



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

27. august 2024
2024-3146

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. juli 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 385:

Vil ministeren redegøre for baggrunden for, at myndighederne i starten af 2024 udvidede 14-tonskravet til at omfatte alt trafik i Danmark – og ikke kun trafik, som kører via Storebæltsbroen? Og er ministeren opmærksom på den udfordring, det skaber for bane-godstrafikken i forhold til trailere i jernbane-lommevogne, da kørsler på mange strækninger kan være ubalancerede, og dermed nødvendiggør, at en stor del trailere fragtes tomme den ene vej?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Som følge af ulykken på Storebælt den 2. januar 2019 og den efterfølgende hændelse på Storebælt den 13. januar 2021 udstedte Trafikstyrelsen en række påbud til jernbanevirksomheder om supplerende sikkerhedsforanstaltninger ved kørsel med lommevogne med sættevogne på Storebælt.

Det følger af påbuddene, at jernbanevirksomhederne skal ansøge og modtage Trafikstyrelsens accept for at kunne anvende specifikke skammeltyper til fastholdelse af sættevogne på lommevognen. En række jernbanevirksomheder har efter ansøgning modtaget styrelsens accept af, at de kan anvende specifikke skammeltyper med tilhørende procedurer for vedligeholdelse og smøring.

Det følger desuden af påbuddene, at sættevogne skal have en bruttovægt på mindst 14 ton for at kunne passere Storebælt.



Den 30. september 2022 trådte lommevognsbekendtgørelsen¹ i kraft. Bekendtgørelsen fastsætter jernbanesikkerhedsmæssige 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.

Det følger af bekendtgørelsen, at jernbanevirksomhedernes tilladelse til anvendelse af de specifikke skammetyper, som de modtog efter påbuddene, udløb den 31. december 2023. Fra den 1. januar 2024 skulle jernbanevirksomhederne i stedet have tilladelse efter bekendtgørelsen, hvis de fortsat ønsker at køre med lommevogne med sættevogne.

Der har siden bekendtgørelsens ikrafttræden været dialog mellem virksomhederne og Trafikstyrelsen ad flere omgange i forhold til at få virksomhederne til at fremsende den nødvendige dokumentation.

Trafikstyrelsen modtog ansøgninger og dokumentation fra jernbanevirksomhederne i andet halvår i 2023. Dokumentationen var imidlertid ikke fyldestgørende, idet der bl.a. manglede dokumentation for, at skamlernes låsekraft kunne opretholdes over tid med det beskrevne vedligehold.

Vedligeholdelsesspørgsmålet er væsentligt, da Havarikommissionen i forbindelse med ulykken på Storebælt den 2. januar 2019 bl.a. pegede på manglende vedligehold som en af de faktorer, der kunne have en indflydelse på, hvorvidt skamlen låste korrekt².

På baggrund af de mangelfulde ansøgninger har ingen virksomheder indtil videre modtaget en tilladelse fra Trafikstyrelsen i henhold til lommevognsbekendtgørelsen. Trafikstyrelsen har dog under forudsætning af, at 14 ton kravet udvides til hele landet, vurderet, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt fortsat at tillade anvendelse af de skamler, som jernbanevirksomhederne efter påbuddene har anmeldt til Trafikstyrelsen og modtaget Trafikstyrelsens accept af. Derfor har Trafikstyrelsen for disse skamler dispenseret fra

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

² Havarikommissions rapport: "Alvorlig ulykke på Storebæltbroen (Vestbroen) d. 2-1-2019".



tidsfristen i bekendtgørelsen. Dispensationen er gældende til den 1. juli 2025.

Trafikstyrelsen er opmærksom på, at kravet om en bruttovægt på 14 ton kan komplicere godsvirksomhedernes operationer, idet det indebærer, at der ikke kan fragtes tomme sættevogne på jernbanelinjen i Danmark.

Trafikstyrelsen har imidlertid fundet det nødvendigt at fastsætte dette vægtniveau, da vægten på 14 ton også i tilfælde af mangelfuldt vedligehold kan forhindre, at sættevogne blæser ud af position på lommevogne i forbindelse med kraftige vindforhold, som det fx sås på Storebæltsbroen i forbindelse med ulykken i 2019.

Baggrunden for at Trafikstyrelsen har fundet det nødvendigt at udvide den eksisterende sikkerhedsbarriere om et vægtniveau på 14 ton, der gælder for kørsel med lommevogne med sættevogne over Storebælt, til at gælde for hele landet (dog undtaget strækningen fra den dansk-tyske grænse til Padborg), er den mangelfulde dokumentation fra virksomhederne sammenholdt med Banedanmarks vindanalyse af 2021³.

I ovennævnte vindanalyse, som blev udarbejdet på baggrund af en anbefaling fra Havarikommissionen, sås bl.a. på, om de gældende vindrestriktioner på Storebæltsbroen var tilstrækkelige, ligesom der også sås på, om Storebæltsbroen var en særlig case. Det fremgår bl.a. af analysen:

"Analysen viser, at såfremt en trailer er forsvarligt fastgjort på en lommevogn, kan den ikke blæses af ved de vindgrænser, der eksisterede før ulykken på Storebælt den 2. januar 2019 eller ved de reducerede vindgrænser, der blev indført efter ulykken. (...) Analysen viser ligeledes, at såfremt en trailer ikke er forsvarligt fastgjort, så skal godstrafikken for at undgå risiko for, at den blæses af, standses ved vindhastigheder under 14,2 m/s. (...) I praksis vil Banedanmark ud fra et hensyn om en ekstra sikkerhedsmargin som infrastrukturforvalter være nødt til at fastlægge en vindgrænse et sted i spændet 11-13 m/s (...)."

³ Analysen blev udarbejdet af DTU i samarbejde med Banedanmark og kan findes på Banedanmarks hjemmeside:
<https://www.bane.dk/da/Borger/Publikationer/Analyse-af-vindrestriktioner-paa-Storebaeltsforbindelsen>.



”Vinddata fra Kastrup Lufthavn er et repræsentativt eksempel for hovedparten af infrastrukturen, hvor kraftig vind sjældnere er et problem end på Storebælt, men dog forekommer. Derfor vil en eventuel løsning, hvor man ikke kan tage udgangspunkt i, at trailere er forsvarligt fastgjort på lommevogne, indebære, at man skal sikre, at de lavere vindgrænser man fastsætter også håndhæves på land. Endvidere vil man skulle tage højde for den større turbulens, der findes i land og evt. tage højde for lokale forhold vedr. turbulens i bestemte vindretninger.”

Analysen viser, at en trailer, der ikke er forsvarligt fastgjort, potentielt kan blæses ud af position ved vindstyrker helt ned til 14,2 m/s. Herudover, at vinddata fra Kastrup Lufthavn, der vurderes at være repræsentative for hovedparten af infrastrukturen, viser, at kraftige vindforhold også gør sig gældende på land.

Virksomhederne må derfor kun transportere lommevogne med sættevogne i Danmark, hvis disse – udover at være accepteret efter påbuddene – tillige har en bruttovægt på mindst 14 ton. Den udvidede sikkerhedsbarriere skal overholdes, indtil en tilladelse i henhold til lommevognsbekendtgørelsen foreligger. Det er således forhåbningen, at 14 tons kravet kan ophæves for andre strækninger end for Storebælt, når jernbanevirksomhederne har fremsendt fyldestgørende og entydig vedligeholdelsesdokumentation til Trafikstyrelsen.”

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen