

TALEMANUSKRIFT

Side 1 af 29

## Samrådstale til besvarelse af spørgsmål AQ og AR

*Samrådsspørgsmål AQ: Ministeren bedes redegøre for sagen mellem Ravn Bane Aps og Banedanmark, hvor en produktionsdirektør i Banedanmark efter alt at dømme har dikteret til sine medarbejdere, at der ikke må indgås samarbejde med Ravn Bane.*

*Samrådsspørgsmål AR: Banedanmark har tilsyneladende også misinformeret ministeren om yngleforhold og toghastigheder ved en niveaufri udfletning ved Ringsted. Ministeren bedes på baggrund af de to nævnte sager redegøre for konsekvenserne for den pågældende produktionsdirektør.*

**Svar på  
spørgsmål  
AR-AQ**

Med udvalgets tilslutning vil jeg tillade mig at svare samlet på spørgsmålene AQ-AR.

**Spørgsmål AR**

For så vidt angår spørgsmål AR, kan jeg oplyse, at Banedanmarks produktionsdirektør ikke har noget ansvar for den niveaufri udflætning ved Ringsted, herunder VVM'en.

**Spørgsmål AQ**

Jeg vil derfor nu koncentrere mig om spørgsmål AQ vedrørende RAVN Bane ApS.

Jeg vil gerne fra starten slå fast, at jeg finder sagen ganske alvorlig. Derfor vil jeg også tillade mig at bruge den tid, der er nødvendig for at give en grundig besvarelse på spørgsmålet.

RAVN Bane ApS' klage over Banedanmark har været behandlet som en forvaltningssag i departementet. Jeg er derfor kun overordnet blevet orienteret om indholdet i sagen forud for et møde med spørger i februar 2015. På dette møde drøftede vi den første af fire afgørelser og udtalelser, som departementet har udarbejdet om klagen.

Jeg har taget en kopi af departementets fire afgørelser og udtalelser med til

udvalgets medlemmer. Det har Jesper Ravn, administrerende direktør for RAVN Bane ApS, givet skriftlig tilladelse til.

Men nu til sagen, som har været behandlet både i Trafikstyrelsen og departementet.

*Klagen af 28.  
oktober 2014*

Den 28. oktober 2014 fremsendte Jesper Ravn, administrerende direktør for RAVN Bane ApS via sin advokat seks opsummerende klagepunkter til Transportministeriets departement.

De seks klagepunkter omhandlede overordnet set Banedanmarks embedsførelse. Jesper Ravn har af departementet fået medhold i cirka halvdelen af punkterne.

Det første forhold omhandler spørgsmålet om et forbud i Banedanmark mod at anvende RAVN Bane ApS.

Det andet klagepunkt omhandler Banedanmarks annullering af 10

lokomotivførercertifikater i RAVN Bane ApS.

Det tredje forhold omhandler mængden af tilsynsbesøg hos lokomotivførere ansat i RAVN Bane ApS.

Det fjerde forhold omhandler, hvorvidt Banedanmark uretmæssigt har påført kompetencer på certifikater tilhørende lokomotivførere ansat i Banedanmark Produktion.

Det femte forhold omhandler, om Banedanmark har givet fejlagtige information til RAVN Bane ApS.

Det sjette og sidste forhold omhandler Banedanmarks retningslinjer for udstedelse af lokomotivførercertifikater.

Jeg skal til at starte med oplyse udvalget om, at det kun er klagen over annulleringen af de 10 lokomotivførercertifikater, hvor departementet har truffet afgørelse. De øvrige forhold har departementet udtalt sig om i sin rolle som tilsynsmyndighed over for Banedanmark.

Jeg vil nu gennemgå hvert enkelt af de seks punkter i klagen fra RAVN Bane ApS.

*Det første forhold  
– Forbud mod  
at anvende  
Ravn Bane  
ApS*

Det første forhold i klagen fra RAVN Bane ApS omhandler spørgsmålet om et forbud mod at anvende RAVN Bane ApS som leverandør.

Spørgsmålet omhandler i første omgang en intern mail af 31. januar 2014. I mailen forbød produktionsdirektøren sine områdechefer at anvende RAVN Bane ApS. Transportministeriets departement har behandlet forholdet ud fra sin rolle som tilsynsmyndighed.

Banedanmark har redegjort for forløbet og oplyst, at den pågældende direktør trak forbudsmailen mundtligt tilbage den 5. februar 2014.

