

TALEMANUSKRIFT

Side 1 af 25

Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål H i
Transportudvalget (TRU) tirsdag d. 13. april 2021 kl.
14.00

**Samråds-
spørgsmål H**

[Vil ministeren med henvisning til artiklen »Indsats for øget sikkerhed på Storebælt blev syltet i et år« bragt i Ingeniøren, den 19. marts 2021, i et åbent samråd redegøre for, hvorfor Banedanmark og Trafikstyrelsen ikke straks fulgte op på Havarikommissionens anbefalinger i kølvandet på togulykken på Storebælt i 2019, herunder med hensyn til vindanalyser?]

**Indledende
bemærkninger**

Tak for spørgsmålet, som, med henvisning til en artikel i Ingeniøren, beder mig redegøre for myndighedernes opfølgning på anbefalingen om analyse af vindforholdene på Storebælt.

Jeg vil til at starte med slå fast, at sikkerheden altid kommer i første række.

Det er derfor vigtigt, at de relevante aktører hurtigst muligt følger op på, og forholder sig til, alle Havarikommissionens anbefalinger.

Jeg er således enig i, at der er gået for længe med at få afsluttet vindanalysen. Det medgiver både Trafikstyrelsen samt Banedanmark også.

I denne sammenhæng er det dog vigtigt at bemærke, at Trafikstyrelsen umiddelbart efter ulykken i 2019 indførte særligt skærpede vindrestriktioner for kørsel med godstog over Storebæltsbroen, som har været gældende lige siden.

Restriktionerne nedsætter hastigheden til 80 km/t ved vindhastighed over 15 meter i sekundet og tværvind.

Ved en vindhastighed på 20 meter i sekundet og tværvind forbydes alt godstransport.

Der har således lige siden ulykken været skærpede vindrestriktioner i forhold til inden ulykken.

Analysen skal være med til at fastslå, hvilke vindrestriktioner, der skal gælde fremadrettet. Vi har således kørt med "livrem og seler" siden ulykken. Og det vil vi fortsat gøre, indtil vindanalysen er færdig.

De skærpede vindrestriktioner vil således blive opretholdt, indtil der på baggrund af Banedanmarks analyse er

viden om, hvorvidt det vil være forsvarligt at fastsætte andre vindrestriktioner.

Sagens forløb

Før jeg kommer ind på årsagen til, at vindanalysen endnu ikke er afsluttet, vil jeg indledningsvist kort gennemgå forløbet med vindanalysen.

Jeg vil starte ved den 18. december 2019. Her udgav Havarikommissionen deres rapport vedrørende Storebæltssulykken.

Af rapportens tredje anbefaling fremgår det, at Trafikstyrelsen anbefales at sikre, at Banedanmark og A/S Storebælt gennemfører analyse af behov for opdaterede sikkerhedsmæssige krav til vindrestriktioner og kvalitet af vindmålinger, samt sikrer, at blandt andet stormberedskabet er bekendt med de sikkerhedsmæssige grænser.

Trafikstyrelsen fulgte to dage senere op på anbefalingen, da styrelsen, den 20. december 2019, henvendte sig til Banedanmark.

Styrelsen bad her om en redegørelse for vindrestriktionerne på Storebæltsforbindelsen, samt for hvordan disse er kompatible med trafikken på Storebæltsbroen, og om der vurderes at være behov for en opdatering af vindrestriktioner på øvrige strækninger, hvor Banedanmark er infrastrukturforvalter.

Den 21. februar 2020 modtog Trafikstyrelsen Banedanmarks redegørelse. I forbindelse med redegørelsen bad Banedanmark Trafikstyrelsen om et møde med henblik

på at drøfte Havarikommissionens rapport samt selve redegørelsen.

Den 6. maj 2020 blev mødet afholdt. Her blev det aftalt at afholde et nyt møde med Havarikommissionen for at afdække grundlaget for anbefalingen yderligere. Dette møde blev afholdt den 28. maj.

Efterfølgende fremsendte Banedanmark den 1. september 2020 en synopsis for vindanalysen. Synopsen levede ikke op til Trafikstyrelsens og Havarikommissionens forventninger. Herefter blev synopsen ad to omgange revideret henholdsvis den 29. oktober 2020 og 21. januar 2021.

Den 1. februar 2021 afgav Trafikstyrelsen endelige bemærkninger

til synopsen, som Banedanmark dagen efter igangsatte.

Årsagen til, at analysen ikke er afsluttet

Som forløbet viser, blev der i umiddelbar forlængelse af rapporten sat et arbejde i gang vedrørende Havarikommissionens anbefaling.

Som forløbet også viser, har der været en længere dialog om, hvad analysen skulle indeholde, og hvad der som følge heraf skulle undersøges. Det har ført til, at igangsættelsen af analysearbejdet er trukket ud.

Det skal samtidig igen understreges, at mens denne dialog har pågået, har der fortsat været særlige vindrestriktioner på Storebæltsbroen. Dialogen er således foregået i en fælles forståelse af, at de særligere restriktioner ikke kunne

ophæves eller lempes, før analysen var gennemført.

Banedanmark har oplyst mig, at spørgsmålet til forståelsen af Havarikommissions anbefaling bundede i nogle grundlæggende – og lidt tekniske – forhold omkring ansvarsfordelingen på jernbanen.

Sikkerheden på jernbanen er således bygget op omkring forskellige barrierer, som tilsammen fastsætter et højt sikkerhedsniveau. Alle aktører har i den forbindelse et ansvar for sikkerheden på deres del af jernbanen.

I forhold til den konkrete sag, som vi drøfter i dag, kan man illustrere det ved at sige, at det er Banedanmarks ansvar at sikre, at et tog ikke kommer i en situation hvor det vælter på grund af

vind, mens godsvirkksomhederne er ansvarlige for, at deres gods er forsvarligt fastgjort.

Det er i øvrigt parallelt med de regler, som gælder for godstransporten på vejområdet.

Det er forholdet mellem dette princip og Havarikommissions anbefaling, der har betydet, at der har været behov for dialog om, hvilke forhold analysen skulle afdække.

Dialogen er endt med, at der er enighed mellem Banedanmark, Trafikstyrelsen og Havarikommisionen om, hvilke forhold analysen skal omfatte.

Om analysen

Med det sagt er der, som jeg indledningsvist også nævnte, stadig gået for længe med at få afklaret grundlaget

for anbefalingen og sat analysen i gang, hvilket Banedanmark og Trafikstyrelsen medgiver.

Banedanmark forventer, at analysen vil være afsluttet til juni i år, og jeg har bedt Banedanmark og Trafikstyrelsen om at prioritere den højt.

Jeg har i den forbindelse også adspurgte Banedanmark, om det vil være muligt at fremskynde analysen.

Banedanmark har hertil oplyst, at det i givet fald vil indebære, at der skal lægges ekstra forsigtighed ind i nogle af beregningerne.

Jeg mener på den baggrund, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at afslutte analysen før, at den er så præcis, som den kan blive.

*De foreløbige
resultater af
analysen*

Banedanmark har imidlertid givet en foreløbig opdatering på analysens hovedkonklusioner i forbindelse med en arbejdsgruppe under det Europæiske Jernbaneagentur.

Jeg vil tillade mig at orientere udvalget om de samme oplysninger Banedanmark har givet til den europæiske arbejdsgruppe, selvom samrådsspørgsmålet ikke relaterer sig direkte hertil, idet jeg mener, det har både udvalgets og offentlighedens interesse.

I den førnævnte arbejdsgruppe deltager blandt andet Banedanmark og Trafikstyrelsen samt hele den europæiske godsbranche.

Arbejdsgruppen har set på de sikkerhedsmæssige forhold ved brugen

af lommevogne, og hvordan man oven på hændelsen den 13. januar i år kan vende tilbage til en så normal drift som muligt, samtidig med, at der er en høj sikkerhed.

I arbejdsgruppen har Banedanmark oplyst, at analysen foreløbigt peger på, at både de gamle vindgrænser og de nuværende midlertidige restriktive vindgrænser er helt sikre, såfremt gods er forsvarligt fastgjort.

Det vil sige, at både den grænse, som var gældende før Storebæltssulykken, og den nye midlertidige lavere vindgrænse er sikre, hvis godset er forsvarligt fastgjort.

Banedanmark har også, på foranledning af den europæiske arbejdsgruppe, analyseret et hypotetisk scenarie, hvor det antages, at godsoperatørerne slet

ikke fastgør deres gods. Det vil sige, at man i dette scenarie ser bort fra det fundamentale princip om, at det altid er godsoperatørernes ansvar at fastgøre godset forsvarligt.

Denne analyse viser, at vindrestriktionerne skal skærpes i en meget høj grad, hvis man ikke kan regne med, at gods er forsvarligt fastgjort.

I dette hypotetiske scenarie skulle Storebæltsbroen forventeligt lukkes for godstrafikken 20% af tiden, og der vil forventeligt opstå trafikale gener mere end halvdelen af året.

Såfremt man skulle overveje dette scenarie for Storebæltsbroen, er der også mange andre steder på jernbanen, hvor høje vindhastigheder kan forekomme.

Disse banestrækninger ville skulle underlægges samme restriktioner.

Denne restriktion vil derfor medføre så hyppige stop for godstransporten, at det vil være meget uattraktivt – ja, i realiteten ikke være praktisk muligt - at transportere gods på banen. Samtidig ville passagertogene ikke kunne komme frem på grund af ophobning af godstog på de danske jernbaner.

Herudover har Banedanmark undersøgt et alternativt forslag til ekstra sikkerhedsforanstaltninger, som dele af godsbranchen har lagt frem i den europæiske arbejdsgruppe.

Forslaget siger blandt andet, at godstog og passagertog ikke må krydse hinanden på Storebæltsbroen.

Banedanmarks undersøgelse viser, at forslaget vil have den konsekvens, at kun 2 passagertog og 1 godstog vil kunne køre over Storebælt per time mod det nuværende på 5 passagertog og 2 godstog.

Forslaget vil altså medføre en nedgang i frekvensen af passagertog på hele 60% og en nedgang på 50% for godstog.

Forslaget løser i øvrigt heller ikke risikoen ved ikke fastspændt gods på andre jernbanestrækninger, hvor godstog stadig vil kunne krydse passagertog.

Undersøgelserne viser, hvorfor det giver god mening, at ansvaret for forsvarlig fastgørelse af gods ligger hos banegodsoperatørerne og ikke infrastrukturforvalteren Banedanmark.

Banedanmarks vindanalyse er stadig foreløbig, men som resultaterne viser, vil de nuværende vindrestriktioner være tilstrækkelige, såfremt godset er fastgjort.

DB Cargo

Givet den seneste historik er det derfor godt, at Trafikstyrelsen d. 5. februar 2021 har indført et påbud, der blandt andet kræver yderligere fastspænding af gods over Storebælt ud over den normale fastspænding i låseskamlen.

Det er også særligt relevant med det påbud, i lyset af de udtalelser som talsmanden for DB Cargo kom med i forbindelse med den artikel i Ingeniøren, som samrådsspørgsmålet også tager udgangspunkt i.

Som jeg også orienterede ordførerne om i et brev den 19. marts, mener jeg, at DB

Cargos udtalelser er meget bekymrende og foruroligende.

Udtalelserne fik mig til at tvivle på, om DB Cargo tager jernbanesikkerheden seriøst nok.

DB Cargo er således blandt andet citeret for at sige følgende i artiklen – jeg citerer:

”Vi vidste, at her var en lås, der kun holdt nogle få hundrede kilo. Men vi vidste også, at den var godkendt til kørsel i Europa. Og at en hjørnestein i den logik, som hele Europas baneinfrastruktur bygger på, er, at man skal kunne køre sikkert på strækningerne med alt lovlig materiel. Vi havde en oplevelse af, at vi var transparente i forhold til

Trafikstyrelsen, og så havde man styr på vindene på den anden side af skrivebordet.”

Hvis man tager citatet for pålydende, må man forstå, at DB Cargo hele tiden har været klar over, at deres skamler ikke kunne holde.

Det er også værd at bemærke, at DB Cargo, ud over at være involveret i Storebæltssulykken i 2019 og hændelsen på Storebælt i 2021, har været involveret i en række andre hændelser, hvor deres trailere ikke har siddet ordentligt fast i lommevognene.

Jeg synes derfor, at det er et rystende niveau af ansvarsfralæggelse, som DB Cargo lægger for dagen i denne sag.

Her vil jeg igen minde om, at der ingen tvivl er om, at det til enhver tid er jernbanevirksomheden, der kører med gods, der har ansvaret for, at deres gods er fastgjort forsvarligt.

Hvis vi skal overføre logikken i DB Cargos udtalelse til vejområdet, vil det svare til, at man for eksempel ikke kan holde bilister ansvarlige for gods, der falder af deres trailer, så længe traileren er godkendt.

Som DB Cargos udtalelse viser, er der stadig nogen i godsbranchen, der ikke helt har forstået sagens alvor.

Trafikstyrelsen har på den baggrund holdt et møde med DB Cargos ledelse, som her gav udtryk for, at man er bevidste om, sit ansvar for sikkerheden og egen drift.

Endvidere gav virksomheden udtryk for, at man beklager, hvis virksomhedens citater i Ingeniøren kunne give udtryk for andet.

Dette bringer mig tilbage til det nuværende påbud, som jeg mener har været helt på sin plads blandt andet i lyset af udtalelserne.

Det nuværende påbud indeholder, som nævnt, et krav om yderligere fastspænding ved kørsel over Storebælt.

Dette påbud har dog i praksis vist sig umulig for operatørerne at leve op til.

Der har derfor ikke kørt gods i trailere på lommevogne over broen siden hændelsen den 13. januar.

Denne situation er naturligvis ikke hensigtsmæssig på længere sigt, da banegodstransporten jo så erstattes af lastbiler, som er mindre miljøvenlige.

Der er derfor behov for en løsning, der samtidig sikrer, at godsoperatørerne fastgør deres gods forsvarligt, og som tillader at banegods kan komme tilbage på sporet. Arbejdsgruppen under det Europæiske Jernbaneagentur har af den grund set på, hvilke tiltag der sikrer både afviklingen af godstrafikken og et højt sikkerhedsniveau.

Trafikstyrelsen har på baggrund af dette arbejde taget initiativ til at sende et nyt påbud i høring blandt godsvirksomhederne, der kan træde i stedet for det nuværende.

Det nye påbud, som styrelsen har sendt i høring, indeholder ikke et krav om fastspænding, da det som nævnt betød, at gods i trailere på lommevogne i praksis ikke kan transporteres over Storebælt.

I stedet indeholder påbuddet en række tiltag, der er i overensstemmelse med vindanalysens foreløbige resultater, og dermed sikrer en forsvarlig afvikling af godstrafikken.

Tiltagene inkluderer et krav om, at trailerens bruttovægt skal være på minimum 14 tons.

Hvis traileren vejer 14 ton, kan den ikke ”hoppe op” af skamlen som vi så det både ved Storebæltsulykken og senest i januar i år.

Beregninger i forbindelse med vindanalysen har vist, at en trailer med denne vægt ikke vil bevæge sig fra sit leje ved vindhastigheder op til 30 m/s i forhold til vindretningen, hvor sættevognen er mest udsat.

Her skal det også nævnes, at vægtrakret på 14 ton er en sekundær barriere, som ikke skal ses som en erstatning for den primære barriere – nemlig, at godsvirksomhederne har fastgjort deres gods korrekt.

Med de nuværende vindrestriktioner stopper godstrafikken, som nævnt, ved vindhastigheder over 20 m/s.

Der er i således indlagt en meget stor buffer, der tager højde for vindstød og eventuelle andre vindpåvirkninger imens vindanalysen pågår.

Herudover stilles der blandt andet krav om, at godsoperatørerne får certificeret af tredje part, at deres låseanordninger kan holde til en trækraft på 85 kilonewton, som svarer til ca. 8,5 tons trækraft vertikalt.

*Afsluttende
bemærkninger*

Arbejdet oven på hændelsen er langt fra færdigt. Jeg vil følge tæt op på både Banedanmarks vindanalyse og Havarikommissionens rapport, når de foreligger.

Jeg vil løbende holde ordførerne orienteret i sagens videre udvikling.

Afslutningsvis vil jeg bemærke, at Havarikommissionen stadig undersøger årsagen til hændelsen den 13. januar, og det er derfor for nuværende ikke muligt at sige, om vind var en medvirkende årsag her.

Tak for ordet.

[SLUT]