

Tabel 1: Assessor timer hos hhv. TÜV og DNV i henhold til kontrakt, samt forbrug pr 1.1.2000

	TÜV-timer	DNV-timer	TÜV Total i DKK	DNV Total i DKK
Total i henhold til kontrakt	44.845	22.761	34.983.077	20.133.366
Forbrug til 1.1.2000	22.138	10.159	19.146.113	8.540.556
Etape 2B, overslag	2.959	2.905	2.617.825	2.611.692
Etape 3, option	4.275	3.255	3.677.103	2.389.250
Drift og vedligehold første driftsår				
Etape 1+2A	358	530	281.936	397.500
Etape 2B, overslag	348	610	294.525	457.500
Etape 3, option	399	720	332.415	540.000

Det, der er angivet i de tre sidste rækker som »Drift og vedligehold« er de nødvendige assessor-aktiviteter, der skal foregå som opfølgning i driftsfasen efter overdragelse af Metroen til Ørestadsselskabet. Det er f.eks. opfølgning på uddannelsesplaner for personalet, arbejdsprocedurer o.a.«

Jernbanetilsynet har oplyst følgende vedrørende kontrol af dokumentationen:

»Jernbanetilsynet baserer sin egenkontrol på løbende vurderinger, dialog og anbefalinger fra den uafhængige assessor, møder og afklaring med Ørestadsselskabet, samt ikke mindst egne vurderinger baseret på sagsbehandling af al relevant dokumentation.

Hvilke områder, der udsættes for yderligere kontrol og Jernbanetilsynets egen detaljerede tekniske gennemgang, afhænger derfor af kvaliteten og karakteren af den fremsendte dokumentation samt den uafhængige assessors konkrete anbefalinger og vurderinger.

Generelt har alle sikkerhedskritiske emner Jernbanetilsynets bevågenhed og vil blive genstand for kontrol. Desuden anviser det valgte normgrundlag helt konkret hvilke områder der skal kontrolleres. Dette omfatter eksempelvis ATC, rullende materiel, regler for trafikafvikling og uddannelse etc.«

Jeg skal henholde mig til ovenstående oplysninger fra hhv. Ørestadsselskabet og Jernbanetilsynet.

Spm. nr. S 1214

Til trafikministeren (25/1 2000) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Kan ministeren bekræfte, at opgavefordelingen mellem Banestyrelsen og DSB er således, at DSB som bestyrer af S-togene skal varetage togenes fremførsel, mængden af passagerer samt førerrelaterede forhold, og da Banestyrelsen stiller kørevej og infrastruktur til rådighed, skal styrelsen derfor varetage perronforhold, trappeforhold, byggeforhold før og under anlægsperioden, samt hvor tæt S-togene kan køre?«

Svar (8/2 2000)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg kan som udgangspunkt svare, at den i spørgsmålet beskrevne opgavefordeling mellem DSB og Banestyrelsen overordnet set er korrekt.

Det er således rigtigt, at DSB S-tog A/S opererer S-togene og varetager passagerernes sikkerhed ved fremførelse af tog samt lokoførernes sikkerhed i henhold til gældende regler.

Banestyrelsen har ansvaret for trafikstyringen, herunder bl.a. togtætheden, som bestemmes af køreplan, sikringsanlæg, sikkerhedsregler, mv. Ligeledes skal Banestyrelsen sikre, at trafikken i videst muligt omfang afvikles i henhold til køreplaner og regularitetsmål.

DSB og Banestyrelsen har tilkendegivet, at der eksisterer en lang række konkrete aftaler i forhold til bodelingen mellem DSB og Banesty-