

håndtere en krisesituation, herunder også at sikre genopretning af driften.

Pligten til at udarbejde beredskabsplaner m.v., herunder også det som kaldes sikringsplaner, følger allerede i et vist omfang af jernbanesikkerhedsdirektivets bestemmelser om krav til sikkerhedsledelsessystemer, men bestemmelsen i stk. 1 går videre i den forstand, at den udover pligten til at foretage nødvendig beredskabsplanlægning tillige fastlægger en forpligtelse for virksomhederne til at koordinere deres arbejde. Denne pligt vil gælde for alle jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder også for de virksomheder der transporterer farligt gods. Koordineringsopgavens omfang og indhold vil afhænge af, i hvilket omfang den pågældende virksomhed har kontaktflader til de øvrige virksomheder. F.eks. vil der givet skulle ske en koordinering mellem Banedanmark og de jernbanevirksomheder, som kører på statens net – men også mellem i hvert fald visse jernbanevirksomheder indbyrdes.

Dette skyldes, at jernbanenettet er et sammenhængende system, hvilket køreplankoordineringen også afspejler. Det er derfor vigtigt, at informationer, som den ene virksomhed i en beredskabssituation ligger inde med, kommer videre til bl.a. andre operatører, hvorved passagerens sikkerhed m.v. bedre beskyttes. Hvis der f.eks. er ekstreme vejforhold i en del af landet, hvorfor togdriften derfor indstilles, er det vigtigt, at passagererne får besked om dette, således at de f.eks. ved skift mellem banerne ikke efterlades på øde stationer uden mulighed for at komme videre.

For så vidt angår forslaget til bestemmelsen i stk. 2 er der tale om en i realiteten uændret gengivelse af den hidtidige bestemmelse i § 28. Dog er nu også jernbaneinfrastrukturforvaltere medtaget. Det skyldes, at man i dag i højere grad opdeler mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvaltere, end da bestemmelsen blev til. Bestemmelsen foreslås flyttet, således at beredskabsforhold er samlet i § 8 d. I forhold til stk. 1 og regler fastsat efter stk. 4, der handler om pligter og regler, som gælder generelt for de nævnte virksomheder, er der ved stk. 2 givet ministeren adgang til at give den enkelte virksomhed pålæg om at stille transportkapacitet til rådighed. Bestemmelsen er således et udtryk for, at den regulering, som ministeren skal varetage efter sektoransvarsprincippet, som det kommer til udtryk i beredskabslovens § 24 og § 28, er fastlagt i sektorlovgivningen. Bestemmelsen går specifikt på at skaffe adgang til transportkapacitet ved ekstraordinære forhold.

Som det fremgår af forslaget til bestemmelsen i stk. 3, er det Trafikstyrelsen, der fører tilsyn med, at jern-

banevirksomhederne og infrastrukturforvalterne udfører de opgaver, som er fastlagt i stk. 1, og i øvrigt følger regler udstedt med hjemmel i stk. 4. Trafikstyrelsen får i den forbindelse bl.a. til opgave overordnet at koordinere udarbejdelsen af virksomhedernes beredskabs- og sikringsplaner, herunder for farligt gods.

Ved stk. 4 sikres det, at transport- og energiministeren kan fastsætte generelle regler i forbindelse med virksomhedernes varetagelse af beredskabsopgaverne i stk. 1, herunder også vedrørende jernbanesikring, som især angår tiltag til modvirkning af terrorangreb. I øvrigt vil ministeren kunne fastsætte regler i forbindelse med virksomhedernes varetagelse af opgaverne i stk. 1, herunder nærmere om den koordinerede indsats, samt om Trafikstyrelsen tilsyn m.v.

Det er hensigten, at der vil blive tale om regler, der har lighed med de regler, der gælder for energisektoren, og som for el-forsyningsvirksomheder findes i bekendtgørelse nr. 58 af 17. januar 2005 om beredskab for elsektoren. Dog vil reglerne selvfølgelig blive fastlagt under behørig hensyntagen til sektorernes forskelligheder.

Det er hensigten, at reglerne overordnet vil indeholde bestemmelser om følgende emner:

- a) Kortlægning og vurdering af risici i forbindelse med ekstraordinære situationer med henblik på at vurdere behovet for indsats for at imødegå disse risici, f.eks. ved gennemførelse af risiko- og sårbarhedsanalyser.
- b) Forebyggende foranstaltninger f.eks. for at reducere risikoen for, at ekstraordinære situationer indtræffer eller for at give øget robusthed over for sådanne situationer.
- c) Konsekvensreducerende foranstaltninger i tilfælde af, at ekstraordinære situationer indtræffer.
- d) Genopretningsforanstaltninger efter skader som følge af ekstraordinære situationer.
- e) Løbende vedligeholdelse af beredskabet, bl.a. ved øvelser og anden kompetenceudvikling.

Nogle af de elementer, der skal indgå i de beredskabsplaner, som virksomhederne skal udarbejde, vil omfatte virksomhedens planlægning for at håndtere ekstraordinære situationer, herunder beslutningsprocesser for krisehåndtering, information af relevante parter og eventuelle muligheder for indsættelse af yderligere ressourcer i krisehåndteringen i form af ekstra personel eller materiel, - f.eks. med hjælp fra andre virksomheder i henhold til aftaler herom.

Herudover kan der blive tale om fastsættelse af regler vedrørende Trafikstyrelsens opgaver efter stk. 3.

Det skal i sammenhæng med beredskabsopgaverne understreges, at der altid gælder et proportionalitets-