

Fra: Mogens Nygaard Christoffersen [mailto:mogens.christoffersen@gmail.com]

Sendt: 26. april 2021 17:26

Emne: Mangler i havarirapport

Togulykken over Storebælt

Mangelfulde anbefalinger i havarirapport har øget risiko for gentagelser. I forbindelse med udarbejdelsen af havarirapport undlod Trafikstyrelsen og Havarikommissionen at undersøge om andre typer af låseskamler ligeledes udgjorde en sikkerhedsrisiko.

Havarikommissionen og Trafikministeren har tidligere udtalt, at *"såfremt Havarikommissionen i alle faser af sikkerhedsundersøgelsen skønner, at de eventuelle foreslåede eller iværksatte sikkerhedsfremmende foranstaltninger ikke er tilstrækkelige, vil Havarikommissionen uden tøven fremsætte sikkerhedsanbefalinger til de relevante myndigheder"*.

Men Havarikommissionen undlod at undersøge sikkerheden ved andre typer af låseskamler, som allerede var i anvendelse. Det ville have været naturligt at undersøge, om der var andre typer af låseskamler, der kunne være en løsning på sikkerhedsproblemet med de upålidelige låsemekanismer, eller om de andre typer af låsemekanismer ligeledes udgjorde et sikkerhedsproblem. Hvis man havde undersøgt andre låsemekanismer, der allerede var i brug, ville man kunne mindske risikoen for en gentagelse af ulykken.

DSB, og alle de andre involverede, som har været ind over udarbejdelsen af havarirapporten vælger så at forsætte med at transportere trailervogne med lommevogne med en anden type lommevogn med upålidelige låsemekanismer. Og et år efter havarirapporten blev offentliggjort, er en løs trailer meget tæt på en gentagelse af ulykken.

DSB, DSB Vedligehold A/S, Banedanmark, DB Cargo AG, DB Cargo Scandinavia, A/S Storebælt, VTG Rail Europe GmbH,, SAF-HOLLAND, Carlsberg og TBST har hjulpet med tilblivelsen af havarirapporten.

Ifølge havarirapporten har ingen af disse interessenter kommer med forslag om at undersøge sikkerheden ved andre typer af låseskamler, som allerede er i anvendelse.

Havarikommissionen har ikke selv den nødvendige ekspertise til at undersøge ulykken, og de har derfor været nødt til at bruge "andre" til at forestå undersøgelserne så som Bane Danmark og DSB. Det kan derfor med lethed indføres "andres interesser" i den endelige havarirapport.

I forbindelse med en konflikt, som ligger nogle år tilbage, hvor havariinspektøren kom med anbefalinger, som var omkostningstunge for DSB, valgte trafikministeriet at afskedige havariinspektøren på grund af samarbejdsvanskeligheder. Afskedigelsen blev prøvet ved to instanser og ved begge instanser valgte domstolen at stadfæste afskedigelsen af tjenestemanden uden erstatning.

I dag mangler der en havariinspektør, der har erfaring med fremføring af tog. Der er en erfaren havariinspektør tilbage, han ved noget om signaler, men har ikke erfaring med fremføring af tog.

Mvh

Mogens Nygaard Christoffersen