

Virksomhedsnavn

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato [Brevdato]

Sagsnr.: [Sagsnr.]

## **Påbud om supplerende sikkerhedsforanstaltninger og indsendelse af dokumentation ved transport af trailere på lommevogne, herunder begrænsning af driften i forhold til transport af trailere på lommevogne med skammeltypen MAZ80800, på det danske jernbanenet**

### **Afgørelse**

Trafikstyrelsen udsteder hermed påbud om, at [Virksomhedsnavn] skal indsende dokumentation til Trafikstyrelsen for, at de skamler, virksomheden anvender på lommevogne, er velegnet som sikker lås til at sikre tilstrækkelig fastgørelse af trailere på lommevogne, hvis [Virksomhedsnavn] skal transportere disse på jernbanestrækninger i Danmark, dog ikke jernbanestrækningen over Storebælt.

På strækningen fra **den dansk/tyske grænse til Padborg samt fra Padborg til kombiterminalen i Padborg** kan der dog foretages kørsler med trailere på lommevogne uden at indsende ovennævnte dokumentation, såfremt kørslerne trafikalt kan afvikles således, at det sikres, at godstoget ikke passerer modkørende tog, samt at kørslerne afvikles med en hastighed på højst 40 km/t.

Særligt for jernbanestrækningen over **Storebælt**:

Trafikstyrelsen udsteder hermed påbud om, at [Virksomhedsnavn] kun må transportere trailere på lommevogne på jernbanestrækningen over Storebælt, såfremt trailerne på lommevognene har en bruttovægt på mindst 14 ton samt, at låsekraften på alle skammeltyper er 85 kN eller højere og at den handlingsplan, som JNS (Joint Network Secretariat) offentliggjorde d. 26. april 2019 efterleves på alle terminaler, der er startpunkter for lommevognstransporter til, på eller gennem det danske jernbanenet. [Virksomhedsnavn] skal indsende dokumentation herfor til Trafikstyrelsen.

Til påbuddet knyttes følgende **begrænsning af driften**:

[Virksomhedsnavn] må ikke transportere trailere på lommevogne med skammeltypen MAZ80800, hvor skamlen er konstrueret med en overbelastningssikring, som kan medføre en lav låseeffekt, på det danske jernbanenet, herunder på strækningen over Storebælt og strækningen fra den dansk/tyske grænse til Padborg samt fra Padborg til kombiterminalen i Padborg. Lommevognene kan dog transporteres ulastede eller med containere, men skammeltypen MAZ80800 må ikke anvendes til at fastgøre trailere. Transport af trailere på lommevogne med skammeltypen MAZ80800, hvor skamlen ikke er konstrueret med en overbelastningssikring, som kan medføre en lav låseeffekt, kan anvendes under visse betingelser, der er beskrevet under "påbuddets indhold".

Indtil ovenstående sikkerhedstiltag er opfyldt og dokumentation – hvor det er påkrævet - er indsendt og accepteret af Trafikstyrelsen, må [Virksomhedsnavn] ikke transportere trailere på lommevogne på det danske jernbanenet.

Påbuddet gælder fra og med den [dato og klokkeslæt] og indtil Trafikstyrelsen vurderer, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, at påbuddet ophæves eller ændres.

Påbuddet erstatter påbuddet af 5. februar 2021 om supplerende sikkerhedsforanstaltninger og indsendelse af dokumentation ved transport af trailere på lommevogne, herunder begrænsning af driften i forhold til transport af trailere på lommevogne med skammeltypen MAZ80800, på det danske jernbanenet.

### **Påbuddets indhold**

[Virksomhedsnavn] skal indsende følgende dokumentation til Trafikstyrelsen, hvis [Virksomhedsnavn] skal transportere trailere på lommevogne på **jernbanestrækninger i Danmark**, dog ikke jernbanestrækningen over Storebælt:

- Dokumentation for, at de skamler, der anvendes på lommevognene, er velegnet som sikker og tilstrækkelig lås i forhold til fastgørelse af trailere på lommevogne på de strækninger, som [Virksomhedsnavn] ønsker at befare. Dokumentationen skal forholde sig til, at skamlen har en låseeffekt, der gør den velegnet til den specifikke transport, den konkret skal anvendes til. Det kan eksempelvis være dokumentation fra producenten om, hvor meget låsen kan holde til

- Dokumentation for at en uvildig fagekspert har vurderet, at ovennævnte dokumentation er tilstrækkelig i forhold til vurdering af, at skamlerne kan fungere som tilstrækkelig lås til den specifikke transport
- Redegørelse for den uvildige fageksperts kompetencer
- Dokumentation for, hvordan det sikres gennem sikkerhedsledelsessystemet, at der alene transporteres lommevogne med skamler, hvor Trafikstyrelsen har accepteret ovenstående dokumentation.

[Virksomhedsnavn] kan på strækningen fra **den dansk/tyske grænse til Padborg samt fra Padborg til kombiterminalen i Padborg** foretage kørsler med trailere på lommevogne uden at indsende ovennævnte dokumentation, såfremt følgende forhold er opfyldt:

- Kørslerne kan afvikles trafikalt således, at godstoget ikke passerer modkørende tog
- Kørslerne afvikles med en hastighed på højst 40 km/t

Hvis [Virksomhedsnavn] skal transportere trailere på lommevogne på **strækningen over Storebælt**, skal nedenstående betingelser opfyldes og den nævnte dokumentation indsendes til Trafikstyrelsen:

- Dokumentation for, at den anvendte skammeltype er velegnet som sikker og tilstrækkelig lås i forhold til fastgørelse af trailere på lommevogne ved transport over Storebælt, og at låsen som minimum har en vertikal låsekraft, som er lig med eller højere end 85kN
- Dokumentation for, at en uvildig fagekspert har vurderet, at den anvendte skammeltype er velegnet som sikker og tilstrækkelig lås, og at låsen som minimum har en vertikal låsekraft, som er lig med eller højere end 85kN
- Redegørelse for den uvildige fageksperts kompetencer
- Sikre at alle trailere læsset på lommevogne har en bruttovægt på mindst 14 ton
- Beskrivelse af procedure, der skal sikre, at traileren har en bruttovægt på mindst 14 ton
- Dokumentation for hvordan ovenstående betingelser vedrørende lommevogne er indarbejdet i [Virksomhedsnavn]'s sikkerhedsledelsessystem
- Dokumentation for, at alle terminaler som [Virksomhedsnavn] benytter og som er startpunkter for lommevogntransporter til, på eller gennem det danske jernbanelnet (uanset skammel- og vogntype) overholder handlingsplanen, som JNS (Joint Network Secretariat) offentliggjorde d. 26. april 2019, eksempelvis i form af en erklæring fra terminalerne.

- Hvis læsning og kontrol af læsning foretages af terminalen, skal der foreligge en aftale mellem [Virksomhedsnavn] og terminaloperatøren, der specificerer krav til læseprocedure og kontrol af korrekt læsning og krav til det involverede personales kompetencer. Aftalen skal fremsendes til Trafikstyrelsen som dokumentation for at ovenstående overholdes. Hvis virksomheden ikke har en aftale med terminaloperatøren, skal virksomheden fremsende en redegørelse for, hvordan det sikres, at gods er lastet sikkerhedsmæssigt forsvarligt.
- Dokumentation for hvordan ovenstående procedurer og metoder vedr. samarbejdet med relevante terminaler er indarbejdet i [Virksomhedsnavn]'s sikkerhedsledelsessystem

[Virksomhedsnavn] må ikke transportere trailere på lommevogne med skammeltypen MAZ80800, hvor skamlen er konstrueret med en overbelastningssikring, som kan medføre en lav låseeffekt, på jernbanestrækninger i Danmark, herunder jernbanestrækningen over Storebælt og strækningen fra den dansk/tyske grænse til Padborg samt fra Padborg til kombiterminalen i Padborg. Lommevognene kan dog transporteres ulastede eller med containere.

Trailere på lommevogne med **MAZ80800, hvor skamlen ikke er konstrueret med en overbelastningssikring, som kan medføre en lav låseeffekt**, kan transporteres på det danske jernbanenet, herunder jernbanestrækningen over Storebælt og strækningen fra den dansk/tyske grænse til Padborg samt fra Padborg til kombiterminalen i Padborg, under følgende betingelser:

- En uvildig fagekspert har vurderet, at skamlens konstruktion og design er tilstrækkelig stærk i forhold til de kræfter, som skamlen vil blive udsat for ved læsning, losning og under transport.
- En uvildig fagekspert skal vurdere, at en eventuel modificering af skamlen ikke i sig selv udgør en sikkerhedsrisiko
- Dokumentation for ovenstående skal indsendes til Trafikstyrelsen
- Dokumentation for den uvildige fageksperts kompetencer skal indsendes til Trafikstyrelsen
- Dokumentation for, hvordan det sikres gennem sikkerhedsledelsessystemet, at der alene transporteres lommevogne med skamler, hvor Trafikstyrelsen har accepteret ovenstående dokumentation.

Indtil ovenstående sikkerhedstiltag er opfyldt og den nødvendige dokumentation er indsendt og accepteret af Trafikstyrelsen, må [Virksomhedsnavn] ikke transportere trailere på lommevogne på jernbanestrækninger i Danmark.

### **Bemærkning**

Styrelsen gør opmærksom på, at det er strafbart at undlade at efterkomme et påbud, jf. jernbanelovens<sup>1</sup> § 116, stk. 3, hvorefter der kan pålægges bødestraf eller op til 2 års fængsel.

### **Begrundelse**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udstedte den 22. januar 2021, gældende fra dagen efter kl. 8.00, et forbud mod transport af trailere på lommevogne på hele det danske jernbanenet.

Baggrunden for forbuddet var, at Havarikommissionen den 22. januar 2021 havde registreret en advarsel (safety alert) i ERAs (Den Europæiske Unions Jernbaneagentur) "Safety Informations System (SIS)". I medfør af advarslen blev der rejst tvivl om, hvorvidt der ved transport af trailere på lommevogne er tilstrækkelige sikkerhedsmæssige barrierer til, at disse kan anvendes uden yderligere restriktioner.

Advarslen blev udsendt som følge af en igangværende undersøgelse, som Havarikommissionen udfører af en hændelse på Storebælt den 13. januar 2021, hvor det efter standsning af et tog i Nyborg kunne konstateres, at en trailer læsset på en lommevogn ikke stod i godsvognens låseskammel.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsendte den 26. januar 2021 en parthøring til de jernbanegodsoperatører, der har aktiviteter på det danske jernbanenet, således at forbuddet kunne erstattes af påbud om, at godsoperatørerne skulle imødekomme yderligere sikkerhedsforanstaltninger i form af yderligere fastgørelse af trailere på lommevogne i tillæg til placering og fastgørelse af kongetappen i skamlen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog høringssvar fra seks godsvirksomheder, hvor virksomhederne bl.a. bemærkede, at kørsel med lastede trailere, der ikke udsættes for vertikale kræfter i kombination med kørsel over Storebælt, bør have lov til at fortsætte med de sædvanlige kontrol- og sikkerhedsrutiner for sikring af last, at yderligere

---

<sup>1</sup> Lov nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer

fastspænding af trailerne kan være problematisk af forskellige grunde, *at* tilstrækkelig vægt på traileren kan være en sikkerhedsforanstaltning i sig selv samt *at* det er for vidtgående at stille yderligere krav til fastspænding af trailere på andre skammeltyper end den, der i øjeblikket undersøges af Havarikommissionen (MAZ80800) i forbindelse med hændelsen den 13. januar 2021.

På baggrund af de indkomne høringssvar ændrede Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udkast til påbuddet og udsendte det i en supplerende høring fra den 2.-3. februar 2021. Ændringerne indebar, at der ikke opstilledes samme krav til den ekstra sikring i tillæg til placering og fastgørelse af kongetappen i skamlen på Storebælt og i den resterende del af landet. På Storebælt indførtes udover kravet om dokumentation for yderligere sikring et vægtkrav for trailere på 12,5 ton på skamlen. I resten af landet fjernede man kravet om ekstra sikring, men fastholdt at kræve dokumentation for, at de skamler, der anvendes på lommevognene, er velegnede som sikker og tilstrækkelig lås i forhold til fastgørelse af trailere på lommevogne.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog 5 høringssvar på den supplerende høring fra godsvirksomheder, der bl.a. bemærkede, *at* selskaberne ikke er bekendt med, at der findes data, der viser, at der skulle foreligge nogen øget risiko med at transportere lastede trailere på lommevogne, *at* det bør præciseres, at påbuddet kun relaterer sig til transport af trailere på lommevogne og ikke vedrører kørsel med ulastede lommevogne, *at* kørsel med lastede trailere, der ikke kører over Storebælt, skal have lov til at fortsætte med de sædvanlige kontrol- og sikkerhedsrutiner for sikring af last, *at* restriktioner bør begrænses til strækningen over Storebælt, *at* jernbanevirksomhederne eller uvildige fagpersoner ikke selv vil kunne vurdere, hvilken metode til fastgørelse, der kan betragtes som tilstrækkelig sikker, *at* yderligere fastgørelse kan være problematisk af forskellige grunde, og *at* lokalkørsel med lav hastighed, herunder kørsel i Padborg (ind/ud mod Tyskland) samt fra Padborg til kombiterminalen i Padborg og retur undtages under henvisning til forsyningssikkerhed. Vægtkravet på 12,5 ton på skamlen er også kommenteret i høringssvarene.

Den 5. februar 2021 udstedte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen "Påbud om supplerende sikkerhedsforanstaltninger og indsendelse af dokumentation ved transport af trailere på lommevogne, herunder begrænsning af driften i forhold til transport af trailere på lommevogne med skammeltypen MAZ80800, på det danske jernbanenet". I påbuddet undtog Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på baggrund af de indkomne høringssvar, ud fra hensynet til forsyningssikkerheden strækningen fra den dansk/tyske grænse til Padborg samt fra Padborg til kombiterminalen i Padborg fra påbuddet såfremt det sikredes, at kørslerne trafikalt kan afvikles således, at godstoget ikke passerer modkørende tog, samt at kørslerne afvikles med en hastighed på højst 40

km/t. Herudover ændrede Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vægtrakravet på skamlen fra 12,5 ton til 8 ton, ligesom der blev foretaget justeringer og præciseringer i ordlyden, herunder i forhold til dokumentationskravet og forbuddet mod at anvende lommevogne med skammeltypen MAZ80800, således at det fremgik klart, at det alene er transport af trailere på lommevognene, der ikke må udføres.

Påbuddet trådte i kraft den 6. februar 2021 kl. 00.00 og havde virkning, indtil Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderede, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, at påbuddet ophæves eller ændres.

Det har siden påbuddet trådte i kraft ikke været muligt for virksomhederne at opfylde betingelserne for at passere Storebælt, herunder kravet om yderligere fysisk fastspænding. Trafikstyrelsen har derfor fundet det nødvendigt at ændre i kravene i påbuddet af 5. februar 2021. På den baggrund har et udkast til ændring af påbuddet været sendt i partshøring hos de jernbanegodsoperatører, der har aktiviteter på det danske jernbanenet, fra den 9. april til den 15. april 2021. Herudover afholdt Trafikstyrelsen et høringsmøde den 14. april 2021, hvor høringsparterne havde mulighed for at stille spørgsmål til påbuddet.

I udkast til påbuddet var kravene for transport af trailere på lommevogne på Storebælt ændret, således at der indføres et nyt krav om, at låsen på den anvendte skammeltype som minimum har en vertikal låsekraft, som er lig med eller højere end 85kN, kravet om yderligere fastgørelse af trailere på lommevogne i tillæg til placering og fastgørelse af kongetappen i skamlen er fjernet og kravet om vægt på skamlen på 8 ton er ændret til krav om en bruttovægt for traileren på 14 ton. Herudover åbnes for, at skammeltypen MAZ80800 under visse betingelser kan anvendes, hvor skamlen ikke er konstrueret med en overbelastningssikring, som kan medføre en lav låseeffekt.

Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra 3 godsvirksomheder, der bl.a. indeholder bemærkninger til vægtrakravet og ønsker om uddybning af dokumentationskravet. I forhold til vægtrakravet er der særligt stillet spørgsmålstegn ved, hvorfor vægtrakravet på 14 ton afviger fra vægtrakravet på 10 ton, der er anbefalet af jernbanebranchen. Et høringssvar har indeholdt et ønske om at bibeholde muligheden for yderligere fastgørelse af trailere i tillæg til fastgørelse i skamlen. Høringssvaret er kommet fra en godsvirksomhed, der ikke selv kører med lommevogne, og synspunktet er ikke delt i de andre høringssvar.

Trafikstyrelsen har på baggrund af de indkomne høringssvar ikke fundet anledning til at ændre på kravene i forhold til det udkast, der har været i høring. Der er dog præciseret i ordlyden i dokumentationskravet for så vidt angår dokumentation for sikkerhedsledelsessystemet, således at det fremgår mere klart, hvad der kræves.

Som nævnt har det siden påbuddet trådte i kraft ikke været muligt for virksomhederne at opfylde betingelserne for at passere Storebælt. Jernbanebranchen har derfor arbejdet videre med mulige sikkerhedsmæssige tiltag, og har på den baggrund sendt et brev til Trafikstyrelsen d. 1. april 2021 med fem konkrete tiltag, der kan opfyldes i praksis, og som vurderes at være sikkerhedsmæssigt forsvarlige i forhold til passage af Storebælt.

For at sikre, at godstransporten på jernbanen kan genoptages over strækningen på Storebælt, har Trafikstyrelsen vurderet, at det er nødvendigt at ændre de betingelser, der er gældende for transport af trailere på lommevogne på strækningen over Storebælt i påbuddet af den 5. februar 2021. Tiltagene vurderes sikkerhedsmæssigt tilstrækkelige, idet de er udviklet og drøftet blandt eksperter fra branchen, myndigheder og det europæiske jernbaneagentur i regi af JNS (Joint Network Secretariat).

For så vidt angår vægtkravet, har Trafikstyrelsen ud fra et forsigtighedsprincip valgt at fastsætte dette til 14 ton, uanset at jernbanebranchen har foreslået 10 ton. Vægtkravet er fastsat som en sekundær barriere, og det understreges, at der er tale om en midlertidig foranstaltning, der alene gælder transporten over Storebælt. Kravet vil eventuelt kunne ændres på baggrund af resultaterne af Havarikommissionens undersøgelse af hændelsen den 13. januar 2021 samt Banedanmarks vindanalyse, ligesom spørgsmålet skal drøftes yderligere i JNS normal procedure.

Udover at ændre betingelserne for transport af trailere på lommevogne over Storebælt, har Trafikstyrelsen vurderet, at lommevogne med skammeltypen MAZ80800, hvor låsen ikke er konstrueret med en overbelastningssikring, som kan medføre en lav låseeffekt, kan anvendes på det danske jernbanelovnet, såfremt det dokumenteres, at det er sikkert at anvende dem til det formål, de skal anvendes til, herunder at en eventuel modificering ikke udgør en sikkerhedsrisiko. Dette gælder på hele det danske net, herunder strækningen på Storebælt og strækningen fra den dansk/tyske grænse til Padborg samt fra Padborg til kombiterminalen i Padborg.

Trafikstyrelsen vurderer, at det er nødvendigt med de i påbuddet opstillede barrierer indtil der fremkommer oplysninger, der kan begrunde, at det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, at påbuddet ophæves eller ændres, for eksempel på baggrund af yderligere konklusioner fra Havarikommissionens undersøgelse af hændelsen den 13. januar 2021.

## **Hjemmel**

Påbuddet er udstedt med hjemmel i jernbanelovens § 74, stk. 1.



## Klagevejledning

Påbuddet kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 25, stk. 1, i bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser m.v.<sup>2</sup>

[Virksomhedsnavn] kan senest 8 uger efter modtagelsen af en afgørelse indbringe sagen for domstolene, jf. § 115, stk. 1, i jernbaneloven. Hvis afgørelsen ikke indbringes for domstolene inden for fristen, er afgørelsen endelig.

Med venlig hilsen

Christian Vesterager

Kontorchef

---

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 2243 af 29. december 2020 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter