



Transport- og Energiministeriet

Talepapir til samråd om sikkerhed i Trafikudvalget

Spørgsmål: ”Ministeren bedes redegøre for, hvordan ministeren vil sikre, at samspillet mellem Trafikstyrelsen og Banedanmark er effektivt; herunder at oplysningerne om skinnernes tilstand er tilstrækkelige til at sikre vedligeholdelse af skinnenettet til normal drift, at der køres efter fornuftige standarder, og at Banedanmark har de nødvendige værktøjer til at opfylde Trafikstyrelsens krav.”

Indledning

Trafikudvalget har bedt mig komme her i dag og redegøre for samspillet mellem Banedanmark og Trafikstyrelsen som jernbanesikkerhedsmyndighed, givetvis foranlediget af de noget forskellige oplysninger Banedanmark og Trafikstyrelsen fremkom med i forbindelse med hastighedsnedsættelsen søndag den 9. oktober 2005.

Jeg vil strukturere min tale efter spørgsmålets ordlyd. Derfor vil jeg for det første indlede med at informere om samspillet mellem Banedanmark og Trafikstyrelsen. For det andet

om Banedanmark har tilstrækkelig med oplysninger om skinnernes tilstand til at sikre vedligeholdelse af skinnenettet til normal drift. For det tredje om der køres efter hensigtsmæssige standarder, og for det fjerde behandle spørgsmålet om Banedanmark har de nødvendige værktøjer til at opfylde sikkerhedsmyndighedens krav.

Lad mig dog først indlede med at ridse situationen over forløbet med hastighedsnedsættelser på hovedstrækningen mellem København og Århus op, og gøre status herpå.

Status på hastighedsnedsættelserne

Som bekendt blev der midt i juni 2005 foretaget målinger af sporets tilstand ved kørsel med målevogn. Målingerne fra denne kørsel blev ikke før den 19. august 2005 omsat til de efter omstændighederne nødvendige hastighedsnedsættelser fra 180 km/t til 120 km/t.

Det viste sig senere, at enkelte fejl endog indikerede, at hastigheden på visse strækninger burde have været sat ned til 80 km/t, 40 km/t og 0 km/t.

Den 30. august 2005 om morgenen blev hastigheden igen sat op til 160 km/t. Det var dog

kun til om eftermiddagen, fordi nye analyser fra målevognskørslen viste, at det var nødvendigt med en nedsættelse af hastigheden igen.

Efter en række akutte udbedringsarbejder, blev hastigheden atter sat op til 160 km/t den 2. september 2005.

Hændelsesrapporten

Beskrivelsen af denne episode fremgår også af den redegørelse, som jeg har fremsendt til Trafikudvalget den 7. september 2005.

I redegørelsen erkender Banedanmark, at det kaotiske forløb for en stor dels vedkommende skyldes manglende ledelsesmæssig fokus hos Banedanmark, og manglende implementering af nye procedurer og regler.

På baggrund af den korte pludselige hastighedsnedsættelse vurderede Trafikstyrelsen, at det var nødvendigt med et ekstraordinært tilsyn med Banedanmarks vedligeholdelsesprogram for hovedstrækningen København – Århus. Det blev blandt andet aftalt mellem Trafikstyrelsen og Banedanmark at øge frekvensen af målevognskørslerne fra én gang i kvartalet til én gang månedligt. Målet var at sikre et opdateret og tilstrækkeligt overblik over sporenes beskaffenhed og fejlenes udvikling.

En væsentlig del af dette tilsyn har omfattet Banedanmarks arbejde med gennemførelse af spormålinger og efterfølgende analyse og fejlretning.

Redegørelsen om hændelsesforløbet førte endvidere til, at Trafikstyrelsen den 21. september 2005 gav et påbud om, at Banedanmark skulle ændre sin sikkerhedsorganisation, således at den eller de ansvarlige for beslutningen om tilsidesættelse af kravene i banenormen ikke længere var en del af Banedanmarks sikkerhedsorganisation. Jeg orienterede Trafikudvalget om dette ved mit samråd i udvalget den 22. september 2005.

Påbuddet er i mellemtiden blevet lavet om, således at det ikke påbydes at sikkerhedsorganisationen, men sikkerhedskulturen i Banedanmark, ændres.

Weekenden den 8. – 9. oktober 2005

Banedanmark foretog i weekenden den 8. og 9. oktober 2005 atter en kørsel med målevognen, hvor der blev fundet 47 fejl, der ville have betydning for hastigheden. Banedanmark havde forud for målevognskørslen besluttet at nedsætte hastigheden på hovedstrækningen til 120 km/t, for at foretage udbedringer af de konstaterede fejl med det samme.

De fleste fejl blev udbedret, og Banedanmark ønskede derfor at sætte hastigheden op til 160 km/t, på nær de korte strækningsstykker, hvor der stadig resterede ubedringer.

Trafikstyrelsen afslog Banedanmarks anmodning om at sætte hastigheden op til 160 km/t. Ikke fordi Trafikstyrelsen var uenig med Banedanmark i, at de konkrete fejl var udbedret, men på grund af den hastige udvikling af nye fejl i forhold til målingerne fra sidste målevognskørsel. Trafikstyrelsen var med andre ord bekymret for, at der på en måned kunne opstå 47 nye fejl. Med en så hurtig udvikling ville der med stor sandsynlighed opstå nye alvorlige fejl inden næste målevognskørsel. Banedanmark har efterfølgende erklæret sig enig i, at dette var et forhold, der burde belyses og afklares nærmere, hvilket parterne har arbejdet på siden.

Seneste status mandag den 31. oktober 2005

Banedanmark fik fredag den 28. oktober 2005 tilladelse fra Trafikstyrelsen til at sætte hastigheden på strækningen mellem København og Århus op til 160 km/t. Banedanmark valgte at effektuere denne ændring i går mandag den 31. oktober 2005, idet Banedanmark i forvejen havde planlagt at gennemføre en række sporarbejder i den netop overståede weekend, og

fordi DSB gerne vil sikre en forsvarlig varsling af personalet.

Det må dog også understreges, at der fortsat fremover kan opstå forsinkelser, da der mange steder vil være lokale hastighedsnedsættelser.

Det er for tidligt med sikkerhed at sige, hvornår hastigheden igen kan sættes helt op til 180 km/t, men både Banedanmark og Trafikstyrelsen arbejder hårdt på sagen.

Lokomotivførerne har tidligere udtrykt bekymring om de mange ændringer af hastigheden, og har også varslet at man ville køre "efter forholdene", hvilket skal forestås som forhold den enkelte lokomotivfører selv ville vurdere.

For at imødegå denne situation holdt DSB, Banedanmark og Trafikstyrelsen fredag den 28. oktober 2005 et møde med Dansk Jernbaneforbund, hvor forbundet blev orienteret om situationen.

Det er dog min klare overbevisning, at lokomotivførerne ikke behøver at frygte at køre med 160 km/t de steder, hvor dette er tilladt. Når sikkerhedsmyndigheden har givet Banedanmark tilladelse til at hæve hastigheden, sker dette kun

fordi det skønnes, at det nu er forsvarligt at sætte hastigheden op.

Spørgsmål 1. Hvordan vil ministeren sikre, at samspillet mellem Trafikstyrelsen og Banedanmark er effektivt?

Lad mig herefter gå over til at svare på selve samrådsspørgsmålet. Jeg vil i den forbindelse gerne indlede med at ridse Trafikstyrelsens og Banedanmarks opgaver op.

Trafikstyrelsens opgaver

Trafikstyrelsen varetager i henhold til jernbaneloven de statslige opgaver vedrørende:

- indkøb og koordinering af offentlig servicetrafik,
- infrastrukturplanlægning og
- sikkerhed på jernbaneområdet, herunder udstedelse af afgørelser, fastsættelse af regler og tilsyn på jernbanesikkerhedsområdet

Det er således også Trafikstyrelsen, der træffer afgørelser i sager vedrørende licenser og sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere i henhold til

Jernbaneloven. Der kan her være tale om udstedelse af licenser og/eller sikkerhedscertifikater, suspension, tilbagekaldelse eller afgørelse om, at der skal gives afslag på licens eller sikkerhedscertifikat.

Som led i Trafikstyrelsens tilsynsarbejde blev det mellem Trafikstyrelsen og Banedanmark aftalt et almindeligt tilsyn i efteråret 2005 med Banedanmarks vedligeholdelse af jernbanenet. På grund af de akutte hastighedsnedsættelser i sommerens løb, har Trafikstyrelsen startet et ekstraordinært tilsyn med Banedanmarks vedligeholdelsesprogram for hovedstrækningen København-Århus. En væsentlig del af dette tilsyn har omfattet Banedanmarks arbejde med gennemførelse af spormålinger og efterfølgende analyse og fejlretning.

Banedanmarks opgaver

Fra 2003 har Banedanmarks hovedopgave været at være infrastrukturforvalter med ansvar for det statslige danske jernbanenet.

Det er således Banedanmarks opgave at

- udvikle
- vedligeholde og
- sørge for driften af det statslige jernbanenet

For at kunne varetage sikkerheden ved jernbanedriften, har Banedanmark etableret et sikkerhedsledelsessystem og en

sikkerhedsorganisation, som er forankret i Banedanmarks øverste ledelse.

Det er en forudsætning for at modtage og opretholde det lovpligtige sikkerhedscertifikat, at en infrastrukturforvalter eller operatør har oprettet et sikkerhedsledelsessystem og en sikkerhedsorganisation, der er godkendt af Trafikstyrelsen.

Sikkerhedsledelsessystemet og sikkerhedsorganisationen

Sikkerhedsledelsessystemet specificerer, hvilke funktioner virksomheden skal udføre for på jernbanesikkerhedsområdet at opfylde sine sikkerhedsmæssige opgaver og udøve sit sikkerhedsmæssige ansvar, hvordan virksomheden rapporterer på sikkerhedsmæssige opgaver, og hvordan dette dokumenteres.

Sikkerhedsorganisationen består af de personer (såvel medarbejdere som ledere), der i virksomheden varetager og har ansvaret for arbejde med sikkerhedsmæssigt indhold.

I forbindelse med godkendelse af sikkerhedsorganisationen, stiller Trafikstyrelsen minimumskrav til de kompetencer, en medarbejder eller leder skal besidde for at udføre arbejde med sikkerhedsmæssigt indhold.

Enhver ændring af Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem og sikkerhedsorganisation skal på forhånd godkendes af Trafikstyrelsen, inden Banedanmark kan gennemføre ændringen. Hermed sikres det, at kravene til Banedanmarks sikkerhedsrelaterede arbejde og det personale, der udfører arbejdet, løbende holdes ajour. Samtidig sikres, at Banedanmark altid udfører sikkerhedsrelateret arbejde i overensstemmelse med lovgivningens og Trafikstyrelsens krav. Disse forhold skal altid være opfyldt og ajourført, for at Trafikstyrelsen løbende kan føre tilsyn med Banedanmark.

Banedanmark fik udstedt sit sikkerhedscertifikat af Trafikstyrelsen den 1. december 2004.

I sikkerhedscertifikatet er det entydigt specificeret og dokumenteret, at Banedanmark har ansvaret for driften i overensstemmelse med kravene i sikkerhedscertifikatet, herunder det daglige tilsyn med overholdelse af sikkerhedskravene, og at Trafikstyrelsen ligeledes fører jævnligt myndighedstilsyn med, at Banedanmark overholder kravene.

Myndighedsrolle og virksomhedsansvar

Det er sjældent en særlig positiv situation når myndighederne vurderer, at der er behov for et

særligt og ekstraordinært tilsyn i forhold til de regler som virksomheden skal efterleve, og de godkendelser der er givet

Jeg er imidlertid tilfreds med, at Trafikstyrelsen lever op til styrelsens ansvar som sikkerhedsmyndighed, og har ført et skærpet tilsyn i denne sag.

Trafikstyrelsen afgørelser har medført knubbede ord fra Banedanmark - også i medierne - og det er ikke en situation jeg er tilfreds med.

Den tilspidsede situation, som vi netop har oplevet med gentagne hastighedsnedsættelser på strækningen mellem København og Århus, stiller selvfølgelig krav til koordinering og samarbejde. Arbejdet med ekstraordinære tilsyn har medført en øget erkendelse af rollefordelingen mellem Banedanmark og Trafikstyrelsen, ikke mindst i forbindelse med situationer, hvor der er behov for beslutninger i relation til godkendelse af ændrede vilkår og eventuelle dispensationer.

Trafikstyrelsens rolle og opgaver som tilsyn er hermed også gjort klarere for Banedanmarks organisation. Det er således blevet tydeligere, hvilke opgaver Banedanmark skal

- udføre

- under hvilke krav
- hvordan Trafikstyrelsen fører tilsyn med disse
- og hvilke reaktionsmuligheder Trafikstyrelsen råder over, hvis Banedanmark ikke lever op til kravene

Det reelle problem: vedligeholdelsestilstanden

Men hovedproblemet i den aktuelle situation er i mine øjne ikke samspillet mellem sikkerhedsmyndigheden og Banedanmark, men derimod skinnernes vedligeholdelsestilstand.

Efterårets analyser af Banedanmarks bevillingsforhold har bl.a. vist, at den hidtidige bevilling til vedligeholdelse af jernbanenettet ikke har været tilstrækkelig. Bevillingen blev i efteråret 2003 fastlagt efter den daværende Banestyrelses anbefalinger, men har altså nu vist sig utilstrækkelig. Samtidig har Banedanmarks overskridelse af bevillingen i 2004 medvirket til at sætte Banedanmarks økonomi i 2005 under yderligere pres.

Banedanmark har på den baggrund haft behov for at foretage en økonomisk omprioritering af bl.a. vedligehold af sporbeliggenheden. Man vurderede at denne omprioritering kunne ske uden trafikale gener. Det har imidlertid vist sig,

at denne omprioritering har været årsagen til den uventede stigning i antal fejl på skinnenettet.

Samtidig har Banedanmarks håndtering af situationen været præget af uklarhed, hvilket har medført, at sagen har skullet opfanges af det ekstra sikkerhedsnet, som sikkerhedsmyndigheden i den slags sager udgør.

Det helt afgørende for mig er, at der ikke er gået på kompromis med sikkerheden, og det er jo kernen i sagen.

Efter den konstaterede uventede fejludvikling har Banedanmark revurderet omprioriteringen af vedligeholdet, og der er således tilført ressourcer til sporbeliggenhedsområdet. Målet er at opnå den tilstand, der gør, at Banedanmark kan indstille til Trafikstyrelsen, at hastighedsnedsættelserne kan ophæves i et sådant omfang, at man kan overgå til normal drift.

Herefter er den store udfordring at få fastlagt langsigtede og holdbare løsninger for banenettet og Banedanmark, der kan sikre en permanent stabilisering af situationen.

Jeg drøfter i øjeblikket med aftalepartierne på jernbaneområdet, hvordan vi fra politisk side

kan skabe de nødvendige rammer for denne afklaring.

Afklaring af den ledelsesmæssige situation

Samtidig skal vi have de ledelsesmæssige rammer for Banedanmark helt på plads. Det gælder i forhold til den rådgivende bestyrelse, som nu skal gøres ansvarshavende. Hermed får vi fuldt udbytte af den ledelseskraft, bestyrelsen udgør.

Desuden står vi foran procesen med udpegning af en ny administrerende direktør for Banedanmark.

For mig at se er det her kræfterne bør lægges. Banedanmark skal med de rigtige rammer og den rigtige ledelse have arbejdsro til at få banenettet bragt op på et niveau, hvor kørsler med målevognen bliver en rutinesag og ikke en forsidehistorie.

Spørgsmål 2. Er oplysningerne om skinnernes tilstand tilstrækkelige til at sikre vedligeholdelse af skinnenettet til normal drift?

Så bliver der spurgt, om Banedanmark har tilstrækkelige oplysninger til at sikre vedligeholdelse af skinnenettet til normal drift.

Den aktuelle situation, hvor hastigheden er nedsat på strækningen mellem København og Århus, er en ganske ekstraordinær situation, hvor Banedanmark mod forventning har konstateret nye fejltyper og en uventet udvikling i såvel kendte som nye fejltyper.

Det har været et problem for Banedanmark at håndtere disse nye fejl korrekt, hovedsageligt på grund af manglende erfaring med hvorledes denne form for fejl udvikler sig. Der har ikke været tilstrækkelig erfaring med hvilke fejl der opstår, når der foretages en nedprioritering af forskellige former for vedligehold.

Det må dog også påpeges, at situationen i det hele taget er opstået på baggrund af de prioriteringer, Banedanmark tidligere har foretaget på sporbeliggenhedsvedligehold. På baggrund af den opståede situation har Banedanmark taget prioriteringen af dette vedligehold op til fornyet vurdering, og der er

tilført ressourcer til dette område, således at man kan vende tilbage til normal drift.

Som jeg nævnte i min indledning, har Banedanmark øget frekvensen af målevognskørslerne, dels for at kunne håndtere de nye fejl korrekt, dels for nærmere at kunne forudsige fejludviklingen og udføre forebyggende vedligehold.

Banedanmark udfører på nuværende tidspunkt således målinger hver 14. dag mod sædvanligvis hver 3. måned. For nylig indførte Banedanmark tilsyn hver måned, men fandt, at et tilsyn hvert 14. dag var påkrævet i den givne situation.

Den forøgede hyppighed som der foretages målinger af skinnenettets tilstand med, er dermed med til at sikre Banedanmark tilstrækkelige oplysninger om skinnenettets tilstand.

Der gennemføres endvidere et omfattende udskiftningsprogram af de såkaldte isolerede stød.

Herudover benytter Banedanmark et værktøj som ”Spormodellen” til at vurdere behovet for investeringer i sporfornyelse og sporvedligehold. Spormodellen er et værktøj, hvor fagansvarlige for spor lægger data om anlæggets tilstand ind.

På den baggrund fastlægges behovet for reinvestering og vedligeholdelse.

Som bekendt er Banedanmark også i færd med at etablere et Asset Management System, der forventes færdiggjort til september 2006. I færdig form vil systemet være et væsentligt redskab ved udarbejdelse af det samlede anlægs tilstand og det påkrævede behov for fornyelse og vedligehold.

Banedanmark arbejder hårdt hen imod et tilstandsniveau, der kan sikre normal drift.

Sikkerheden må der dog under ingen omstændigheder gås på kompromis med, og derfor er det nødvendigt med et fuldstændigt fejl billede, før fuldstændig normal drift kan genoptages.

Der vil fortsat være mange punktvis hastighedsnedsættelser. Nye hastighedsnedsættelser vil blive eksekveret, såfremt der observeres mindre fejl, der, med den nytilegnede erfaring for fejludvikling, har en risiko for at udvikle sig uheldigt.

Spørgsmål 3. Køres der efter fornuftige standarder?

Der spørges også, om de gældende standarder for spor er fornuftige.

De gældende standarder, eller normer som de også kaldes, er udarbejdet til danske forhold ud fra en eksisterende europæisk standard.

Normerne er udarbejdet af Banedanmark, og godkendt af Trafikstyrelsen.

Efter ulykken ved Tommerup, hvor et stykke af en skinnes øverste del – skinnehovedet – brækkede af, med et afsporet IC-3 tog til følge, har Banedanmark løbende foretaget en revision af spornorm grundlaget. Tommerup ulykken skyldtes en fejl i selve skinnen, hvorimod de seneste hastighedsnedsættelser skyldtes fejl i skinnebeliggenheden. Da dette måles med to forskellige metoder (ultralyd og sporbevægelse), og dermed to forskellige målevogne, har det ikke umiddelbart været sammenligneligt hvordan de såkaldte ultralydsmålingerne blev håndteret og hvordan sporbeliggenhedsmålingerne blev håndteret.

Normen for sporbeliggenhed blev senest revideret den 20. maj 2005 for at harmonisere målemetoder og grænseværdier til de

almindelige europæiske krav. Nogle krav blev skærpet og andre krav lempet i forhold til den gamle norm.

Banedanmark og Trafikstyrelsen oplyser, at den justerede norm nu ligger på niveau med lande som bl.a. Tyskland og Sverige, som er lande vi plejer at sammenligne os med.

Banedanmark har iværksat en uvildig assessorvurdering af revisionen af spornormgrundlaget og en sammenligning af spornormerne i forhold til de andre europæiske lande, Danmark sædvanligvis sammenligner sig med. Resultatet af denne vurdering forventes at foreligge i 2006.

Normer er imidlertid grundlæggende aldrig af permanent karakter. Et udkast til en ny europæisk standard i form af et arbejdsrapport er netop udsendt i høring. Udkastet er generelt lempeligere end den nuværende europæiske norm, der er gældende for det danske jernbanenet. Denne standard er nu ved at blive analyseret af den europæiske komite for standardisering (CEN). Når resultatet af dette arbejde foreligger, vil der måske – måske ikke – blive vedtaget en ny europæisk norm. Jeg skal understrege, at der er tale om en proces, som mange lande er involveret i, og som i bedste fald

kan tage et par år, så der kan ikke ventes en hurtig vedtagelse af udkastet.

Hvis standarden ændres, vil det på dette tidspunkt være naturligt, at vi i Danmark vurderer, om den danske norm skal justeres i forhold til denne standard, eller om den danske norm skal ligge på et andet niveau. Også i denne situation vil det være naturligt at skele til vores nabolande Sverige og Tyskland.

Banedanmark vurderer dog ikke, at det er selve normændringerne der har haft betydning for det stigende antal hastighedsnedsættelser, men at det snarere skyldes en adfærdsmæssig ændring hos tilsyns- og vedligeholdelsespersonalet, som indtil august måned i høj grad styrede sporkvaliteten ud fra et erfaringsbaseret grundlag.

Den generelle adfærdsmæssige ændring har været et nødvendigt element i bestræbelserne på at efterleve de sikkerhedsmæssige krav, som Banedanmark som sikkerhedsgodkendt infrastrukturforvalter overfor sikkerhedsmyndigheden har forpligtiget sig til at leve op til.

Tommerup har medført en væsentlig opstramning i forhold til håndtering af ultralydsmålinger, men dette er ikke før august

måned blevet håndteret i forhold til sporbeliggenhedsmålingerne.

Den udførte undersøgelsesrapport på håndtering af sporbeliggenhedsdata viser, at det er et mere globalt problem i virksomheden. Derfor iværksættes der i øjeblikket et gennemgribende projekt, hvor sikkerhedskulturen for alle områderne får et eftersyn og rettes til i forhold til det nødvendige niveau.

Trafikstyrelsen har taget undersøgelsesrapportens konklusioner til efterretning, og er enige i de forebyggende foranstaltninger som Banedanmark igangsætter.

Banedanmark og Trafikstyrelsen er også enige om, at problemet med det stigende antal hastighedsnedsættelser på strækningen mellem København – Århus er affødt af manglende vedligehold, mere end af for stramme normer.

Problemet er således især knyttet til hovedstrækningen København-Århus. Sammen med S-banen er disse to baner der, hvor den største trafikbelastning findes. S-banen er derfor ligeledes gennemgået gentagne gange og her har Banedanmark i mindre målestok haft lignende problemer. Dette er håndteret og sidste måling har vist, at man har det under kontrol.

Øvrige strækninger er også blevet målt både ved regelmæssige kørsler og ved ekstraordinære stikprøver. Bl.a. er Aarhus – Aalborg og Kystbanen ekstraordinært målt. Da trafikbelastningen ikke er af samme grad, er nedslidningen ikke af samme målestok og derfor er sandsynligheden for lignende problemer på øvrige strækninger væsentlig mindre, hvilket målingerne bekræfter.

Spørgsmål 4. Har Banedanmark de nødvendige værktøjer til at opfylde Trafikstyrelsens krav?

Endelig spørges der også til, om Banedanmark har de nødvendige værktøjer til at opfylde Trafikstyrelsens krav.

Som nævnt er det vurderingen, at dette i høj grad er et spørgsmål om økonomisk prioritering. Det er et forhold, som vi har arbejdet meget indgående med i forligskredsen de sidste måneder. Målet er selvfølgelig at få tilvejebragt de nødvendige bevillinger på både kort og lang sigt.

Som det sikkert er Trafikudvalget bekendt, står Banedanmark overfor en række udfordringer, hvoraf nogle af dem ikke direkte relaterer sig til sikkerheden på jernbanenettet, men som ikke

desto mindre er vigtige for virksomhedens fremtid.

Trafikstyrelsen har som led i deres opgave som tilsynsmyndighed krævet en nærmere dokumentation for Banedanmarks håndtering af sporvedligehold, håndtering af fejl og for selve fejludviklingen.

Banedanmark har sat alle ledige ressourcer ind på at fremskaffe den nødvendige dokumentation, med henblik på at få en normal drift på strækningen mellem København og Århus.

Der er som sagt tale om en helt ekstraordinær situation, og hverken Banedanmark eller Trafikstyrelsen har, siden Banedanmark fik sit sikkerhedscertifikat og siden Trafikstyrelsen blev etableret, været i en situation, hvor der har været behov for en lignende krisestyring.

Samarbejdet er blevet afprøvet og har gennemgået et forløb, som i fremtiden, efter begges overbevisning og ønske, bliver frugtbart og værdifuldt.

Afslutning

Jeg håber mit svar har givet et indblik i organiseringen på sikkerhedsområdet, og den fordeling af roller og ansvar som naturligt følger når man er en myndighed og en virksomhed.

Hovedspørgsmålet til dette samråd var hvordan jeg ville sikre samspillet mellem Trafikstyrelsen og Banedanmark. Jeg synes vi i den forbindelse skal konstatere og være tilfredse med, at vi har en sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet der forvalter deres tilsynsrolle omhyggeligt.

Denne sag har en meget høj prioritet hos mig og i ministeriet, og det vigtigste er, at der ikke bliver gået på kompromis med sikkerheden.