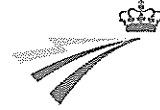


Talepapir til brug ved samråd Ø, Å, AA og AB om sikkerheden i den Københavnske metro i Trafikudvalget den 16. august 2006

- Indledning* Jeg vil - med formandens tilladelse –
disponere min taletid, således at jeg
undervejs i min tale svarer på de fire
spørgsmål.
- Disposition* Først vil jeg forklare hvordan jeg har
taklet sagen, herunder at Trafikstyrelsen
har lavet en redegørelse til mig om
sikkerheden i metroen.
- Dernæst vil jeg skitsere hovedpunkterne
i Trafikstyrelsens redegørelse.
- Endvidere vil jeg forklare fakta omkring
den påståede hemmelige rapport.
- Og endelig vil jeg slutte af med at
fortælle om sikkerhedsgodkendelsen af
metroen.
- Baggrund for
sagen* Baggrunden for sagen er nogle artikler i
Ekstra Bladet i uge 31. Her skrev Ekstra
Bladet, at det var livsfarligt at køre med
Københavns Metro.



På baggrund af medieomtalen forsikrede jeg mig om, at Trafikstyrelsen, som fører tilsyn med sikkerheden i metroen, kendte sagen og at de havde taget hånd om den.

Jeg anmodede samtidig Trafikstyrelsen om at give mig en redegørelse om sikkerheden i metroen på baggrund af de oplysninger, der var kommet frem i pressen.

Det er sikkert at køre med metro

Redegørelsen fra Trafikstyrelsen konkluderede, at metroen har den fornødne sikkerhed.

Særligt tilsyn = øget tryghed

På baggrund af oplysninger som Trafikstyrelsen har modtaget fra Metro Service i forbindelse med udarbejdelsen af redegørelsen har Trafikstyrelsen dog valgt at gennemføre et særligt tilsyn med metroen.



Det synes jeg er tilfredsstillende, for det gælder om at skabe størst mulig tryghed omkring sikkerhedsforholdene.

Det første konkrete spørgsmål til mig lyder, som følger:

Spørgsmål Ø

”Ministeren bedes redegøre for sagen om den Københavnske Metro, som af en jernbaneekspert betegnes som rablende gal.”

Hertil kan jeg svare, at sikkerheden i metroen skal være i orden og det er den også.

Jeg vil gerne understrege, at der ikke har været tale om sikkerhedsmæssige hændelser i forbindelse med de forhold, der har været omtalt i pressen.

Lad mig lige pointere, at ansvaret for sikkerheden i metroen påhviler Metro Service som driftsoperatør.



Trafikstyrelsen er sikkerhedsmyndighed og fører tilsyn med, at Metro Service løfter ansvaret som sikkerhedsansvarlig.

Systemet bygger på, at driftsoperatøren til enhver tid skal kunne dokumentere, at alle sikkerhedsregler er overholdt.

Trafikstyrelsen har oplyst mig om, at flere af de emner, der var omtalt i Ekstra Bladet, er emner, som Trafikstyrelsen løbende er blevet informeret om eller har haft kendskab til i forbindelse med sagsbehandling.

Det er således ikke på baggrund af artiklerne i Ekstra Bladet, at det særlige tilsyn er iværksat. Tilsynet er baseret på de oplysninger, Metro Service har givet i forbindelse med Trafikstyrelsens opfølgning på artiklerne.

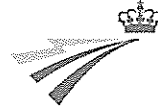
Jeg vil gerne understrege, at jeg har tillid til både de sikkerhedsansvarlige for metroen og til sikkerhedsmyndigheden.



Trafikstyrelsen fører tilsyn med metroen efter de forskrifter, der er på området. Der er højt kvalificerede jernbaneeksperter i begge organisationer.

Jeg har også noteret mig, at Trafikstyrelsen har oplyst, at der er et godt samarbejde mellem de to instanser og at Metro Service altid stiller det ønskede materiale til rådighed. Der er således en åben dialog mellem sikkerhedsmyndigheden og Metro Service.

I den forbindelse kan jeg tilføje, at der gennem hele metroens byggeperiode har været en løbende godkendelsesproces, hvor eksperter fra TÜV (som er en uafhængig assessor med stor ekspertise inden for letbaner) har gennemgået alle løsninger før de er blevet godkendt af myndighederne.



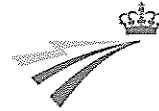
*Trafikstyrelsens
redegørelse*

Jeg vil nu gerne vende tilbage til Trafikstyrelsens redegørelse.

Trafikstyrelsen konkluderer i rapporten, at sikkerheden i metroen er i orden. Der er altså ingen risiko for passagererne, som Ekstra Bladet skriver.

Det fremgår af redegørelsen, at Trafikstyrelsen tidligere er blevet informeret om forhold med relation til de emner, der er omtalt i artiklerne den 1. og 2. august 2006, ligesom Trafikstyrelsen på en række andre punkter fører tilsyn med sikkerheden i metroen. Trafikstyrelsen har med andre ord en løbende sagsbehandling vedrørende sikkerhedsmæssige forhold.

Det fremgår endvidere af redegørelsen, at Trafikstyrelsen nu har igangsat et særligt tilsyn med sikkerheden i Københavns Metro for på den måde at skabe sikkerhed for, at sikkerheden også opretholdes på længere sigt.



Det er godt, for på den måde skabes optimal tryghed for brugerne af metroen.

Jeg vil herefter besvare det tredje spørgsmål, som har følgende ordlyd:

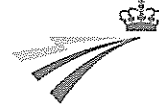
Spørgsmål AA

”Vil ministeren offentliggøre den hemmelige rapport, der har været færdig siden februar, og som iflg. Ekstra Bladet aldrig skulle have været ud til offentligheden”

Der er tale om en intern vedligeholdelsesrapport

Den rapport, der ligger til grund for artiklerne, er en intern vedligeholdelsesrapport udarbejdet af Metro Service. Rapporten er udarbejdet som en naturlig del, af arbejdet med at vedligeholde metroen, idet vedligeholdelsesarbejdet til enhver tid skal kunne dokumenteres skriftligt. Der udarbejdes således løbende rapporter, der dokumenter vedligeholdelsestilstanden.

Vedligehold af metroen er nøje beskrevet i normer og regler. Som et eksempel kan



nævnes, at der er meget præcise regler for, hvornår der skal ske udskiftning af defekte skinner.

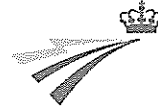
Til sikring af, at metroen hele tiden lever op til gældende normer og regler gennemfører Metro Service hyppige inspektioner af hele anlægget. Hertil kommer undersøgelser, hvis der optræder fejl på anlægget.

Disse inspektioner og undersøgelser bliver alle rapporteret, og rapporterne danner udgangspunkt for det videre arbejde med at optimere vedligeholdet og sikre den korrekte fejlretning.

Det er nogle af disse arbejds papirer Ekstra Bladet har taget udgangspunkt i.

Godkendelse som driftsoperatør

Jeg vil gerne pointere, at Metro Service den 2. maj 2005 er godkendt som driftsoperatør.



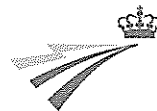
At være godkendt som driftsoperatør indebærer, at driftsoperatøren skal dokumentere at overholde kravene, der er fastsat både i bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder og i bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til infrastrukturforvaltere.

Blandt de krav, der skal overholdes, er en række meget stringente krav til metroens tilstand og vedligehold, der sikrer, at det til enhver tid er sikkert at køre med Københavns Metro.

Jeg vil nu vende tilbage med et svar på det andet spørgsmål, som har følgende ordlyd:

Spørgsmål Å

”Hvad er ministeren kommentarer til, at eksperter betegner den nuværende situation i metroen derhen, at passagererne sætter livet på spil hver dag, fordi havvand og kloakvand siver ind i metroen og som følge deraf har gennemtæret kabler og skinner”



Jeg har fået oplyst, at det er helt normalt, at der trænger vand ind i tunneler.

Jeg har endvidere fået oplyst, at Metro Service har foretaget midlertidige foranstaltninger, så forholdet giver ikke anledning til en sikkerhedsrisiko. Det er således uproblematisk for sikkerheden.

Når det er sagt, så er det et af de områder, som har givet Trafikstyrelsen anledning til, at styrelsen har iværksat et særligt tilsyn. Trafikstyrelsen påpeger i deres redegørelse, at løsningen af problemet har taget lang tid. Styrelsen vil derfor ved en inspektion sikre sig, at sikkerhedsniveauet kan opretholdes - også på længere sigt.

Jeg vil så til slut besvare det fjerde spørgsmål, som lyder som følger:



Spørgsmål AB

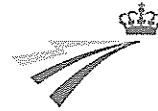
”Hvilken strategi vil ministeren anvende for at få bragt sikkerheden i orden hurtigst muligt, så passagererne ikke skal leve med den enorme usikkerhed, der er blevet blotlagt omkring den københavnske metro, hvor jernbanekonsulent Jørgen Thyge Falster bl.a. har oplyst, at det nuværende system aldrig ville blive godkendt til at køre andre steder”

Jeg er tilfreds med, at Trafikstyrelsen har valgt at føre et særligt tilsyn med metroen, for der må ikke kunne spørgsmålstegn ved sikkerheden i metroen.

Metroen er godkendt efter strengeste normer

Jeg vil gerne understrege, at metroen er godkendt efter de strengeste sikkerhedskrav.

Jeg har fået oplyst, at Metro Service udfører vedligehold af metroen efter en fastlagt plan. Nogle forhold gennemgås dagligt, andre gennemgås hver 14. dag, andre igen hver måned osv. Hvis nogle af disse inspektioner viser fejl, mangler, brud eller lignende skal forholdet udbedres.



Afslutning

Som afslutning vil jeg endnu en gang konkludere, at sikkerheden er i orden i metroen.

Ethvert tvivlsspørgsmål om sikkerheden skal naturligvis undersøges, for det gælder om at skabe størst mulig tryghed omkring sikkerhedsforholdene.

At køre med metro er en af de sikreste måder at komme rundt på, og jeg er derfor meget glad for, at der er et stort politisk flertal bag aftalen om lave mere metro efter de samme principper som den nuværende metro, nemlig en metrocityring.

Det store flertal vidner om, at også Folketinget mener, at metro er klogt.