



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. oktober 2014
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8 maj 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 674:

På baggrund af sin besvarelse af TRU alm. del. – spm. 544 bedes ministeren redegøre for årsagen til, at DSB har skjult fejlene vedrørende revner i IC4's aksellejeskåle overfor Atkins, der i 2011 fik til opgave at udforme en udførlig rapport over IC4 og IC2's fejl og mangler, samt hvilke konsekvenser det skal have at skjule sådanne alvorlige oplysninger.

Svar:

Jeg skal henvise til supplerende svar på spørgsmål 544 (TRU alm.del), som redegør for dialogen mellem DSB og Atkins, om hvad DSB udleverede af oplysninger til Atkins om den første hændelse med revner i IC4-togenes aksellejeskåle. Det fremgår bl.a. af de supplerende svar:

"Atkins havde adgang til al ønsket dokumentation, personale og lokaliteter, og kunne gennemføre deres arbejde uden hindringer. Det første møde mellem Atkins og DSB blev afholdt 29. juni 2011. Derefter havde Atkins møde med samtlige afdelingschefer i Programmet, herunder programdirektøren, de tekniske ansvarlige for kvalitet, sikkerhed, tekniske ændringer, TCMS og værktøjschefer.

Atkins blev endvidere introduceret til DSB's DTO system (DSB's logning af alle hændelser, inklusive hændelser, der ikke fører til forsinkelser), og Atkins fik udleveret IC4 Programmets kvalitetsledelsesmateriale og tilsvarende sikkerhedsledelsessystem, der begge indeholder henvisninger til DTO/SYNERGI (DSB's IT system, hvor alle sikkerhedsmæssige afvigelser, hændelser og ulykker registreres).

Revnerne i aksellejekasserne fra 2010 er registreret i DTO som sikkerhedsmæssige hændelser henholdsvis den 22. februar 2010 og 3. december 2010 og efterfølgende overført til SYNERGI systemet.



I juli 2011 udbad Atkins sig DTO rapporter tre måneder tilbage og fik derfor udleveret DTO rapporter fra marts 2011. I den periode blev der ikke konstateret hændelser med aksellejekasserne, og revner i aksellejekasserne er derfor ikke nævnt i de udleverede DTO rapporter.

[.....]

Atkins modtog således information om sikkerhedsrelaterede hændelser frem til oktober 2010, herunder den første lejeskålshændelse. DSB blev ikke anmodet om yderligere dokumentation for hændelsen og DSB, der på daværende tidspunkt betragtede revnedannelseshændelserne i 2010 for løste ved efterfølgende at flytte de sporstoppere, som DSB vurderede var årsagen til revnedannelserne, havde således ikke anledning til at udlevere yderligere dokumentation om revnedannelserne til Atkins.”

Endvidere fremgår det:

”Herefter er DSB blevet bedt om at uddybe hændelsesforløbet omkring udlevering af oplysninger til Atkins vedrørende 2. hændelse (3. december 2010) hvortil DSB har oplyst følgende den 1. juli 2014:

”DSB har gennemgået sine skriftlige kilder og kan ikke på det grundlag dokumentere en dialog med Atkins om 2. hændelse. Dette kan have sammenhæng med, at DSB som nævnt på det tidspunkt var af den opfattelse, at problemet med revnedannelserne var løst ved at flytte de relevante sporstoppere. Denne konklusion hviler dog mere på et spekulativt - end et dokumenteret grundlag. DSB finder således ikke at kunne oplyse sagen yderligere på grundlag af den dokumentation, DSB er i besiddelse af.”

På baggrund af ovenstående svar fra DSB og Atkins er det således blevet af-dækket, hvad DSB udleverede af oplysninger til Atkins om den første hændelse, samt at DSB ikke kan dokumentere en dialog med Atkins om den anden hændelse.”

For yderligere detaljer henvises til det supplerende svar på spørgsmål 544 (TRU alm.del).

Transportministeriet har efterfølgende vurderet, hvorvidt næste skridt i sagen skulle være en advokatundersøgelse om hændelsesforløbet. Transportministeriet vurderer, at en advokatundersøgelse ikke vil bidrage med yderligere til sagen, og derfor finder Transportministeriet heller ikke, at der er behov for at foretage yderligere i denne sag – også henset til at mange centrale nøglemedarbejdere, som ville være relevante for sagen, ikke længere er i DSB.

Med venlig hilsen



Magnus Heunicke

Side 3/3