

Årsberetning 2023

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



**Havarikommissionen**

Accident Investigation Board Denmark

**Årsberetning 2023**  
Jernbane

D. 10.01.2024

Indhold

1. Forord .....	3
2. Havarikommissionen .....	4
2.1. Mission og vision .....	4
2.2. Havarikommissionens organisation.....	5
3. Årets undersøgelsesaktiviteter .....	5
3.1. Jernbaneområdet.....	5
3.2. Oversigt over sager i 2023.....	5
4. anbefalinger .....	6
4.1. Jernbane.....	7
5. Statistikker over rapporterede hændelser.....	8
6. Appendiks .....	9
Status for åbne anbefalinger og for anbefalinger afsluttet i 2023 på jernbaneområdet .....	9

## 1. FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig institution under Transportministeriet, der har som hovedopgave at undersøge havarier, ulykker og hændelser på luftfartsområdet og jernbaneområdet i Danmark, og på luftfartsområdet tillige i Grønland og Færøerne.

Havarikommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld eller ansvar, men har udelukkende et forebyggende sigte om at forbedre jernbanesikkerheden og at undgå havarier og ulykker i fremtiden.

Havarikommissionen ønsker gennem denne årsberetning

- at orientere om årets undersøgelsesaktiviteter,
- at redegøre for status for implementering af de anbefalinger Havarikommissionen er fremkommet med og
- at formidle statistisk information om de havarier, ulykker og hændelser Havarikommissionen har undersøgt.

Årsberetningen indeholder overordnet information om undersøgelsesaktiviteterne og ikke detaljeret information om de enkelte undersøgelser. Rapporter og redegørelser for de enkelte havarier, ulykker og hændelser kan findes på Havarikommissionens hjemmeside ([www.aib.dk](http://www.aib.dk)).

Kapitel 2 indeholder en kort introduktion til Havarikommissionen.

Kapitel 3 giver et overblik over Havarikommissionens undersøgelsesaktiviteter i 2023. Det sker ved opgørelser over indkomne og afsluttede sager, hvilket giver et meget forenklet billede, da undersøgelser har meget varierende omfang og form.

Kapitel 4 præsenterer i oversigtsform status for implementering af de anbefalinger Havarikommissionen er fremkommet med, hvilket kan studeres nærmere i Appendiks 2.

## 2. HAVARIKOMMISSIONEN

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig institution under Transportministeriet. Havarikommissionens undersøgelsesopgaver på luftfarts- og jernbaneområdet er fastlagt i henholdsvis Lov om luftfart (Lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013) og Jernbanelov (Lov nr. 686 af 27/05/2015) med efterfølgende mindre justeringer.

Havarikommissionens hovedopgave er at undersøge havarier og hændelser på luftfartsområdet i Danmark, Grønland og Færøerne og ulykker og hændelser på jernbaneområdet i Danmark. Såfremt danske passagerer eller dansk registrerede luftfartøjer eller jernbanekøretøjer er involveret kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser, der gennemføres af andre staters undersøgelsesmyndigheder.

Havarikommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld eller ansvar, men har udelukkende et forebyggende sigte om at undgå havarier og ulykker i fremtiden.

### 2.1. Mission og vision

Havarikommissionen arbejder efter følgende mission:

#### **Havarikommissionens mission**

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser forebygge havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart.

Den rolle og opgave, der udtrykkes i missionen, er helt fundamental for Havarikommissionens virke og i til-læg til missionen er Havarikommissionens vision vejledende for aktiviteterne.

#### **Havarikommissionens vision**

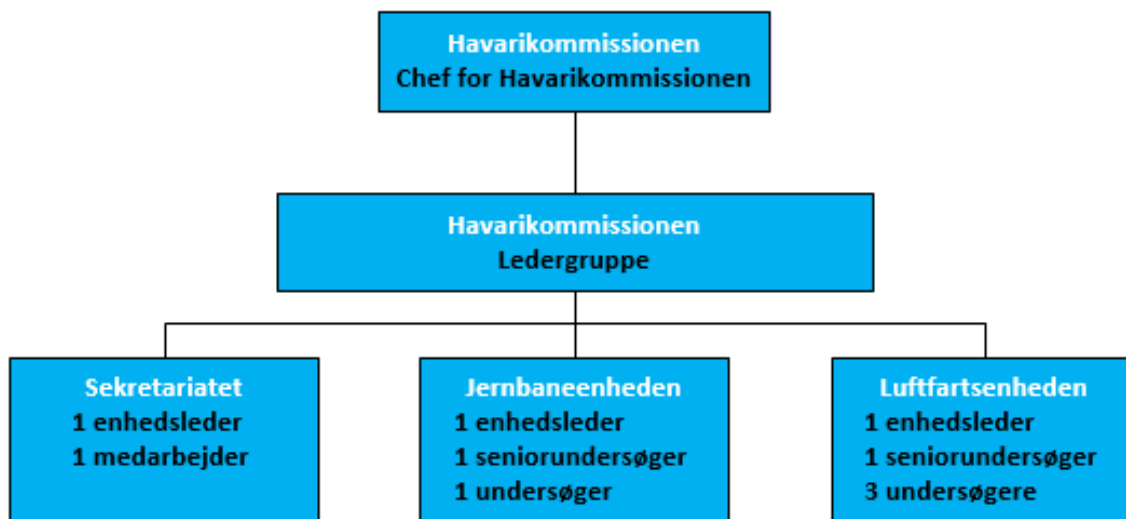
Havarikommissionen vil udvikle og fortsat:

- levere et undersøgelsesresultat af høj faglig karakter inden for en tidshorizont, som gør at resultatet får afgørende betydning for forebyggelse af lignende tilfælde.
- sikre, at vores rolle er objektiv og uvildig samt, at der aldrig er tvivl om vores integritet.
- gøre vores kommission attraktiv – både som en faglig samspilspart i en større sammenhæng og som arbejdsplads.

## 2.2. Havarikommissionens organisation

Havarikommissionens organisation omfatter undersøgelsesenheder for henholdsvis luftfart og jernbane samt et sekretariat.

Havarikommissionen havde ved årets start 10 årsværk, fordelt med to i sekretariatet, tre i jernbaneenheden og fem i luftfartsenheden. Enhedslederen for luftfartsenheden er tillige chef for Havarikommissionen. Ledergruppen består af de tre enhedsledere.



## 3. ÅRETS UNDERSØGELSESAKTIVITETER

### 3.1. Jernbaneområdet

I 2023 modtog Havarikommissionen 109 underretninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet mod 126 i 2022. Af disse 109 indberetninger omhandlede de 25 indberetninger selvmord eller forsøg på selvmord, disse sager undersøges ikke af Havarikommissionen.

Efter vurdering ift. Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse og den forventede sikkerhedsmæssige læring, blev det ud af de resterende 84 sager besluttet ikke at fortsætte undersøgelserne for de 69 af sagerne, og sagerne blev afsluttet.

### 3.2. Oversigt over sager i 2023

Efterfølgende skema indeholder en sammenfatning af indgående og afsluttede sager.

Først er det totale antal modtagne straks underretninger angivet. Derefter er først de underretninger som er fravalgt efter en indledende vurdering eller undersøgelse angivet, og derefter er antallet af sager hvor der er gennemført en større eller mindre undersøgelse angivet.

De undersøgelser, der er afsluttet i 2023, er opdelt efter om de er afsluttet inden for et år efter hændelsen eller ej. Denne opdeling er udtryk for et fælleseuropæisk mål om, at undersøgelser så vidt mulig afsluttes inden for et år.

Endelig angives antallet af uafsluttede undersøgelser ved udgangen af 2022 og hhv. ved udgangen af 2023.

<b>Indgåede sager 2023</b>	
Antal underretninger	109
Fravalgt efter indledende vurdering / undersøgelse (NA)	69
Selvmord / -forsøg	25
Indgået sager 2023	15
<b>Åbne sager</b>	
Åbne sager pr. 31/12-2022	8
Indgåede sager 2023	15
Afsluttede sager 2023	11
Åbne sager pr. 31/12-2023	12
<b>Afsluttede sager i 2023</b>	
Offentliggjorte redegørelser og rapporter < 12 mdr.	11
Offentliggjort foreløbig redegørelse vedr. sag fra 2022.	1
Offentliggjorte redegørelser og rapporter > 12 mdr.	0

Note: Redegørelser og rapporter er inkl. forenkede redegørelser (§ 83 sager, statements)

## 4. ANBEFALINGER

Havarikommissionen kan som resultat af de gennemførte undersøgelser fremsætte anbefalinger med det formål at forebygge fremtidige havarier og ulykker. Som uafhængig undersøgelsesenhed stiler Havarikommissionen anbefalingerne til relevante sikkerhedsmyndigheder, der har til opgave at identificere de nødvendige tiltag i samspil med de berørte virksomheder, og har beføjelser til at gennemføre disse tiltag i brancherne. Jernbanebranchen udvikles gradvist mod mere fælles europæiske rammer, men er fortsat primært nationalt specifik, og anbefalingerne stiles derfor primært til Trafikstyrelsen, som er den danske sikkerhedsmyndighed.

#### 4.1. Jernbane

I nedenstående skema er status for åbne anbefalinger på jernbaneområdet sammenfattet.

Udstedte anbefalinger		Status på anbefalinger			
		Efterkommet/ Lukket		Åben	
År	I alt		%		%
2017	7	6	86	1	14
2018	7	4	57	3	43
2019	4	4	100	0	100
2020	0	-	-	-	-
2021	3	0	0	3	100
2022	10	3	30	3	70
2023	3	0	0	3	100
I alt	34	17	50	17	50

Årsberetningen for 2022 indeholdt på jernbaneområdet 16 åbne anbefalinger, og Havarikommissionen fremsatte i 2023 i alt 3 anbefalinger. Ud af de 19 åbne anbefalinger, er 2 anbefalinger blevet færdigbehandlet i 2023, således at der nu er 17 åbne anbefalinger.

En oversigt over alle åbne anbefalinger inden for jernbaneområdet er givet i Appendiks 1.

## **5. STATISTIKKER OVER RAPPORTEREDE HÆNDELSER**

På jernbaneområdet bruger Jernbaneanheden ECCAIRS database (Railway Repository) – svarende til den for luftfart anvendte.

De statistiske oversigter på jernbaneområdet kan med fordel læses sammen med Trafikstyrelsens ”Sikkerhedsrapport for jernbanen”, der er baseret på årlige indberetninger fra operatører og infrastrukturforvaltere i Danmark. Disse indberetninger omfatter også de ulykker og hændelser, som Havarikommissionen ikke har undersøgt. Heri redegøres for udviklingen i ulykker gennem en årrække og ulykkernes sættes i forhold til transportomfanget på jernbanen (mio. tog-km).



## 6. APPENDIKS

### Status for åbne anbefalinger og for anbefalinger afsluttet i 2023 på jernbaneområdet

Forklaring til den af Havarikommissionen anvendte terminologi:

**Åben:** Alle tilfælde hvor gennemførelse ikke er besluttet, eller hvor gennemførelse er igangsat, men ikke afsluttet.

**Efterkommet:** Alle tilfælde hvor en anbefaling på basis af Trafikstyrelsens tilbagemelding om "efterlevet" anses for opfyldt i alt væsentligt.

**Lukket:** Lukket dækker tilfælde hvor anbefalingen ikke direkte er fulgt, men hvor tiltag er gennemført, og Trafikstyrelsens som sikkerhedsmyndighed har vurderet tiltagene som tilstrækkelige, og ikke vil foretage sig yderligere.

**Afvist:** Trafikstyrelsens eller andre myndigheder som anbefalingen var stilet til har afvist at foretage sig noget.

#### 2023 udstedte

<b>Banedæmning ved Kibæk under nedbrydning samtidig med et regionaltog passerede d. 26-08-2022. (2022-364)</b>	
Et passagertog passerede en stenkiste, imens denne var under nedbrydning, og et øjeblik senere forsvandt banedæmningen under sporet.	
<b>DK-2023 R 2 af 22-08-2023</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark dokumenterer og arkiverer sikkerhedsrelevante informationer vedrørende reparationer og risikovurderinger på jernbanens afvandingselementer, samt sikrer sporbarhed mellem afvandingselementerne og den arkiverede sikkerhedsrelevante information.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2023: Trafikstyrelsen har ikke påbegyndt sin sagsbehandling af de to anbefalinger.  På baggrund af manglende efterlevelse af tekniske sikkerhedsregler vedrørende afvanding og geoteknik, konstateret på tilsyn den 13.10.2023, har Trafikstyrelsen den 24.11.2023 sendt påbud vedrørende tilstandsinspektioner bredt set til høring hos Banedanmark. Trafikstyrelsen har vurderet det nødvendigt at kende påbuddets endelige ordlyd, inden men påbegynder dialog med Banedanmark om deres håndtering af anbefalingen påbegyndes.	Bemærkninger:

<p>Påbuddet udstedes medio december, og Trafikstyrelsen planlægger at påbegynde dialog med Banedanmark senest primo januar 2024 inden årets udgang om gennemførelse af aktiviteter til at anbefalingen imødekommes.</p>	
<p><b>DK-2023 R 3 af 22-08-2023</b></p>	<p>Status: Åben</p>
<p>Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark undersøger om reglerne vedr. kørsel med skærpet udkig (SR), samt udkig under kørsel med max 40 km/t (ORF), på strækninger, som har risiko for at være påvirket af vand, sætninger i sporet, manglende skærver eller skred på dæmninger, yder tilstrækkelig sikring mod de farer som er forbundet med at tog befarer dele af infrastrukturen, som er blevet ufarbare pga. disse forhold.</p>	
<p>Besvarelse af rekommandation: 31-12-2023: Se besvarelse under anbefaling R2 herover.</p>	<p>Bemærkninger:</p>

<p><b>Ringsted-Vigerslev, Påkørsel af SR-arbejdsleder d. 29-05-2022. (2022-220)</b></p>	
<p>En SR-arbejdsleder omkom efter en påkørsel af et lyntog. Ulykken skete i forbindelse med hans færden i et trafikeret nabospor.</p>	
<p><b>DK-2023 R 1 af 27-04-2023</b></p>	<p>Status: Åben</p>
<p>Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark vurderer hvorvidt der i beskrivelse/planlægning af infrastrukturarbejder generelt skal tages stilling til behov for anvisninger af adgangsveje og eventuelle forbud mod færden i særlige spor/områder, hvor der kan være øget risiko for ulykker, herunder personpåkørsler.</p>	
<p>Besvarelse af rekommandation: 31-12-2023: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Trafikstyrelsen har den 12. juni 2023 rettet henvendelse til Banedanmark og efterspurgt Banedanmarks vurdering, som er foretaget i henhold til anbefalingen, samt handlingsplan(er) for Banedanmarks gennemførelse af tiltag afledt af denne vurdering. Banedanmarks har på statusmøde den 30.08.2023 oplyst, at man ”arbejder på at få en beskrivelse/stillingtagen til adgangsveje indarbejdet som en fast del af en jernbanesikkerhedsplan”, og at frist herfor er der 31.12.2023.</p>	<p>Bemærkninger:</p>

**2022 udstedte**

<b>Hjørring, Defekt akselleje d. 23-12-2021. (2021-453)</b>	
Under tog NP 1917's ophold på Hjørring Station blev der konstateret røg / en mindre brand fra bagerste togsæts forreste bogie. Det blev konstateret, at branden var opstået som følge af et aksellejehavari.	
<b>DK-2022 R 10 af 19-12-2022</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Nordjyske Jernbaner håndterer ændringer af teknisk, driftsmæssig eller organisatorisk art via sit sikkerhedsledelsessystem (SLS) og i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder at virksomheden håndterer ændringerne af trykkappebolte på Desiro togsæt i henhold til dette.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2023: Sagsbehandlingen af anbefalingen er næsten tilendebragt og Trafikstyrelsen vil udarbejde et lukkenotat med henblik på orientering til Havarikommissionen.	Bemærkninger:
<b>Regionaltog tæt på kollision med gravemaskine på den frie bane mellem Maribo og Sakskøbing d. 08-12-2021. (2021-432)</b>	
Regionaltog 220132 fra Nakskov mod Nykøbing Falster var meget tæt på at kolliderede med en gravemaskine på strækningen mellem Maribo og Sakskøbing. Hændelsen skete i forbindelse med etablering af en kortvarig sporspærring.	
<b>DK-2022 R 6 af 07-12-2022</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Lokaltog A/S fører tilsyn med - især kortvarige - sporspærringer med henblik på at tilse, at sikkerhedsbestemmelserne overholdes af såvel SR-arbejdsledere som stationsbestyrere og trafikale driftsansvarlige /planlæggere, samt at hensynet til toggang og prioritering af entreprenørernes arbejde på intet tidspunkt medfører, at sikkerhedsbestemmelser tilsidesættes.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2023: Sagsbehandlingen af de fire anbefalinger (R6, R7, R8, R9) er endnu ikke tilendebragt. Anbefalingerne har været behandlet på tilsyn hos Lokaltog i marts 2023 og i september 2023, hvor det er konstateret, at Lokaltog har oprettet handlingsplaner for håndtering af hver af de fire anbefalinger. Indholdet i handlingsplanerne gav umiddelbart ikke anledning til kommentarer og tidsfristerne for aktiviteterne synes rimelige. Det er aftalt, at Lokaltog retter henvendelse til Trafikstyrelsen, når en anbefaling vurderes at være færdighåndteret.	Bemærkninger:
<b>DK-2022 R 7 af 07-12-2022</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Lokaltog A/S afdækker alle bagvedliggende årsager til den utilstrækkelige implementering og efterlevelse af de ændrede regler i SR for kortvarige sporspærringer, og effektivt forebygger, at lignende mangelfuld implementering og manglende regefterlevelse kan forekomme fremover.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2023: Sagsbehandlingen af de fire anbefalinger (R6, R7, R8, R9) er endnu ikke tilendebragt. Anbefalingerne har været behandlet på tilsyn hos Lokaltog i marts 2023 og i september 2023, hvor det er konstateret, at Lokaltog har oprettet handlingsplaner	Bemærkninger:

for håndtering af hver af de fire anbefalinger. Indholdet i handlingsplanerne gav umiddelbart ikke anledning til kommentarer og tidsfristerne for aktiviteterne synes rimelige. Det er aftalt, at Lokaltog retter henvendelse til Trafikstyrelsen, når en anbefaling vurderes at være færdighåndteret.	
<b>DK-2022 R 8 af 07-12-2022</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Lokaltog A/S gennem deres sikkerhedsledelsessystem sikrer, at ændringer i personalets arbejdsbetingelser risikovurderes og farehåndteres, så eventuelle risici afledt af øget arbejdspress bliver reduceret.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2023: Sagsbehandlingen af de fire anbefalinger (R6, R7, R8, R9) er endnu ikke tilendebragt. Anbefalingerne har været behandlet på tilsyn hos Lokaltog i marts 2023 og i september 2023, hvor det er konstateret, at Lokaltog har oprettet handlingsplaner for håndtering af hver af de fire anbefalinger. Indholdet i handlingsplanerne gav umiddelbart ikke anledning til kommentarer og tidsfristerne for aktiviteterne synes rimelige. Det er aftalt, at Lokaltog retter henvendelse til Trafikstyrelsen, når en anbefaling vurderes at være færdighåndteret.	Bemærkninger:
<b>DK-2022 R 9 af 07-12-2022</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Lokaltog A/S ifm. planlægning af infrastrukturarbejder udarbejder jernbanesikkerhedsplaner for de aktuelle arbejder, og at gennemførelse af infrastrukturarbejder sker i henhold til sikkerhedsbestemmelserne.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2023: Sagsbehandlingen af de fire anbefalinger (R6, R7, R8, R9) er endnu ikke tilendebragt. Anbefalingerne har været behandlet på tilsyn hos Lokaltog i marts 2023 og i september 2023, hvor det er konstateret, at Lokaltog har oprettet handlingsplaner for håndtering af hver af de fire anbefalinger. Indholdet i handlingsplanerne gav umiddelbart ikke anledning til kommentarer og tidsfristerne for aktiviteterne synes rimelige. Det er aftalt, at Lokaltog retter henvendelse til Trafikstyrelsen, når en anbefaling vurderes at være færdighåndteret.	Bemærkninger:

<b>Afsporing Københavns Hovedbanegård, spor 7, d. 07-07-2021 (2021-234)</b>	
Da regionaltog 4889, bestående af ét IC3 togsæt, var under indkørsel på København H, afsporede togsættet med to af dets fire bogier. Afsporingen skete på grund af sporets tilstand.	
<b>DK-2022 R 5 af d. 05-07-2022</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark gennem sit sikkerhedsledelsessystem sikrer planlægning og gennemførelse af samt opfølgning på norm- og tilstandsarbejder i henhold til sikkerhedsreglerne. Sikkerhedsledelsessystemet skal endvidere sikre, at eventuelle overskridelser risikovurderes og behandles jf. gældende lovkrav.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2023: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:

<p>Anbefalingen har været behandlet på tilsyn hos Banedanmark i september 2022 og i marts 2023. Her konstaterede Trafikstyrelsen, at de tiltag Banedanmark har iværksat, udelukkende fokuserer på forhold vedrørende målevognskørsler og lægger sig op ad de i undersøgelsesrapporten beskrevne Allerede trufne foranstaltninger, mens forhold omkring gående linjesyn og utilstrækkelige tilstandsinspektioner ikke ses håndteret.</p> <p>Banedanmark har den 28.08.2023 oplyst Trafikstyrelsen at processerne for gående linjesyn og tilstandsinspektioner ikke er retvisende og at disse processer vil færdiggøres og implementeres.</p> <p>Den 23.10.2023 meddeler Trafikstyrelsen, at man imødeser oplysning herom, når processerne er færdiggjort og implementeret.</p> <p>På baggrund af manglende efterlevelse af tekniske sikkerhedsregler vedrørende afvanding og geoteknik, konstateret på tilsyn den 06.09.2023 og 14.09.2023, har Trafikstyrelsen den 14.12.2023 udstedt påbud til Banedanmark vedrørende tilstandsinspektioner bredt set. Det er Trafikstyrelsens forventning at Banedanmarks efterlevelse af påbuddet vil styrke Banedanmarks sikkerhedsledelsessystems beskrivelser af udførelsen af tilstandsinspektioner og derved underbygge at denne anbefaling kan imødekommes.</p> <p>Trafikstyrelsen vil ifm. fornyelsen af Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, efteråret 2024, følge op på om Banedanmarks processer i sikkerhedsledelsessystem er tilstrækkeligt dækkende til at anbefalingen kan ses imødekommet.</p>	
---	--

<p><b>Kollision mellem personbil og regionaltog i Hirtshals d. 14-07-2021 (2021-246)</b></p>	
<p>I overkørsel 52 mellem Tornby og Hirtshals d. 14-07-2021 kørte en bil ud foran et regionaltog i en overkørsel, som var slukket og under fejlretning. En person blev alvorligt kvæstet.</p>	
<p><b>DK-2022 R 4 af d. 02-06-2022</b></p>	<p>Status: Efterkommet</p>

<b>Storebæltsforbindelsen, sættevognstrailer ude af position ved kørsel på Vestbroen d. 13-01-2021 (2021-24)</b>	
Under tog GK 9223's passage af Vestbroen fra Sprogø i stiv til hård kuling (middelvind mellem 15 og 20 m/s) fra en nordlig retning, blæste en tom sættevognstrailer ud af sin position på lommevognen, og var tæt på at blæse ud af lommevognen.	
<b>DK-2022 R 1 af d. 13-01-2022</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at det europæiske jernbaneagentur ERA sikrer entydige krav til sikring af vertikal fastholdelse af sættevognstrailere læsset på lommevogne.	
Besvarelse af anbefalingen: 31-12-2023: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. I et svar til Trafikstyrelsen den 15. februar 2022 orienterede ERA om, at man agter at indføre ændringer i hhv. TSI WAGON og Combined Transport Guide på baggrund af anbefalingen. Trafikstyrelsen svarede tilbage den 16. marts 2022, at de forslåede ændringer ikke gik langt nok, da man vurderede et behov for at fastsætte en egentlig minimumsgrænse for låsekraft. Dette havde man ikke haft held med at overbevise de øvrige medlemmer af JNS-arbejdsgruppen om. På den baggrund vurderede Trafikstyrelsen, at JNS-arbejdsgruppen ikke i tilstrækkelig grad har medført resultater, som bidrager til større sikkerhed for transport af semitrailere på lommevogne, herunder sikring af vertikal fastholdelse af sættevognstrailere. Trafikstyrelsen har derfor udarbejdet Bekendtgørelse 1361 om kørsel med lommevogne med sættevogne, som trådte i kraft den 1. oktober 2022. I bekendtgørelsen fastholder Trafikstyrelsen de krav til brugen af lommevogne, som var fastsat gennem påbud til godsvirk-somhederne. ERA har sidenhen foretaget en negativ assessment af bekendtgørelsen. ERA og Trafikstyrelsen er i øjeblikket i dialog om udfaldet af denne assessment, dog uden endelig afklaring. Bekendtgørelse 1361 er uændret og fortsat gældende. Trafikstyrelsen agter inden for 1. eller 2. kvartal 2024 at udarbejde en "change request" til den kommende TSI revisionsproces, for at sikre indførelse af krav vedr. vertikal låsekraft i TSI-re-gelsættet. Derudover agter Trafikstyrelsen igennem sin deltagelse i JNS-arbejdsgruppe at frem-føre ønske om indførelse af krav vedr. vertikal låsekraft i kommende AMOC'er som	Bemærkninger:

<p>JNS-arbejdsgruppen vil stå bag udarbejdelse af. Trafikstyrelsen anser fremsendelse af ”change request” om indførelse af krav vedr. vertikal låsekraft og fremsættelse af ønske om ditto i regi af JNS for sine sidste tilbageværende muligheder for at præge ERA til at efterleve anbefalingen.</p>	
<p><b>DK-2022 R 3 af 13-01-2022</b></p>	<p>Status: Efterkommet</p>

**2021 udstedte**

<b>Oddesundbroen – lift ramt af tog d. 03-10-2020 (2020-335)</b>	
D. 03-10-2020 omkom en litauisk specialarbejder på Oddesundbroen (Thybanen), da den liftkurv han stod i blev ramt af tog. På kollisionstidspunktet var sporet ikke spærret for trafik, og der var ikke givet tilladelse til at iværksætte arbejdet på broen – afrensning og overfladebehandling.	
<b>DK-2021 R 3 af 01.10.2021</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark indfører procedurer, der dels sikrer at jernbanesikkerhedsplanen løbende revurderes med involverede parter og opdateres i forhold til ændringer i forhold til de aktuelle arbejder, f.eks. ved byggemøder, og at Banedanmark fører effektive tilsyn både med at Jernbanesikkerhedsplanen er dækkende og at den følges. Såfremt placering af materiel til og fra arbejde i sporspærring kan påvirke jernbanesikkerheden, bør det sikres, at der træffes de fornødne sikkerhedsforanstaltninger.	
Besvarelse af anbefalingen:  31-12-2023: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Anbefalingen var medbragt som et emne på et opfølgningstilsyn i november og december 2021 hos Banedanmark, hvor emnet var udarbejdelse, godkendelse og brugen af jernbanesikkerhedsplaner. På møde i august 2022 oplyste Banedanmark, at de generelt arbejder med jernbanesikkerhedsplaner, og at håndteringen af anbefalingen gøres i sammenhæng med anbefalingerne fra hændelsen i Hobro samme år. Banedanmark har som svar på anbefalingen udarbejdet en ny proces i sikkerhedsledelsessystemet for tilsyn med anlægsprojekter, og revideret sikkerhedsledelsessystemets eksisterende proces for tilsyn med vedligeholdelsesarbejder. Disse processer er fremsendt til Trafikstyrelsen den 29.09.2023, og vurderes i øjeblikket hos Trafikstyrelsen.	Bemærkninger:
<b>Intercitytog ramte udlæggebånd fra sporombygningsmateriel ved Hobro d. 2-5-2020 (2020-170)</b>	
Lørdag morgen kl. 05:50 kolliderede Intercitytog 51403 med et udlæggebånd, der var drejet ud fra den bageste ballastsilovogn fra henstående sporombygningsmateriel på strækningen mellem Hobro og Skørping.	
<b>DK-2021 R 1 af 28.04.2021</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark ved infrastrukturarbejder både i planlægnings-, godkendelses- og udførelsesfaserne tager højde for materiellets kendte risici.	
Besvarelse af anbefalingen:  31-12-2023: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Anbefaling 1 var medbragt som et emne på et opfølgningstilsyn i november og december 2021 hos Banedanmark, hvor emnet var udarbejdelse, godkendelse og brugen af jernbanesikkerhedsplaner. Efterfølgende har Banedanmark konstateret, at der ikke stilles eksplicit krav til revision af jernbanesikkerhedsplaner i alle faser af et projekt. På	Bemærkninger:



<p>den baggrund vil Banedanmark gennemgå regler og overveje om regelsættene skal præciseres. Trafikstyrelsen har bedt om en tilbagemelding på, hvordan disse ændringer sikrer, at materiellets risici indgår i alle faser ved infrastrukturarbejde.</p>	
<p><b>DK-2021 R 2 af 28.04.2021</b></p>	<p>Status: Åben</p>
<p>Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark over for relevante medarbejdergrupper (herunder entreprenører) sikrer, at der ved beskrivelse af de sikkerhedsmæssige forhold ikke levnes rum til fortolkning.</p>	
<p>Besvarelse af anbefalingen: 31-12-2023: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Banedanmark har over for Trafikstyrelsen beskrevet, hvordan instruktion af den enkelte medarbejder danner rammen for forståelsen af jernbanesikkerhedsplanen. Det er desuden beskrevet, at der føres tilsyn med disse instruktioner og medarbejderens forståelse. Trafikstyrelsen har efterspurgt, hvordan dette fastholdes i sikkerhedsledelsessystemet.</p>	<p>Bemærkninger:</p>

**2020 udstedte**

Ingen åbne

**2019 udstedte**

Ingen åbne

**2018 udstedte**

<b>Regionaltog kollideret med gravemaskine mellem Skodsborg og Klampenborg den 14.11.2017 (2017-46)</b>	
Den 14.11.2017 klokken 07:43 kolliderede tog 2026 med en gravemaskinen på strækningen mellem Skodsborg og Klampenborg. Ved ulykken den 14.11.2017 var de sikkerhedsmæssige barrierer (aftale forud med vagthavende, meldinger og dækninger, m.v.) der skulle hindre ulykker i sådanne situationer, tilsyneladende sat ud kraft eller tilsidesat.	
<b>DK-2018 R 6 af 13.11.2018</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at Banedanmark fører tilsyn med - især kortvarige - sporspærringer med henblik på at tilse at sikkerhedsbestemmelserne overholdes af såvel SR-arbejdsledere som stationsbestyrere, vagthavende og trafikale driftsansvarlige - herunder sikrer, at hensynet til toggang og prioritering af entreprenørernes arbejde på intet tidspunkt medfører at sikkerhedsbestemmelser tilsidesættes.	
Besvarelse af anbefalingen: 31-12-2023: Sagsbehandlingen er endnu ikke tilendebragt. Trafikstyrelsen har i sagsbehandling af anbefaling 1 fokuseret på Banedanmarks udførelse af tilsyn på kortvarige sporspærringer. Parterne er enige om at tilsyn med selve etableringen af kortvarige sporspærringer ikke kan planlægges grundet den akutte karakter, hvorfor disse heller ikke systematisk kan foretages. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at anbefalingen vil kunne håndteres ved at Banedanmark sikrer systematisk gennemførelse af tilsyn i form af aflytning af sikkerhedskommunikationen om etablering af kortvarige sporspærringer mellem Stationsbestyrer/Trafikleder og SR arbejdsleder. Banedanmark har oplyst, at man vil sørge for, at få aflytningen af sikkerhedskommunikationen beskrevet i sikkerhedsledelsessystemet, og at dette vil være gennemført senest den 31.12.2023. Trafikstyrelsen forventer at dette vil være tilstrækkeligt til at anbefalingen kan ses efterlevet.	Bemærkninger:

<b>Person ramt af tog i overgang mellem perroner på Tjæreborg den 10.08.2018 (2017-133)</b>	
10.08.2017 kl. 14:43 blev en dreng ramt af tog i perronovergangen over spor 1 til perronen ved spor 2 på Tjæreborg Station. Påkørslen skete fordi den unge mand løb i perronovergangen, idet han formentlig med fokus på at nå toget i spor 2 overså eller ignorerede advarslerne fra varslingsanlægget og heller ikke nåede at se det fra Esbjerg gennemkørende tog. Den unge mand, der omkom ved påkørslen, skulle med et regionaltog, der holdt i spor 2.	
<b>DK-2018 R 5 af 09.08.2018</b>	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer en risikovurdering gennemført, med henblik på at vurdere hvorvidt aktiveringstidspunktet i advarselsanlæg bør være afhængig af togenes hastighed.	
Besvarelse af anbefalingen:	Bemærkninger:

<p>31-12-2023: Sagsbehandlingen er endnu ikke tilendebragt.</p> <p>Banedanmark har i sagsbehandlingen af anbefalingen konstateret, at det mest optimale ville være, at varslingsanlæggenes aktiveringstidspunkt, var afhængig af togenes hastighed. Dette vurderes dog ikke praktisk muligt med det traditionelle signalsystem, da tændestedet ligger fast placeret i sporer og togene har forskellig hastighed på stykket mellem tændested og perronovergang (Med det nye signalsystem vil det for den altovervejende del af togene være muligt at gøre tændetiden hastighedsbestemt.). Trafikstyrelsen er enig i den præmis, og har bedt Banedanmark om at foretage en risikovurdering, som angivet i anbefalingen, for at sikre at ingen tændetider er så lange at risikoen skal minimeres. Trafikstyrelsen behandler i øjeblikket en fremsendt risikovurdering version 2, som honorerer Trafikstyrelsens kommentarer og spørgsmål til den første risikovurdering. Trafikstyrelsen forventer 1-2 interaktioner før end risikovurderingen er konsolideret og anbefalingen endeligt vil kunne vurderes.</p>	
--	--

<p><b>Person ramt af tog i overgang mellem perroner, Bred, den 28.07.2017 (2017-132)</b></p>	
<p>Den 28.07.2017 kl 00:20 blev en ung mand ramt af tog i perronovergangen på Bred station. Den unge mand omkom ved påkørslen. Han var umiddelbart inden påkørslen steget af et tog, der var ankommet fra Odense i spor 2, og skulle, sammen med sine kammerater, krydse spor 1 i perronovergangen.</p>	
<p><b>DK-2018 R 3 af 13.07.2019</b></p>	<p>Status: Åben</p>
<p>Havarikommissionen anbefaler i fortsættelse af tidligere anbefalinger efter ulykkerne i Tølløse hhv. Kværndrup, at TBST:</p>	
<p>a) foranlediger sikkerheden ved samtlige publikumsvendte perronovergange i Danmark vurderet og i fortsættelse af Banedanmarks rapport af 31.05.2018 ”Opfølgning på sikkerheden i Banedanmarks publikumsvendte perronovergange”</p> <p>b) foranlediger vurderet, om de nuværende sikringsforanstaltninger ved perronovergange er tilstrækkelige og tidssvarende i forhold til nuværende brugsmønster og passageradfærd og sammenholdt med de forbedringer af sikkerhedsforanstaltninger, der indføres og er blevet indført ved jernbaneoverkørsler.</p>	
<p>Det bemærkes, at anbefalingen også omfatter perronovergange uden for Banedanmarks område.</p>	
<p>Besvarelse af anbefalingen: 31-12-2023: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Trafikstyrelsen og Banedanmark har i marts 2023 afholdt møde med de øvrige infrastrukturforvaltere med perronovergange på deres infrastruktur. På mødet blev den del af anbefalingen, der vedrører de øvrige infrastrukturforvaltere, præsenteret, Banedanmark</p>	<p>Bemærkninger:</p>

<p>gennemgik deres risikovurdering og det blev besluttet, at de øvrige infrastrukturforvaltere med perronovergange på deres infrastruktur igangsætter risikovurderinger af sikkerheden i disse. De involverede infrastrukturforvaltere har vurderet at risikovurderingerne vil kunne være foretaget ved årets udgang. Derefter vil nogle interaktioner mellem virksomhederne og Trafikstyrelsen kunne forventes før endelig afslutning.</p> <p>Banedanmark har i henhold til anbefalingens 'del b' leveret effektvurdering af forsøgsordning med opmærksomhedsfelter samt en konceptbeskrivelse af bomløsning ved særligt trafikerede perronovergange. Trafikstyrelsen vurderer at dette materiale sikrer efterlevelse af anbefalingens 'del b'.</p> <p>Det forventes, at afslutningen på sagsbehandlingen på denne anbefaling ikke vil kunne ske inden anbefaling 3 fra Kværndrup-rapporten er afsluttet.</p>	
--	--

<b>Person påkørt i perronovergang, Kværndrup, den 23.05.2016 (611-2016-242)</b>	
<p>Advarsels og- sikringsforanstaltningerne ved perronovergangen på Kværndrup station er – som det fremgår af foranstående – siden 1999 ikke blevet tilpasset de ændrede drifts- og sikkerhedsforhold (øget hastig, øget toggang, ændret standsningsmønster mv.) herunder heller ikke følgerne af den mangelfulde vedligeholdelse af perronkanten</p>	
<b>DK-2017 R 3 af 22.05.2017</b>	Status: Åben
<p>Havarikommissionen anbefaler, at Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der udarbejdes klare og relevante regler for anvendelse af varslingsanlæg og skiltning ved perronovergange.</p>	
<p>Besvarelse af anbefalingen:                      31-12-2023: Sagsbehandlingen for anbefalingen er endnu ikke tilendebragt.                      Banedanmark har med opdateringen af SR 75 den 31.07.2023 fjernet § 45, stk. 6 (første del) vedrørende perronovergange fordi denne regel ikke længere fandt anvendelse. SR § 45, stk. 6 (første del) var en del af de regler vedrørende perronovergange, der efter Trafikstyrelsens vurdering manglede relevans.                      Trafikstyrelsen har den 22.09.2023 udstedt påbud til Banedanmark om tilvejebringelse af klare og relevante regler for anvendelse af skiltning og varslingsanlæg i perronovergange. Påbuddet sigter mod de af Banedanmarks regler der, udover SR§ 45, stk. 6, savner relevans og klarhed. Påbuddets frister for fremsendelse af klare og relevante regler for anvendelse af varslingsanlæg har Banedanmark imødekommet ved at fremsende reviderede SODB anlægsbestemmelser til myndighedsgodkendelse og reviderede Common Engineering Rules for Fjernbanen (CER) til vurdering hos Trafikstyrelsen. De fremsendte reviderede regler fremstår efter Trafikstyrelsens vurdering nu relevante (dvs. opdaterede i forhold til nutidens trafikafvikling) og væsentligt mere klare end tidligere. Banedanmark arbejder i øjeblikket med opfølgning på Trafikstyrelsens spørgsmål og kommenterer. Det er Trafikstyrelsens forventning, at reglerne for varslingsanlæg vil kunne konstateres klare og relevante i starten af 2024.                      Påbuddet indeholder frist for udarbejdelse af regler for skiltning pr 31.03.2024. Trafikstyrelsen har modtaget Banedanmarks projektbeskrivelse for dette arbejde. Projektbeskrivelsen angiver, at der vil udarbejdes en teknisk meddelelse (TM109) indeholdende</p>	<p>Bemærkninger:</p>

regler om tre forskellige typer af skilte møntet på de kategorier af perronovergange. Trafikstyrelsen forventer, at dette arbejde vil være tilstrækkeligt som opfølgning på anbefalingen.	
---	--

**2016 og tidligere udstedte**

Ingen åbne