

**Fra:** Thomas Albøg Olsen [mailto:thomas@alboegolsen.dk]

**Sendt:** 22. januar 2021 13:35

**Emne:** Havarikommissionens (HCLJ) rapport efter jernbaneulykken på Storebælt den 02-01-2019.

Til Transportminister Benny Engelbrecht og Transportudvalget.

Jeg har en fortid som sikkerhedschef i DSB og hos godsoperatøren CFL-Cargo Danamrk, og har en årelang erfaring i efterforskningen af hændelser og ulykker ved jernbanen. Endvidere har jeg gennemført en kompetencegivende svensk uddannelse i uheldsundersøgelser.

Efter enhver ulykke er det meget vigtigt at finde frem til den/de grundlæggende årsager, som førte til ulykken, så der kan iværksættes forebyggende tiltag, som effektivt forhindrer at en ulykke gentager sig.

I efteråret 2019, 42 dage før havarirapporten fra ulykken i januar blev offentliggjort, var der endnu et tilfælde af en løs lastvognstrailer. Det er derfor ikke overraskende for mig, at der torsdag den 14. januar 2021 var endnu et tilløb til uheld.

Havarirapporten efter ulykken på Storebælt den 2. januar 2019 var frustrerende og nedslående læsning for mig. Af den 181 sider lange rapport, skal læseren 35 sider ind i rapporten for finde observationer om tilstanden på den lås som skal sikre at lastvognstraileren er forsvarligt låst til lommevognen. Det er ikke underligt at mange i offentligheden har fået den forkerte opfattelse, at vinden var årsagen til ulykken.

Havarikommissionen har dokumenteret, at en korrekt fastlåst trailer ikke kan blæse af en lommevogn med den vindstyrke, som forekom på ulykkestidspunktet. Den grundlæggende årsag til ulykken var derimod, at låsen i den skammel som traileren hviler på ikke var smurt som foreskrevet af producenten, med det resultat at låsen ikke fastholdt lastvognstraileren. Producentens vedligeholdelsesmanual angiver, at mangelfuld smøring kan være sikkerhedskritisk.

Det er kritisabelt, at rapporten i sit resume ikke har fokus på at den grundlæggende årsag til ulykken. Det gør det vanskeligt for de ansvarlige at forstå, hvilke tiltag der er nødvendige for at undgå en gentagelse af ulykken. Den overordnede konklusion vedrørende vedligeholdelse og smøring findes på side 156!

ERA (det fælleseuropæiske jernbaneagentur) offentliggjorde den 5. juli 2019 en udspecificeret procedure vedr. smøring, funktionsprøve af låsen og kontrol under læsning, som jernbane- og terminaloperatører skal indarbejde i deres egne procedure. Efterleves ERA's anbefalinger ikke, vil der igen kunne opstå tilløb til uheld, eller uheld.

I det vedhæftede notat har jeg stillet de spørgsmål, som man helt naturligt skal have svar på efter en så alvorlig ulykke. Jeg håber at notatet kan medvirke til at tilvejebringe en bredere forståelse for, hvad der er nødvendigt at gøre, dels med hensyn til håndtering af materiellet, dels vedrørende de organisatoriske enheder, som har ansvar for jernbanesikkerheden.

Forløbet bør også give anledning til principielle overvejelser om, det danske set up for undersøgelser af ulykker og tilsynet med jernbanevirksomhederne, også ud i fremtiden vil sikre at der ikke sker alvorlige ulykker.

Jeg stiller mig gerne til rådighed for en uddybning, og ser frem til at modtage et svar på denne henvendelse.

Link til Action Plan:

<https://alboegolsen.dk/onewebmedia/Action%20plan.pdf>

Venlig hilsen

Sikkerhedschef - emeritus  
Thomas Albøg Olsen  
Eriksvej 83  
4100 Ringsted