



## NOTAT

12. april 2021

### **Besvarelse af spørgsmål stillet af MF Rasmus Vestergaard Madsen (Ø) på baggrund af sikkerhedshændelsen på Storebæltsbroen den 13. januar 2021.**

Den 29. januar 2021 har MF Rasmus Vestergaard Madsen (Ø) stillet en række spørgsmål på baggrund af sikkerhedshændelsen på Storebæltsbroen den 13. januar 2021. Herudover har Rasmus Vestergaard Madsen (Ø) bedt om at få materiale vedrørende Trafikstyrelsens (TS) tilsyn med DB Cargo udleveret til Folketingets Transportudvalg.

#### **Det efterspurgte materiale**

MF Rasmus Vestergaard Madsen (Ø) har bedt om at få følgende udleveret til Folketingets Transportudvalg:

Resultatet af Trafikstyrelsens inspektionssag omkring brugen af Maz80800 på baggrund af DB-Cargos erfaringer med netop denne skammeltype.

**Svar:** Trafikstyrelsen har vurderet at oplysninger i sagen er fortrolige efter jernbanelovens §78, da inspektionssagen er foranlediget af en sikkerhedsmæssig indberetning. Departementet er i den forbindelse i gang med at foretage en selvstændig juridisk vurdering af Trafikstyrelsens vurdering i denne sag.

Grundlaget for at Trafikstyrelsen henholdsvis 11. januar, 14. januar, 17. januar og 24. januar gav tilladelse til, at trafikken med lommevogne kunne genoptages

**Svar:** Følgende er vedlagt i mailen med svar på spørgsmålene:

- Afgørelse om ophævelse af forbud Hector Rail den 11. januar 2019
- Afgørelse om ophævelse af forbud CFL Cargo den 14. januar 2019



- Afgørelse om ophævelse af forbud DB-Cargo den 17. januar 2019
- Afgørelse om ophævelse af forbud Green Cargo den 23. januar 2019

Resultaterne af Trafikstyrelsens skærpede tilsyn med DB-Cargo i perioden mellem ulykken 2. januar 2019 og 13. januar 2021.

**Svar:** Følgende er vedlagt:

- Tilsynsrapport fra tilsyn af DB Cargo januar 2020
- Tilsynsrapport fra tilsyn af DB Cargo juni 2020
- Tilsynsrapport fra tilsyn af DB Cargo august 2020

Det bemærkes, at der i rapporten fra januar 2020 er udtaget oplysninger, som TS har vurderet, er omfattet af jernbanelovens §78, stk. 4, da rapporten blandt andet indeholder omtale af konkrete hændelser.

**Svar på spørgsmål**

Rasmus Vestergaard Madsen (Ø) har ønsket nedenstående spørgsmål besvaret skriftligt.

1. *Hvilke faglige kompetencer havde de pågældende medarbejdere i Trafikstyrelsen, som foretog inspektion ifb. med DB-Cargos indberetning om Maz80800? Og vurderes det, at de havde den nødvendige faglige indsigt i jernbanemateriel?*

**Svar:** Trafikstyrelsen har oplyst følgende til spørgsmålet:

”Styrelsens medarbejdere er sammensat af forskellige fagligheder, som blandt andet dækker over ansatte med en jernbaneteknisk baggrund, auditorer med erfaring i sikkerhedsledelsessystemer og medarbejdere med juridisk baggrund. Den konkrete inspektions-sag har involveret flere fagligheder og har både involveret kompetencer inden for tilsyn og sikkerhedsledelsessystemer, rullende materiel samt juridiske kompetencer.

Styrelsen udfører sit tilsyn i overensstemmelse med de europæiske forskrifter og retningslinjer som gælder for det. Styrelsen er i denne forbindelse også underlagt auditering fra det Europæiske Jernbaneagentur. Ved agenturets seneste auditering i oktober 2019



har agenturet ikke fundet anledning til kritik af styrelsens tilsyn. I den forbindelse undersøges også medarbejdernes faglige kompetencer.

Det følger af jernbaneloven, at jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne er ansvarlige for sikkerheden på deres respektive del af jernbanesystemet. Dette ansvar indebærer, at virksomhederne gennem deres sikkerhedsledelsessystemer skal dokumentere, at virksomheden kan håndtere deres aktiviteter på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.”

2. *Hvad har Trafikstyrelsen gjort for at udbrede den information, som kom Trafikstyrelsen i hænde d. 6. januar 2020 fra DB-Cargo og som kunne være afgørende for at undgå nye ulykker i Danmark og resten af Europa, og frem til man lukkede inspektionssagen 12. januar 2021?*

**Svar:** Der henvises til svaret på spørgsmål 3.

3. *Har Trafikstyrelsen orienteret ERA/JNS omkring inspektionssagen af Maz80800?*

**Svar:** Trafikstyrelsen har oplyst følgende til spørgsmålet:

”Det følger af jernbaneloven, at jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne er ansvarlige for sikkerheden på deres respektive del af jernbanesystemet. Dette ansvar indebærer, at virksomhederne gennem deres sikkerhedsledelsessystemer skal dokumentere, at virksomheden kan håndtere deres aktiviteter på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Styrelsen fører tilsyn med, at de forskellige dele af en virksomheds sikkerhedsledelsessystem er implementeret korrekt i virksomhedens drift.

Indberetningen fra DB Cargo d. 6. januar 2020 gav anledning til, at der d. 9. januar 2020 blev iværksat en inspektionssag, hvor styrelsen har stillet opfølgende spørgsmål. Styrelsen har ikke foretaget selvstændige fysiske undersøgelser af skammellåsen.

Styrelsen valgte at lukke sagen, da den ikke gav anledning til yderligere handling, i den forbindelse lagde styrelsen bl.a. vægt på, at DB Cargo som svar på styrelsens spørgsmål vurderede, at skammeltypen kunne anvendes i driften. Af samme grund har styrelsen ikke gjort ERA opmærksom på den specifikke sag. Styrelsen har overfor ERA/JNS stillet spørgsmål til i hvilket omfang krav til låsemekanismen i skamlen indgår i godkendelse af rullende materiel. I



den forbindelse er det blevet afklaret, at der ikke findes nogen krav til skammellåsen i det fælleseuropæiske regelværk. Styrelsen har i den forbindelse opfordret til, at det præciseres i de fælles europæiske regler samt i de godkendelser af køretøjer til brug i flere lande, som ERA udsteder efter indførelsen af 4. jernbanepakke, hvorvidt krav til låsen i skamlen er behandlet i godkendelsen. Det bemærkes, at det altid er den enkelte jernbanevirksomhed, som har ansvar for sikkerheden på deres del af jernbanesystemet, herunder for at gods på lommevogne er forsvarligt fastgjort. Dette gælder uanset om der i en godkendelse af en lommevogn er fastsat specifikke krav til skammellåsen eller ej.”

4. *Hvad er forskellen på de tests Havarikommisionen har udført i forbindelse med test af Maz80800 og dem/de erfaringer DB-Cargo har udført/fået i forbindelse med inspektionssagen?*

**Svar:** Jævnfør tidligere svar vedrørende udlevering af inspektionssagen, er Trafikstyrelsen i gang med at vurdere, hvorvidt oplysninger i sagen kan udleveres.

Havarikommisionen har udarbejdet et notat i forbindelse med spørgsmålet, som vedlægges dette svar. Hvis der er supplerende eller opklarende spørgsmål til Havarikommisionen, vil ministeriet gerne formidle kontakten.

5. *Hvor mange henholdsvis ulykker og tilløb til ulykker er der registeret med lommevogne med skammeltypen Maz80800 i Europa?*

**Svar:** Trafikstyrelsen har oplyst, at man ikke ligger inde med viden om ulykker og tilløb til ulykker med skammeltypen Maz80800 i Europa.

6. *Hvad var den målte vindhastighed på Storebæltsbroen, da tilløbet til ulykken d. 13. januar skete?*

**Svar:** Banedanmark har oplyst, at vindhastigheden på Storebæltsforbindelsen (vestbroen) måles som middelvind over 10 min. Tabel 1 viser vindhastigheden ved hændelsen.



Tidspunkt	Vindhastighed (m/s)
Kl: 14:45 - toget forlader Korsør	15,89
Kl: 14:54 - højeste vindmåling	17,27
Kl: 15:04 - toget ankommer i Nyborg	16,60

Kilde: Banedanmark

7. *Hvorfor og med hvilken begrundelse, er Trafikstyrelsen ikke tidligere end 13. januar blevet orienteret af BaneDanmark omkring, at DB-Cargo har haft yderligere 9 tilløb til ulykke med lommevogne i perioden 2. januar 2019 og 13. januar 2021?*

**Svar:** Der henvises til det vedlagte notat fra Trafikstyrelsen vedr. hændelsesindberetninger til styrelsen.

8. *Er der i forbindelse med de skærpede tilsyn foretaget fysiske og/eller visuelle kontroller af DB-Cargos lommevogne?*

**Svar:** Trafikstyrelsen har oplyst følgende til spørgsmålet:

”Styrelsens tilsyn har fokus på at sikre, at virksomhederne lever op til deres ansvar gennem efterlevelse af deres sikkerhedsledelsessystemer. Styrelsen gennemførte i juni 2020 tilsyn på godsterminaler i Fredericia og Høje Taastrup, hvor der blev fulgt op på, om virksomhedens kontroller af toget inden afgang er effektive og i overensstemmelse med kravene.”

9. *I henhold til bekendtgørelse om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomhed bilag 1, stk 5 skal jernbanevirksomheder sikre, at ulykker og tilløb til ulykker bliver afhjulpet og registeret. Er det ministerens vurdering, at DB-Cargo har levet op til kravene for deres sikkerhedscertifikat?*

**Svar:** Trafikstyrelsen har oplyst følgende til spørgsmålet:

”Styrelsen vurderer, at der fortsat skal være fokus på håndtering og opfølgning på hændelser ved de kommende tilsyn hos DB Cargo, herunder at procedurer er implementeret i hele organisationen.



Styrelsen har dog ikke konstateret omstændigheder, som gav anledning til afvigelser af en sådan karakter, som i sidste ende kan resultere i en tilbagetrækning af sikkerhedscertifikatet. Styrelsen ønsker at gøre det helt klart, at hvis der havde været anledning til tvivl om, hvorvidt DB Cargo levede op til kravene om sikkerhedscertifikatet, så ville styrelsen havde reageret.”

*10. Hvad koster et profilanlæg?*

**Svar:** Banedanmark har oplyst følgende:

”Et profilkontrolanlæg til overvågning af en dobbeltsporet jernbane koster 4-5 mio. kr. pr. anlæg, såfremt det opstilles på land og hensigtsmæssigt i forhold til adgangsveje, signaler og sidespor.

Det er usikkert om den pris holder, hvis anlægget skal placeres på Vestbroen, men det må antages, at det bliver betydeligt dyrere ikke mindst, hvis det forudsættes at anlægget ved detektering af en forskudt last automatisk skal give alarm til sikringsanlægget og bringe togene til standsning.”

*11. Vil det være teknisk muligt at opsætte profilanlæg på Storebæltsbroen?*

**Svar:** Banedanmark har oplyst følgende:

”Det er sandsynligvis teknisk muligt at installere et profilkontrolanlæg på Vestbroen mellem Sprogø og Fyn.

Banedanmark inddrager muligheden for profilkontrolanlæg i sin analyse af behov for opdaterede vindrestriktioner på Storebælt, der afleveres i juni måned. Banedanmark kan på nuværende tidspunkt sige:

- Et profilkontrolanlæg vil medføre falske alarmer, som vil bidrage negativt til punktligheden. Banedanmark kan ikke på nuværende tidspunkt estimere omfanget af dette.
- Et profilkontrolanlæg vil bidrage positivt til sikkerheden, men vil ikke fjerne risikoen for en ulykke fordi last vil kunne forskubbe sig ud over fritrumsprofilen umiddelbart efter et anlæg, og fordi der er en vis reaktionstid fra anlægget reagerer til trafikken er standset.”