



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

15. februar 2022

2022-554

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 18. januar 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 184:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 16/1-22 fra Mogens Nygaard Christoffersen vedrørende togulykken på Storebæltsbroen, jf. TRU alm. del - bilag 142?

Svar:

Havarikommissionen har gennemført en grundig analyse af den tragiske ulykke på Storebælt den 2. januar 2019, som blev offentliggjort med rapporten den 18. december 2019.

Havarikommissionen har den 13. januar 2022 offentliggjort sin rapport med en analyse af hændelsen den 13. januar 2021, hvor en trailer på et DB Cargo godstog sad løst ved passage af Storebælt.

Samlet set har Havarikommissionen gennemført grundige analyser af kørslen med gods på jernbanen over Storebælt. Det er på baggrund af disse undersøgelser, at det er blevet opdaget, at problemet med trailere, der sidder uforsvarligt fastspændt, ikke udelukkende skyldes fejl ved læsningen, men også beror på problemer ved det anvendte materiel.

Hændelser med ulåste trailere begrænser sig ikke kun til Danmark. Der er også set lignende hændelser andre steder i Europa. Det har dog i Europa tidligere været opfattelsen, at hændelserne alene skyldes læssefejl. Jeg er således enig med Mogens Nygaard Christoffersen i, at der har vist sig at være en større risiko forbundet med trailerne end tidligere antaget.

Jeg er derfor også tilfreds med, at vi fra dansk side i europæisk regi har gjort, og stadig gør, opmærksom på, at problemerne med låseskamler på lommevogne ikke kun skyldes menneskelige læssefejl. Dette for at få indført fælleseuropæiske løsninger på problemet.



Da banegodsbranchen i Danmark i høj grad er præget af transitkørsel, der benytter udstyr som godkendes i andre EU-lande, kan problemet kun komme til livs med en fælleseuropæisk løsning. Det har dog været en svær kamp, da andre lande og det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) hidtil ikke har anerkendt det som et problem. Med Havarikommissionens rapport om hændelsen den 13. januar 2021 tyder det dog nu på, at der fra europæisk side er begyndt at komme en erkendelse af, at tilfælde med ulåste trailere ikke kun skyldes læssefejl. Anbefaling nr. 1 i Havarikommissionens rapport går også på, at ERA skal sikre entydige regler for vertikal fastholdelse af trailere på lommevogne.

Da de fælleseuropæiske sikkerhedsregler for nuværende ikke tager højde for problemet med lommevogne, hvor traileren ikke sidder forsvarligt fastspændt, har vi i Danmark været nødt til at indføre nationale tiltag for at opretholde sikkerheden.

Disse tiltag fremgår af Trafikstyrelsens påbud af 20. april 2021. I påbuddet indgår bl.a. et krav til, at traileren skal veje minimum 14 tons ved passage af Storebælt, da der ikke er sikkerhed for, at låsen kan holde traileren fast. Derudover er den pågældende låsetype for hændelsen den 13. januar 2021 forbudt at bruge til transport af gods i Danmark, og der er påbud om, at godsoperatører skal dokumentere, at den anvendte skammeltype er velegnet som sikker og tilstrækkelig lås i forhold til fastgørelse af trailere på lommevogne.

Tiltagene er til gene for godsoperatørerne, da det gør det dyrere og mere besværligt at fragte gods på banen, men de er indført i erkendelsen af, at de nuværende europæiske sikkerhedsregler ikke er tilstrækkelige.

Jeg forventer selvsagt, at DB Cargo, som har ansvaret for de relevante godstransporter over Storebælt, tager deres ansvar på sig og sikrer, at transporterne foregår sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt.

Samtidig skal Trafikstyrelsen – som er uafhængig sikkerhedsmyndighed for jernbanen – følge op på Havarikommissionens rapport om hændelsen, og mit ministerium følger Trafikstyrelsens videre håndtering af sagen tæt. Det omhandler særligt, at styrelsen skal implementere en række nye tilsyn med godsjernbanevirksomheder, herunder også uanmeldte tilsyn. Herudover vil ministeriet foretage et review af Trafikstyrelsens håndtering af inspektionssagen med DB Cargo Scandinavia A/S.



Side 3/3

I betragtning af banegodstransporternes internationale karakter er der dog ingen tvivl om, at det rigtige vil være at finde en fælleseuropæisk løsning.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Trine Bramsen".

Trine Bramsen