

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K.

Dato 2. oktober 2008
Dok.id
J. nr. 547-17
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Ny strategi for sikkerhed og interoperabilitet på jernbanen

Jeg skal hermed orientere om, at Trafikstyrelsen har udarbejdet et udkast til en strategi for sikkerhed og interoperabilitet, og at denne nu er sendt til høring i jernbanebranchen. Jeg vedlægger udkast som bilag til dette brev.
./.

Baggrunden for strategien er blandt andet, at sikkerhedsmyndigheden i 2004 blev flyttet fra Jernbanetilsynet til Trafikstyrelsen. Styrelsen har fra 2008-11 fået et betydeligt økonomisk løft på Finansloven, især til at varetage sikkerhedsforhold og gennemføre den fælleseuropæiske regelreform for jernbanen (interoperabilitet).

Jernbanen er en meget sikker og miljøvenlig transportform. Jernbanen er ca. 6 gange så sikker som vejtransporten. Trafikstyrelsens strategi tager sigte på at bevare det høje danske sikkerhedsniveau på jernbanen og løbende at forbedre sikkerheden, hvor det er muligt.

Jernbanen i Europa har dog tabt markedsandele, og europæerne flyver nu flere kilometer, end de kører i tog. Jernbanen i Danmark har klaret sig lidt bedre takket være den faste forbindelse over Storebælt og etableringen af metroen i København.

EU's regelreform giver muligheden for at øge jernbanens effektivitet samtidig med, at det høje danske sikkerhedsniveau på jernbanen bevares. Den vil skabe bedre rammer for konkurrence og flere gennemprøvede, men også billigere hyldevarer af tog og udstyr.

Et nyt princip i strategien er, at samtidig med, at sikkerhedsniveauet bevares og løbende forbedres, hvor det er muligt, skal den største indsats lægges der, hvor der opnås mest sikkerhed for pengene. Det vil være til gavn for passagerne, at jernbanen er både sikker og effektiv.

Ifølge jernbaneloven og EU's sikkerhedsdirektiv må sikkerhedsniveauet på jernbanen ikke sænkes. Hidtil er sikkerhedsniveauet typisk blevet fortolket som, hvor stramme reglerne er. Således kunne regler stort set aldrig slækkes selv i tilfælde, hvor dette ellers måtte vurderes som hensigtsmæssigt. Fremover foreslås et *måltal* for den faktiske sikkerhed på jernbanen. Det giver større fleksibilitet, når der kommer et helt nyt regelsæt.



På den baggrund kan nye EU-regler gennemføres *ud fra en helhedsbetragtning*. En fordyrende dansk særregel kan typisk afskaffes, hvis EU-reglerne på et givent område *som helhed* bevarer sikkerhedsniveauet.

Side 2/2

En central pointe i strategien er også, at hele regelreformen skal gennemføres i *tæt samspil med branchen*. Styrelsen opretter et branchepanel til at behandle overordnede forhold samt en række ekspertgrupper, der behandler de nye regler for tekniske delsystemer (signaler, spor, rullende materiel osv.).

Strategien indeholder desuden et signal til, at myndighederne i udgangspunktet viser virksomhederne tillid, og at virksomhederne får incitament til at tage mere ansvar for sikkerheden. Styrelsen vil gennemføre færre tilsyn, når virksomhederne selv kan dokumentere, at der er styr på tingene - og omvendt. Branchen opfordres til at pege på yderligere incitament.

Jeg vil fremsende den endelige rapport og resultatet af høringen af strategien i branchen, når disse foreligger.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed