



Transportministeriet

Transportministeren

Familierne til ofre for togulykken den 2. januar 2019

21. december 2021

2021-3167

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære pårørende

Dette er et svar på de seks spørgsmål, som I har stillet mig i jeres brev sendt den 27. oktober 2021. Dette er således ikke den endelige orientering angående resultatet af den undersøgelse af lovændringer, jeg henviser til i mit brev af 8. november. Denne undersøgelse pågår.

Hvorfor er sikkerhedskulturen ved togdrift årtier bagud ift. transport på veje?

Sikkerheden gribes grundlæggende anderledes an på jernbanen end på vejområdet, da de to transportformer adskiller sig fra hinanden. Tog kører i et selvstændigt tracé og føres kun af professionelle togførere i modsætning til vejene, hvor privatkørsel og bløde trafikanter præger billedet. Det kan derfor være svært at sammenligne de to transportformer.

Med det sagt har DB Cargos ageren i sagen gjort det tydeligt for mig, at der blandt nogen i banegodsbranchen tilsyneladende ikke er tilstrækkelig bevidsthed om det utvetydige sikkerhedsansvar, som branchen har. Dette finder jeg helt uacceptabelt, hvilket jeg i et brev til europæiske jernbaneorganisationer har givet klart tilkendte. Sagen understreger også behovet for den pågående undersøgelse af, hvorvidt virksomhedernes ansvar kan gøres endnu tydeligere i lovgivningen.

Jeg har bedt Trafikstyrelsen om at forholde sig til jeres spørgsmål. De oplyser følgende:

”Når der sker en så tragisk ulykke på jernbanen, som den der skete på Storebælt den 2. januar 2019, tager Trafikstyrelsen det meget alvorligt. Straks efter ulykken blev der indført adskillige tiltag, bl.a. et totalt forbud mod kørsel med lignende godstog over Storebælt, og der har siden været arbejdet på at forebygge, at en lignende ulykke sker igen. En nærmere redegørelse for tiltagene kan findes i medfølgende bilag 1.



Arbejdet med jernbanesikkerhed tager afsæt i den grundlæggende opdeling, der siger, at det er virksomhederne selv, der er ansvarlige for sikkerheden på deres respektive dele af jernbanen. Virksomhederne skal over for styrelsen kunne dokumentere, at de kan håndtere deres aktiviteter på en forsvarlig måde, samt at de løbende evaluerer deres sikkerhedsniveau og tager ved lære af hændelser, fejl mv.

Styrelsen fører tilsyn med virksomhedernes arbejde med sikkerheden. Tilsynet skal sikre, at virksomheder arbejder systematisk og kontinuerligt med jernbanesikkerheden.

Styrelsen oplever sjældent, at jernbanevirksomhederne ikke arbejder systematisk med jernbanesikkerheden, men hvis styrelsen oplever dette, vil det naturligvis have konsekvenser for den pågældende virksomhed. Den yderste konsekvens er at tilbagekalde sikkerhedscertifikatet, så virksomheden ikke længere kan drive sin forretning.

Som led i det tværeuropæiske samarbejde offentliggør Trafikstyrelsen hvert år en sikkerhedsrapport for jernbanen, der gør status over det foregående år. Såfremt det har interesse, kan rapporten for 2020 tilgås på Trafikstyrelsens hjemmeside her: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Jernbanesikkerhed/Indberet-og-rapporter/Styrelsens-sikkerhedsrapport.>”

Er det et spørgsmål om tilbageholdenhed fra lovgivernes side, fordi en lovændring vil påbyde jernbaneoperatører på det danske jernbanelnet alt for store og omkostningskrævende sikkerhedsforanstaltninger?

Sikkerheden kommer altid i første række, og det må der ikke gås på kompromis med. Denne prioritering skal altid gøre sig gældende.

De forskellige sikkerhedstiltag, som nu er indført for kørsel med gods på lommevogne – såsom vægtkrav på minimum 14 tons over Storebælt – giver større omkostninger til virksomhederne, da de på grund af vægtkravet ikke kan køre med tomme trailere. Dette har bestemt ikke været populært blandt godsoperatørerne, men det har været helt på sin plads.



Hvordan forholder du dig til, at man fra politiets side ikke har efterforsket "god skik" for jernbaneoperatører omkring vedligeholdelse, for at finde ud af om DB Cargo har handlet culpøst? – Her ville en undersøgelse klarlægge om andre jernbaneoperatører håndterer deres materiel på samme måde.

Jeg kan desværre ikke besvare dette spørgsmål, da det går på anklagemyndighedens vurdering i den konkrete sag. Jeg vil henvise dette spørgsmål til justitsministeren.

Det er vanskeligt at tro på, at DB Cargo handler i "god tro", når den samme fejl sker gang på gang, uden at der bliver rettet op på sikkerhedskritisk vedligeholdelse. Sætter det ikke afgørelsen om ulykken i perspektiv, at DB Cargo tager så lidt hensyn til sikkerheden? Bør man kigge nærmere efter DB Cargos kendskab til den manglende sikkerhed før ulykken, og vil det i så fald kunne åbne en mulighed for genoptage sagen?

DB Cargos ageren i dette forløb, viser, efter min mening, at der er et tydeligt behov for at forfølge et spor, hvor der ses på virksomhedernes ansvar i lovgivningen og straffemulighederne ved tilside-sættelse af dette ansvar.

Arbejdet med revision af lovgivningen er nu i gang. Arbejdet skal undersøge, hvordan lovgivningen kan gøres klar og tydelig dels i forhold til godsoperatørernes sikkerhedsansvar, dels i forhold til hvilke sanktioner der påføres brud på ansvaret, herunder tab af gods. Målet med arbejdet er for mig helt klart; godsoperatører skal kunne straffes, hvis de sjusker med sikkerheden.

I forhold til det konkrete spørgsmål om muligheden for at genåbne sagen, må jeg henvise til justitsministeren.

Trafikstyrelsen oplyser følgende til spørgsmålet:

"Havarikommissionen stillede som følge af konklusionerne følgende anbefaling til Trafikstyrelsen: *"Havarikommissionen anbefaler, at Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at sikkerhedsledelsessystemet hos DB Cargo Scandinavia A/S fremadrettet indhenter sikkerhedsrelevant viden hos medarbejdere og andre involverede, og håndterer dette i virksomhedens sikkerhedsledelsesystem"* (side 166).



På baggrund af anbefalingen har styrelsen i januar 2020 modtaget en redegørelse fra DB Cargo Scandinavia A/S vedrørende eksisterende såvel som kommende tiltag om forbedring af sikkerhedskulturen i organisationen og i samarbejdet med eksterne parter. Styrelsen har fokus på og ført skærpet tilsyn med, hvordan de nævnte tiltag er implementeret hos DB Cargo Scandinavia A/S.”

Hvorfor har dit ministerium ikke igangsat lovændringer, så sikkerheden skærpes? DSB har selv været ude og sige, at man vil få lavet elektriske anordninger, der viser, om låsen virkelig er låst ved læsning af lommevogne. DB Cargo står for ca. 50 % af al godstransport i Danmark – det var dem der var skyld i ulykken, og de ønsker ikke, som DSB, at tage ved lære af ulykken – derfor må du tage aktion og skærpe loven selvom det påfører DB Cargo en udgift.

Mit helt centrale fokus i sagen har været jernbanesikkerheden og at forhindre, at en ny ulykke med lommevogne kunne ske igen. For at styrke sikkerheden har Trafikstyrelsen gennemført en række tiltag for kørsel med lommevogne. Det er sket gennem påbud, intensiveret tilsyn og ved at arbejde for fælles sikkerhedsregler i europæisk regi.

Der har ikke tidligere været et fokus på at styrke sikkerheden gennem at se på lovgivningen. Det skyldes blandt andet, at spørgsmålet om anvendelsesområdet for strafbestemmelserne i jernbanelovgivningen har været håndteret af politiet og anklagemyndigheden i sagen.

Så snart jeg gennem jeres hårde arbejde fik oplyst, at der måske var behov for at se på loven i forhold til mulighed for straf, bad jeg om, at der blev i gangsat en undersøgelse. Det er vigtigt, at der nu er sat en revision af lovgivningen i gang, så vi kan få skruet lovgivningen sammen på den mest hensigtsmæssige måde. Jeg er derfor taknemmelig for jeres arbejde for at gøre opmærksom på forholdet.

Trafikstyrelsen oplyser følgende til spørgsmålet:

”Der arbejdes fortsat med sagen i Joint Network Secretariat (JNS), som er et forum i det Europæiske Jernbaneagentur (ERA), hvor medlemslande eller andre relevante jernbaneaktører kan anmode om igangsættelse af en hasteprocedure for vurdering af forhold, som potentielt kan udgøre en sikkerhedsmæssig risiko i flere europæiske lande. På opfordring af styrelsen blev en taskforce til en JNS urgent procedure nedsat i starten af 2019.



I dette regi blev der udarbejdet en handlingsplan, der blev offentliggjort den 7. maj 2019. Handlingsplanen indeholder en række tiltag for ihændehavere af godsvogne, jernbanevirksomheder, som transporterer gods på såkaldte lommevogne, samt læsseterminaler og virksomheder, som vedligeholder godsvogne.

Arbejdet i JNS ledes af ERA og er fortsat i en normal procedure, hvor øvrige problemstillinger, såsom udvidelse af handlingsplanen til andre skammetyper m.m. som blev rejst ved urgent procedure, behandles.

I forlængelse af handlingsplanen arbejdes der i ERA i flere regi i samarbejde med branchen og de forskellige medlemslande videre med regelændringer i de europæiske regler om koblingsudstyr og om godkendelse og certificering heraf.”

De nye kendte tilfælde med DB Cargo og løse vogne, forventer vi bliver taget alvorligt med skærpet straf til DB Cargo – virksomheden har ikke taget sikkerheden alvorligt, selv efter en fatal ulykke med 8 dødsfald og 18 kvæstede. Har vi råd til at risikere at miste flere menneskeliv, fordi vi ikke handler nu?

Jeg tager hændelserne dybt alvorligt, og jeg følger tæt Trafikstyrelsen opfølgning med DB Cargo.

Som nævnt er det mit klare mål, at revisionen af jernbanelovgivningen skal munde ud i, at godsoperatører skal kunne straffes, hvis de sjusker med sikkerheden. Dette for også at sende et klart signal til godsoperatørerne om, at de skal tage deres ansvar seriøst, og at de bliver straffet, hvis det ikke er tilfældet.

Trafikstyrelsen oplyser følgende til spørgsmålet:

”Trafikstyrelsen ser med stor alvor på disse hændelser.

Et centralt krav til virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer er, at de selv skal registrere og behandle hændelser. En hændelse er, når der sker noget ”uhensigtsmæssigt”, men som ikke har haft sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Formålet med at evaluere hændelser er, at virksomhederne skal lære af de uhensigtsmæssige situationer, så de kan rette op og dermed undgå, at en ulykke indtræffer. Virksomhederne skal én gang årligt indberette deres hændelser til styrelsen. Dette følger af hele tankegangen bag ansvarsfordelingen mellem virksomheder og



myndighed. Virksomhederne skal afdække en hændelse, så de kan agere med det formål at sætte ind med forbedringer, så hændelsen ikke gentager sig. Det betyder også, at virksomhederne skal forsøge at finde de bagvedliggende årsager til hændelser.

Styrelsen har igennem tilsyn sat fokus på, hvordan DB Cargo Scandinavia A/S registrerer og drager erfaringer af hændelser, så virksomheden benytter viden herfra til løbende at forbedre sikkerheden for deres jernbaneaktiviteter.”

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht