



Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Dato: 07-02-2025
Sagsnr.: 2025-230766
Dokumentnr.: 3310543
Sagsbehandler: KRSA

Redegørelse om sikkerhedsniveau på jernbanen i lyset af godshændelse den 7. januar 2025

Transportministeriets departement har anmodet Trafikstyrelsen om en redegørelse af sikkerhedsniveauet på jernbanen set i lyset af godshændelsen den 7. januar 2025. Transportministeriets departement har anmodet om, at redegørelsen skal indeholde:

"... styrelsens vurdering af sikkerhedsniveauet på jernbanen i lyset af hændelsen den 7. januar, herunder en stillingtagen til, hvad gennemgangen af hændelsesdatabasen og de tal som er fremkommet om hændelser, afspejler ift. det generelle sikkerhedsniveau på jernbanen og et eventuelt behov for supplerende sikkerhedsregulering."

Trafikstyrelsen har i nærværende notat udarbejdet en redegørelse, der adresserer anmodningen. I notatet konkluderer Trafikstyrelsen, at sikkerhedsniveauet på jernbanen fortsat er højt, og at der på nuværende tidspunkt ikke er grundlag for ny regulering. Afhængigt af Havarikommissionens endelige konklusioner om hændelsen den 7. januar 2025, vil Trafikstyrelsen vurdere behovet for supplerende tiltag.

Hændelsen den 7. januar 2025

Natten til den 7. januar 2025 observerede en lokomotivfører på et Intercitytog, at et godstog fra DB Cargo Scandinavia A/S (herefter DB Cargo) kørte med et veksellad (container), som ikke stod korrekt på godsvognen. Godstoget, der var på vej fra Fredericia til Høje Taastrup, blev af trafikale hensyn standset i Ullerslev, vest for Storebæltsbroen, for at blive overhalet af et Intercitytog. Lokomotivføreren på Intercitytoget oplyste til fjernstyringscentralen, at en container stod skævt på det ventende godstog. Godstoget kunne derfor ikke fortsætte sin kørsel fra Ullerslev.

Havarikommissionen har iværksat en undersøgelse af forløbet. På baggrund af jernbanelovens § 98 om Havarikommissionens og Trafikstyrelsens tavshedspligt i forbindelse med



Havarikommissionens undersøgelser, kan Trafikstyrelsen på nuværende tidspunkt ikke oplyse yderligere detaljer om den konkrete hændelse.

Trafikstyrelsen har dog igangsat opfølgning over for den konkrete virksomhed, DB Cargo og deres håndtering af hændelsen. DB Cargo har den 21. januar 2025 oplyst, at Carlsberg indtil videre har valgt at indstille alle kørsler med DB Cargo.

På baggrund af hændelsen den 7. januar 2025 har Trafikstyrelsen vurderet, at der er grundlag for en politianmeldelse af DB Cargo for overtrædelse af reglerne om fastspænding af gods. Trafikstyrelsen har derfor den 23. januar 2025 indgivet en anmodning til Fyns Politi om tiltale-rejsning for overtrædelse af regler om forsvarlig læsning af gods på jernbaneområdet.

Konkret har Trafikstyrelsen anmodet politiet om at rejse tiltale mod DB Cargo for at have overtrådt pkt. 4.2.2.4.1. i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773.

Vurdering af det generelle sikkerhedsniveau

Infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, andre virksomheder med sikkerhedscertifikat, veteranogsorganisationer samt veteranbaner skal senest den 1. marts hvert år indberette hhv. ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen for det forudgående kalenderår. Disse data indgår i vurderingen af, hvorledes indsatsen omkring jernbanesikkerhed kan opretholdes og forbedres. Trafikstyrelsen anvender herudover data fra de modtagne indberetninger til udarbejdelse af Trafikstyrelsens årlige sikkerhedsrapport på jernbaneområdet. Rapporten offentliggøres hvert år og afdækker udviklingen i jernbanesikkerheden i Danmark, herunder udviklingen i de fælles sikkerhedsindikatorer.

Trafikstyrelsens gennemgang af hændelsesdatabasen for perioden 2020-2023 viser, at der blev indmeldt 2.072 godshændelser fra jernbanevirksomhederne. Trafikstyrelsen vurderer, at 442 af disse hændelser vedrører gods eller udstyr, hvor der er registreret mangler i forbindelse med godstransport. Disse hændelser betegnes som ikke korrekt transporteret gods. En hændelse kan både dække over mindre og større uregelmæssigheder i transporten af gods¹.

Ud af det samlede antal hændelser på jernbanen på tværs af gods- og passagertransport, udgør hændelser med godstransport, der ikke er transporteret korrekt, kun en mindre andel af hændelserne i perioden. I alt er der registreret 20.352 hændelser på tværs af alle kategorier i perioden 2020-2023. Af disse er der 442 hændelser, der kan betegnes som ikke korrekt transporteret gods. Således er det ca. 2 procent af det samlede antal hændelser, der falder inden for kategorien ikke korrekt transporteret gods i perioden 2020-2023. I nedenstående tabel ses fordeling af antal godshændelser i perioden, der er vurderet som ikke korrekt transporteret gods.

¹ Kategorisering af hændelser:

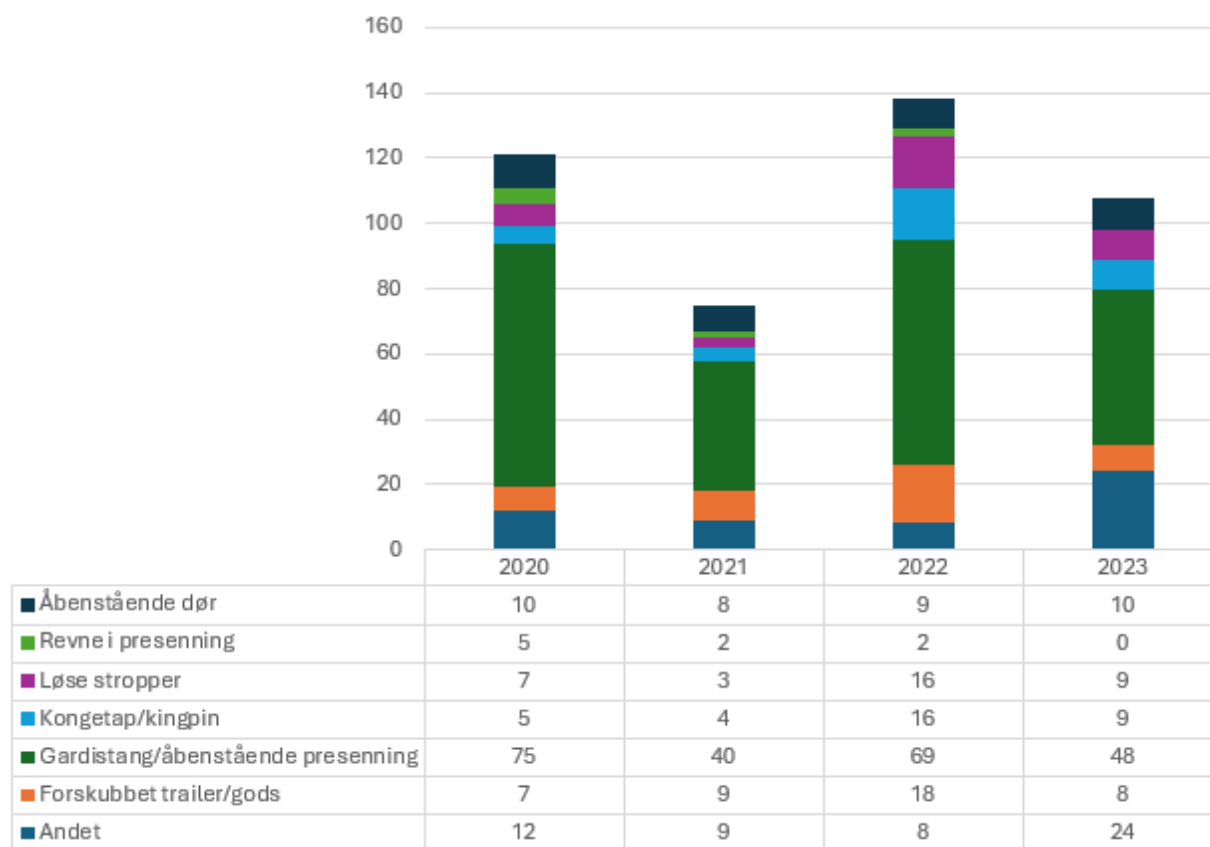
Hændelser på jernbanen opdeles i ulykker og forløbere til ulykker. For at adskille ulykker med og uden større konsekvenser opdeles ulykker i to grupper; væsentlige ulykker og mindre ulykker.

Forløbere til ulykker: Forløbere til ulykker er hændelser på jernbaneområdet, der ikke har medført en ulykke, men som kunne have fået betydning for jernbanesikkerheden.

For mere uddybende forklaring af hændelseskategorier henvises til Trafikstyrelsens Sikkerhedsrapport for jernbanen 2023, side 17.



Tabel 1: Fordeling af antal hændelser med ikke korrekt transporteret gods for perioden 2020-2023.



Kilde: Trafikstyrelsens hændelsesdatabase

Data fra 2020 til 2023 *jf. tabel 1* viser, at mangler med presenninger på godstransporter er den mest hyppigt forekommende type af hændelser, der bliver indberettet, mens hændelser med løse stropper og trailere eller gods, der forskubber sig, forekommer sjældnere.

Af de 442 registrerede hændelser i perioden 2020-2023, er der ikke registreret væsentlige ulykker eller hændelser med omkomne samt alvorligt tilskadekomne eller mindre ulykker med lettere tilskadekomne i perioden. I forhold til godstransporter med ikke korrekt transporteret gods, er det således kun Storebæltulykken den 2. januar 2019, der er kategoriseret som en væsentlig ulykke med alvorligt tilskadekomne eller dræbte inden for de seneste par år.

I Trafikstyrelsens seneste sikkerhedsrapport, Sikkerhedsrapport for jernbanen 2023, vurderes det, at 2023, som de tidligere år, har været kendetegnet ved et højt sikkerhedsniveau på jernbanen. Dette er fortsat Trafikstyrelsens vurdering.

Behov for yderligere sikkerhedsregulering

Efter ulykken på Storebæltbroen den 2. januar 2019 og også den efterfølgende hændelse den 13. januar 2021 har Trafikstyrelsen udstedt forbud og påbud om kørsel med sættevogne med lommevogne. Trafikstyrelsen har efterfølgende udstedt bekendtgørelse nr. 1361 af 28. september 2022, der fastsætter bestemmelser om kørsel med lommevogne med sættevogne, og



som vurderes at være de strengeste regler på området i EU. Reglerne er udarbejdet med henblik på den specifikke transport af sættevogne på lommevogne og de problemer, der her har været bl.a. med manglende låsekraft. Sættevogne er en anden type af container med et andet låsesystem end et veksellad, som var den type container, der blev brugt ved hændelsen den 7. januar 2025.

Da Havarikommissionens undersøgelser af hændelsen med et veksellad den 7. januar 2025 endnu ikke er afsluttede, er det for tidligt at vurdere, om hændelsen giver anledning til yderligere tiltag, end de Trafikstyrelsen allerede har iværksat, rettet mod godsbranchen, fx i form af ændret regulering, eller yderligere virksomhedsrettede tiltag mod den konkrete virksomhed involveret i hændelsen. Der er således eksisterende regler, der fastsætter, at gods skal være forsvarligt fastspændt, ligesom der er krav om, at jernbanevirksomheder skal have procedurer i deres sikkerhedsledelsessystemer til at kunne forestå en sikker drift.

Godstransport har været et særligt fokusområde for Trafikstyrelsens tilsyn de seneste par år og vil fortsat være det i 2025. Tilsynsindsatsen har både omfattet anmeldte og uanmeldte tilsyn og brug af inspektioner, der kommer tættere på de driftsnære aktiviteter i forbindelse med for eksempel godstransport.

Der har blandt andet været tilsyn for at sikre, at jernbanevirksomhedernes aktiviteter gennemføres på en sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde, herunder at virksomhederne følger procedurer og instrukser og tager ved lære af hændelser.

På baggrund af ovenstående vurderer Trafikstyrelsen, at der på nuværende tidspunkt ikke er grundlag for ny regulering, men afhængigt af Havarikommissionens endelige konklusioner, vil Trafikstyrelsen vurdere behovet for supplerende tiltag.