



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 1. marts 2006
J.nr. : Jr. nr.

Trafikudvalget har i brev af 20. januar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 268, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 268:

"I notat af 12. januar 2006 Fra Banedanmark om "Banedanmarks redegørelse for iværksatte tiltag i forhold til Trafikstyrelsens tilsynsrapport af 9. december 2005" fremgår det i afsnit 2, at "afvigelser fra normerne til fordel for en faglig vurdering har været fast tilbagevendende gennem de senere års målinger" og at "hverken Jernbanetilsynet eller efterfølgende Trafikstyrelsen i denne årrække har ført tilsyn, der har kunnet "fange" afvigelser fra overholdelse af regler og normer". Kan Trafikstyrelsen og ministeriet bekræfte dette?"

Svar:

Jeg har tidligere informeret udvalget om de aktiviteter, der er igangsat på baggrund af Trafikstyrelsens tilsynsrapport, herunder at Banedanmark er blevet anmodet om en redegørelse for iværksatte tiltag. Det stillede spørgsmål har netop udgangspunkt i denne redegørelse.

Det er vigtigt i den forbindelse igen at understrege den rollefordeling, der er mellem Banedanmark som infrastrukturforvalter og Trafikstyrelsen som myndighed.

Trafikstyrelsen skal føre tilsyn med, at Banedanmark har en sikkerhedspolitik, samt etableret en sikkerhedsorganisation, der kan sikre, at blandt andet kravene i bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere m.v. overholdes.

Det er således Banedanmarks ansvar, at sikre overholdelse af alle nødvendige regler, normer og vejledninger m.v. af betydning for jernbanesikkerheden.

Heri indgår bl.a., at virksomheden skal være i besiddelse af :

1. ajourførte normer og forskrifter for eftersyn og vedligeholdelse af installationer og tekniske indretninger af betydning for sikkerheden i overensstemmelse med det til enhver tid gældende
2. interne regler for virksomhedens tilsyn med overholdelse af nævnte regler m.v., samt for tilsyn med tilhørende sikkerheds- og kontrolsystemer, og
3. fornødne forskrifter for jernbanevirksomheders kørsel på jernbaneinfrastrukturen.

Det er i den forbindelse Trafikstyrelsens opgave, at føre det overordnede tilsyn med blandt andet, at gældende sikkerhedsregler overholdes.

Det kan oplyses, at det af materiale fra Jernbanetilsynet fremgår, at der i perioden 1996 – 2004 er gennemført en række tilsyn med tekniske delsystemer. Disse havde oftest udgangspunkt i konstaterede hændelser og var derfor primært beregnet til at afdække hændelsernes årsag. Ved disse tilsyn blev der blandt andet skrevet mere end 40 rapporter vedrørende sporarlæg fordelt over hele landet og i den forbindelse er der påpeget en række forhold, der ikke var i overensstemmelse med normer og regler.

Med ændring af jernbaneloven og rollefordelingen overtog Trafikstyrelsen 1. juli 2004 Jernbanetilsynets opgave som sikkerhedsmyndighed og dermed arbejdet med vurdering af Banedanmarks ansøgning om sikkerhedscertifikat. Trafikstyrelsen afsluttede certificeringen af Banedanmark den 1. december 2004.

I forbindelse med Trafikstyrelsens behandling af Banedanmarks ansøgning om sikkerhedscertifikat konkluderede Trafikstyrelsen, at bekendtgørelsens krav var overholdt, men påpegede nogle uhensigtsmæssigheder i Banedanmarks sikkerhedsorganisation. Dette medførte bl.a., at Banedanmark besluttede at ændre sikkerhedsorganisationen.

Banedanmark ændrede sikkerhedsorganisationen med virkning fra 1. juli 2005. Som et resultat af ændrede arbejds gange blev det gjort klar for Banedanmarks ledelse, at der på strækningen København - Århus - København, var en række kritiske forhold, der ikke var håndteret i overensstemmelse med gældende normer og regler. Det var dette der medførte, at Banedanmark indså nødvendigheden af at nedsætte hastigheden.

Hastighedsnedsættelsen foranledigede Trafikstyrelsen til at indlede et ekstraordinært tilsyn, der blandt andet afdækkede, at beslutninger om fastsættelse af hastigheden fortsat ikke var i overensstemmelse med gældende normer, hvorfor det var nødvendigt at påbyde Banedanmark igen at nedsætte hastigheden samt at udarbejde en handlingsplan for opmåling af sporbeli genhed på strækningen.

Det forhold at Trafikstyrelsen kunne konstatere, at beslutninger om hastighedsfastsættelser ikke var i overensstemmelse med gældende normer resulterede efterfølgende i et påbud til Banedanmark om at udarbejde en handlingsplan for ændring af sikkerhedskulturen i hele organisationen.

Allerede primo februar 2005 greb Trafikstyrelsen ind i Banedanmarks håndtering af spor blandt andet med et akut nedlagt forbud i forbindelse med hurtigt udviklende revnedannelser på Lille Syd. Dette førte til en handlingsplan for registrering og måling af brugelige ældre skinner af DSB 45 typen. Der pågår fortsat opfølgning i denne sag.

Samlet set kan jeg konstatere, at Trafikstyrelsen i sine tilsyn har fundet fejl i banedanmarks brug af regler og normer.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen