



MINISTEREN

Dato 21. november 2006
J. nr. 004-56

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 9. november 2006 stillet mig følgende spørgsmål 50 og 51 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 50:

Hvilke konsekvenser agter ministeren konkret at drage af Havarikommissionens redegørelse af 1. november 2006, der understreger det helt uholdbare i de nuværende sikkerhedsprocedurer på de danske jernbaner?

Svar:

Banedanmark har siden september 2005 arbejdet på at forbedre sin sikkerhedskultur. Dette er blandt andet sket på baggrund af et påbud fra Trafikstyrelsen til Banedanmark om at arbejde målrettet med sikkerhedskultur og – procedurer.

Som et vigtigt element i dette arbejde har Banedanmark iværksat en handlingsplan for ændring af virksomhedens sikkerhedskultur. Det betyder, at Banedanmark gennemgår eksisterende procedurer og udvikler nye. Parallelt med handlingsplanen, har Banedanmark ændret en række sikkerhedsmæssige procedurer, der direkte handler om de overleveringer af informationer om hastighedsnedsættelser, som Havarikommissionen har behandlet i sin redegørelse.

De nye procedurer betyder, at der er sat et maksimum på tre rettelser til La per medarbejder. Dvs. at den enkelte medarbejder maksimalt skal håndtere tre mundtlige meldinger til lokomotivførerne på den strækning han eller hun arbejder på den dag. Hvis antallet af rettelser er større end tre, bliver de i stedet leveret skriftligt til lokomotivførerne, af mandskab der udkommanderes til formålet.

I forbindelse med ultralydsmålninger sætter Banedanmark nu rutinemæssigt hastigheden ned mellem to stationer, hvis der konstateres en enkelt fejl. Tidligere blev hastigheden nedsat punktvis, og det gav forholdsvis flere hastighedsnedsættelser, og dermed overlevering af flere meddelelser.

Med hensyn til den konkrete rekommandation i Havarikommissionens redegørelse, så har Banedanmark, som jeg orienterede Trafikudvalget om den 15. september 2006, i samarbejde med DSB, og Dansk Jernbaneforbund nedsat en fælles undersøgelseskommission, som skal afdække alle forholdene omkring de



manglende underretninger og årsagerne hertil, samt komme med forslag til korrigerende tiltag.

Side 2/3

Som led i dette samarbejde går Banedanmark og togoperatørerne i gang med at teste et system i december 2006, hvor meddelelser om hastighedsnedsættelser, såkaldte La-meddelelser, bliver udleveret til lokomotivførerne hver dag i modsætning til nu, hvor der udsendes en liste en gang om ugen. Banedanmark forventer at dette markant vil nedbringe antallet af rettelser, som skal kommunikeres direkte fra trafikstyringsmedarbejderne i Banedanmark til lokomotivførerne. Banedanmark forventer herved, at mindst tre fjerdedele af meldingerne vil bortfalde. Systemet er foreløbigt godkendt af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsens endelige godkendelse er betinget af, at testen forløber tilfredsstillende. Såfremt testen forløber tilfredsstillende, forventer Banedanmark således, at systemet kan være gældende fra midten af januar næste år.

Jeg finder, at den iværksatte opfølgning er tilfredsstillende, og jeg har tillid til, at den nedsatte undersøgelseskommission vil sikre en hensigtsmæssig opfølgning på sagen.

Spørgsmål nr. 51:

Hvem mener ministeren præcist bærer ansvaret for de helt mangelfulde sikkerhedsprocedurer indtil nu, og hvem bærer ansvaret for at rette op på fejlene igen?

Svar:

Som jeg tidligere har orienteret Trafikudvalget om (bl.a. ved samrådet den 19. januar 2006), fremgår det af lovgivningen, at jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne (heriblandt Banedanmark) har ansvaret for en sikker drift af den del af jernbanesystemet, som de driver eller forvalter.

Virksomhederne har endvidere ansvaret for kontrollen med de risici, der opstår på den del af jernbanesystemet, som de driver eller forvalter samt en pligt til at etablere de nødvendige foranstaltninger til risikostyring.

Trafikstyrelsens rolle er at opstille nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og føre tilsyn med virksomhedernes indsats på det sikkerhedsmæssige område. Trafikstyrelsen skal med andre ord føre tilsyn med, at jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere løfter deres ansvar på betryggende vis.

I forbindelse med sikkerhedsprocedurerne er det således Banedanmark, som udarbejder sikkerhedsprocedurerne og fører tilsyn med, at de fungerer efter hensigt, det vil sige en form for egen kontrol.



Trafikstyrelsen godkender Banedanmarks sikkerhedsprocedurer og føre tilsyn med Banedanmarks "egenkontrol".

Idet omfang der er fejl eller mangler i sikkerhedsprocedurerne, er det således Banedanmarks ansvar, at disse bliver udbedret. Såfremt Trafikstyrelsen ved sit tilsyn finder at Banedanmarks "egenkontrol" er mangelfuld, er det Trafikstyrelsens ansvar at påtale det over for Banedanmark og følge op med de nødvendige foranstaltninger i form af henstillinger, påbud og forbud.

Endvidere har Trafikstyrelsen en generel beføjelse til at udstede påbud til virksomhederne, såfremt Trafikstyrelsen konstaterer forhold, der udgør en sikkerhedsmæssig risiko for jernbanesikkerheden og til at nedlægge forbud mod drift, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen