



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 3. april 2017
J. nr. 2017 - 1358

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 17. februar 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

Spørgsmål nr. 346:

Ministeren bedes beskrive Havarikommisionens arbejdsgangsgang og undersøgelsesmetodik med henblik på en direkte sammenligning med de tilsvarende tyske myndigheder. Ministeren bedes herunder oplyse, om den danske konstruktion specifikt på jernbaneområdet, hvor jernoperatøren har ansvaret for at finde og gennemføre konkrete løsninger på sikkerhedsmæssige problemer, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører tilsyn hermed, er i overensstemmelse med, hvordan man gør tingene i Tyskland og internationalt i øvrigt.

Svar:

Jeg har forstået spørgsmålet således, at der bliver spurgt til Havarikommisionens arbejdsgang og undersøgelsesmetodik på jernbaneområdet specifikt. Jeg har derfor bedt Havarikommisionen redegøre for dens arbejdsgang og undersøgelsesmetodik på jernbaneområdet. Havarikommisionen oplyser følgende:

”Havarikommisionen er ikke bekendt med de tyske havarikommisioners specifikke interne arbejdsgange. På jernbaneområdet har Havarikommisionen et tæt og formaliseret samarbejde i den nordiske gruppe, hvori også England deltager. Samarbejdet i den nordiske gruppe er organiseret som en undergruppe i det samarbejde, som faciliteres af det Europæiske Jernbaneagentur (ERA). Den tyske jernbanehavarikommision (EBU) indgår i ERA-gruppen af tysktalende lande.

Arbejdsgange varierer både i de nordiske lande og i resten af Europa, hvilket bl.a. skyldes at deres organisering ikke er ens. Eksempelvis skal den svenske havarikommision ledes af en dommer. Og i nogle lande er deres havarikommision placeret under andre ministerier og i andre lande igen omfatter havarikommisionen flere undersøgelsesområder.

Undersøgelsesmetodikker i de enkelte nordiske lande er overordnet ens, og tager udgangspunkt i vejledninger (guidelines) fra ERA. Undersøgelsesværktøjerne, herunder analyseværktøjer, kan variere i de forskellige lande. I den dan-



ske Havarikommission bruges i dag undersøgelsesmetodikken ISIM (Integrated Safety Investigation Methodology). ISIM samler primære anerkendte undersøgelsesmetodikker i én metodik. Med baggrund i ISIM bruger Havarikommissionen analyseværktøjet AcciMap, som det primære værktøj ved omfattende undersøgelser som eksempelvis Vejlesagen. ISIM bruges fuldt ud i bl.a. Norge, Canada og Australien, og elementerne (Reasons Swiss cheese, Rasmussens teorier, SHELL modellen, osv.) fra ISIM bruges helt eller delvist i havari-kommissionerne, som arbejder efter FN's / EU's standarder.”

Jeg har endvidere bedt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen redegøre for, om den danske konstruktion på jernbaneområdet er i overensstemmelse med, hvordan man gør tingene i Tyskland og internationalt i øvrigt. I den forbindelse oplyser Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen følgende:

”Ansvar for jernbanesikkerheden inden for EU er fastlagt i jernbanesikkerhedsdirektivet (direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerheden i EU). Direktivet fastlægger, at ansvaret for den sikre drift ligger hos operatørerne og forvaltere af infrastruktur. Heri ligger også, at det er virksomhederne, der har ansvaret for de konkrete løsninger.

Den nationale sikkerhedsmyndighed, som i Danmark er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, har ansvaret for at føre tilsyn med operatørernes og infrastrukturforvalternes indsats på det sikkerhedsmæssige område. Myndighedens tilsyn er også reguleret via jernbanesikkerhedsdirektivet, der således er fællesgrundlaget for myndigheders tilsynsarbejde i alle medlemsstater.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke nærmere kendskab til den konkrete praksis i de forskellige medlemsstater, herunder Tyskland.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen