



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

22. oktober 2024
2024-4038

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 18. september 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 459:

Vil ministeren kommentere præsentationen fra Dansk Banegods foretræde 17/9-24 vedrørende rammevilkår på jernbanegodsområdet, jf. TRU alm. del -bilag 342?

Svar:

Jeg har bedt Banedanmark og Trafikstyrelsen, som fagansvarlige myndigheder, om at kommentere præsentationen fra Dansk Banegods.

Trafikstyrelsen, som er sikkerhedsmyndighed for jernbanen, har bemærket følgende:

”Dansk Banegods peger i deres oplæg på, at de særlige danske regler for transport af sættevogne på lommevogne hæmmer konkurrenceevnen for jernbanegodsvirksomhederne. Trafikstyrelsen er enig i, at reglerne påfører væsentlige restriktioner for godsvirksomhederne udover de krav, som findes i den fælles europæiske lovgivning på jernbanen. Trafikstyrelsen har dog fundet det nødvendigt at indføre reglerne på grund af den risiko, som transport af sættevogne på lommevogne har udgjort.

Baggrund for reglerne

Baggrunden for reglerne er ulykken på Storebælt den 2. januar 2019, hvor en sættevogn kom ud af position og ramte et modkørende passagertog. Ulykken var den alvorligste jernbaneulykke i Danmark i 30 år og kostede 8 mennesker livet. Derudover var der en alvorlig hændelse på Storebæltsbroen i 2021, hvor en sættevogn ikke stod i lommevognens låseskammel. Som følge af ulykken og den efterfølgende hændelse på Storebælt har Trafikstyrelsen stillet krav om, at der skal være en række ekstra



sikkerhedsforanstaltninger ved transport af sættevogne på lommevogne i Danmark, herunder særlige krav ved transport over Storebælt.

I første omgang udstedte Trafikstyrelsen et forbud mod transport af trailere på lommevogne til jernbanevirksomhederne. Forbuddet blev efterfølgende erstattet af påbud til virksomhederne om supplerende sikkerhedsforanstaltninger ved kørsel på Storebælt. Med overgangen til påbuddet blev det igen muligt for virksomhederne at transportere sættevogne på lommevogne over Storebælt, forudsat at virksomhederne imødekom de supplerende sikkerhedsforanstaltninger.

Den 30. september 2022 trådte lommevognsbekendtgørelsen¹ i kraft. Bekendtgørelsen fastsætter sikkerhedsmæssige krav til, hvordan kørsel med lommevogne med sættevogne kan foregå. Bekendtgørelsen blev udstedt, da det ikke var muligt at få indført fælles europæiske regler på området, og har blandt andet til formål at erstatte de individuelt udstedte påbud.

Ansvarsfordelingen på jernbaneområdet

Dansk Banegods peger i deres oplæg også på, at godsvirksomhederne som følge af de danske regler bliver bedt om at løfte Banedanmarks ansvar som infrastrukturforvalter.

Det fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivet, at ansvaret for en sikker drift af Unionens jernbanesystem og kontrollen med risici ligger hos både infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, hver for sin del af systemet.

Denne ansvarsfordeling medfører, at infrastrukturforvalteren har ansvaret for, at infrastrukturen er sikker. Det følger fx af den tekniske specifikation for interoperabilitet (TSI) for infrastruktur, at infrastrukturforvalteren i relevant omfang skal fastsætte foranstaltninger for at opretholde jernbanesikkerheden i tilfælde af sidevind fx for at undgå, at et tog afsporer som følge af kraftig vind.

Jernbanevirksomheden har bl.a. ansvaret for, at dennes materiel er sikkert. Efter TSI'en for drift og trafikstyring indebærer dette bl.a.,

¹ Jf. bekendtgørelse nr. 1361 af 28. september 2022 om kørsel med lommevogne med sættevogne.



at jernbanevirksomheden skal sørge for, at godsvogne er læsset på en sikker og forsvarlig måde under hele transporten.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at lommevognsbekendtgørelsens krav til jernbanevirksomheder er en udbygning af ovennævnte krav i TSI'en for drift og trafikstyring. Kravene medfører ikke, at infrastrukturforvalterens ansvar pålægges jernbanevirksomheden.

Drøftelse af krav til lommevogne på europæisk plan

Trafikstyrelsen har siden Storebæltsulykken i forskellige internationale fora arbejdet for, at der fastsættes obligatoriske fælleseuropæiske regler for kørsel med lommevogne med sættevogne. Målet er, at fælleseuropæiske regler for transportformen på sigt kan erstatte de danske nationale særregler. Dette arbejde pågår fortsat.

Det bemærkes, at tekniske og driftsmæssige krav til sikkerhed ved lastning, især for sættevogne til lommevogne under sidevindsudsat infrastruktur, fremgår som et forslag, der af Kommissionen er prioriteret at skulle arbejdes videre med i forbindelse med den kommende revision af reglerne på området.

Trafikstyrelsen vurderer, at reglerne i lommevognsbekendtgørelsen indtil videre er nødvendige for at opretholde jernbanesikkerheden, indtil der evt. kommer europæiske regler på området, hvilket Trafikstyrelsen har meddelt til Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) og til Kommissionen.

DLR's rapport om vindforhold på Storebælt

Trafikstyrelsen og Banedanmark modtog i efteråret 2022 rapporten om vindforholdene på Storebæltsbroen, som er udarbejdet af Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). På foranledning af Trafikstyrelsen blev DTU i efteråret 2022 af Banedanmark bedt om at vurdere konklusionerne i rapporten fra DLR. I december 2022 blev vurderingen fra DTU sendt til Trafikstyrelsen. DTU vurderede, at rapporten fra DLR ikke gav anledning til at ændre på de gældende vindrestriktioner for godstrafik på Storebæltsbroen, hvor hastigheden nedsættes til 80 km/t ved 10 minutters middelvindhastigheder over 15 m/s, og lukkes for godstrafik ved middelvindhastigheder på over 20 m/s.

På baggrund af Banedanmarks og DTU's vurdering har Trafikstyrelsen ikke fundet anledning til at foretage yderligere set i forhold til konklusionerne i DLR's rapport.



Udvidelse af 14 tons kravet og tilladelse til kørsel med lommevogne

For så vidt angår spørgsmålet om udvidelse af kravet om minimumsvægt på 14 tons til at gælde i hele landet og baggrunden herfor, samt spørgsmålet om hvorfor Trafikstyrelsen endnu ikke har udstedt tilladelser til kørsel med lommevogne med sættevogne efter lommevognsbekendtgørelsen, henvises til svaret på TRU alm. del, spørgsmål 385 og 386.”

Banedanmark har bemærket følgende:

”Dansk Banegods bringer et antal forhold op på de i alt 19 slides. En række af dem går igen flere steder. Banedanmark har samlet Dansk Banegods’ anbringender i fire overordnede spørgsmål, som vist nedenfor A-D. Udover de nedenstående spørgsmål rejser Dansk Banegods et spørgsmål om rimeligheden i vægtkravet til trailere. Dette krav til godsvirksomhederne, er indført af Trafikstyrelsen på baggrund af tvivl om hvorvidt jernbanevirksomhederne er i stand til at sikre, at deres gods fastgøres forsvarligt. Det er således ikke en sag Banedanmark har del i.

- A. Økonomiske forhold vedr. godsbranchens vilkår.
 - Suspendering af miljøtilskud
 - Broafgifter ikke reduceret for godstog på linje med lastbiler.
 - Høje aflysningsgebyrer der ikke spejles for lastbiler
- B. Økonomisk usikkerhed som følge af forsinkelser af udrulning af ETCS.
- C. Ansvarsfordelingen for Jernbanesikkerheden på jernbanen.
 - *”I øjeblikket skal jernbanevirksomhederne bære sikkerhedsansvaret for broen, hvilket ifølge TSI INF burde ligge hos infrastrukturoperatøren [sic]”.*
- D. Sikkerheden på Storebæltsbroen relateret til vind og Banedanmarks reaktion på rapporten fra DLR.
 - De nuværende vindgrænser er ikke tilstrækkelige til at sikre sikkerheden på Storebæltsbroen.
 - Banedanmarks og DTU’s analyser af Storebælt er forkerte. Vinden er mere omskiftelig og der kan have været vindstød op til 43,6 m/s under ulykken i januar 2019.

Ad A) Økonomiske forhold vedr. godsbranchens vilkår

Suspendering og genindførelse af miljøtilskud



Transportministeriet orienterede d. 17. maj 2024 jernbanebranchen om genindførelsen af miljøtilskuddet pr. 1. juli 2024, idet genindførelsen er blevet godkendt af EU-Kommissionen. Miljøtilskudsordningen har til formål at kompensere for infrastrukturafgifternes negative virkning på jernbanesektoren og flytte gods-transport fra vej til bane. Dette indebærer, at der ydes statsstøtte, hvorfor ordningen skal være godkendt af EU-Kommissionen.

Banedanmark er ansvarlig for forvaltningen af tilskuddet, herunder udbetaling og ændring af gældende bekendtgørelse, og Transportministeriet står for godkendelsen fra EU-Kommissionen. Banedanmark og Transportministeriet har i perioden, hvor miljøtilskudsordningen har været sat i bero, haft et løbende samarbejde om at levere efterspurgt materiale til EU-Kommissionen, til brug for Kommissionens sagsbehandling med genindførelsen af ordningen.

Miljøtilskuddet blev genindført d. 1. august 2024, gældende fra d. 1. juli 2024, efter en ændring af bekendtgørelse for infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet. Banedanmark har udbetalt tilskud til jernbanevirksomhederne fra den gældende ikrafttrædelsesdato. Banedanmark har siden genindførelsen haft en god dialog med jernbanevirksomhederne om miljøtilskudsordningen i forhold til proces for udbetaling og vidensdeling af data til brug for udarbejdelse af tilskudssatser m.m.

Broafgifter for godstog samt aflysningsgebyrer

Broafgifterne for godstogspassage af de faste forbindelser er fastlagt i politiske aftaler, der i sin tid er indgået om betalingen af brugen af de faste forbindelser og dennes bidrag til finansieringen af forbindelserne. (I Øresundsforbindelsens tilfælde er der tale om en aftale mellem den danske og den svenske stat.) Banedanmark står for at opgøre og opkræve de broafgifter, som jernbanevirksomhederne skal betale, hvorefter indtægten herfra overgår til Sund & Bælt. Aflysningsgebyrerne, som jernbanevirksomhederne skal betale, implementeres i national lovgivning tilsvarende bestemmelser i EU-direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, artikel 36. Derudover kan infrastrukturforvaltere opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men ikke udnyttes, for at tilskynde til en effektiv udnyttelse af den tilgængelige kapacitet på jernbanen. Det bemærkes i den forbindelse, at det obligatoriske aflysningsgebyr, der blev indført pr. 1. juli 2023, blev indført som følge af en åbningsskrivelse fra EU-Kommissionen til den danske stat, idet Kommissionen fandt, at artikel 36 ikke var tilstrækkeligt implementeret i dansk lovgivning.



Ad B) Økonomisk usikkerhed som følge af forsinkelser af udrulning af ETCS

Den politiske beslutning i 2009 om at implementere et nyt signalsystem i hele Danmark indebærer, at alle tog, der kører på fjernbanen, skal udrustes med ombordudstyr, som kan modtage signaler fra det nye signalsystem (ETCS).

Banedanmark og Transportministeriet er interesseret i, at udrulningen af Signalprogrammet samlet set giver jernbanegodsvirksomhederne så få udfordringer som muligt. Med hensyn til de økonomiske udfordringer sikrede Banedanmark bl.a. derfor at jernbanegodsvirksomhederne kunne blive medordregivere på rammeaftalen fra 2012 om udrustning af det rullende materiel, hvis de levede op til bestemte krav. Den mulighed havde de fra 2012 til 2015. Derudover er der afsat en pulje på 57,3 mio. kr. (PL -22) til en "refusionsmodel med henblik på at kompensere jernbanegodsoperatører for en del af deres udgifter i forbindelse med overgangen til ERTMS." Jernbanegodsvirksomhederne har således siden 2017 haft mulighed for at få kompenseret op til halvdelen af deres udgifter i forbindelse med indkøb og installation af nyt togkontrolanlæg (ETCS og STM) i godslokomotiver. Puljen udløber 31. august 2025, og der har været meget begrænset interesse og der har pr dags dato kun kunnet gives et enkelt projektilsagn.

Forsinkelsen af implementeringen af det nye signalsystem har for godsbanerbranchen betydet, at godsoperatørerne har kunnet udskyde ombordudrustningen, og Banedanmark er bevidst om, at banegodsbranchen har fundet forsinkelserne udfordrende. Banedanmark har af den årsag igennem årene forsøgt på bedste vis at hjælpe banegodsbranchen på forskelligvis, herunder bl.a. ved hurtigst muligt og transparent at melde ud om forsinkelserne, når de har været kendt.

Det skal afslutningsvis tilføjes at godsvirksomhederne ikke har haft ekstra omkostninger som følge af udskydelse af indførelse af ERTMS.

Ad C) Ansvarsfordelingen for Jernbanesikkerheden på jernbanen

Det sikkerhedsmæssige ansvar på jernbanen er i denne sag fordelt sådan, at jernbanevirksomhederne har ansvaret for, at deres gods er forsvarligt fastgjort og Banedanmark har ansvaret for at lukke jernbanen, før stabiliteten af et tog kompromitteres. Det vil - lidt forenklet sige - at hvis godsvogne vælter eller afsporer på grund af



vind, så er det Banedanmarks ansvar, mens det er godsoperatørens ansvar hvis gods blæser af toget eller skubbes ud af togets profil.

DTU's og Banedanmarks vindanalyse fra juni 2021 viste, at en tom trailer, der ikke er korrekt fastgjort blæser ud af togets profil ved 21,8 m/s. Samme undersøgelse viste, at en vogn med en tom trailer, der er korrekt fastgjort mister stabiliteten (vælter eller afsporer) ved 34,9 m/s. Når Dansk Banegods siger, at de skal bære sikkerhedsansvaret, har Banedanmark lagt til grund, at der henvises til vægtkravet på de 14 tons. Dette krav er imidlertid ikke relateret til, at køretøjerne ikke mister stabiliteten, hvor ansvaret jo ligger hos Banedanmark som Infrastrukturforvalter. Kravet på de 14 tons knytter sig til jernbanevirksomhedernes evne til at sikre, at gods er korrekt fastgjort. Det er således ikke korrekt, at godsoperatørerne (jernbanevirksomhederne) skal tage sikkerhedsansvaret for broen. Godsoperatørerne skal tage ansvaret for, at deres gods er fastgjort. Det gælder på Storebæltsbroen såvel som på alle andre steder.

Ad D) Sikkerheden på Storebæltsbroen relateret til vind og Banedanmarks reaktion på rapporten fra DLR

"De nuværende vindgrænser er ikke tilstrækkelige til at sikre sikkerheden på Storebæltsbroen" (slide 10+13)

Banedanmark har sammen med DTU lavet en analyse af vindrestriktionerne på Storebæltsbroen i juni 2021. Analysen viste, at de gældende vindrestriktioner på Storebælt, hvor hastigheden for godstog nedsættes til 80 km/t ved vindhastigheder over 15 m/s og hvor broen lukkes for godstog ved vindhastigheder over 20 m/s, lægger en solid margin til de vindhastigheder, hvor vi risikerer afsporinger og væltede tog på grund af vind.

Deutsche Bahn har i samarbejde med Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) gennemført en række kørsler over Storebælt med måleudstyr. DLR har på den baggrund udgivet en rapport den 27/9 2022. Det synes at være på baggrund af DLR's rapport at Dansk Banegods rejser spørgsmål til broens sikkerhed. Der har under og efter forsøget været drøftelser mellem DLR, DTU, DB Cargo og Banedanmark. DTU har den 29/11 2022 lavet en skriftlig vurdering af betydningen af de resultater, som DLR er kommet frem til i forhold til vindgrænserne på Storebælt.

DTU konkluderede: *"Baseret på ovenstående er det vores vurdering at DLR's målinger ikke giver anledning til at ændre den gældende praksis for lukning af godstrafik ved 10 minuts middelvindhastigheder på over 20 m/s."*



"Banedanmarks og DTU's analyser af Storebælt er forkerte. Vinden er mere omskiftelig og der kan have været vindstød op til 43,6 m/s under ulykken i januar 2019" (slide 10)

Det fremgår ikke af præsentationen hvordan Dansk Banegods kommer frem til, at der kan have været vindstød på broen på 43,6 m/s, uden at Banedanmark har lukket broen. Det er ikke oplysninger Banedanmark kan genkende. Vindgrænsen omkring de 35 m/s, hvor en godsvogn vælter eller afsporer, er på linje med kravene til togsæt og passagervogne. Hvis vi så vindniveauer over 35 m/s ville vi derfor - når vindretningen er på tværs af broen - forvente at se væltede og afsporede passagertog og godstog. Det ser vi ikke.

DLR's rapport finder større variationer i vindniveauerne i forbindelse med deres kørsler over broen end vindmålerne på broen viser. Det er helt forventeligt. Det skyldes, at vindmålerne, som DLR har haft monteret på vogne både måler variation over tid og variationen mellem vinden over åbent vand og når vognen kommer i læ af land."

I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne understrege, at jeg, og mine styrelser, er interesserede i at finde løsninger på udfordringen omkring vægtkravet, som både imødekommer behovet for høj jernbanesikkerhed og er nemmere for godsvirksomhederne at imødekomme. Jeg har derfor opfordret banegodsbranchen til at gå i konstruktiv dialog med Trafikstyrelsen.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen