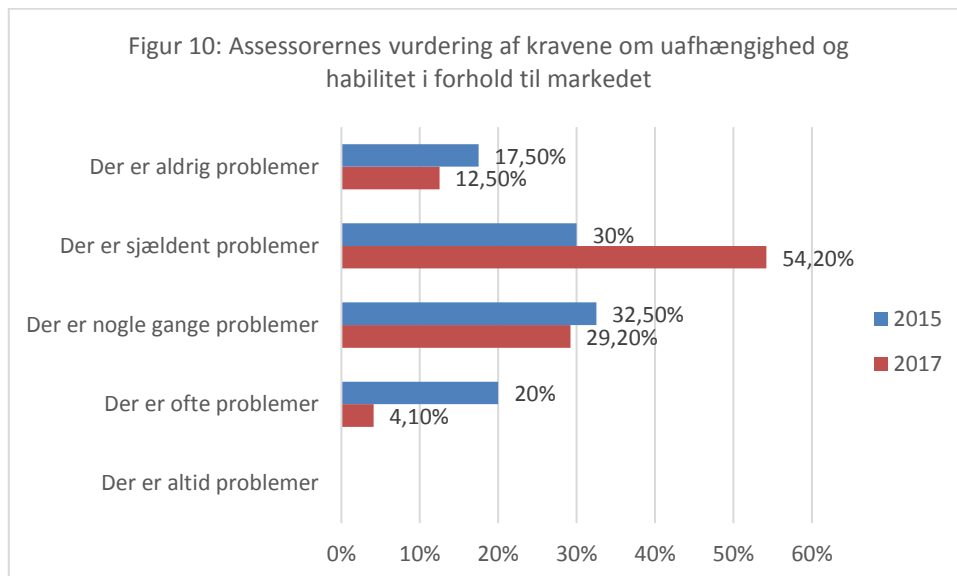


Baggrunden for tidspresset som assessorerne ser det fremgår af Figur 9. Som det tydeliggøres, er planlægningen og dokumentations kvalitet de store udfordringer. Under "Andet" peger flere assessorer på, at det er tids-optimistisk planlægning, der er skyld i tidspresset. Atter andre fremhæver at det kan skyldes en kombination af alle faktorerne, der indbyrdes påvirker hinanden. Tallene i Figur 9 adskiller sig ikke markant fra den tilsvarende figur i styrelsens forrige undersøgelse.



Ser man på Figur 9 er det tydeligt, at der vil kunne vindes meget på at en bedre planlægning og en højere kvalitet af dokumentationsmaterialet. En sådan forbedring må forventes også at påvirke Figur 8 i en mere positiv retning.

For at kunne udføre assessment i henhold til CSM-RA i Danmark er assessorerne underlagt krav om uafhængighed og habilitet i forhold til de pågældende projekter. Assessorundersøgelsen har derfor spurgt ind til assessorernes egen vurdering af, hvordan disse krav påvirker markedet, og forslagsstillers valg af assessor.



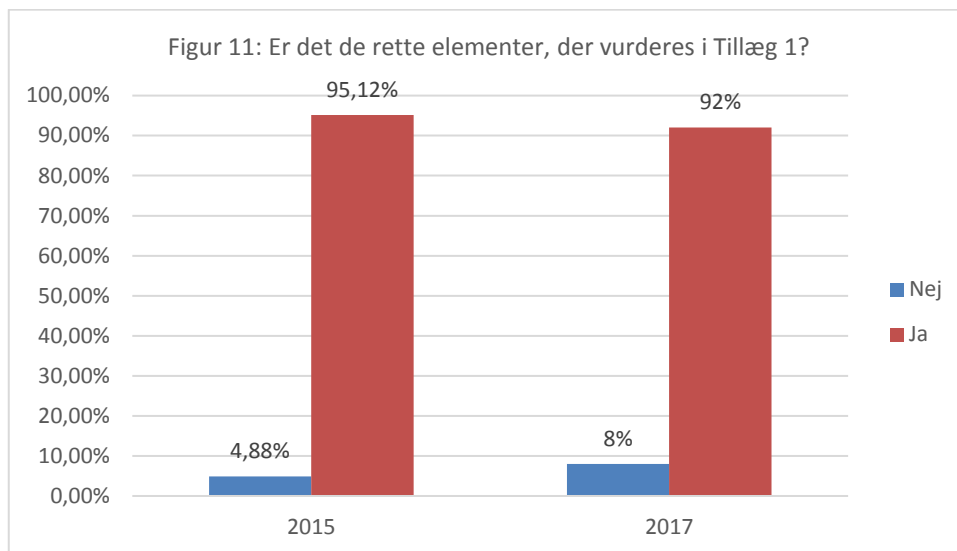
Figur 10 viser, at der har været en positiv udvikling på området siden 2015. Udvikling kan pege i retning af et mere modent og konsolideret assessormarked, muligvis afstedkommet af den øgede akkrediteringsrate, som er observeret ovenfor.

Læser man kommentarerne til spørgsmålet om uafhængighed og habilitet påpeger flere assessorer, at det går godt på området. Andre angiver, at de tilfælde, hvor de mener at se problemer, er i tilfælde hvor der teoretisk set kan opstå interessekonflikter, fordi en virksomhed er involveret i både assessment og rådgivning.

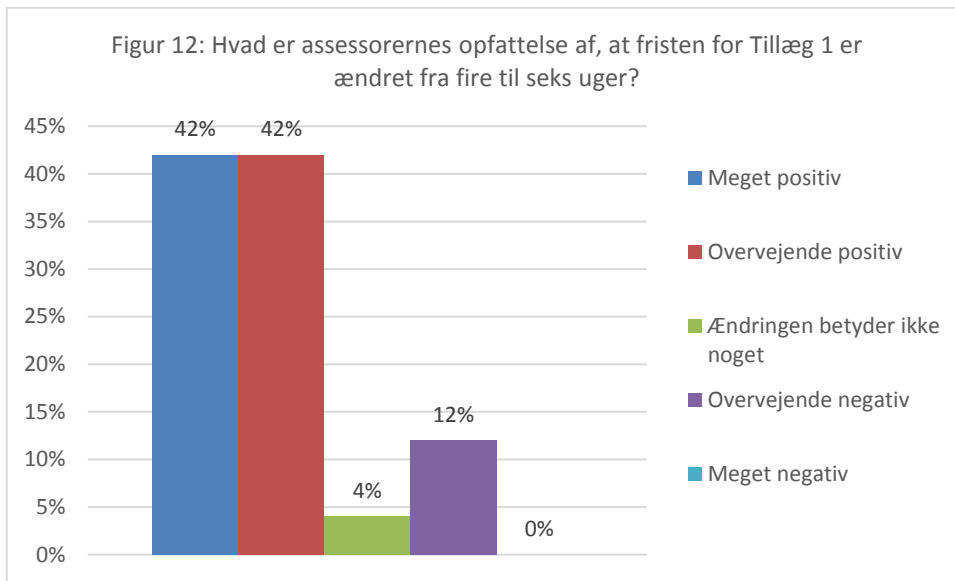
En udenlandsk assessor giver udtryk for, at meget store projekter, f.eks. Banedanmarks programmer, udfordrer kravene om uafhængighed og habilitet, fordi der på nogle fagområder er en meget begrænset mængde dansksprogede eksperter. I de store og langvarige projekter betyder dette, at stort set alle disse eksperter har været inddraget på et tidspunkt i projektet i andre roller end som assessor. Forslaget til løsning fra den pågældende assessor af dette er, at dokumentationen udarbejdes på engelsk, så den kan tilgås af en større pulje engelsksprogede assessorer.

## Assessorernes holdning til Tillæg 1

Generelt er der stadig bred enighed om, at det er de rigtige forhold, der vurderes i Tillæg 1, som det fremgår af Figur 11. En assessors anke er, at der spildes tid på "almindelige forhold", frem for det, assessorerne peger på som særligt vigtige.

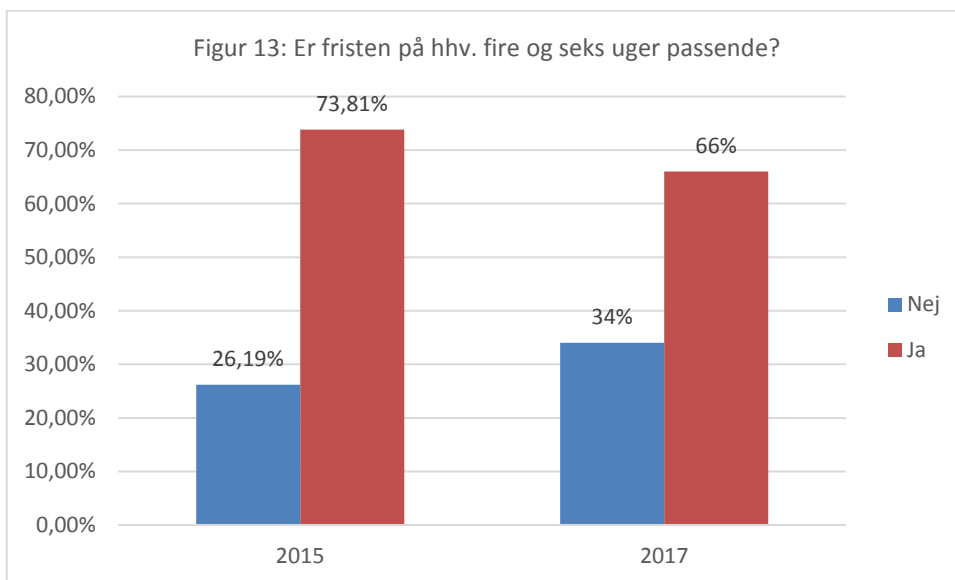


Primo 2017 ændrede styrelsen praksis for opfyldelse af Vilkår 1 hvis opfyldelse er udvidet fra tidligere 4 til nu 6 uger. Den manglende ændring i vurderingen af tidspresset (jf. figur 8) antyder, at dette ikke har haft den store effekt på netop dette. Dette kan skyldes, tidspresset ikke udelukkende er relateret til Tillæg 1, men også er afstedkommet af arbejdet med sikkerhedsvurderingsrapporten og eventuelt Tillæg 2. Selve ændringen af fristens længde er der varierende mening om, som det fremgår af Figur 12. Langt de fleste er positive, hvilket naturligvis bekræfter styrelsens opfattelse af, at det var en beslutning, der have opbakning i branchen.



Figur 15 viser, at cirka en tredjedel mener, at fristen ikke er passende ud fra deres faglige sikkerhedsmæssige vurdering. Sammenlignet med 2015 er utilfredsheden med fristens længde steget fra en fjerdedel til en tredjedel. Årsagen til denne utilfredshed må jf. ovenstående figur 12 begrundes i ønske om at forlænge fristen yderligere.

Assessorernes holdning til forlængelsen, og baggrunden for deres vurdering af fristens længde er meget varierende. De modsatrettede udsagn, der rækker fra, at projekterne reelt kan og bør kunne nå at fremskaffe dokumentation inden for to dage af ibrugtagning, til at styrelsen skal frafalde af kravet om Tillæg 1, eller forlænge fristen yderligere.



En enkelt assessor peger på, at infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem burde kunne håndtere ændringen efter ibrugtagning, og derfor burde Tillæg 1 og 2 ikke være nødvendige. Det skal bemærkes, at udstedelsen af ibrugtagningstilladelse i næsten alle tilfælde beror på projekteringsmateriale og at ibrugtagningstilladelsen dermed, jf. europæisk lovgivning, ikke er endelig før den sikre integration og opfyldelse af TSI'er er endeligt dokumenteret.

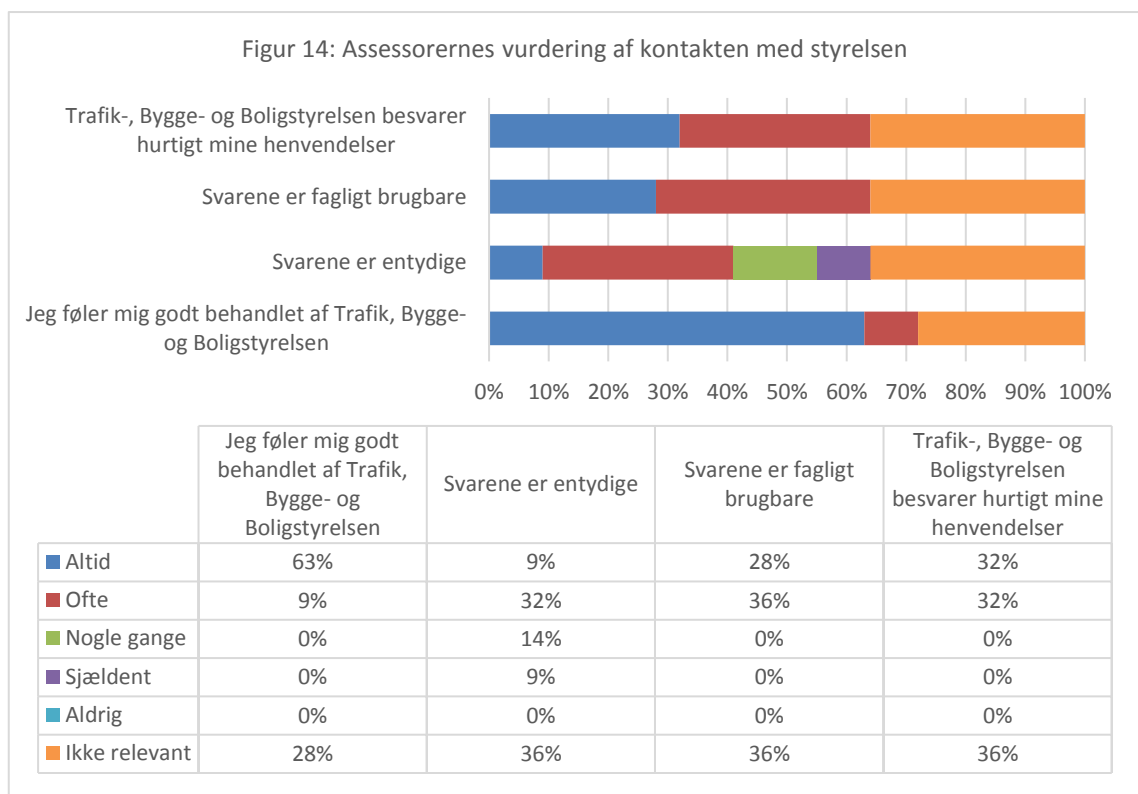
I forbindelse med kommentarerne til Tillæg 1 blev yderligere vejledning fra styrelsen efterspurgt, især i de tilfælde, hvor der er mere end et Tillæg 1 som følge af flere på

hinanden følgende ibrugtagninger. Styrelsen har noteret sig efterspørgslen, og det vil muligvis indgå i styrelsens vejledningsaktiviteter i 2018.

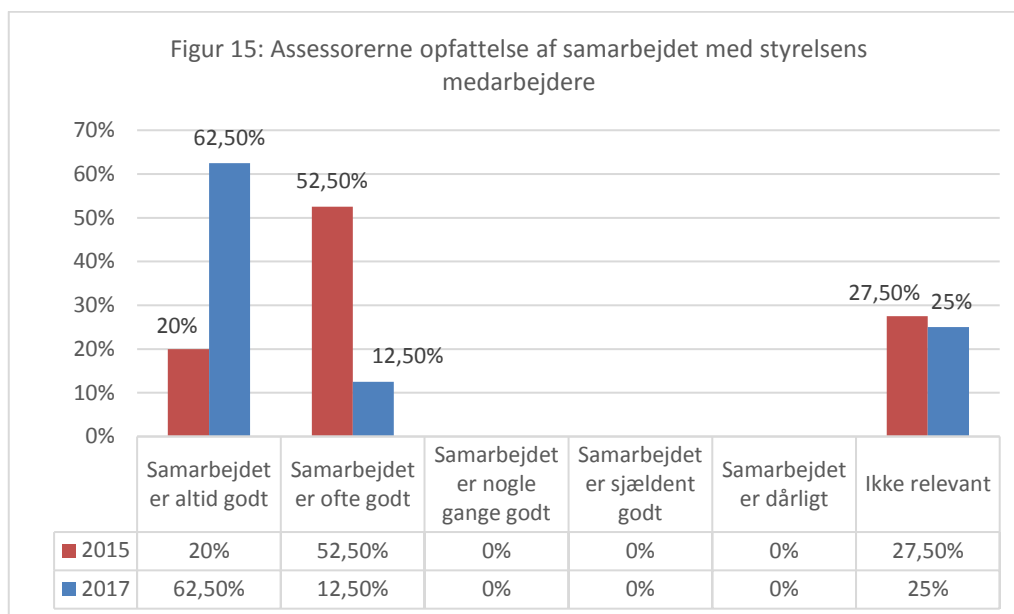
## Assessorernes forhold til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har som jernbanesikkerhedsmyndighed løbende kontakt med forskellige assessorer enten i forbindelse med konkrete projekter, assessorforum eller tiltag som CSM-cafeerne. Dialogen er væsentlig for styrelsens kendskab til branchens udfordringer.

Figur 14 afspejler besvarelserne fra assessorerne omkring deres kontakt med styrelsen, og oplevelsen og resultatet af kontakten. En tredjedel af besvarelserne har fundet spørgsmålene ikke relevante, det vil sige ikke har haft kontakt med styrelsen, hvilket er forventet, da styrelsen primært har kontakt udelukkende med lead-assessoren. For de assessorer der har, virker langt de fleste til at være tilfredse set over de fire parametre. Entydighed i svarene er forsat det sted, hvor styrelsen kan se det største behov for forbedring, fordi besvarelserne er så relativt spredte. Fortsat vejledning vil i 2018 være en af de måder, hvorpå styrelsen vil forsøge at skabe mere entydighed. Sammenlignet med 2015 er der dog sket en forbedring på tværs af alle parametre.

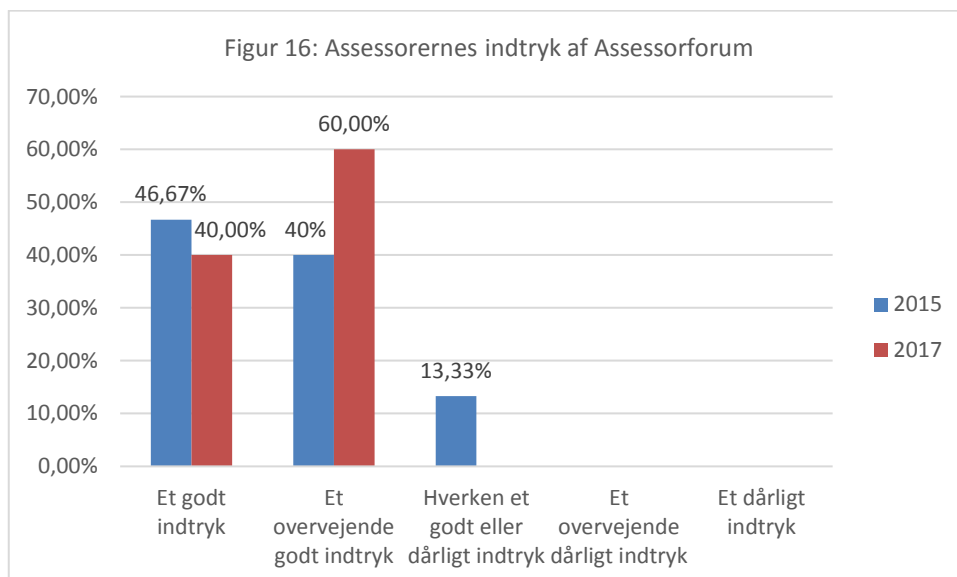


Der kan også spores positive tendenser i assessorernes vurdering af deres samarbejde med styrelsens medarbejdere. I forhold til forbedring af det allerede gode samarbejde påpeger en assessor, at tidspresset grundet dårlig planlægning og mangelfuld dokumentation fra projekterne sætter såvel assessor som styrelsen under pres, hvilket kan medføre en forringelse af samarbejdet. En mere realistisk planlægning af projekterne vil derfor kunne afværge denne fare.



Det kan bemærkes, at tilbagemeldingen i Figur 15 er mere positiv end tilbagemeldingerne i 2015.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens Assessorforum er et vigtigt forum for styrelsen, hvor kontakten til assessorerne kan opretholdes. Af den grund er styrelsen tilfreds med at se, at deltagerne overvejende er glade for møderne i forummet. Møderne er åbne for alle assessorer, men ikke alle assessorer deltager – i denne undersøgelse deltager lidt under halvdelen af de, der har besvaret, i forummet. Da møderne i forummet foregår på dansk har de udenlandske assessorer ikke kunne deltage og danne sig et indtryk af forummet, hvorfor de ikke fremgår af Figur 16.



I uddybningen af besvarelsen peger assessorerne blandt andet på, at det er positivt at forummet fokuserer på *best practice*, og at få udbredt gode råd og oplevelser til en bredere kreds.

Konkrete forslag til videre drøftelse mellem styrelsen og branchen omfatter blandt andet detaljeringsgraden for dokumentation af sikkerhedskravsopfyldelse og *best practice* i forhold til hvornår noget er en sikkerhedskritiske afvigelse, og hvordan det

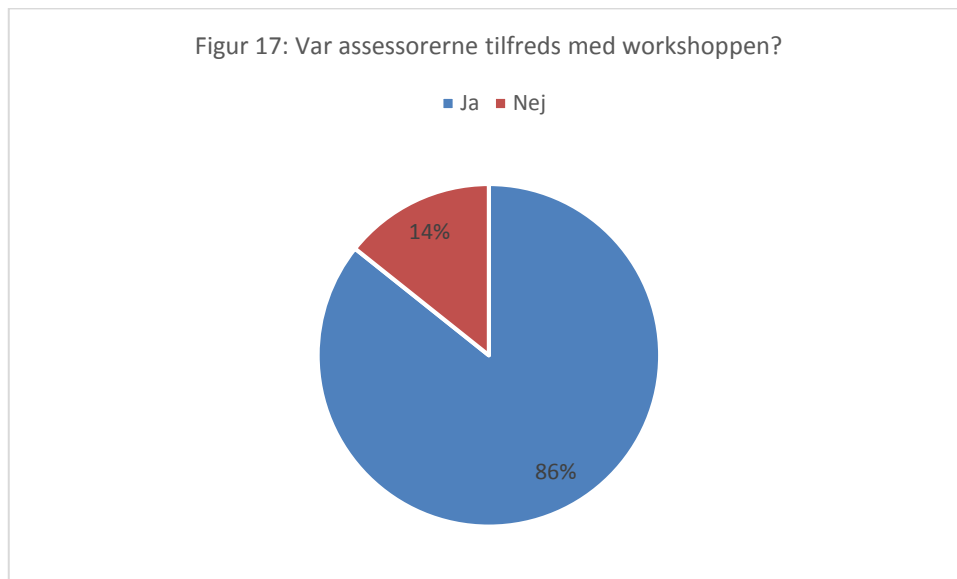


skal formuleres, samt andre emner. Styrelsen vil tage dette med videre på de kommende møder i forummet.

## Assessorernes syn på CSM-RA-tiltag siden 2015

Som nævnt ovenfor gennemførte styrelsen en række tiltag på CSM-RA-området – nogle af dem sammen med Banedanmark. Det første større tiltag var en workshop med henblik på at identificere udfordringerne med CSM-RA i Danmark.

Baseret på svarene til spørgsmålene i undersøgelsen var der blandt de deltagende assessorer tilfredshed med workshoppen, som det fremgår af Figur 17.



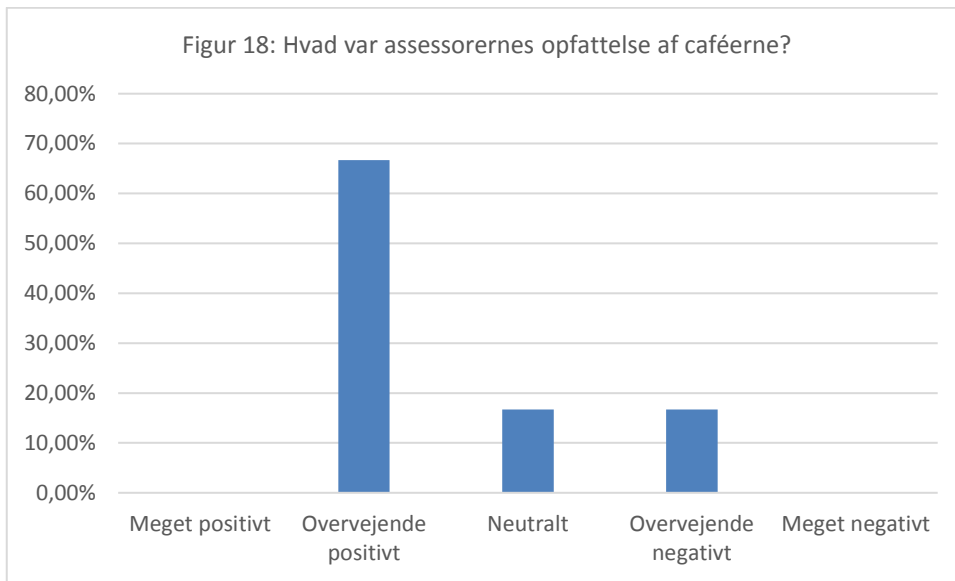
I spørgeskemaet fik assessorerne mulighed for at pege på, hvilke udfordringer der fra deres stol er de vigtigste – også selvom de blev bragt op på workshoppen. En assessor peger på, at samspillet mellem assessor og NoBo skal undersøges, sådan at det kan optimeres. Relateret hertil peges der på, at det generelt er en udfordring, at aktørerne i branchen har svært ved at forstå de forskellige roller. Udfordringen forværres af, at assessorer også ofte fungerer som rådgivere på andre projekter.

Der peges også på, at der er en fare for, at CSM-RA-processen bliver udfordret, hvis forslagsstillers egne processer gøres til en del af CSM-RA-processen, fordi disse ofte indeholder parallelle aktiviteter og risikovurderinger.

Sidst gives der udtryk for, at såkaldte banale aktiviteter gøres tunge, da det opleves, at de skal følge de samme krav som andre aktiviteter, der er mere komplekse. Her nævnes f.eks. markerboards og kabelkanaler.

Et af de tiltag styrelsen gennemførte på baggrund af den fælles workshop var en række CSM-RA-caféer, der behandlede aktuelle emner, som deltagerne i workshoppen pegede på som udfordringer. I 2016 og 2017 gennemførte styrelsen i alt fire caféer, hvor to caféer behandlede emnet fareidentifikation og de to andre behandlede assessors *scope of work*. Deltagelsen var – som på workshoppen – åben for alle, og alle dele af branchen var repræsenteret.

Blandt de assessorer der har besvaret spørgeskemaundersøgelsen, har en mindre del også deltaget i caféerne. Assessorernes udbytte af caféerne er i overvejende grad positivt, som det fremgår af Figur 18, blandt andet fordi det var et diskussionsforum, hvor der kunne udveksles erfaringer. Ud af de fem uddybninger, styrelsen har modtaget, retter fire af disse en kritik af en manglende styring og involvering fra styrelsens side i form af mere håndfaste udmeldinger på caféerne.



## Kapitel III – Opsummering, konklusion og tiltag

Overordnet set er forholdene på de områder styrelsen har spurgt ind til ikke væsentligt ændrede siden 2015. Den største ændring er dermed antallet af akkrediterede assessorer som er steget markant. De gennemførte tiltag fra styrelsens side er blevet taget godt imod, men har ikke affødt en væsentligt synlig effekt. Baggrunden for den manglende effekt kunne være en nærmere undersøgelse værd.

Samarbejds mæssigt er der sammenlignet med 2015 blevet flere assessorer der oplever henholdsvis en forbedring eller en forværring af samarbejdet med projekterne.

Assessorernes besvarelser peger fortsat på et klart potentiale for forbedret dokumentation fra projekterne. Dette kan pege på både behov for kvalitative forbedringer hos projekterne, bedre dialog om afstemning af forventninger mellem projekter og assessorer og bedre vejledning fra styrelsen.

Et punkt, som styrelsen ser med alvor på, er den fortsatte høje frekvens for tilfælde hvor assessorerne oplever så stort et tidspres, at det risikerer at gå ud over kvaliteten af deres arbejde. Assessorernes opfattelse er, at det primært er hhv. dårlig planlægning eller kvaliteten af dokumentationen, som er årsag til det opståede tidspres.

Der er stadig blandede signaler fra assessorerne om hvorvidt tidsfristen for opfyldelse af Vilkår 1 er passende. Styrelsen vil fortsat løbende tage spørgsmålet op med branchen, men forventer ikke ændringer i tidsfristen lige foreløbigt.

Styrelsen noterer at assessorerne generelt er godt tilfredse med dialogen med styrelsen og deltagelse i assessorforum.

Alt i alt ser styrelsen fortsat et forbedringspotentiale på de områder, som spørgeskemaet har omfattet. Styrelsen vil i dialogen med parterne (på hhv. assessorforum samt statusmøder med BDK) løfte de ovenstående punkter.

Styrelsen har i 2017 igangsat et CSM-RA-Panel som har til formål, at komme med konkrete forslag til forbedringer i styrelsens vejledninger, samt i samarbejdet mellem parterne, som kan implementeres i 2018.

Derudover vil styrelsen i 2018 igangsætte et vejledningsinitiativ med henblik på bedre vejledning til branchen.

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
DK-2300 København S*

*info@tbst.dk  
www.tbst.dk*

***Undersøgelse af  
assessormarkedet i Danmark***