

Årsberetning 2024

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Årsberetning 2024
Jernbane

D. 10.01.2025

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 2024.....	5
4. anbefalinger	6
4.1. Jernbane.....	7
5. Statistikker over rapporterede hændelser.....	8
6. Appendiks	9
6.1. Status for åbne anbefalinger og for anbefalinger afsluttet i 2024 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).

Kapitel 2 indeholder en kort introduktion til Havarikommissionen.

Kapitel 3 giver et overblik over Havarikommissionens undersøgelsesaktiviteter i 2024. 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 kapitel 6 Appendiks.

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

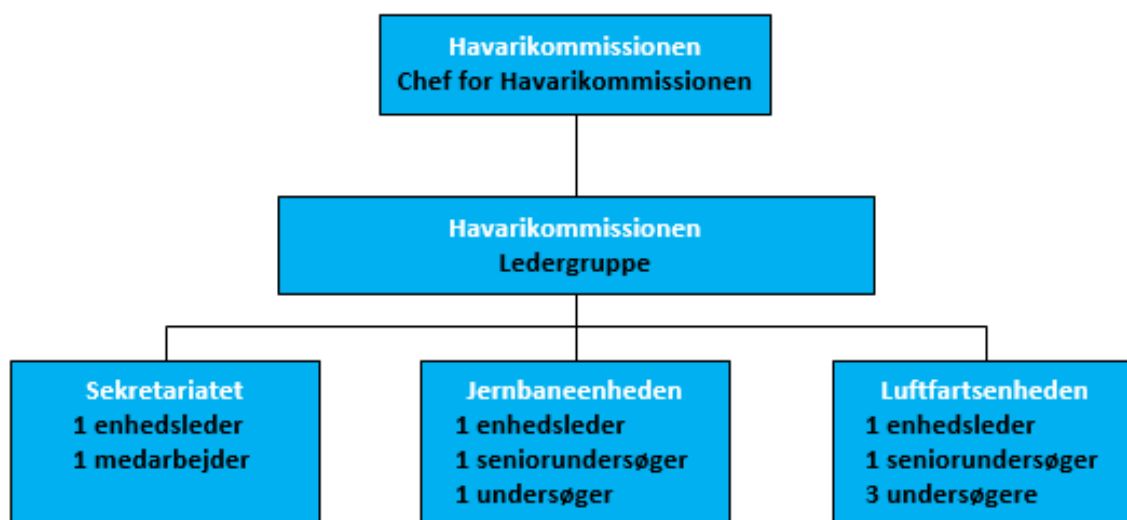
Havarikommissionen vil udvikle og fortsat:

- levere et undersøgelsesresultat af høj faglig karakter inden for en tidshorisont, 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 samspilspartner 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 2024 modtog Havarikommissionen i alt 137 underretninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet, hvoraf de 113 var straksunderretninger mod 109 straksunderretninger i 2023.

Af disse 137 indberetninger omhandlede de 22 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 115 sager besluttet ikke at fortsætte undersøgelse for de 101 af sagerne, og sagerne blev afsluttet.

3.2. Oversigt over sager i 2024

Efterfølgende skema indeholder en sammenfatning af indgående og afsluttede sager.

Først er det totale antal modtagne 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 2024, 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 2023 og hhv. ved udgangen af 2024.

Indgåede sager 2024	
Antal underretninger	137
Fravalgt efter indledende vurdering / undersøgelse (NA)	101
Selvmord / -forsøg	22
Indgået sager 2024	14
Åbne sager	
Åbne sager pr. 31/12-2023	12
Indgåede sager 2024	14
Afsluttede sager 2024	13
Åbne sager pr. 31/12-2024	13
Afsluttede sager i 2024	
Offentliggjorte redegørelser og rapporter < 12 mdr.	12
Statusopdatering vedr. sag fra 2022.	1
Offentliggjort foreløbig redegørelse vedr. sag fra 2023.	1
Offentliggjorte redegørelser og rapporter > 12 mdr.	1

Note: Redegørelser og rapporter er inkl. forenklede 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	5	71	2	29
2019	4	4	100	0	100
2020	0	-	-	-	-
2021	3	0	0	3	100
2022	10	5	50	5	50
2023	3	0	0	3	100
2024	6	0	0	6	100
I alt	40	20	50	20	50

Årsberetningen for 2023 indeholdt på jernbaneområdet 17 åbne anbefalinger, og Havarikommissionen fremsatte i 2024 i alt 6 anbefalinger. 3 anbefalinger er blevet færdigbehandlet i 2024, således at der nu er i alt 20 åbne anbefalinger.

En oversigt over alle åbne anbefalinger inden for jernbaneområdet er givet i Appendiks 6.1.

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

6.1. 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.

2024 udstedte

Nærved-påkørsel af banearbejdere i Vigerslev d. 06-09-2023 (2023-452)	
Et godstog var tæt på at påkøre et arbejdshold, der befandt sig i sporet efter at sporspærring var hævet.	
DK-2024 R 5 af d. 05-09-2024.	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark indfører tiltag, som sikrer at reglerne om kortvarige sporspærringer indeholder de begrænsende faktorer, som blev kommunikeret i SR-information EKSTRA nr. 4 af december 2011. Herunder at brugen af kortvarige sporspærringer ikke medfører dårligere planlægning af infrastrukturarbejder i forhold til infrastrukturarbejde udført i planlagte sporspærringer, samt at interne og eksterne medarbejdere med ansvar i forbindelse med kortvarige sporspærringer har tilstrækkelig bevidsthed om vigtigheden af at operere i overensstemmelse med sikkerhedsledelsessystemet til, at disse regler efterleves.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2024: Trafikstyrelsen har ikke påbegyndt sin sagsbehandling af anbefalingen.	Bemærkninger:
DK-2024 R 6 af d. 05-09-2024.	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark gennemgår regler og retningslinjer for jernbanesikkerhedsplaner, herunder Banedanmarks kontrol af disse planer, så det sikres at disse fungerer som effektive barrierer for de relevante farer, herunder at Banedanmark sikrer, at jernbanesikkerhedsplaner, der anvendes, overholder reglerne og retningslinjerne.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2024: Trafikstyrelsen har ikke påbegyndt sin sagsbehandling af anbefalingen.	Bemærkninger:

Aarhus Letbane, personpåkørsel ved Tueager d. 17-08-2023 (2023-422)	
Et letbanetog påkørte en cyklist påkørt i en overgang ved Tueager (Århus).	
DK-2024 R 4 af d. 13-08-2024.	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Aarhus Letbane gennemfører en risikovurdering af, hvorvidt sikkerhedsforholdene for cyklister kommende fra Tueager er tilstrækkelige i forhold til den konkrete benyttelse af overgangen.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2024: Trafikstyrelsens sagsbehandling af denne anbefaling er endnu ikke påbegyndt.	Bemærkninger:

Hjulbrud på godsvogn ved Ejby d. 13-01-2022 (2022-34)	
Hjulbrud på en godsvogn, der var på vej igennem Danmark fra Tyskland mod Sverige.	
DK-2024 R 2	Status: Åben
<p>Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen underretter de relevante nationale organer eller myndigheder med ansvar for akkreditering eller anerkendelse om resultatet af Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelse og den identificerede sikkerhedsmæssige forbedring, som kan gennemføres ved at sikre, at VTG identificerer områder, hvor VTG-MI indeholder skærpede krav ift. VPI-EMG, og at VTG gennemfører aktiviteter som sikrer, at VPI certificerede vedligeholdelsesleverandører lever op til kravene i VTG-MI for disse områder.</p> <p>Havarikommissionen vurderer, at monitorering af udført vedligeholdelsesarbejde, via systemet Hermes, kan føre til, at vedligeholdelsesarbejde med fejlagtig anvendte sikkerhedskritiske reservedele i nogle tilfælde kan registreres og afsluttes uden, at de i systemet indbyggede sikkerhedsbarrierer aktiveres, og at vedligeholdelsesarbejdet dermed fejlagtigt opfattes som fejlfrit.</p>	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2024: Sagsbehandlingen af anbefalingerne R2 og R3 er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:
Trafikstyrelsen og Havarikommissionen har den 02.07.2024 afholdt møde om den konkrete håndtering af disse anbefalinger. Det er aftalt, at Trafikstyrelsen retter henvendelse til VTG's ECM-certificerende organ og orienterer dem om de 2 anbefalinger fra Havarikommissionens redegørelse. Henvendelsen fremsendes CC til sikkerhedsmyndigheden i det land som det certificerende organ er hjemmehørende i.	
DK-2024 R 3	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen underretter de relevante nationale organer eller myndigheder med ansvar for akkreditering eller anerkendelse om resultatet af Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelse og den identificerede sikkerhedsmæssige forbedring, som kan gennemføres ved at sikre, at VTG gennemfører monitorering af vedligeholdelsesleverancer fra VPI certificerede vedligeholdelsesleverandører, i tilfælde hvor VTG-MI indeholder skærpede krav til udførelse eller tolerancer ift., hvad der er beskrevet i VPI-EMG.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2024: Se R2.	Bemærkninger:

Sporet imellem Roskilde og Viby Sjælland hævede sig over de tilladte grænseværdier i forbindelse med en styret underboring d. 28-02-2023 (2023-163)	
Sporet hævede sig i forbindelse med en styret underboring.	
DK-2024 R1	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark gennem risikostyring af aktiviteten styrede underboringer, under hensyntagen til menneskelige faktorer, indfører tilstrækkelige og effektive proaktive og/eller reaktive barrierer til, at risikoen ved sporbeliggenhedsfejl som følge af sådanne aktiviteter reduceres til et acceptabelt niveau.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2024: Sagsbehandlingen er endnu ikke påbegyndt, da der er indledt en tilsynssag vedrørende sætningsskade forårsaget af gennempresning ved Mogenstrup den 06.03.2024. Denne sag har til formål at afdække hvilke sikkerhedsmæssige foranstaltninger Banedanmark havde iværksat inden hændelsen ved Mogenstrup og hvilke sikkerhedsmæssige foranstaltninger Banedanmark iværksatte efter hændelsen ved Mogenstrup. Det er Trafikstyrelsens vurdering at afdækningen af forholdene forud for og efter hændelsen ved Mogenstrup vil imødekomme en del af anbefalingen, og at processen med at imødekomme den vil være så meget desto kortere. Det er Trafikstyrelsen forventning af tilsynssagen vedrørende hændelsen ved Mogenstrup vil være så langt ved udgangen af Q3 2024, at det vil give mening af påbegynde sagsbehandlingen.	Bemærkninger:

2023 udstedte

Banedæmning ved Kibæk under nedbrydning samtidig med et regionaltog passerede d. 26-08-2022. (2022-364)	
Et passagertog passerede en stenkiste, imens denne var under nedbrydning, og et øjeblik senere forsvandt banedæmningen under sporet.	
DK-2023 R 2 af 22-08-2023	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark dokumenterer og arkiverer sikkerhedsrelevante informationer vedrørende reparationer og risikovurderinger på jernbanens afvandingsselementer, samt sikrer sporbarhed mellem afvandingsselementerne og den arkiverede sikkerhedsrelevante information.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2024: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. På baggrund af manglende efterlevelse af tekniske sikkerhedsregler vedrørende afvanding og geoteknik, konstateret på tilsyn den 13.10.2023, har Trafikstyrelsen den 14.14.2023 udstedt påbud til Banedanmark om efterlevelse af banenorm BN1-177-3 og BN1-11-1 samt om at sikre dokumentation for, at banens underbygninger og baneskråninger forvaltes på et sikkerhedsmæssigt acceptabelt niveau. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at efterlevelse af påbuddet vil sikre	Bemærkninger:

<p>etablering af en struktur for arkivering af de sikkerhedsrelevante informationer som anbefalingen omfatter. Trafikstyrelsen vil følge op på om denne struktur er etableret ifm. sagsbehandlingen af Banedanmarks ansøgning om sikkerhedsgodkendelse som gennemføres i perioden den 19.08.2024 til den 19.01.2025.</p>	
<p>DK-2023 R 3 af 22-08-2023</p>	<p>Status: Åben</p>
<p>Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark undersøger om reglerne vedr. kørsel med skærpet udvig (SR), samt udvig 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: 31-12-2024: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Der har den 19.02.2024 været afholdt møde mellem Trafikstyrelsen og medarbejdere i Banedanmark med ansvar for de trafikale regler, på hvilket det blev aftalt at anbefalingen søges imødekommet med en gennemførelse af en risikovurdering, der skal afdække om de specifikke regler som anbefalingen omfatter, yder tilstrækkelig sikring mod de farer som reglerne fungerer som barrierer for. Banedanmark har den 03.07.2024 fremsendt en risikovurdering, som Trafikstyrelsen efterfølgende har gennemgået og kommenteret. Der er planlagt opfølgende møde til drøftelse af Trafikstyrelsens kommentarer primo september 2024.</p>	<p>Bemærkninger:</p>

<p>Ringsted-Vigerslev, Påkørsel af SR-arbejdsleder d. 29-05-2022. (2022-220)</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>DK-2023 R 1 af 27-04-2023</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: 31-12-2024: 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. Banedanmark har vurderet, at der var behov for at få en beskrivelse og en stillingtagen til behov for anvisninger af adgangsveje og eventuelle forbud mod færden i særlige spor/områder, indarbejdet som en fast del af en jernbanesikkerhedsplan. Side 12 af 16</p>	<p>Bemærkninger:</p>

<p>Banedanmark har fremsendt dokumentation for, at der er udarbejdet og implementeret fælles skabeloner for jernbanesikkerhedsplaner og tilhørende retningslinjer, som angiver, at der skal tages stilling til dette, når der udarbejdes jernbanesikkerhedsplaner.</p> <p>Trafikstyrelsen har konstateret, at der ikke gives yderligere vejledning til, hvilke overvejelser og/eller risikovurderinger, der forventes foretaget, når man tager stilling til adgangsveje. Der stilles heller ikke krav til metoder for at afgøre behov for foranstaltninger i forhold til adgangsveje.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer i øjeblikket om Banedanmarks løsning kan anses for at imødekomme anbefalingen trods det, at der mangler vejledning vedrørende vurderingerne om behovet for adgangsveje ifm. udarbejdelse af jernbanesikkerhedsplaner.</p>	
---	--

2022 udstedte

<p>Hjørring, Defekt akselleje d. 23-12-2021. (2021-453)</p>	
<p>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.</p>	
<p>DK-2022 R 10 af 19-12-2022</p>	<p>Status: Efterkommet</p>
<p>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.</p>	
<p>Besvarelse af rekommandation: 04-03-2024: I forbindelse med sagsbehandlingen af anbefaling ”DK-2022 R 10 af d. 19-12-2022” fra ”Redegørelse 2021-453, Defekt akselleje d. 23-12-2021” har Trafikstyrelsen vurderet, at anbefalingen er efterkommet.</p> <p>Nordjyske Jernbaner A/S (herefter blot NJ) har foretaget en række aktioner, som sikrer at der anvendes Verbus Ripp bolte på deres materiel og at det oprindelige vedligeholdelsesgrundlag anvendes. På baggrund af dette vurderer styrelsen, at NJ har håndteret sagen vedrørende trykkappebolte på Desiro-togsæt. Udover de af redegørelsen angivne ”Allerede trufne foranstaltninger” har NJ i september 2022 indført et dokument ”kontrol af bolte til pressure cap”, som sikrer at alle tog tjekkes for om korrekt boltype anvendes. I en periode fra 20.10.2022 til 6.12.2022 er alle Desiro-togsæt kontrolleret og resultatet er, at ingen tog anvender bolte med Nordlock. Ændringen der forårsagede ulykken er altså tilbagerullet og alle Desiro-togsæt anvender nu Verbus Ripp bolte med Locktite.</p> <p>Trafikstyrelsen har på tilsyn hos NJ i april 2023 vurderet proceduregrundlaget for køretøjsændringer og fundet dette tilstrækkeligt til efterlevelse kravene i</p>	<p>Bemærkninger: Sag. 2024-7 akt. 44.</p>

<p>CSM-SMS, CSM-RA og forordning 545 vedr. køretøjsændringer. Trafikstyrelsen vurderer, at der ikke er behov for at følge yderligere op på NJ's proceduregrundlag gennem yderligere sagsbehandling af denne anbefaling. Proceduregrundlaget for køretøjsændringer vil løbende følges op gennem styrelsens almindelige tilsynsaktiviteter.</p> <p>På baggrund af NJ's håndtering af anbefalingen, vurderer Trafikstyrelsen at Havarikommissionens anbefaling er efterkommet og ønsker i den forbindelse Havarikommissionen accept af denne vurdering.</p>	
--	--

<p>Regionaltog tæt på kollision med gravemaskine på den frie bane mellem Maribo og Sakskøbing d. 08-12-2021. (2021-432)</p>	
<p>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.</p>	
<p>DK-2022 R 6 af 07-12-2022</p>	<p>Status: Efterkommet</p>
<p>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(e) driftsansvarlige /planlæggere, samt at hensynet til toggang og prioritering af entreprenørernes arbejde på intet tidspunkt medfører, at sikkerhedsbestemmelser tilsidesættes.</p>	
<p>Besvarelse af rekommandation: 23-05-2024: I forbindelse med sagsbehandlingen af anbefaling ” DK-2022 R 6 af d. 07-12-2022” fra ”Regionaltog tæt på kollision med gravemaskine på den frie bane mellem Maribo og Sakskøbing d. 08-12-2021” har Trafikstyrelsen vurderet, at anbefalingen er efterkommet.</p> <p>Trafikstyrelsen har konstateret, at Lokaltog følger SR og jf. §73 pkt. 4.8.1 bruger kortvarige sporspærringer på udelukkende banestykker med gennemgående sporisolering (Lollandsbanen).</p> <p>Lokaltogs SIN er opdateret, så det nu fremgår at der ikke må benyttes kortslutningsstropper, som stedlig dækning på fri bane, på andre strækninger end Lollandsbanen. På Lollandsbanen skal kortslutningsstropper anvendes.</p> <p>Lokaltog har tilført tilsynsressourcer til afdelingen Sikkerhed/uddannelse. Der er jf. Årsprogram for SR-tilsyn 2023 blevet gennemført 27 SR-tilsyn i 2023.</p> <p>Lokaltog oplyser at der på tilsynene ikke er fundet nogen overtrædelser af Lokaltogs sikkerhedsbestemmelser vedr. brug af kortslutningsstropper, kortvarige sporspærringer og sporspærringer generelt.</p> <p>Trafikstyrelsen kan konstatere at Lokaltog fører tilsyn med sporspærringer, herunder kortvarige sporspærringer i forbindelse med SR-tilsyn. Derudover er regler omkring brug af kortslutningsstropper skærpet i Lokaltogs SIN. På den baggrund vurderer Trafikstyrelsen at anbefalingen kan lukkes.</p>	<p>Bemærkninger: Sag 2024-7 akt. 53.</p>

På baggrund af Lokaltogs håndtering af anbefalingen, vurderer Trafikstyrelsen at Havarikommissionens anbefaling er efterkommet og ønsker i den forbindelse Havarikommissionen accept af denne vurdering.	
DK-2022 R 7 af 07-12-2022	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 sporspæringer, og effektivt forebygger, at lignende mangelfuld implementering og manglende regelefterlevelse kan forekomme fremover.	
Besvarelse af rekommandation: 31-12-2024: Sagsbehandlingen af de tre anbefalinger R7, R8 og R9 er endnu ikke tilendebragt. Lokaltog har oprettet handlingsplaner for håndtering af anbefalingerne, og revideret disse i Q2 2024, så det afspejler den retning som Lokaltog vil arbejde i for at imødekomme anbefalingerne. Den 07.05.2024 har Lokaltog fremsendt et notat med redegørelser for deres håndtering Side 11 af 16 af anbefalingerne og status. Lokaltog har gennemført 12 ud af 16 oprettede handlingsplaner i relation til anbefalingerne. Den handlingsplan der har længst løbetid, er handlingsplan omkring udarbejdelse og myndighedsgodkendelse af ny uddannelse af SR-arbejdsledere, som løber til Q1 2025. Derefter kan forventes 1-2 iterationer førend anbefalingerne kan lukkes. Trafikstyrelsen arbejder i øjeblikket på opfølgende spørgsmål til uklarheder i Lokaltogs notat, herunder svar på hvilke handlingsplaner der honorerer hvilke anbefalinger.	Bemærkninger:
DK-2022 R 8 af 07-12-2022	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: 31-12-2024: Se R7	Bemærkninger:
DK-2022 R 9 af 07-12-2022	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: 31-12-2024: Se R9	Bemærkninger:

Afsporing Københavns Hovedbanegård, spor 7, d. 07-07-2021 (2021-234)	
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.	
DK-2022 R 5 af d. 05-07-2022	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.	

<p>Besvarelse af rekommandation: 31-12-2024: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. 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. 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. Den 23.10.2023 har Trafikstyrelsen meddelt, at man imødeser oplysning herom, når processerne er færdiggjort og implementeret. 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. Der afholdes statusmøde vedrørende påbuddet med Banedanmark den 26.08.2024, og 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. 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>Bemærkninger:</p>
---	----------------------

<p>Storebæltsforbindelsen, sættevognstrailer ude af position ved kørsel på Vestbroen d. 13-01-2021 (2021-24)</p>	
<p>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.</p>	
<p>DK-2022 R 1 af d. 13-01-2022</p>	<p>Status: Åben</p>
<p>Havarikommissionen anbefaler, at det europæiske jernbaneagentur ERA sikrer entydige krav til sikring af vertikal fastholdelse af sættevognstrailere læsset på lommevogne.</p>	

<p>Besvarelse af anbefalingen: 31-12-2024: 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 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 lom-mevogne, herunder sikring af vertikal fastholdelse af sættevognstrailere. Trafikstyrelsen har derfor udarbejdet Bekendtgørelse 1361 af 28/09/2022 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 godsvirksomhederne. Trafikstyrelsen har den 13.05.2024 fremsendt en "change request" til den kommende TSI revisionsproces, for at sikre indførelse af krav vedr. vertikal låsekraft i TSI-regelsættet. Kommissionens stillingtagen til denne "change request" afventes i øjeblikket. Trafikstyrelsen deltager i JNS-arbejdsgruppe og fremfører derigennem ønske om indførelse af krav vedr. vertikal låsekraft.</p>	<p>Bemærkninger:</p>
--	----------------------

2021 udstedte

<p>Oddesundbroen – lift ramt af tog d. 03-10-2020 (2020-335)</p>	
<p>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.</p>	
<p>DK-2021 R 3 af 01.10.2021</p>	<p>Status: Åben</p>
<p>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.</p>	
<p>Besvarelse af anbefalingen: 31-12-2024: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Anbefalingen var medbragt som et emne på et opfølgningstilsyn i november og december 2021 hos</p>	<p>Bemærkninger:</p>

<p>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 i september 2023. Trafikstyrelsen er efterfølgende gået ind i overvejelser om hvorvidt fokus for denne anbefaling kan matche med den løsning Banedanmark har implementeret eller om anbefalingen forventes imødekommet med et bredere fokus.</p>	
---	--

<p>Intercitytog ramte udlæggebånd fra sporombygningsmateriel ved Hobro d. 2-5-2020 (2020-170)</p>	
<p>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.</p>	
<p>DK-2021 R 1 af 28.04.2021</p>	<p>Status: Åben</p>
<p>Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark ved infrastrukturarbejder både i planlægnings-, godkendelses- og udførelsesfaserne tager højde for materiellets kendte risici.</p>	
<p>Besvarelse af anbefalingen: 31-12-2024: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Trafikstyrelsen vurderer ud fra sagsforløbet, at Banedanmark har forholdt sig snævert til anbefalingens formulering. Banedanmark har sikret, at risici ved anvendelse af MFS-100 vogne er kommunikeret til leverandører af infrastrukturarbejder ved at have implementeret kontraktbilag 4 og 6a. Ligeledes sikrer retningslinjer og skabeloner for udarbejdelse af jernbanesikkerhedsplaner, at leverandøren oplyser evt. risici ved anvendelse af materiel i forbindelse med udførelse af infrastrukturarbejdet. Det fremgår nu tydeligt af Banedanmarks hjemmeside og af kontraktbilag 4, at jernbanesikkerhedsplaner godkendes af sikkerhedskoordinator i Banedanmark samt at jernbanesikkerhedsplaner skal opdateres og godkendes på ny. Trafikstyrelsen vil vurdere om og eventuelt hvordan der skal gennemføres tilsyn med Banedanmarks jernbanesikkerhedsplaners virkning som barrierer for jernbanesikkerhedsmæssige farer i forbindelse med infrastrukturarbejder. Trafikstyrelsen vil meddele Havarikommissionen dette sammen med meddelelsen om at anbefalingen anses for at være imødekommet.</p>	<p>Bemærkninger:</p>

DK-2021 R 2 af 28.04.2021	Status:	Åben
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.		
Besvarelse af anbefalingen: 31-12-2024: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt. Banedanmark har overfor 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.	Bemærkninger:	

2020 udstedte

Ingen åbne

2019 udstedte

Ingen åbne

2018 udstedte

Regionaltog kollideret med gravemaskine mellem Skodsborg og Klampenborg den 14.11.2017 (2017-46)		
Den 14.11.2017 klokken 07:43 kolliderede tog 2026 med en gravemaskine 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.		
DK-2018 R 6 af 13.11.2018	Status:	Efterkommet
Havarikommissionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at Banedanmark fører tilsyn med - især kortvarige - sperspæringer med henblik på at tilse at sikkerhedsbestemmelserne overholdes af såvel SR-arbejdsledere som stationsbestyrere, vagthavende og trafikal(e) driftsansvarlige - herunder sikrer, at hensynet til toggang og prioritering af entreprenørernes arbejde på intet tidspunkt medfører at sikkerhedsbestemmelser tilsidesættes.		
Besvarelse af anbefalingen: 07-10-2024: Havarikommissionen vurderer på baggrund af Trafikstyrelsens beskrivelse af, at Banedanmarks arbejde med forbedrende tiltag efter kollision mellem regionaltog og gravemaskine mellem Skodsborg og Klampenborg d. 14-11-2017, at anbefaling DK-2018 R 6 af 13.11.2018 kan betragtes som efterkommet.	Bemærkninger: sagsnr. 2024-7 Akt nr. 82	

Person ramt af tog i overgang mellem perroner på Tjæreborg den 10.08.2018 (2017-133)	
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.	
DK-2018 R 5 af 09.08.2018	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: 31-12-2024: Sagsbehandlingen er endnu ikke tilendebragt. 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 1. 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 3, som honorerer Trafikstyrelsens kommentarer og spørgsmål til risikovurdering version 2. Trafikstyrelsen forventer 1 eller 2 yderligere iterationer førend risikovurderingen er konsolideret og anbefalingen endeligt vil kunne vurderes.	Bemærkninger:

Person ramt af tog i overgang mellem perroner, Bred, den 28.07.2017 (2017-132)	
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.	
DK-2018 R 3 af 13.07.2019	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler i fortsættelse af tidligere anbefalinger efter ulykkerne i Tølløse hhv. Kværndrup, at TBST:	
<ul style="list-style-type: none"> 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” 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. 	
Det bemærkes, at anbefalingen også omfatter perronovergange uden for Banedanmarks område.	
Besvarelse af anbefalingen: 31-12-2024: Sagsbehandlingen af anbefalingen er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:

<p>Banedanmark, Midtjyske Jernbaner og Aarhus Letbane har fremsendt risikovurderinger af peronovergangen på deres infrastruktur. Nordjyske Jernbaner har gennemført en risikovurdering, men ikke foretaget nogen klar konklusion på denne. Konklusionen er efterspurgt den 25.04.2024 og igen den 13.08.2024. Lokaltog A/S har meddelt Trafikstyrelsen, at risikovurderingerne af deres peronovergange er blevet forsinket. Trafikstyrelsen har den 13.08.2024 efterspurgt en dato for hvornår opgaven vil være gennemført.</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>	
--	--

2017 udstedte

<p>Person påkørt i perronovergang, Kværndrup, den 23.05.2016 (611-2016-242)</p>	
<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>	
<p>DK-2017 R 3 af 22.05.2017</p>	<p>Status: Åben</p>
<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: 31-12-2024: Sagsbehandlingen for anbefalingen er endnu ikke tilendebragt.</p> <p>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. Side 3 af 16.</p> <p>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 sigtede mod de af Banedanmarks regler der, udover SR§ 45, stk. 6, savner relevans og klarhed. Påbuddet har Banedanmark imødekommet ved at fremsende reviderede SODB anlægsbestemmelser og TM 109-1 Krav til skiltning ved perronovergange til myndighedsgodkendelse hos Trafikstyrelsen. TM109 indeholdende regler om tre</p>	<p>Bemærkninger:</p>

<p>forskellige typer af skilte møntet på de tre kategorier som Banedanmark har inddelt sine perronovergange i.</p> <p>Godkendelsesprocessen har ikke kunnet gennemføres inden overgangen til selvforvaltning af tekniske sikkerhedsregler den 15.06.2024. Trafikstyrelsen har derfor indstillet sin sagsbehandling af de fremsendte regelsæt, og har medio august rettet henvendelse til Banedanmark for at modtage oplysning om, hvorvidt regelsættene er blevet godkendt internt og trådt i kraft. De fremsendte reviderede SODB anlægsbestemmelser fremstår efter Trafikstyrelsens vurdering nu relevante (dvs. opdaterede i forhold til nutidens trafikafvikling) og væsentligt mere klare end tidligere. TM 109-1 Krav til skiltning ved perronovergange vil blive vurderet i forhold til om dette regelsæt fremstår klart og relevant.</p> <p>Det er Trafikstyrelsens forventning, at reglerne for varslingsanlæg vil kunne konstateres klare og relevante i slutningen af 2024.</p>	
--	--

2016 og tidligere udstedte

Ingen åbne