

**Svar (27/2 03)****Trafikministeren (Flemming Hansen):**

I henhold til Trafikministeriets udbudsmateriale kunne en kommende operatør på de midt- og vestjyske strækninger få uddannet lokomotivførere dels hos privatbanerne og dels hos DSB.

Ved førstnævnte uddannelse var der fastsat uddannelsesstart 1. april 2002 samt 1. august 2002, mens der ved DSB konkret skulle aftales på hvilket tidspunkt uddannelsen skulle påbegyndes.

Grunduddannelsen af en lokomotivfører ved DSB tager 23 uger. Denne uddannelse skal dog suppleres med uddannelse i at fremføre den enkelte togtype, ligesom lokomotivførerne skal opnå kendskab til de strækninger, han fremover skal befare. Når disse elementer medtages vil uddannelsen af en lokomotivfører tage ca. 26 uger.

Dette betyder, at et uddannelseshold, hvis det skulle have været færdiguddannet til driftsstart den 5. januar 2003, skulle være påbegyndt uddannelsen ultimo juni 2002, når der ikke tages højde for ferie m.v. Indregnes en ferieperiode, ville et hold lokomotivføreraspiranter senest kunne have påbegyndt uddannelsen ultimo maj 2002.

**Spm. nr. S 1966**

Til trafikministeren (13/2 03) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Har Arriva oplyst Trafikministeriet om, at man konkret manglede lokomotivførere, og at dette ville kunne medføre, at man ikke kunne gennemføre køreplanen, og i bekræftende fald, hvornår har Trafikministeriet modtaget denne oplysning?«

**Svar (25/2 03)****Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Det har været ARRIVAs ansvar i forberedelsesperioden bl.a. at sikre, at man havde et tilstrækkeligt antal lokomotivførere. ARRIVA har i december 2002 overfor Trafikministeriet tilkendegivet, at lokomotivførersituationen ved driftsstart var anstrengt, men at man rådede over det antal lokomotivførere, der gjorde det muligt at fremføre det køreplanlagte antal tog.

ARRIVA har efterfølgende i deres redegørelse af 6. februar 2003 meddelt Trafikministeriet, at selskabet ikke var i besiddelse af et tilstrækkeligt antal lokomotivførere, og følgelig måtte erstatte en række togafgange med busser.

**Spm. nr. S 1967**

Til trafikministeren (13/2 03) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Vil ministeren oplyse om antal og karakter af de såkaldte sikkerhedshændelser på de midt- og vestjyske strækninger, efter at Arriva overtog togdriften på strækningerne, og give tilsvarende tal for DSB's drift af de samme strækninger over en lignende periode?«

**Svar (27/2 03)****Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Til besvarelsen af spørgsmålet, har jeg indhentet følgende oplysninger fra Jernbanetilsynet:

Jernbanetilsynet har som led i den generelle overvågning af sikkerheden løbende fulgt udviklingen af de sikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med ARRIVAs driftsstart. Som led heri er der foretaget tilsyn på ARRIVA den 11. februar 2003. Ved dette tilsyn blev den ledelsesmæssige håndtering af sikkerheden gennemgået.

ARRIVA Tog A/S har fra driftsstart den 5. januar 2003 og frem til den 11. februar 2003 været involveret i 10 sikkerhedsmæssige hændelser. De tilsvarende tal for DSB på samme strækninger i samme periode sidste år var 6 hændelser.

En enkelt hændelse den 28. januar 2003, hvor et tog afgik fra Guldager station uden signal, og forinden krydsning med andet tog havde fundet sted, har givet anledning til, at Jernbanetilsynet har bedt om undersøgelsesmateriale fra Banestyrelsen og ARRIVA Tog A/S med henblik på at foretage en uddybende analyse.

Tallene for sikkerhedsmæssige hændelser, hvor ARRIVA hhv. DSB ikke har været ansvarlige, er 12 hhv. 11 i samme periode. Disse hændelser drejer sig om stopfald på signaler, biler i overkørsler, påkørte kreaturer mv.

Jernbanetilsynet har den 20. februar 2003 foretaget en opfølgning på hændelser hos ARRIVA i februar måned og bortset fra en enkelt mindre hændelse under rangering (kørt uden tilladelse)