På baggrund af sine undersøgelser har departementet vurderet, at den interne mail udgjorde en konkret tjenestebefaling til mailens modtagere i Banedanmark.

Banedanmark har oplyst, at e-mailen er afsendt i lyset af en verserende klagesag hos Trafikstyrelsen og, at direktøren for Banedanmark Produktion antog, at klagen til Trafikstyrelsen havde personlig karakter.

Departementet har dog ikke fundet, at den omtalte klagesag hos Trafikstyrelsen eller saglige forhold i det hele taget kan begrunde e-mailens forbud mod at anvende RAVN Bane ApS.

Departementet har over for Banedanmark indskærpet dette meget kritisable forhold.

Næste skridt i vurderingen af dette første forhold var varigheden af det ulovlige forbud.

Med henblik på at vurdere, om e-mailen også, som oplyst af Banedanmark, var tilbagetrukket den 5. februar 2014 har departementet indhentet oplysninger om Banedanmarks køb af ydelser hos RAVN Bane ApS efter 31. januar 2014.

Oplysningerne viser, at RAVN Bane ApS vandt det ene af to udbud, som Banedanmark udbød i første halvår 2014, og som RAVN Bane ApS kunne byde på. Derudover havde RAVN Bane ApS i runde tal en dobbelt så høj omsætning på de såkaldte ad hoc opgaver i 2014 (2,3 mio. kr.) sammenlignet med 2013 (1,3 mio. kr.).

På den baggrund har departementet fundet, at e-mailens forbud mod at bruge RAVN Bane ApS effektivt blev tilbagekaldt den 5. februar 2014.

For så vidt angår spørgsmålet om et eventuelt erstatningskrav, kan dette kun afgøres ved, at RAVN Bane ApS rejser et sådant mod Banedanmark. Det kan så afgøres enten ved forlig eller indbringes for domstolene. RAVN Bane ApS har allerede stævnet Banedanmark ved Københavns byret. Banedanmark modtog den 22. april 2015 stævningen fra byretten og er i gang med at forholde sig til indholdet.

I anden omgang omhandler spørgsmålet om et forbud en mail fra Jesper Ravn af den 18. marts 2015 til Transportudvalget omkring et angiveligt nyt forbud mod at anvende RAVN Bane ApS. Der er spurgt hertil i udvalgsspørgsmål nr. 534.

Jesper Ravn har den 13. april 2015 påklaget dette til departementet. Departementet har behandlet sagen ud fra sin rolle som tilsynsmyndighed over for Banedanmark og udtalt sig om sagen den 28. april 2015. Departementet har ikke fundet anledning til at kritisere Banedanmark i sagen.

Banedanmark har angivet en faglig begrundelse for, at der i en periode ikke har været og ikke vil blive anvendt underleverandører i forbindelse med en del af Banedanmarks vedligeholdelsesopgaver. Det drejer sig konkret om opgaven med levering af trækraft og medarbejdere til ballastsupplering (ekstra skærver).

Årsagen til, at Banedanmark Produktion har valgt at nedbringe brugen af



underleverandører, er, at det har vist sig at være for dyrt.

Det, at Banedanmark fremadrettet vil søge at varetage flere opgaver ved brug af interne ressourcer, berører ikke kun RAVN Bane ApS med også øvrige leverandører.

Departementet har på den baggrund ikke grundlag for at kritisere Banedanmarks beslutning om at begrænse brugen af underleverandører, herunder RAVN Bane ApS.

*Det andet klagepunkt, den uretmæssige annullering af certifikater*

Det andet klagepunkt omhandlede som sagt annulleringen af 10 lokomotivførercertifikater i RAVN Bane ApS.

For at forstå dette punkt er det vigtigt at vide, at Banedanmark over for Trafikstyrelsen er sikkerhedsansvarlig for en række mindre entreprenørvirksomheder, der kører på Banedanmarks sikkerhedscertifikat og ikke har eget certifikat. Det er i denne forbindelse, at Banedanmark administrerer og skal stå

sikkerhedsmæssigt inde for  
lokomotivførernes  
lokomotivførercertifikater.

Departementet konstaterede i  
forbindelse med sagsbehandlingen, at  
Banedanmark i forbindelse med  
annulleringen af de 10 certifikater havde  
begået en række sagsbehandlingsfejl,  
herunder begrundelsesfejl og manglende  
klagevejledning.

Banedanmark har også baseret sin  
sagsbehandling på en forkert forståelse  
af bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober  
2011 om certificering af lokomotivførere.  
Det har både bevirket en uhjemlet  
annullering af certifikaterne og,  
uhjemlede krav til generhvervelse af  
certifikater.

**Banedanmarks  
uddannelses-  
ordning**

Kravet til generhvervelsen af  
certifikaterne er lidt teknisk, hvorfor jeg  
vil bruge lidt tid på at forklare indholdet  
i Banedanmarks retningslinjer for  
litrauddannelse - altså uddannelse i at  
betjene det rullende materiel på

jernbanen (litra er en betegnelse for materiel type).

Banedanmarks uddannelsesordning byggede på, at den enkelte materielejer skulle forestå efteruddannelsen i brugen af det enkelte materiel for alle lokomotivførere, der blev uddannet til at betjene dette materiel.

Dette indebærer, at hvis en lokomotivfører skiftede arbejdsgiver - eksempelvis fra Banedanmark til RAVN Bane ApS – skulle Banedanmark skrive under på, at deres tidligere medarbejder fortsat var i stand til at betjene det materiel, som han kunne køre, mens vedkommende arbejdede for Banedanmark. Samtidig skulle Banedanmark forpligte sig til at forestå den fremadrettede efteruddannelse af en tidligere medarbejder.

Dette krav er ikke hjemlet i bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011.

Departementet tilbagekaldte derfor annulleringen af de 10 certifikater

vedrørende litrakendskab, fordi Banedanmark hverken havde hjemmel til annulleringen eller til kravene for generhvervelse af certifikaterne.

RAVN Bane ApS har fremført, at også certifikaternes strækningskendskab skulle genpåføres.

Reglerne vedrørende strækningskendskab er imidlertid udformet ud fra et sikkerhedsmæssigt hensyn. Der stilles således krav om, at lokoføreren har tilstrækkelig erfaring med at føre arbejdskørertøjer på de relevante strækninger. Departementet kan således ikke genpåføre strækningskendskab på certifikaterne uagtet, at Banedanmark uretmæssigt har annulleret certifikaterne og dermed afskåret lokomotivførerne i RAVN Bane ApS fra at bevare strækningskendskabet.

RAVN Bane ApS har endvidere anmodet om dispensation for reglerne om strækningskendskab. Da det er Banedanmark, der fastsætter procedurer for udstedelse og ajourføring af

certifikater som led i Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem, skal en anmodning om dispensation fra det gældende regelsæt rettes til Banedanmark.

Departementet har derfor videresendt anmodningen fra RAVN Bane ApS til Banedanmark og samtidig indskærpet, at Banedanmark i videst muligt omfang og hurtigst muligt skal bistå RAVN Bane ApS i at generhverve kendskabet til de strækninger, der var påført de uretmæssigt annullerede certifikater.

Også i forhold til den uretmæssige annullering af certifikater er det departementets vurdering, at et eventuelt erstatningskrav er et anlæggende mellem RAVN Bane ApS og Banedanmark, som må afgøres enten ved forlig eller indbringes for domstolene.

***Det tredje forhold  
tilsynsbesøg***

Det tredje forhold omhandler antallet af tilsyn fra Banedanmarks tilsynsførende kørelærer hos medarbejdere i RAVN Bane ApS i andet kvartal 2014.

Transportministeriets departement har behandlet forholdet ud fra sin rolle som tilsynsmyndighed.

Departementet har i sin sagsbehandling lagt vægt på oplysninger fra Banedanmark omkring retningslinjerne for tilsynsbesøg.

Banedanmark har oplyst, at tilsyn blandt andet foretages for at sikre, at relevant behov for uddannelse og træning bliver identificeret, og at medarbejderne opnår de nødvendige kompetencer.

Herudover har Jesper Ravn og Banedanmark fremsendt oplysninger om gennemførte tilsynsbesøg hos RAVN Bane ApS i 2014. Af de fremsendte oplysninger fra både Banedanmark og RAVN Bane ApS fremgår det, at der kun har været gennemført ét tilsyn hos RAVN Bane ApS, som fandt sted i andet kvartal 2014.

På baggrund af det modtagne materiale er det departementets vurdering, at Banedanmark ikke har forskelsbehandlet RAVN Bane ApS i

forhold til mængden af tilsynsbesøg sammenlignet med øvrige entreprenørvirksomheder på markedet.

*Det fjerde forhold  
litra- og  
strækningske  
ndskab på  
certifikater i  
Banedanmark*

Det fjerde forhold omhandler ligebehandlingsprincippet i relation til litrapåtegninger og strækningskendskab. Transportministeriets departement har behandlet forholdet ud fra sin rolle som tilsynsmyndighed.

Jesper Ravn har på baggrund af oplysninger fra kollegaer i branchen samt en anonymiseret oversigt fra Banedanmark fremført, at Banedanmark uretmæssigt har påført litra- og strækningskendskab på egne lokomotivføreres certifikater.

Det fremgår af den anonymiserede oversigt, at der er fem lokomotivførere, der har fået påført litra i perioden maj til august 2014, hvilket ifølge Jesper Ravn er sket på et tidspunkt, hvor Banedanmark ikke havde en godkendt litrauddannelse. Jesper Ravn mener, at de fem certifikater vedrører fem

lokomotivførere, som er ansat i Banedanmark Produktion.

Departementet har fra Banedanmark indhentet en redegørelse herom sammen med en opgørelse over påført litrakendskab på lokomotivførercertifikater. Af opgørelsen fremgår det, hvilke entreprenørvirksomheder de enkelte lokomotivcertifikater tilhører.

Banedanmark har redegjort for, at Banedanmark den 28. oktober 2014 administrativt forlængede 81 certifikater for lokomotivførere i Banedanmark Produktion. Dette blev gjort, fordi det ikke var muligt at nå at udstede nye certifikater for de pågældende lokomotivførere.

Den administrative forlængelse var gyldig i 10 hverdage, og førerne skulle medbringe forlængelsen sammen med deres certifikat. Banedanmark har oplyst, at den administrative forlængelse skyldtes, at de første certifikater, som



blev udstedt efter den nye ordning, kun var gyldige i et år.

Af opgørelsen Banedanmark har sendt over litra på lokomotivførercertifikater fremgår det, at der også er tale om lokomotivførere ansat i to andre entreprenørvirksomheder end Banedanmark Produktion.

På baggrund af det foreliggende materiale er det departementets vurdering, at Banedanmark ikke uretmæssigt har påført kompetencer på certifikaterne for lokomotivførere i Banedanmark Produktion.

*Det femte forhold  
fejlinformationer*

Det femte forhold omhandler, at Banedanmark i forbindelse med sagen har fremsendt fejlagtige oplysninger til RAVN Bane ApS. Transportministeriets departement har behandlet forholdet ud fra sin rolle som tilsynsmyndighed.

Jesper Ravn har fremført tre episoder, hvor Banedanmark skulle have udleveret fejlagtige oplysninger i sagen.

*Den første episode* omhandler tidspunktet for, hvornår Banedanmark Produktion fik en godkendt litrauddannelse. Jesper Ravn mener, at Banedanmark har givet forkerte oplysninger om, hvornår Banedanmark fik godkendt litrauddannelser for deres materiel.

Der er tale om to forskellige forhold. Banedanmark oplyser Jesper Ravn om, at Banedanmark har godkendte litrauddannelser for materiel, som var anskaffet før indførelsen af bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011.

Ved indførelsen af bekendtgørelsen blev der lavet en overgangsordning, hvor uddannelser og erhvervet litrakendskab blev godkendt på merit. For materiel anskaffet efter indførelsen af bekendtgørelsen skulle der imidlertid udarbejdes en uddannelsesordning, som skulle godkendes.

Banedanmark ejede materiel forud for indførelsen af bekendtgørelsen og havde

derfor godkendte litrauddannelser, som der også blev oplyst til Jesper Ravn.

De oplysninger, Banedanmark har udleveret om tidpunktet for egne godkendte litrauddannelser, har således været korrekte.

*Den anden episode* vedrører oplysninger om, hvor mange lokomotivførere med op til et års erfaring, som Banedanmark i en stikprøve bad om dokumentation for tilstrækkeligt strækningskendskab. Stikprøven blev udtaget som led i Banedanmarks tilsyn hermed.

Banedanmark oplyste over for Jesper Ravn i forbindelse med sagsbehandlingen, at der var tale om alle lokomotivførere med op til et års erfaring, som var blevet bedt om at fremsende dokumentationen.

Både Jesper Ravn og efterfølgende Banedanmark har fremsendt dokumentation for, at dette ikke var korrekt.

Departementet har på denne baggrund konkluderet, at oplysninger Banedanmark i første omgang sendte til Jesper Ravn ikke var korrekte.

*Den tredje og sidste episode* omhandler skemaer, som Banedanmark udarbejdede til dokumentation for forløbet forud for annulleringen af de 10 lokomotivførercertifikater i RAVN Bane ApS.

Af skemaerne fremgår det, at Jesper Ravn og en kollega skulle have foretaget virksomhedsskifte fra en anden entreprenørvirksomhed til RAVN Bane ApS i december 2013.

Dette har ikke været tilfældet, og departementet har konkluderet at skemaerne, der er udarbejdet af Banedanmark, indeholder fejlagtige oplysninger.

Banedanmark har således i to ud af de tre påklagede episoder udleveret fejlagtige oplysninger. Departementet har indskærpet over for Banedanmark, at der ikke må lægges ukorrekte

oplysninger til grund ved Banedanmarks forvaltning, ligesom ukorrekte oplysninger ikke skal udleveres til tredjepart.

*Det sjette forhold  
retningslinjer  
for  
lokomotivføre  
ruddannelsen*

I forhold til det sjette og sidste forhold omkring Banedanmarks retningslinjer for lokomotivføreruddannelse har departementet henholdt sig til to afgørelser, som Trafikstyrelsen har truffet omkring samme spørgsmål. Transportministeriets departement har behandlet forholdet ud fra sin rolle som tilsynsmyndighed.

*Det første spørgsmål* omhandler Banedanmarks ret til ud fra et sikkerhedsmæssigt perspektiv at fastsætte strengere retningslinjer til strækningkendskab end de krav, der fremgår af bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011.

Det er en klar forudsætning, at de retningslinjer Banedanmark udarbejder på baggrund af bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 er objektive, proportionale og anvendes uden

forskelsbehandling medmindre, det kan begrundes i saglige hensyn.

Det er departementets vurdering, at Banedanmarks regler om strækningskendskab er i overensstemmelse med ligebehandlingsprincippet, da samtlige lokomotivførere med op til et års erfaring skal fremføre et køretøj på de forskellige strækninger inden for et bestemt interval for at opretholde sit strækningskendskab.

*Det andet spørgsmål* omhandler Banedanmarks retningslinjer for litrauddannelse. Jesper Ravn har påklaget den del af uddannelsesordningen, hvor uddannelsesansvaret bliver udlagt til den enkelte materielejer. Altså det krav, som Banedanmark har stillet til, at eksempelvis nye medarbejdere i RAVN Bane ApS skulle have en underskrift fra deres tidligere arbejdsgivere på, at de fortsat kan anvende det materiel de er uddannet i, og at den tidligere arbejdsgiver vil forestå den

fremadrettede efteruddannelse i materiellet.

Disse retningslinjer afviste Trafikstyrelsen at godkende i juli 2014. Banedanmark har igangsat arbejdet med at udarbejde nye retvisende retningslinjer. Departementet følger dette arbejde.

***Opfølgning på afgørelsen***

Den sidste del af min redegørelse handler om de tiltag, der er taget på baggrund af afgørelserne. Jeg vil her redegøre for de væsentligste.

Banedanmark fik med afgørelsen og udtalelsen af 11. februar 2015 ti arbejdsdage til at komme med en redegørelse for de tiltag, som Banedanmark vil gennemføre for at undgå at gentage de fejl, der bliver påtalt i afgørelsen og udtalelsen.

***Opfølgning på første forhold***

Vedrørende opfølgning på første forhold angående den interne mail er der tale om et personalemæssigt spørgsmål.

***Konsekvenser for Banedanmarks produktionsdirektør***

Banedanmark har oplyst, at Banedanmarks administrerende direktør har indskærpet over for

produktionsdirektøren, at afsendelsen af den pågældende mail er meget kritisabel.

Det er endvidere gjort klart over for produktionsdirektøren, at der ikke må kunne stilles spørgsmålstejn ved, om Banedanmark har en åben og objektiv proces ved tildelingen af opgaver fra Banedanmark Produktion til eksterne entreprenører. Der må endvidere ikke tages usaglige hensyn i den offentlige forvaltning.

Jeg kan herudover oplyse, at Banedanmark for at betrygge Jesper Ravn i, at den interne mail er behørigt tilbagetrukket, sendte en skriftlig tilbagetrækning den 16. februar 2015 som supplement til den mundtlige tilbagetrækning den 5. februar 2014.

I forlængelse af denne del af afgørelsen vil Banedanmark i øvrigt følge op på om alle indkøb i Banedanmark Produktion følger de korrekte processer og, at dette dokumenteres skriftligt.



Det vil endvidere blive indskærpet, at der altid skal tages referat fra møder med leverandører, herunder statusmøder og byggemøder.

*Opfølgning på  
andet  
klagepunkt*

Vedrørende det andet klagepunkt om annullering af certifikaterne i RAVN Bane ApS blev litrakendskab genpåført certifikaterne tilhørende lokomotivførerne i RAVN Bane ApS, så dette var bragt i orden inden for 5 arbejdsdage efter departementets afgørelse.

Herudover har Banedanmark gennemført en organisatorisk ændring af ansvaret for håndteringen af lokomotivførercertifikaterne, herunder udarbejdelsen af retningslinjer for litrauddannelse og strækningskendskab.

I forlængelse heraf vil der blive sikret en grundig efteruddannelse af de medarbejdere, som varetager funktioner i relation til behandling af certifikaterne.

Banedanmark har endvidere valgt at gennemføre en række interne kurser med særligt fokus på undervisning i de

forvaltningsretlige aspekter af  
administrationen af  
lokomotivførercertifikater.

Banedanmark vil herudover definere, hvilket kompetenceniveau medarbejdere, som udfører funktioner med relation til behandling af certifikater, skal have inden for forvaltningsloven. Samtidig vil Banedanmark sikre, at alle medarbejdere, som varetager funktioner i relation til certifikaterne efteruddannes, så de opnår det ønskede kompetenceniveau. Efteruddannelsen forventes gennemført inden udgangen af maj 2015.

Banedanmark har afholdt et dialogmøde med alle entreprenører, der anvender Banedanmarks sikkerhedscertifikater, omkring bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011. På mødet blev et forslag til nye retningslinjer for litrauddannelser præsenteret. Arbejdet med at få godkendt retningslinjerne for

litrauddannelse af Trafikstyrelsen er endnu ikke afsluttet.

*Opfølgning på tredje forhold*

Banedanmark har samtidig noteret sig, at der har været misforståelser omkring de gennemførte tilsynsbesøg hos RAVN Bane ApS (det tredje forhold).

Banedanmark vil på den baggrund søge at informere virksomhederne klarere om, hvordan og med hvilket formål tilsyn gennemføres.

*Opfølgning på femte forhold*

Angående forholdet omkring fejlagtig information vedr. lokomotivførere og disses certifikater (femte forhold) er det Banedanmarks intention at registrere alle jernbanesikkerhedskompetencer i Banedanmarks SAP-system, både for så vidt angår interne medarbejdere som eksterne entreprenører. Systemet og processerne omkring systemet er dog først lige blevet tilstrækkeligt klargjort hertil.

Som det fremgår, pågår opfølgningen på klagen således fortsat med departementets involvering.

*Ændring af  
sektoransvare  
t*

Denne sag er, som jeg nævnte i indledningen ganske alvorlig og også ganske kompliceret. Man kan anskue sagen som udtryk for samarbejdsproblemer mellem personer hos RAVN Bane ApS og Banedanmark.

Jeg mener dog snarere, at det kan være relevant at se det som udtryk for, at systemet er skruet forkert sammen. Der tegner sig således et billede af, at Banedanmark har to opgaver, som det kan være svært at forene.

Banedanmark skal både varetage en rolle som bygherre, der køber ydelser af de forskellige firmaer, og rollen som sikkerhedsansvarlig i forhold til de selv samme leverandørers lokomotivførere. Jeg synes, at sagen her peger på, at det ikke i alle tilfælde er nogen heldig konstruktion.

Derfor vil der blive igangsat en undersøgelse af, om det er muligt at udarbejde et sikkerhedssystem således, at mindre entreprenørvirksomheder, som RAVN Bane ApS, kan få

eksempelvis deres lokomotivførers kompetencer godkendt hos Trafikstyrelsen. Der kan dog formentlig ikke blive tale om, at de mindre entreprenører skal søge om et fuldt og selvstændigt sikkerhedscertifikat hos Trafikstyrelsen, da dette vil blive for bureaukratisk og omkostningsfuldt for virksomhederne. Det er dog en mulighed, der står åben for dem.

*Afslutning og  
mulighed for  
yderligere  
information*

Skulle der være ønske om en endnu mere udførlig redegørelse for departementets afgørelser og udtalelser, henviser jeg til de kopier af departementets fire afgørelser og udtalelser, som jeg har medbragt til udvalgets medlemmer.