



Sikkerhedsrapport for jernbanen 2023

November 2024

Rapport

Sikkerhedsrapport for jernbanen 2023

November 2024

Layout: 4PLUS4

Grafik: Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. 7221 8800

www.trafikstyrelsen.dk

Indhold

Kapitel 1 Introduktion	6
Kort om Trafikstyrelsen	6
Året har budt på mange jernbaneprojekter	6
Hovedkonklusioner i rapporten	8
Kapitel 2 Summary	10
Kapitel 3 Temakapitel: Indsats mod uautoriseret færden på banen	12
Kapitel 4 Den danske jernbanesikkerhed 2023	16
Indberettede hændelser på jernbanen i 2023	17
Væsentlige ulykker	18
Mindre ulykker	23
Forløbere til ulykker	24
Overholdelse af nationalt sikkerhedsmål	28
Selv mord	29
Opsummering	31
Kapitel 5 Lovgivning og jernbanesikkerhed	34
Ændringer i reguleringen	34
Fravigelser i overensstemmelse med artikel 15 i RSD	35
Kapitel 6 Sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser og andre godkendelser udstedt af Trafikstyrelsen	37
Virksomheder med sikkerhedscertifikater og – godkendelser	37
Køretøjsgodkendelser	41
Lokomotivførerlicenser	42
Godkendelse af uddannelsescentre og anden form for godkendelse/certificering	43
Kapitel 7 Samarbejde og koordinering om sikkerheden med jernbaneoperatører og andre myndigheder	46
Internationalt samarbejde	46
Samarbejde med andre nationale myndigheder	49
Udveksling af informationer i branchen	49
Kapitel 8 Havarikommissionens anbefalinger	51
Havarikommissionens anbefalinger i 2023	51
Tidligere anbefalinger, hvor sagsbehandling er afsluttet	53
Anbefalinger fra tidligere år som ikke er afsluttet	54

Kapitel 9 Trafikstyrelsens tilsyn 2023	57
Tilsynsplanlægning og prioritering	57
Klager	58
Tilsynsresultater	58
Kapitel 10 Anvendelse af de fælles sikkerhedsmetoder	63
Anvendelse af den fælles sikkerhedsmetode for sikkerhedsledelsessystemer, CSM-SMS	64
Anvendelse af den fælles sikkerhedsmetode for risikoevaluering, CSM-RA	64
Anvendelse af den fælles sikkerhedsmetode for overvågning, CSM-Monitorering	66

Kapitel 1

Introduktion

Trafikstyrelsen udgiver årligt sikkerhedsrapport for jernbanen¹, som giver et overblik over udviklingen i sikkerheden på den danske jernbane. I denne rapport rapporterer Trafikstyrelsen om sikkerhed på den danske jernbane i 2023 blandt andet med afsæt i data over ulykker og hændelser fra 2023, som er indberettet af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere til Trafikstyrelsen på baggrund af de bekendtgørelser, der stiller krav til indberetning^{2,3}. Rapportens målgruppe er den danske jernbanebranche, ERA (det europæiske jernbaneagentur), samt offentligheden.

Kort om Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen er en styrelse under Transportministeriet med omkring 650 medarbejdere. Styrelsen har en bred opgaveportefølje, der er placeret mellem det politiske niveau og branchens virksomheder. Styrelsen er overordnet organiseret i tre søjler med underliggende kontorer samt stabsfunktioner:

1. Luftfart og IT.
2. Økonomi, Taksationssekretariatet, Bornholms Lufthavn og Minksekretariatet, 1. Instans, samt Følgeerhverv.
3. Bane, Plan og Klima, Security og Cyber, Ledelsessekretariatet og Minksekretariatet, 2. Instans.

Kontor for Bane er ansvarlige for jernbanesikkerhed og interoperabilitet. Dette ansvar løftes gennem varetagelse af regulerings-, godkendelses- og tilsynsopgaver på jernbaneområdet ift. blandt andet infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, sikkerhedsregler, køretøjer og infrastruktur. Varetagelsen af de ovennævnte opgaver håndteres i en teambaseret organisation bestående af tre teams med i alt knap 50 medarbejdere. Medarbejderne har hovedsagelig ingeniør-, teknisk, juridisk og samfundsvidenskabelig baggrund.

Året har budt på mange jernbaneprojekter

I disse år investeres der betydelige beløb i den danske jernbaneinfrastruktur og 2023 har også budt på mange projekter. Trafikstyrelsen godkender som jernbanesikkerhedsmyndighed jernbaneprojekterne.

1 Jf. EU-direktiv 2016/798, artikel 19.

2 Bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (retsinformation.dk), samt Bekendtgørelse om indberetning af data vedrørende ulykker på letbaneområdet til Trafik- og Byggestyrelsen (retsinformation.dk)

3 Bekendtgørelse om indberetning af data vedrørende ulykker på letbaneområdet til Trafik- og Byggestyrelsen (retsinformation.dk)

Da projekterne ofte er store, flerårige og er fagteknisk komplicerede, er Trafikstyrelsen optaget af, at dialogen med ansøger foregår kontinuerligt igennem sagsbehandlingsforløbet med fokus på vejledning, på ansøgers behov og godkendelse af projektets dele inden for de aftalte tidsfrister.

Nedenfor er fremhævet nogle af de projekter, der blev arbejdet på i 2023.

Nyt digitalt signalsystem godkendt på strækningen København-Ringsted m.fl.

I april 2023 kunne Trafikstyrelsen godkende Banedanmarks nye digitale signalsystem ERTMS⁴ på hovedstrækningen fra København via Køge Nord til Ringsted. Godkendelsen åbner op for en ny direkte forbindelse, hvor togene kan køre med høj frekvens, da systemet gør det muligt for togene at kommunikere automatisk med systemet i sporene. I juni 2023 kunne Trafikstyrelsen også godkende systemet på strækningerne Esbjerg-Skjern, Skjern-Holstebro og Skjern-Herning. Det nye ERTMS-system skal harmonisere signalsystemerne i hele Europa og frem mod 2033 er det planen, at Banedanmark skal skifte alle de gamle, analoge signaler langs hele det statslige jernbanelenet ud med nye, digitale signalsystemer.

Ny S-banestation godkendt

Favrholm – sådan hedder den nye station syd for Hillerød, som Trafikstyrelsen kunne godkende i december 2023. Stationen, som er blevet til i samarbejde mellem Lokaltog, Movia, DSB, Region Hovedstaden og Hillerød Kommune, er placeret i et trafikalt knudepunkt, der vil gøre det nemmere at komme rundt i Nordsjælland med kollektiv trafik. Da stationen både skal betjene de røde S-tog og de gule lokaltog, har både Banedanmark og Lokaltog A/S fået en ibrugtagningstilladelse. Da Lokaltogs strækning er en regional strækning omfattet af europæiske regler, har stationen skulle leve op til de europæiske krav.

Byggesagsbehandlingen af metroudvidelse påbegyndt

Ved anlægget af Metro Cityringen (M3) har Trafikstyrelsen varetaget både byggesagsbehandling og jernbanegodkendelse og har dermed godkendt anlægget af stationer, skakte, tunneller, jernbanetekniske systemer, køretøjer, samt uddannelse af fører og trafikstyringspersonale. Sidst på året 2023 påbegyndtes byggesagsbehandling af Cityringens Sydhavnsafgrening (M4). Trafikstyrelsen har efterfølgende godkendt de fem stationer og to skakte på Sydhavnsafgreningen og linjen åbnede i juni 2024.

Flere andre større jernbaneprojektet har været i gang i 2023. Der kan blandt andet nævnes Elektrificeringsprogrammet, en række sporprojekter, Ringsted-Femern-forbindelsen og spormoderniserings- og hastighedsopgraderingsprojekt på Østfyn.

Ny database til indberetning af hændelser

Trafikstyrelsen har i 2023 arbejdet på at få lavet en ny database til indberetning af hændelser på jernbaneområdet. Den nye løsning skal forbedre dataindsamlingen og gøre det nemmere for Trafikstyrelsen at finde ud af, om jernbanesikkerheden kan styrkes på bestemte områder. Efter lidt forsinkelse åbnede den nye indberetningsportal 20. februar 2024 og 2023-dataene er dermed de første data, der er blevet indberettet i den nye portal.

4 ERTMS er en forkortelse for European Rail Traffic Management System.

Hovedkonklusioner i rapporten

Overordnet har 2023, som de tidligere år, været kendetegnet ved et højt sikkerhedsniveau på jernbanen. Med et voksende antal passagerer på tværs af alle banekategorier står jernbanen som en yderst sikker transportform.

Trafikstyrelsen har for 2023 fået et højere antal indberettede hændelser, men ganske få hændelser resulterer i alvorlige ulykker og det er meget få hændelser, der involverer passagerer. Personer, der opholder sig ulovligt i og omkring sporene fylder meget i statistikken, som vi også har set de seneste år.

Trafikstyrelsens tilsyn har hverken på baggrund af enkeltstående hændelser eller virksomhedernes indrapporterede oplysninger vurderet, at der var risikofaktorer, der gav grundlag for et særligt fokus ved styrelsens tilsyn i 2023. På trods af det har Trafikstyrelsen haft flere fokusområder blandt andet virksomhedernes selvforvaltning af trafikale sikkerhedsregler og fastspænding af gods.

Trafikstyrelsens generelle indtryk af virksomhederne i 2023 er, at sikkerhedsledelsessystemerne er blevet bedre og der er en øget forståelse for værdien af sikkerhedsledelsessystemer. Dog oplever mange virksomheder i 2023 fortsat vanskeligheder med blandt andet kompetencehåndtering og implementering af sikkerhedsmetoden for risikoevaluering CSM-RA.

I år har vi valgt at sætte fokus på påkørsler af uautoriserede personer, da den kategori udgør en væsentlig del af de indberettede hændelser og har været i stigning de seneste år.

En tak skal lyde til Banedanmark og DSB som har bidraget til rapportens temaafsnit i kapitel 3 og kapitel 4.

Jeg håber, at sikkerhedsrapporten 2023 giver et godt indblik i sikkerheden for den danske jernbane og Trafikstyrelsens arbejde med jernbanesikkerhed.

God læselyst.

Christian Vesterager

Vicedirektør



Kapitel 2

Summary

Trafikstyrelsen, the Danish Civil Aviation and Railway Authority (NSA), publishes an annual safety report for the railway, which provides an overview of the development of safety on the Danish railway. In this report the NSA reports on railway safety in Denmark in 2023, based in part on data of accidents and incidents from 2023, as reported by railway undertakings and infrastructure managers to the NSA in accordance with regulations that require reporting. The report's target audience includes the Danish railway industry, the European Union Agency for Railways (ERA), and the general public.

A Year of Many Railway Projects

In recent years, significant investments have been made in Danish railway infrastructure, and 2023 saw many exciting projects. The NSA approves these railway projects as the railway safety authority.

As these projects are often large-scale, multi-annual, and technically complex, the NSA ensures continuous dialogue with the applicants throughout the application process, focusing on guidance, the applicant's needs, and the approval of project components within the agreed timeframes.

Below are some of the projects worked on in 2023.

New Digital Signaling System Approved on the Copenhagen-Ringsted Line

In April 2023, the NSA approved Banedanmark's new digital signaling system, ERTMS - European Rail Traffic Management System, on the main line from Copenhagen via Køge Nord to Ringsted. This approval opens a new direct route where trains can operate with high frequency, as the system enables automatic communication between the trains and the track system. In June 2023, the NSA also approved the system on Esbjerg-Skjern, Skjern-Holstebro, and Skjern-Herning lines. The new ERTMS system aims to harmonize signaling systems across Europe, and by 2030, Banedanmark plans to replace all old, analog signals on the national railway network with new digital signaling systems.

New S-train Station approved

Favrholm is the name of the new station south of Hillerød, which the NSA approved in December 2023. The station, developed in cooperation between Lokaltog, Movia, DSB, Region Hovedstaden, and the municipality of Hillerød, is located at a key traffic junction that will make it easier to travel around North Zealand using public transportation. As the station will serve both the red S-trains and the yellow local trains, both Banedanmark and Lokaltog A/S have received authorisations for

placing in service (APIS). Since Lokaltog's line is a regional line covered by European regulations, the station has had to comply with European requirements.

Building Permit Process for Metro Extension was initiated

During the construction of the Metro Cityring (M3), the NSA handled both building permits and railway approvals, approving stations, shafts, tunnels, technical systems, vehicles, and training for drivers and traffic control personnel. At the end of 2023, the NSA began the building permit process for the M4 extension to Sydhavn. The NSA subsequently approved the five stations and two shafts on the M4 extension to Sydhavn, which opened in June 2024.

Several other major railway projects were underway in 2023, including the Electrification Programme, a range of track projects, the Ringsted-Fehmarn connection, and the track modernization and speed upgrade project on East Funen.

New Incident Reporting Database

In 2023, the NSA worked on creating a new database for reporting railway incidents. The new system will improve data collection and make it easier for the NSA to determine whether railway safety can be enhanced in specific areas. After a slight delay, the new reporting portal opened on February 20, 2024, and 2023 data will be the first to be reported through the new database.

Main Conclusions of the Report

Overall 2023, like previous years, has been characterized by a high level of safety on the railway.

The NSA has received a higher number of reported incidents in 2023, but very few of these resulted in serious accidents, and only a small number involved passengers. Unauthorized presence on or near the tracks continues to represent a significant part of the incidents, as has been the case in recent years.

The NSA's supervision activities have not identified any risk factors warranting special attention in 2023. Despite this, the NSA has focused on several areas, including the railway undertakings' handling of traffic safety rules and securing cargo.

The general impression of the companies in 2023 is that their safety management systems have improved, and there is an increased understanding of the value of such systems. However, many companies continue to face challenges, particularly with competence management and the implementation of the safety method for risk evaluation, CSM-RA.

This year, we have chosen to focus on incidents with unauthorized presence on tracks, as this category accounts for a significant portion of the reported incidents and has been increasing in recent years.

A special thanks to Banedanmark and DSB for their contributions to chapters 3 and 4 of the report.

I hope the 2023 safety report provides a good insight into the safety of the Danish railway and the NSA's work on railway safety.

Christian Vesterager

Deputy Director General

Kapitel 3

Temakapitel: Indsats mod uautoriseret færden på banen

Sikkerhedsrapportens temakapitel bruges til at sætte fokus på et særligt emne indenfor jernbanesikkerheden. Det kan være et område, hvor der er sket store ændringer, eller hvor der har været et særligt fokus. Kapitlet bliver ofte til på baggrund af input fra branchen.

Dette års temakapitel er skrevet af dataanalytiker Kira Lieberkind Eliassen fra Banedanmark om deres indsats mod ulovligt ophold på banen.

For mange mennesker opholder sig ulovligt i og omkring sporene

Hvert år over hele landet bevæger tusindvis af personer sig uautoriseret ud på jernbanearealer og over jernbaneskinner. Der er tale om mennesker, der af den ene eller den anden grund vælger at trodse egen og andres sikkerhed ved blandt andet at løbe hen over skinnerne, imellem perroner på stationerne, trodse overkørsler, hvor alarmerne er gået i gang og toget er på vej, gå langs med skinnerne eller ligefrem gå på skinnerne.

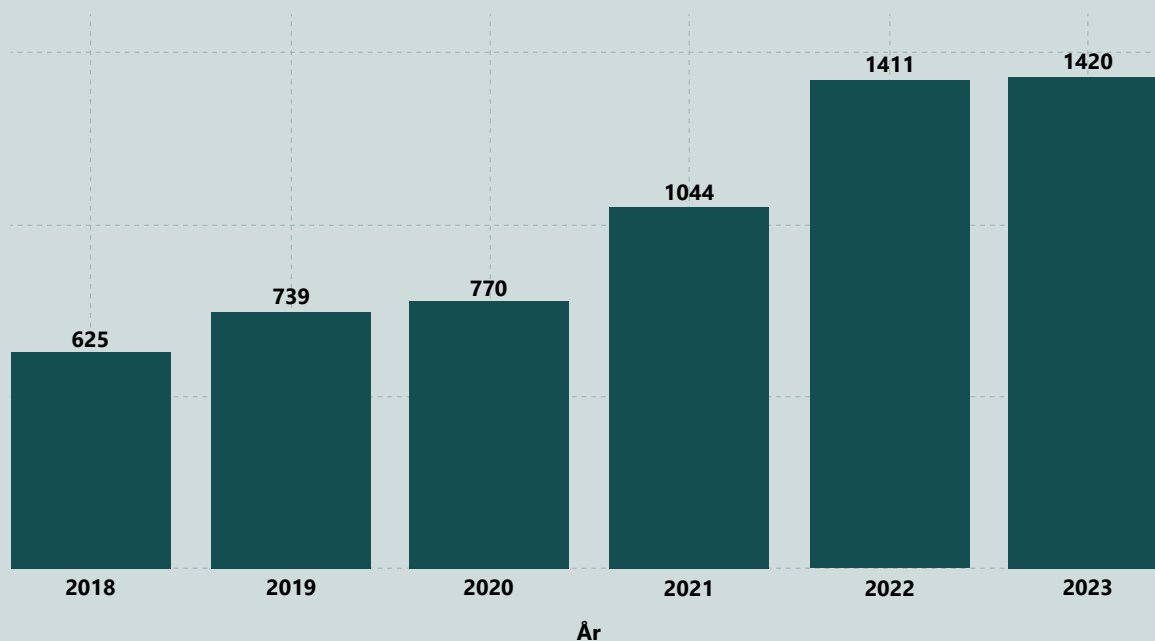
Det kan skabe nogle voldsomt farlige situationer, der ikke blot truer med at tage livet af de personer, der bevæger sig ud på jernbaneskinnerne, men som også forringer arbejdsmiljøet for de ansatte, påvirker den ramtes

familie og venner, andre passagerer som overværer ulykken samt de mennesker, der har ansvaret for oprydningen efterfølgende.

Derfor er det en adfærd, som Banedanmark har haft stort fokus på at ændre. Specielt fordi problemet i de foregående år er steget støt, hvilket gør, at antallet af registrerede hændelser med uautoriseret færden er højere i år 2022 og 2023, end det har været i mange år. Dette kan også ses på grafen på næste side, hvor antallet af registreret uautoriseret færden er steget fra 625 i 2018 til hele 1.420 i 2023 – en stigning på over 100 %.

Fordi Banedanmark har sat øget fokus på problemet, forventes det, at der i dag registreres en større andel af hændelser end tidligere, hvilket kan forklare en del af stigningen. Der har altid været et stort mørketal af uautoriserede personer i sporet, der ikke bliver registreret. Banedanmark vurderer imidlertid, at en forbedret registreringspraksis kun forklarer en del af stigningen, og at problemet med uautoriseret færden således reelt er markant stigende.

Figur 3.1: Antallet af hændelser med uautoriseret færden på årsbasis fra år 2018 til år 2023. Tallet er steget med over 100 %.



I 2023 blev der hos Banedanmark registreret otte mennesker dræbt på jernbanen i forbindelse med uautoriseret færden. Niveauet for dræbte i forbindelse med uautoriseret færden har de seneste otte år ligget mellem to og otte. Niveauet for 2023 er således højt, men fordi tallene er så små, kan man ikke konkludere, om der er en egentlig tendens, eller om der er tale om tilfældige udsving. Det ændrer dog ikke på, at hver eneste påkørsel er en for mange, og at uautoriseret færden er et stort problem, som Banedanmark derfor har kontinuerligt fokus på.

Kompleks udfordring, bred indsats hos Banedanmark

Banedanmark indsamler løbende data fra hele landet for at overvåge udviklingen i uautoriseret færden i sporet. Disse tal danner grundlaget for, at der hvert kvartal bliver arbejdet med stationer og steder langs jernbanen over hele landet, hvor problemet med uautoriseret færden har været særlig slemt det pågældende kvartal. Disse steder bliver nærmere analyseret af eksperter på området, der så kommer med bud på konkrete tiltag, for at nedbringe antallet af hændelser. Tiltagene bli-

ver efterfølgende overvåget og evalueret for at afgøre, om de har den ønskede effekt, eller om der skal yderligere tiltag til.

At nedbringe antallet af hændelser med uautoriseret færden er et komplekst problem, da det handler om adfærd. Det er altså i bund og grund noget, som opstår hos den enkelte person, der tilsigtet eller utilsigtet vælger at bevæge sig ulovligt ud i sporet. Selvom det er svært, vil Banedanmark forsøge at påvirke denne adfærd.

Det gør vi både gennem adfærds-kampagner og ved at ændre selve infrastrukturen omkring de steder, hvor uautoriseret færden er et problem.

Eksempler på nogle af Banedanmarks tiltag ved tilsigtet uautoriseret færden er at sætte hegn op imellem spor på stationerne og langs selve banen, opsætte aflåste låger til infrastrukturen, igangsætte adfærdsændrende kampagner og presseindsatser, gå i dialog med eleverne på skoler i problemområder og lave forsøgsordninger med bl.a. pyramidemåtter, som gør det meget besværligt at

krydse sporet, der hvor de ligger. I forhold til utilsigtet uautoriseret færden sætter Banedanmark bl.a. informative skilte op, forbedrer adgangsvejene, opgraderer automatisk sikrede overkørsler og kører oplysningskampagner om, hvor man må færdes.

Kryds aldrig sporet

Et eksempel på en af Banedanmarks kommunikative indsats er den seneste kampagne 'Kryds aldrig sporet', der kørte frem til juni 2024. Som en del af kampagnen blev der opsat asfaltfolier og plakater på de ti stationer, hvor problemet var størst. Ligeledes blev der lavet en massiv presseindsats, hvor sikkerhedschef i Banedanmark, Martin Harrow, udtalte sig til en lang række nationale, regionale og lokale medier. Indsatsen blev flankeret af en intensiv, målrettet indsats på de sociale medier.

Martin Harrow har i forbindelse med kampagnen udtalt:

”Det er ikke muligt at hegne hele jernbanen ind, da sporet også er en arbejdsplads for rigtig mange mennesker. Men vi vil meget gerne ændre både folks adfærd og opfattelse af, hvad der er farligt og lovligt. Skilte, hegn og pyramidemåtter er nogle af de elementer, vi kan benytte, men det bedste våben er, når alle forstår alvoren og kun krydser den i de autoriserede overgange.”

De ti udvalgte stationer for kampagnen var Roskilde, Dybbølsbro, Kolding, Vejle, Hellerup, Hundige, Slagelse, Hjørring, Tureby og Gadstrup.

Figur 3.2: Eksempel på plakat fra kampagnen "Kryds aldrig sporet" fra Hjørring station og på asfaltfolie på perronen med teksten "Kryds Aldrig Sporet".



© Banedanmark

Dialog om kyllingeleg

Et andet kommunikationstiltag, som Banedanmark har gjort brug af, er aktivt at tage fat i skoler og SSP⁵, når der er lokaliseret et specifikt problem. Et eksempel på det er Valby Skole, hvor der gentagende gange er observeret børn, der bevæger sig meget tæt på, eller helt ud, på skinnerne for at lege "kylling". Legen går i alt sin enkelthed ud på at se, hvem der tør blive stående på skinnerne i længst tid, mens toget nærmer sig i høj fart. For at komme problemet til livs tog sikkerhedschef for Banedanmark, Martin Harrow, ud til Valby Skole i maj 2024 og underviste børnene i, hvor livsfarligt det er at befinde sig på skinnerne. Det blev til et indlæg i TV2 Kosmopol med titlen *"Skoleelever efter møde med sikkerhedschef: Det er ret dumt, for man kan godt dø"*.

Oplysning af gangtunneller og forbedret adgang til perroner

Eksempler på ændring af infrastrukturen de steder, hvor uautoriseret færden er et problem, er opsætning af hegn imellem spor, hvor det kan være fristende at krydse skinnerne fremfor at bruge en gangtunnel, og opsætning af lys i tunneller, som kan være meget mørke. Banedanmark samarbejder desuden med den relevante kommune om at forbedre tilgængelighed og adgang til perroner, så folk ikke føler sig nødsaget til at benytte ulovlige sporovergange.

Banedanmark gransker også byudvikling ved banenære byggerier og indstiller i den forbindelse til, at bygherrer og kommuner sikrer lovlige adgangsveje på tværs af jernbanen. Et andet fokus for Banedanmark er også at øge tilgængeligheden for brugere af jernbanen ved for eksempel at etablere niveaufri adgang til perroner.

Det kræver mange ressourcer

Desværre er det, som med al anden ændring af infrastrukturen, ressourcekrævende at foretage ombygninger af stationer, opsætning af hegn, låger og så videre. Og det besværliggøres ofte af, at Banedanmarks sikkerhedsforanstaltninger over hele landet jævnligt saboteres med bekostelige reparationer til følge. Det drejer sig fx om hegn, der klippes op og låse på låger, der ødelægges af personer, som ønsker uhindret adgang.

Derfor vil etablering af nye tiltag, der skal forbedre sikkerheden, altid være påvirket af en afvejning af ressourcer, og det kan være et kompliceret puslespil at få til at gå op. Dette arbejder dedikerede medarbejdere på tværs af hele Banedanmark for at løse. For at styrke en samlet indsats over hele landet, blev der i 2023 lavet et sikkerhedsmål, som der løbende skal følges op på.

Målet med alle disse tiltag er, at antallet af hændelser med uautoriseret færden bliver nedbragt, så jernbanen bliver et endnu mere sikkert sted for os alle.

5 SSP er et samarbejde mellem skole, socialforvaltning og politi.

Kapitel 4

Den danske jernbanesikkerhed 2023

Kapitel 4 giver et overblik over de hændelser, der er sket på jernbanen i 2023 på baggrund af hændelsesdata, der er indberettet til Trafikstyrelsen.

I dette kapitel gennemgås først antallet af hændelser på den samlede jernbanen i 2023 på tværs af EU-baner og bybaner, inden for kategoriseringen af hændelsestyperne *Væsentlige ulykker*, *Mindre ulykker* og *Forløbere til ulykker*. Efter denne gennemgang er der fokus på overholdelse af det nationale sikkerhedsmål og sikkerhedsniveauet i EU, samt selvmord på jernbanen.

På jernbanen sondres der reguleringsmæssig mellem to banetyper:

EU-baner

Omfatter den konventionelle jernbane, som følger de gældende fælles EU-regler. EU-banerne omfatter jernbanenet, hvor der kører intercity-, regional- og lokaltog samt godstransport.

Bybaner

Omfatter Metro, S-banen og letbaner, som følger de gældende nationale regler udstedt af Trafikstyrelsen.

Indberetning af hændelser

Der indberettes generelt i henhold til BEK nr. 1373 af 23/22/2023.

Infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, og andre virksomheder med sikkerhedscertifikat samt veteranbaner skal senest den 1. marts hvert år indberette ulykker og forløbere til ulykker til Trafikstyrelsen for det foregående år, jf. bilag 1-2. Ulykker opdeles i 14 hændelsestyper og forløbere til ulykker i 18 hændelsestyper.

Letbaneoperatører skal senest den 1. marts hvert år indberette ulykker til Trafikstyrelsen for det foregående år jf. bilag 3-4. Ulykker er opdelt i 12 hændelsestyper.

Trafikstyrelsen arbejder løbende med hændelsesdata i forbindelse med diverse opgaver. Derigennem konstateres der nogle gange unøjagtigheder i data, som rettes op. Dette indbefatter også data fra tidligere år. Der kan derfor forekomme mindre variationer i data fra tidligere år i denne rapport sammenlignet med tidligere års sikkerhedsrapporter.

Kategorisering af hændelser

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

Væsentlige ulykker: Ved væsentlig ulykke forstås enhver ulykke, som resulterer i mindst et af følgende:

- » Mindst én dræbt eller alvorligt tilskadekommet person – alvorligt tilskadekommet defineres som en person, som har været indlagt på sygehus i 24 timer eller mere.
- » Ødelæggelse af materiel, spor, øvrig del af infrastruktur og/eller miljøet for mindst kr. 1,2 mio. kroner.
- » Forstyrrelse af togtrafikken, så den er indstillet i 6 timer eller mere på en hovedbanestrækning.

Mindre ulykker: En ulykke betragtes som værende "mindre", når ulykken ikke har medført dræbte, alvorligt tilskadekomne eller væsentlige materielle skader, som overstiger 1,2 mio. kroner eller forsinkelser på over 6 timer på en hovedbanestrækning.

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

Selv mord: Selvmord på jernbanen betragtes ikke som en jernbaneulykke og tælles ikke med i disse kategorier. Læs mere om selvmord på jernbanen på side 29.

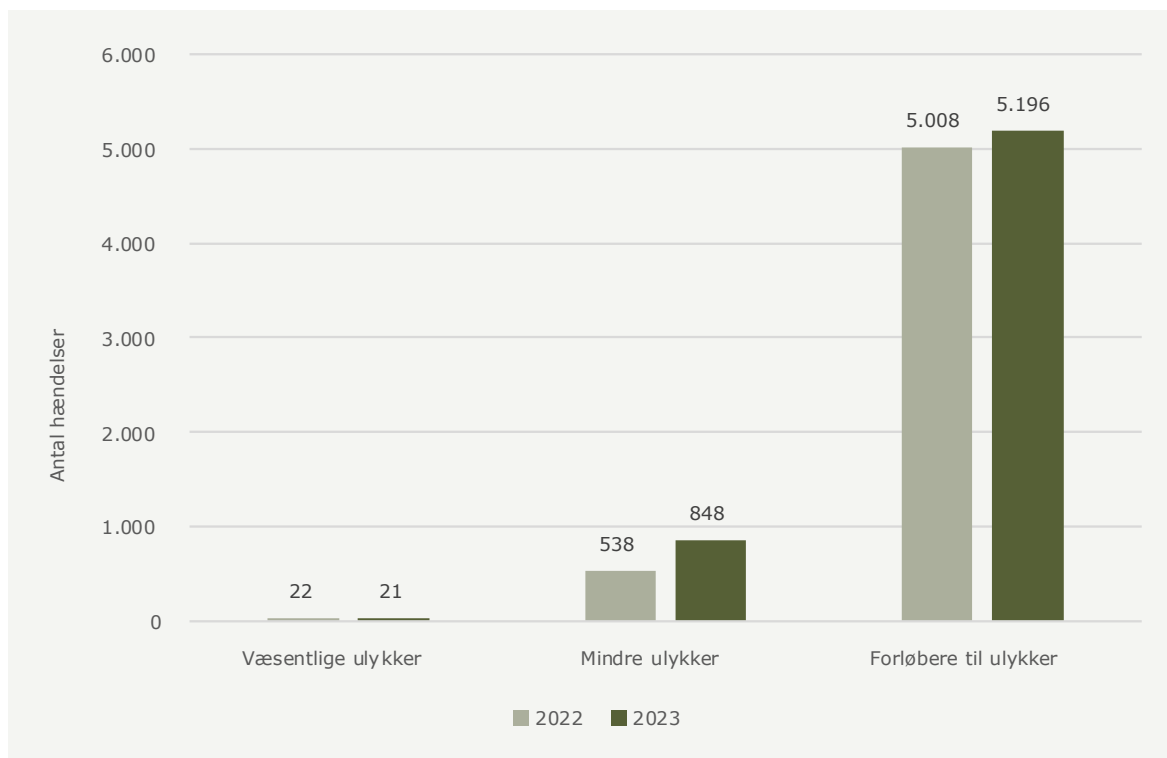
Indberettede hændelser på jernbanen i 2023

For den samlede jernbane (EU-baner og bybaner) blev der i 2023 registreret 6.065 hændelser fra-regnet selvmord og selvmordsforsøg; 5.034 hændelser på EU-bane og 1.031 på bybane. I 2022 var det samlede tal 5.568 (EU-bane: 4.773, Bybane: 795). Der er altså tale om en samlet stigning på 497 hændelser fra 2022 til 2023, hvilket svarer til en stigning på 8,9 %.

Der blev også kørt mere på banenet i 2023 med i alt 94 mio. km.⁶ 63 mio. km. på EU-bane og 31 mio. km. på bybane. I 2022 lå tallet på 91,5 mio. km.

Der blev i 2023 registreret 21 væsentlige ulykker og 848 mindre ulykker. Derudover blev der registreret 5.196 forløbere til ulykker i 2023.

Der ses et lille fald i væsentlige ulykker og stigning i både mindre ulykker og forløbere til ulykker fra 2022 til 2023. Udviklingen i de tre hændelsestyper fremgår af figur 4.1.

Figur 4.1: Jernbanen - Indberettede antal hændelser i 2022 og 2023 efter hændelsestype.

I de efterfølgende afsnit gennemgås udviklingen indenfor hændelsestyper for kategorierne for væsentlige ulykker, mindre ulykker og forløbere til ulykker.

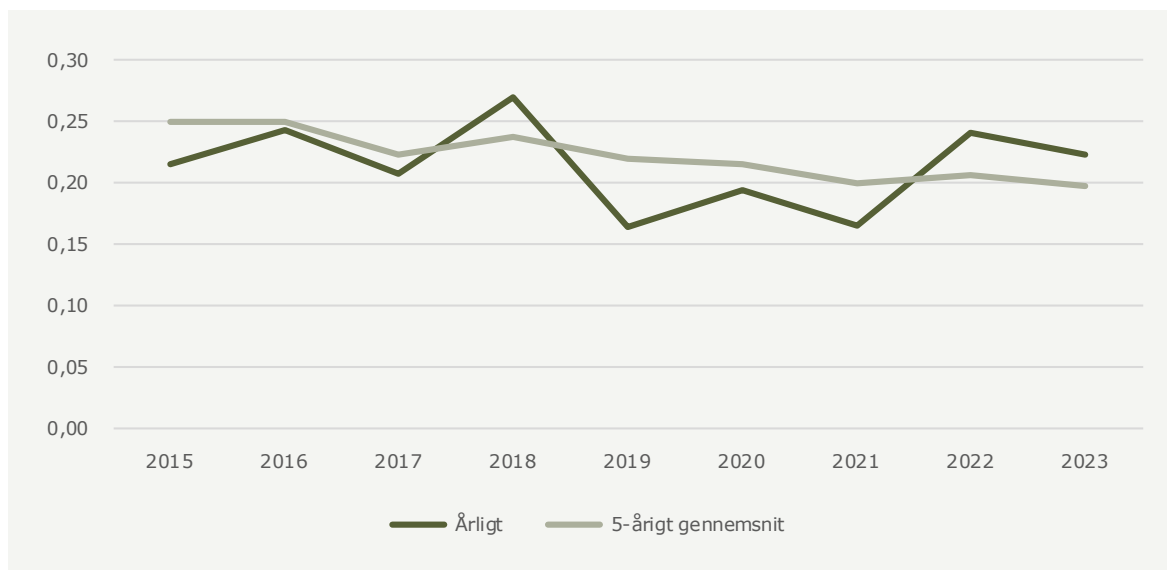
Væsentlige ulykker

I 2023 blev der registreret 21 væsentlige ulykker, som fordeler sig med 15 på EU-banerne og 6 på bybanerne. I 2022 blev der registreret 22 væsentlige ulykker.

Antallet af væsentlige ulykker i 2022 per mio. tog-kilometer lå på 0,24 (22 væsentlige ulykker) mens dette er faldet til 0,22 (21 væsentlige ulykker) i 2023. Se figur 4.2. Antallet af væsentlige ulykker ligger for 2023, som for 2022, over det 5-årige gennemsnit.

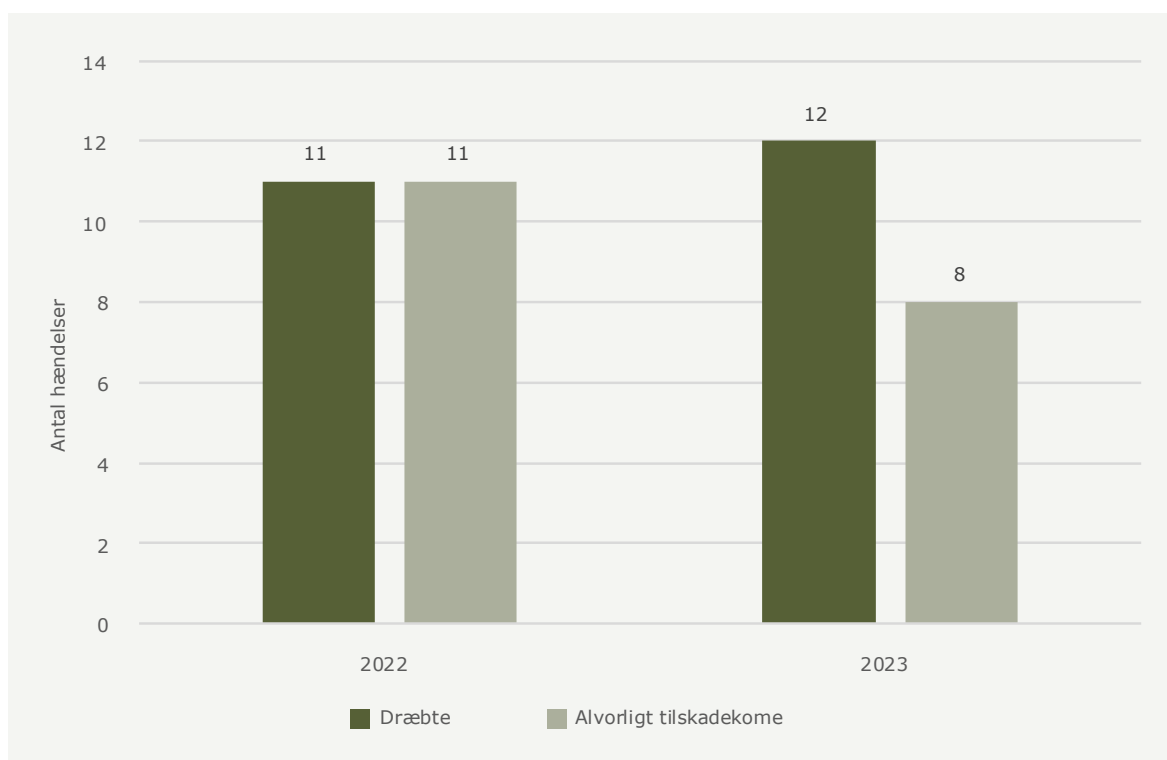
Da antallet af væsentlige ulykker igennem årene kan variere samtidig med, at der sker et relativt få antal væsentlige ulykker, anvendes det 5-årige gennemsnit til at illustrere om udviklingen er opadgående eller nedadgående set i forhold til de seneste 5 år.

Figur 4.2: Jernbanen - Væsentlige ulykker 2016–2023 (antal per mio. tog-kilometer).



Fordelingen af hhv. dræbte og alvorligt tilskadekomne i de væsentlige ulykker i 2022 og 2023 er illustreret i figur 4.3.

Figur 4.3: Antal dræbte og alvorligt tilskadekomne ved væsentlige ulykker i 2022-2023.



2022 og 2023 adskiller sig ikke væsentligt fra hinanden i forhold til antal dræbte, men der ses et fald i antallet af alvorligt tilskadekomne fra 11 i 2022 til 8 i 2023.

I de 21 væsentlige ulykker i 2023, var der 12 dræbte og 8 alvorligt tilskadekomne fordelt på 20 ulykker. Én af de 21 væsentlige ulykker, som nævnt i tidligere afsnit, skyldes materiel skade for over 1,2 mio. kroner.

Passagerer udgør generelt en meget lille andel af de dræbte og alvorligt tilskadekomne.

Der er to passagerer iblandt ovenstående data fra 2022 og 2023, som i alt rummer 42 hændelser. Begge passagerer er alvorligt tilskadekomne og er fordelt med én i 2022 og én i 2023. De resterende personkategorier på tværs af ovenstående data er Personale (4), Personer på perron (7), Brugere af overkørsler (2), uautoriserede personer på jernbanearealer (26) og Andre trafikanttyper (1).

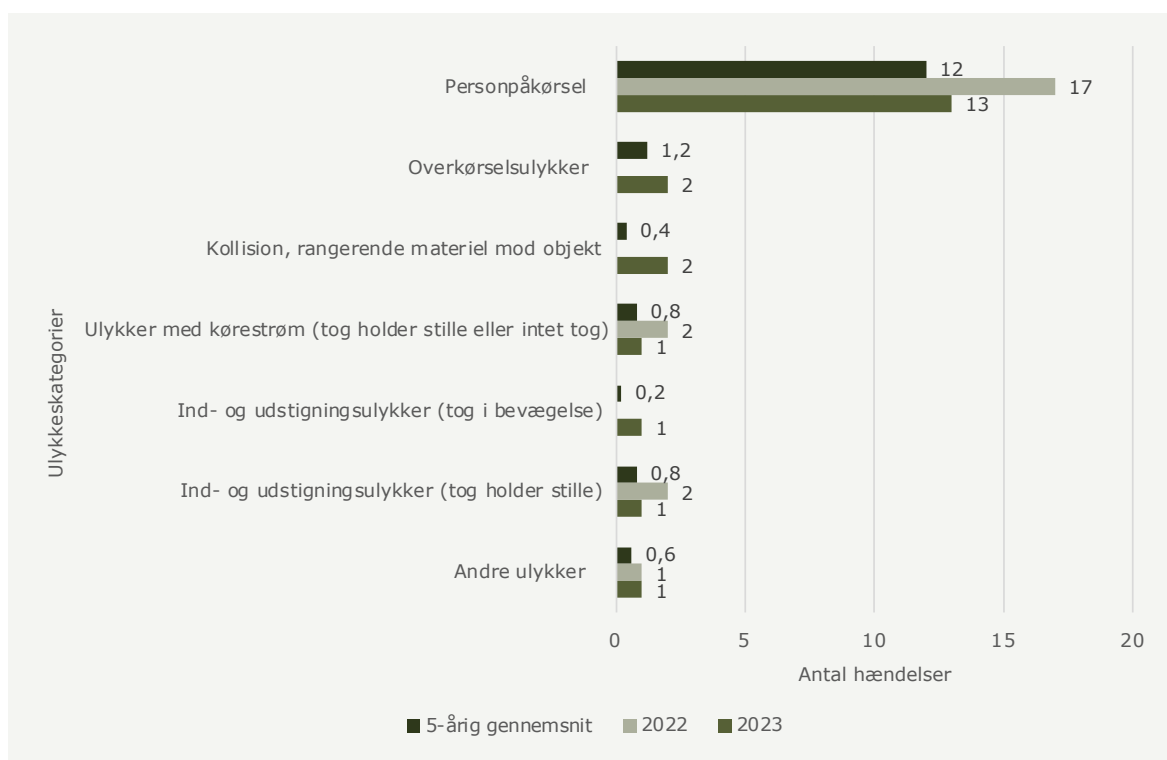
I 2023 skete tre fjerdedele af de væsentlige ulykker på EU-banerne, hvor der kører intercity-, regional- og lokaltog samt godstransport, mens de resterende skete på bybaner.

Væsentlige ulykker fordelt på ulykkeskategorier

Kigger vi på, hvordan de væsentlige ulykker fordeler sig på ulykkeskategorier, kan vi se at den primære årsag til de væsentlige ulykker er personpåkørsler. Der er få væsentlige ulykker registreret på de resterende kategorier, som ligger på mellem 0-2 ulykker både i 2022 og 2023.

De væsentlige ulykker fordeler sig på nedenstående ulykkeskategorier illustreret i figur 4.4.

Figur 4.4: Jernbanen – Antal Væsentlige ulykker fordelt på ulykkestyper i 2022 og 2023.



Personpåkørsel

Der er i 2023 registreret 13 personpåkørsler mod 17 i 2022. Dermed et fald på i alt 4 personpåkørsler. Antallet af personpåkørsler ved væsentlige ulykker, er cirka på niveau med det 5-årige gennemsnit, som det fremgår af figur 4.4.

4 af personpåkørslerne i 2023 skyldes påkørsel af personer på perron, mens den sidste er af typen Andre. I dette tilfælde er det en cyklist der blev ramt og kom alvorligt til skade.

De fleste personpåkørsler skete på EU-banerne. I 2023 var 8 af de 13 personpåkørsler på EU-banerne. I 2022 var det 11 af de 17.

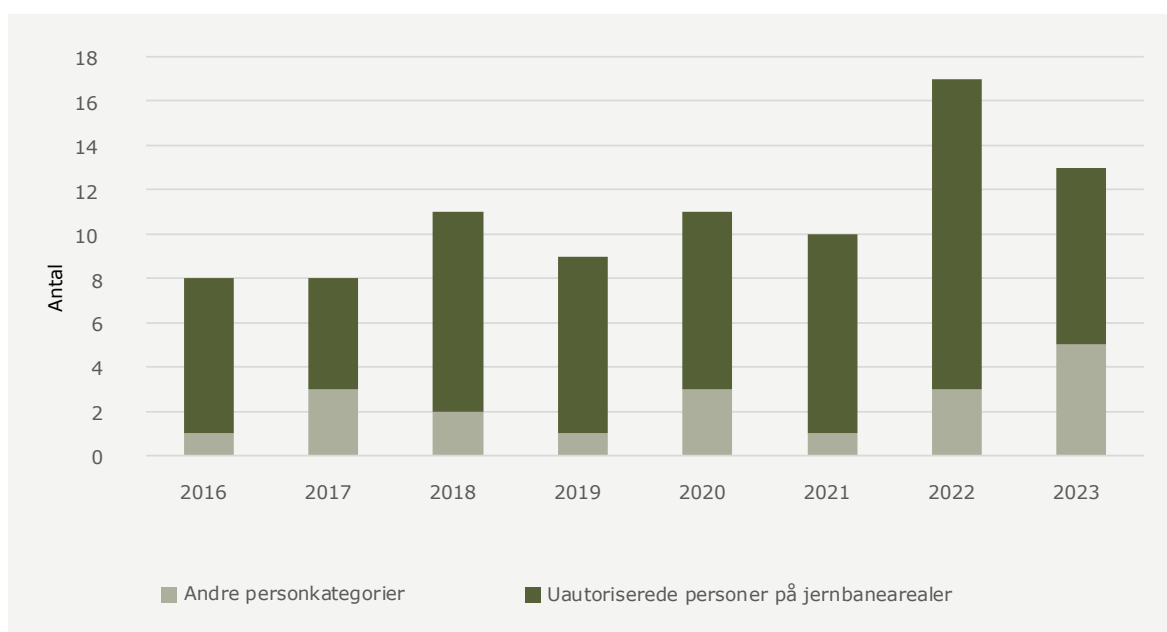
Personpåkørsel ved uautoriseret færden

I 2023 skyldes 8 af de 13 personpåkørsler uautoriseret færden på jernbanearealerne, herunder også Ulykker med kørestrøm, som er inkluderet i kategorien.

Uautoriserede personer på jernbanearealer er altså fortsat den væsentligste årsag til personpåkørsler på trods af, at denne kategori er faldet fra 14 i 2022 til 8 i 2023.

I figur 4.5 illustreres det, hvor stor en andel af personpåkørsler siden 2016, der skyldes uautoriseret færden.

Figur 4.5: Jernbanen – Antal Væsentlige ulykker ved personpåkørsler fordelt på personkategorier i perioden 2016-2023. Andre personkategorier består af: Personale, Personer på perron og Andre.



Uautoriseret færden dækker over personer, som opholder sig ulovligt i og omkring sporet. Eksempler på uautoriseret færden kan være passagerer, der taber noget på skinnerne, som hopper ned og samler det op, motionsløbere der tager genvej over skinnerne, flaskesamlere, berusede personer og risikovillige unge, der ignorer advarsler.

Banedanmark og DSB har de seneste år iværksat flere kampagner og initiativer vedrørende uautoriseret færden, som bl.a. beskrevet i temakapitel 3.

Om faldet i personpåkørsler grundet uautoriseret færden på jernbanearealer skyldes nævnte kampagner og tiltag, er svært at konkludere. Særligt fordi der i 2023 ses en lille stigning i risiko for personpåkørsel. Mere om dette i afsnittet om forløbere til ulykker.

Som beskrevet i nedenstående temaafsnit har DSB fortsat fokus på at reducere antallet af personpåkørsler og har blandt andet taget AI-værktøjer i brug til formålet.

DSB's AI-teknologi reducerer risikoen for personpåkørsler

DSB har i en årrække aktivt arbejdet med at reducere antallet af personpåkørsler. Det er bl.a. sket i form af kampagner med plakater på stationer og kampagner målrettet unge. Målgrupperne har i alle tilfælde taget rigtig godt imod DSB's kampagner, særligt musikvideoerne "Aldrig glem", Minecraftspillet "DSB Safety" og senest afsnit 7 af ungdomsserien "Zusa" på Youtube.

I december 2023 kastede DSB sig ud i noget nyt og idriftsatte et AI-system, som kan detektere personer, der befinder sig i sporet. Indsatsen er en del af et pilotprojekt, som blev igangsat i 2022 med den ambition at udvikle et system, der i realtid kan advare lokomotivførere om personer i sporet. DSB's IT-afdeling udviklede et system og en algoritme, der kunne skelne mellem personer i sporet og fx personer der sad bag vinduerne i et tog eller personer, der gik ind og ud af tog.

DSB valgte at pilotprojektet skulle opsættes på Nordhavn Station, hvor personpåkørsler og nærvedpåkørsler historisk har været en udfordring. Nordhavn har en forholdsvis smal perron, et stort opland – særligt efter bygning af nye boliger og kontorområder i det tidligere havneområde - og tilslutning til Metroen. En kurve umiddelbart før stationen gør sammen med en trappebygning, at der ikke er oversigt over sporet før toget ankommer til perronen.

Inden udgangen af 2023 havde systemet detekteret 3 individuelle hændelser med personer i sporet. Frem til midten af juni 2024 havde systemet detekteret 22 tilfælde af personer i sporet. Der sendes alarm til det tog, der måtte være på vej ind i spor 3 fra Østerport. Dette ved at S-baneførerens mobiltelefon giver en høj og skarp sirenellyd. I perioden har i alt 13 S-baneførere været involveret i sådanne hændelser.



© DSB

DSB's driftsdirektør Per Schrøder udtaler om DSB's initiativ:

”Personpåkørsler er en ulykke for alle involverede. Både den der bliver ramt og deres familie, og også for DSB's kørende personale og alle, der efterfølgende bistår efter en påkørsel. Derfor ligger det DSB meget på sinde, at undgå personpåkørsler og vi har gennem vores initiativ på Nordhavn vist, at det ved hjælp af AI og andre systemer, faktisk er muligt. Særligt er vi glade for at kunne alarmere vores førere i realtid.”

Pilotprojektet har vist et stort potentiale og DSB arbejder fortsat med at finjustere systemet og undgå falske positive alarmer, som fx er opstået på grund af dyr og mindre genstande i sporet. DSB undersøger også, hvordan alarmerne kan integreres i togets system, hvilket vil være en mere stabil løsning. Der arbejdes også med udvidelse af pilotprojektet, så det i 2025 omfatter alle S-togsspor på Østerport, Nordhavn, Svanemøllen og Hellerup, samt med forhåbning om at kunne sende alarmer til kollegaer i fjern- og regionaltog.

Mindre ulykker

I 2023 blev der på jernbanen registreret 848 mindre ulykker (EU-bane: 662, bybane: 186) mod 538 mindre ulykker i 2022 (EU-bane: 358, bybane: 180). Dette svarer til en stigning på 58 %.

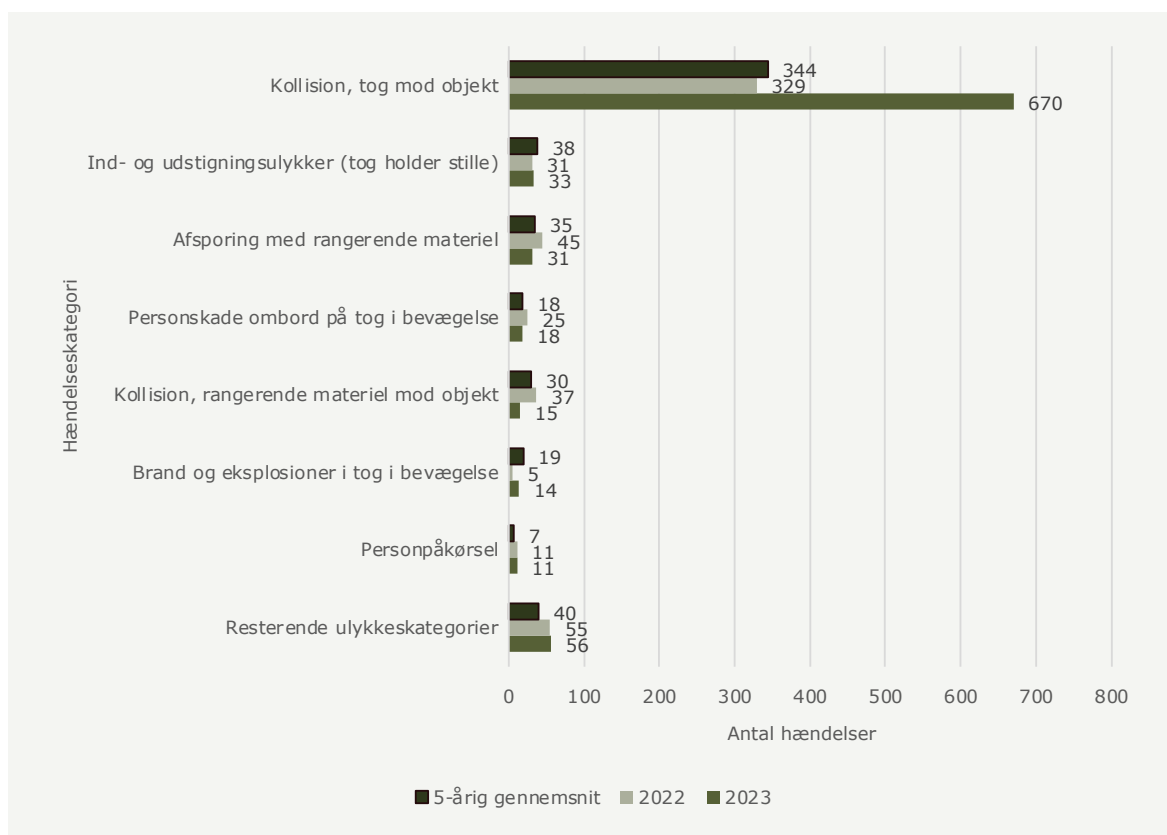
Stigningen i 2023 skyldes primært, at en række hændelser med kollision mod rådyr (150 hændelser) er blevet registreret forkert af enkelte virksomheder (som forløbere til ulykker) og som Trafikstyrelsen har flyttet over i den rette kategori (Mindre ulykker, *Kollision tog mod objekt*).

Den store stigning skyldes derfor tilretningen af 2023-data, men ser vi bort fra dette, er der alligevel sket en stigning på 160 mindre ulykker (fra 538 i 2022 til 698 i 2023).

Mindre ulykker fordelt på ulykkeskategorier

Den hyppigste ulykkeskategori under *Mindre ulykker*, er også i 2023 *Kollision, tog mod objekt*, hvor denne type både ligger langt over tallet fra 2022 og det 5-årige gennemsnit. I figur 4.6 kan man se, hvordan de mindre ulykker fordeler sig på de forskellige ulykkeskategorier.

Figur 4.6: Antal mindre ulykker fordelt på ulykkeskategorier i 2022 og 2023.



Note: Resterende ulykkeskategorier består af: Ind- og udstigningsulykker (tog i bevægelse), Ulykker med kørestrøm (tog holder stille eller intet tog), Afsporing med tog, Ulykker med kørestrøm (tog i bevægelse), Overkørselsulykker, Kollision, tog mod andet jernbanekøretøj, Kollision, rangerende materiel mod andet rangerende materiel, Andre ulykker og Krydsulykke

Kollision, tog mod objekt

I 2023 var der 546 ulykker under *Kollision, tog mod objekt* på EU-bane mod 124 på bybane, i alt 670 hændelser. Som nævnt skyldes stigningen både en reel stigning i antallet af *Kollision, tog mod objekt* og at der er fejlregistreringer, der retmæssigt er blevet flyttet over i denne hændelsestype.

Størstedelen af kollisionerne er påkørsel af væltede træer og dyr, der krydser banen, men kollisionerne dækker også over objekter i sporet som følge af hærværk. Kun én af de 670 ulykker (*Kollision, tog mod objekt*) har i 2023 ført til personskade ved lettere tilskadekomne (personer, der er påført skade og som kræver behandling).

Over de seneste år er der set en stigning i påkørsel af dyr, hvilket flere jernbaneaktører har givet udtryk for. Den samme tendens skildrer Dyrenes Beskyttelse i form af rekordmange opkald om påkørsler af hjorte i vejtrafikken⁷. Ulykkerne resulterer foruden fatale konsekvenser for dyrene også i materiel skade i større eller mindre grad.

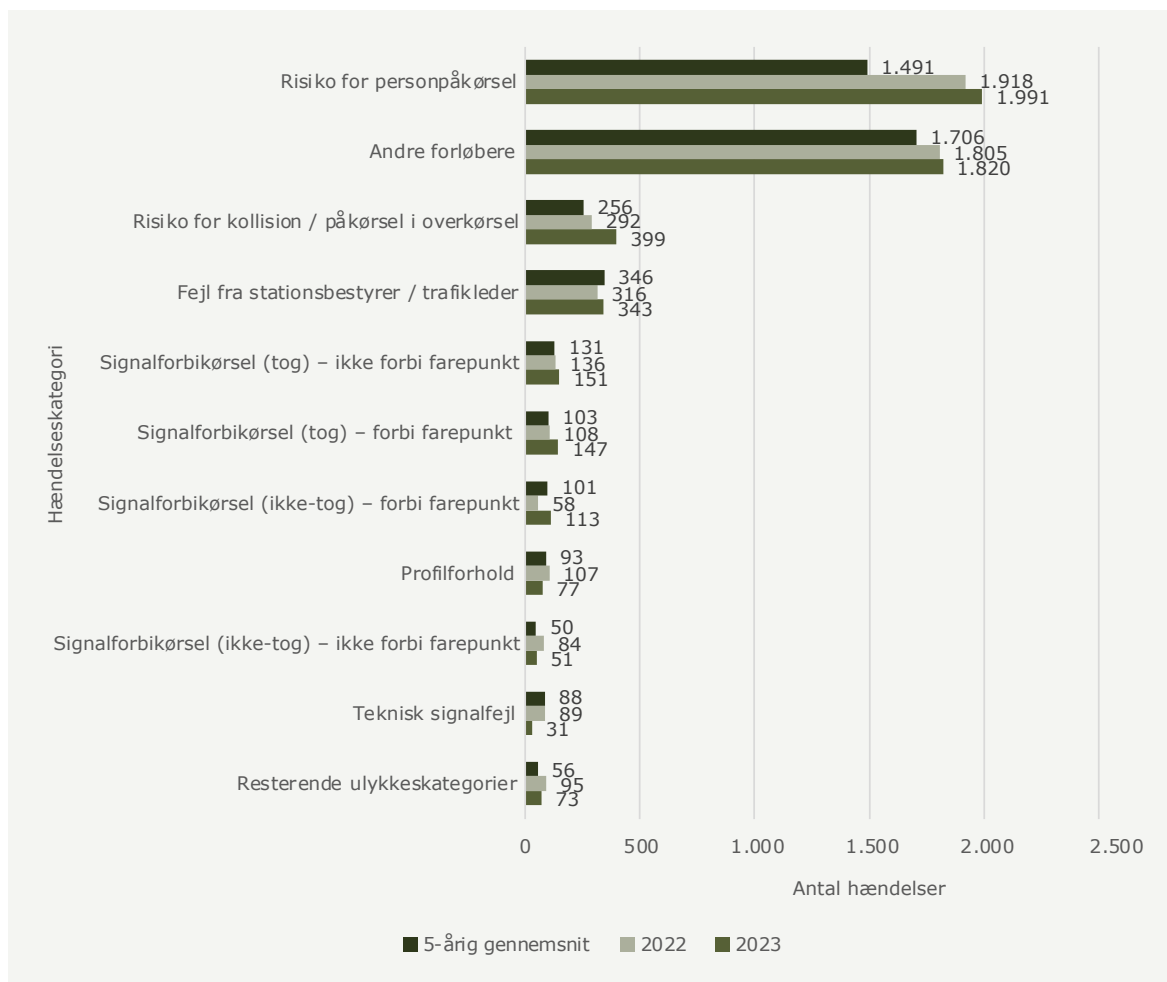
Forløbere til ulykker

I 2023 var der på jernbanen 5.196 forløbere til ulykker. 4.357 registreret på EU-bane og 839 på bybane. Til sammenligning lå tallet i 2022 på 5.008 (EU-bane: 4.399, Bybane: 609). Der er altså en stigning på 839 forløbere siden året før, hvilket svarer til en stigning på 3,8 %.

Andelen af *Forløbere til ulykker* skyldes i høj grad det høje niveau af *Risiko for personpåkørsel* samt *Andre forløbere* som illustreret i figur 4.7. Stigninger på tværs af de syv hyppigste forløberkategorier, er samlet grunden til stigningen fra 2022 til 2023.

⁷ [Pas på hjortene - Dyrenes Beskyttelse](https://dyrenesbeskyttelse.dk) (dyrenesbeskyttelse.dk)

Figur 4.7: Antal Forløbere til ulykker fordelt på hændelsestyper i 2022 og 2023. "Resterende ulykkeskategorier" dækker over flere kategorier slået sammen og består af: Defekt aksel på jernbanekøretøjer – Anden årsag end brud, Defekte hjul på jernbanekøretøjer – Brud, Skinnnebrud – større, Defekte hjul på jernbanekøretøjer – Anden årsag end brud, Sikkerhedsfarlige sporbeliggenhedsfejl, Skinnnebrud – mindre og Bremsetekniske fejl.



Indberetningerne om forløbere til ulykker er i højere grad end de øvrige indberetningskategorier præget af subjektive vurderinger af, hvornår det vurderes at være en forløber dvs. en hændelse, der kunne have resulteret i en reel ulykke og dermed kunne have fået betydning for jernbanesikkerheden. Det afhænger altså af den enkelte lokomotivfører og den konkrete virksomheds indberetningskultur. En forløber til en ulykke betragtes som en indikator for sikkerheden og rapporteres med det formål at kunne iværksætte forebyggende tiltag for at undgå egentlige ulykker.

Trafikstyrelsen kigger løbende på jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteres håndtering af hændelser i forbindelse med tilsyn, herunder hvordan virksomhederne arbejder med indberetningskultur. Foruden den publicerede vejledning for indberetningsbekendtgørelsen⁸, vejleder Trafikstyrelsen også virksomhederne i forbindelse med eventuelle tvivlsspørgsmål.

Letbaner skal ikke indmelde forløbere til ulykker jævnfør indberetningsbekendtgørelsen⁹, da letbaner ikke er omfattet af kravet i sikkerhedsdirektivet om indberetning af data til EU. Derudover

⁸ [Vejledning til indberetningsbekendtgørelsen januar 2024 \(trafikstyrelsen.dk\)](#)

⁹ [Bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen](#)

kører letbaner i blandet trafik i form af biler, cyklister mv., hvor det er vanskeligt at benytte samme kriterie for forløbere som for de andre bybaner.

Forløbere fordelt på ulykkeskategorier

De hyppigste ulykkeskategorier under hændelsestypen *Forløbere til ulykker* er, som nævnt *Risiko for personpåkørsel* og *Andre forløbere*.

Risiko for personpåkørsel

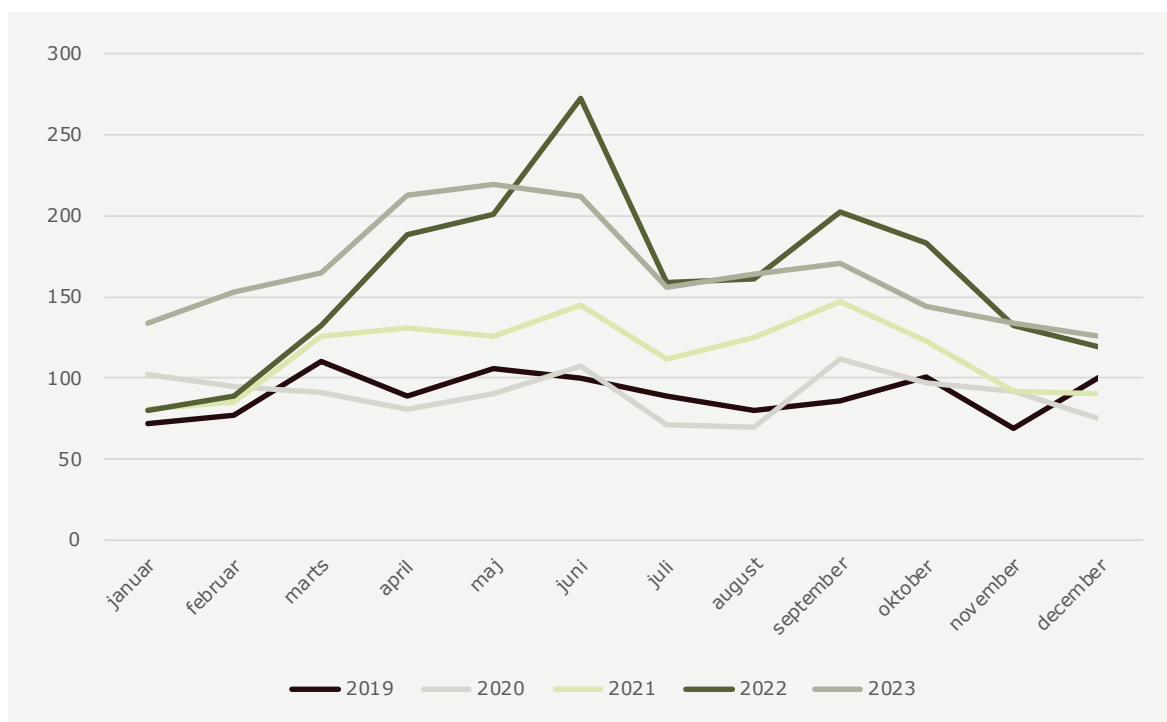
I 2023 blev der registreret 1.991 forløbere til ulykker som risiko for personpåkørsel (EU-bane: 1.485, Bybane: 506). I 2022 blev der registreret 1.918 i samme kategori. Der er altså tale om en lille stigning på 73 forløbere.

Enhver risiko for, at én eller flere personer rammes af jernbanekøretøjer i bevægelse eller et objekt, der er forbundet med jernbanekøretøjer, betegnes som risiko for personpåkørsel.

Som det fremgår af figur 4.8, ses det de sidste 5 år, at det især er i det varme og lyse sommerhalvår, at der er et højere antal forløbere i kategorien Risiko for personpåkørsel – dog med nedgang i juli og august, hvor mange er på ferie. Dette er også en tendens, der ses for personskadeulykker på vejtrafikken.¹⁰

Det vurderes, at der primært er tale om risiko, der er forbundet med uautoriseret færden på jernbanerealerne. På trods af at de sidste 5 år har mere eller mindre det samme forløb over året, er det tydeligt at se at det generelle niveau er steget de seneste tre år.

Figur 4.8: Jernbanen – Antal risiko for personpåkørsel i 2022 og 2023 fordelt på måneder



¹⁰ Vejdirektoratet: *Trafikulykker for året 2023*

Andre forløbere til ulykker

Der blev i 2023 registreret 1.820 forløbere som *Andre forløbere* mod 1.805 i 2022. For 2023 for-
deler *Andre forløbere* sig med 1.570 hændelser på EU-bane og 250 på bybane.

Andre forløbere til ulykker er hændelser, som ikke er omfattet af de andre ulykkeskategorier. Det kan eksempelvis være alvorlige klargøringsfejl, fejl ved motor eller støddæmpere, sikkerhedsfor-
hold på stationer og perroner, personalets eller passagerernes sikkerhed og manglende detekte-
ring af tog på grund af løvfald, rust, sne eller anden belægning på skinnerne.

Risiko for kollision/Påkørsel i overkørsel

For 2023 er der registreret 399 forløbere af typen *Risiko for kollision/Påkørsel i overkørsel*. Alle
hændelserne er sket på EU-bane, for hvilken denne kategori kun er relevant, da der ingen over-
kørsler er på S-banen og metroen, og da letbanen som nævnt ikke indberetter forløbere.

Risiko for kollision/Påkørsel i overkørsel dækker over fare for, at brugere af overkørsler eller gen-
stande, der midlertidigt befinder sig på eller nær sporet, rammes af rullende materiel i bevægelse.

Også ved *Risiko for kollision/Påkørsel i overkørsel* skyldes stigningen uautoriserede personer,
som opholder sig ulovligt i og omkring sporet uden tilladelse og uddannelse, ved eksempelvis at
bilister, cyklister og gående krydser de sikrede overkørsler, selvom bommene er nede eller at de
krydser de usikrede overkørsler, selvom toget er faretruende tæt på.



Overholdelse af nationalt sikkerhedsmål

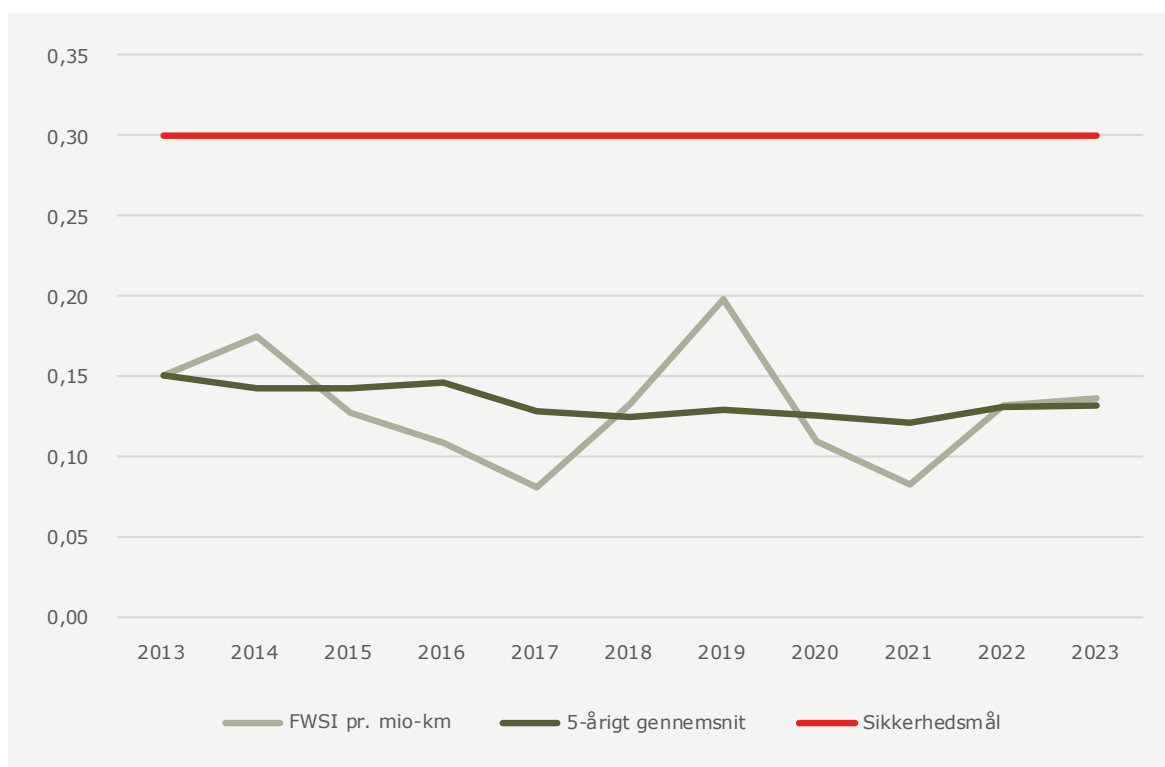
Det årlige nationale sikkerhedsmål¹¹ er sat til 0,3 alvorlige personulykker per mio. tog-kilometer for den samlede jernbanen på tværs af EU-baner og bybaner¹².

Niveauet for alvorlige personulykker per mio. tog-kilometer i 2023 ligger på 0,136, lige over det 5-årige gennemsnit som er på 0,132, hvilket er illustreret i figur 4.9. Begge resultater er således et godt stykke under det danske sikkerhedsmål.

Det er kategorien *Alvorlige personulykker*, som alene omfatter stor personskade, der benyttes til at udregne det nationale sikkerhedsmål. Ulykker med større materielle, økonomiske eller trafikale konsekvenser indgår derfor ikke i denne beregning.

Alvorlige personulykker er en sammenvejning af antallet af dræbte, som vægtes 1/1, og alvorligt tilskadekomne, som vægtes 1/10 per mio. tog-kilometer over året på jernbanen¹³.

Figur 4.9: Overholdelse af det nationale sikkerhedsmål målt på alvorlige personulykker 2013-2023 (dræbte/skadede per mio. tog-kilometer).



Sikkerhedsniveauet i EU

Hvert år inden den 31. september indberetter Trafikstyrelsen hændelsesdata om blandt andet alvorlige personulykker til ERA, samt data om mio. kørte kilometer¹⁴ for det foregående år.

¹¹ *Den fælleseuropæiske jernbane En strategi for høj sikkerhed og smidig gennemførelse i Danmark – Trafikstyrelsen (ft.dk)*

¹² Letbanen har et særskilt sikkerhedsmål på 0,26. Trafikstyrelsen præsenterer dog ikke figurer for enkeltstående virksomheder i denne rapport. Derfor er sikkerhedsniveauet udelukkende præsenteret i forhold til det overordnede nationale mål.

¹³ Enheden antal dræbte og vægтет alvorligt tilskadekomne forkortes på engelsk FWSI og står for: *Fatalities and Weighted Serious Injuries*.

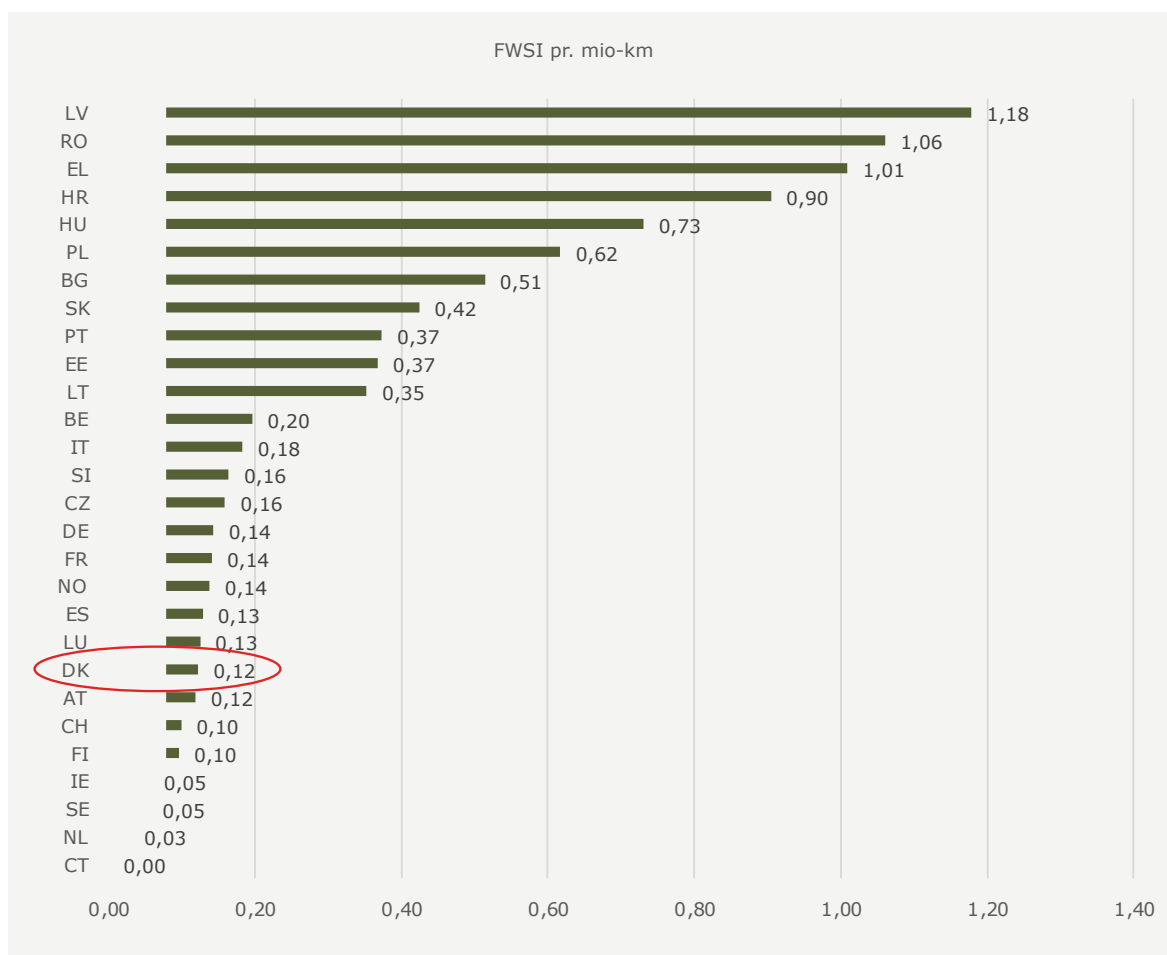
¹⁴ *Jernbanetransport af passagerer efter enhed og transporttype – Danmarks Statistik (statistikbanken.dk)*

Trafikstyrelsen har ikke på tidspunktet for udgivelse adgang til 2023-data for sikkerhedsniveauer fra EU, da tallene for de andre EU-lande offentliggøres efter Trafikstyrelsens udgivelse af sikkerhedsrapporten. Data i figur 4.10 og 4.12 omfatter altså kun tal frem til 2022.

Personulykker på S-banen, Metroen og letbanen er ikke en del af EU-statistikken, da data kun omfatter EU-baner og ikke bybaner.

Figur 4.10 viser alvorlige personulykker per mio. tog-kilometer i de enkelte EU-Lande. Danmark placerer sig i den lave ende på en 21. plads, ud af de i alt 28 lande med 0,12 alvorlige personulykker per mio. tog-kilometer i 2022. Det er en lille stigning i forhold til 2021, hvor tallet var 0,07 alvorlige personulykker per mio. tog-kilometer.

Figur 4.10: Alvorlige personulykker per mio. tog-kilometer i EU 2022¹⁵. CT = Channel tunnel, som er Eurotunnelen under Den Engelske Kanal. FWSI står for Fatalities and Weighted Serious Injuries.



Selv mord

Selv mord kategoriseres ikke som en jernbaneulykke jævnfør EU's sikkerhedsdirektiv¹⁶, da årsagen til selvmord ikke direkte relaterer sig til jernbanesikkerheden. Derfor medtages tal for selv-

15 Figuren er baseret på beregninger lavet på baggrund af data fra ERA. Selvmord er ikke medregnet. Alvorlige personulykker er det femårige gennemsnit af antal dræbte og antal alvorligt tilskadede (vægtes 1/10) pr. mio. tog-kilometer på jernbanen.

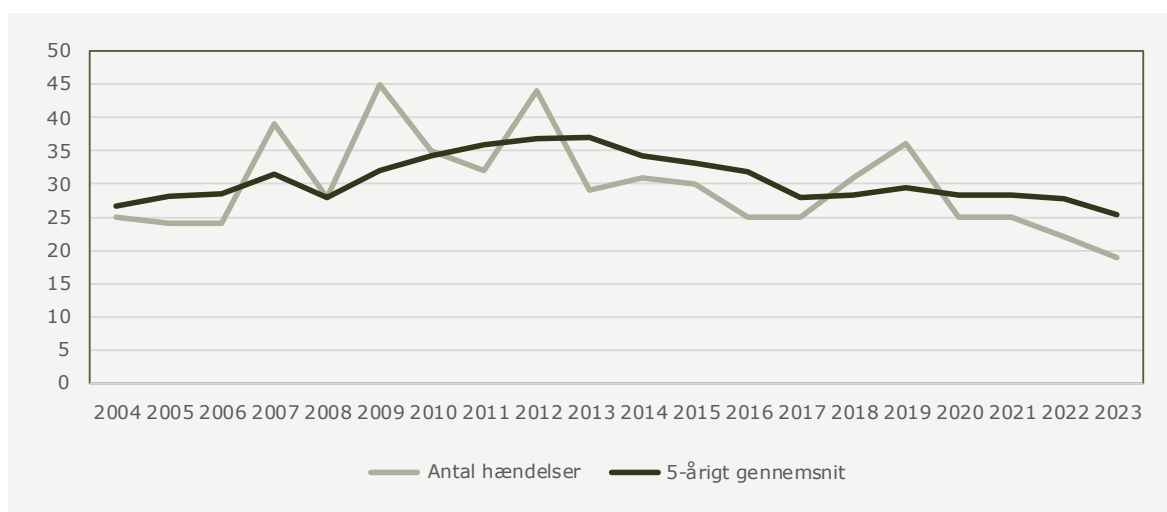
16 EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/798 af 11. maj. 2016 om jernbanesikkerhed (eur-lex.europa.eu)

mord ikke i opgørelsen af ulykker i sikkerhedsrapporten og i det danske indberetningssystem, men behandles som et selvstændigt emne i dette kapitel.

Selv mord og selvmordsforsøg registreres på baggrund af politiets kategorisering. Det er således ikke Trafikstyrelsen eller jernbanevirksomhederne, der vurderer, hvorvidt en ulykke skal kategoriseres som selvmord eller selvmordsforsøg. Trafikstyrelsens data på området bliver derfor tilpasset politiets afgørelser.

I 2023 blev der registreret 19 selvmord på jernbanen mod 22 i 2022¹⁷, som det ses i figur 4.11 nedenfor. 2023 placerer sig under det femårige gennemsnit, som i 2023 ligger på 25 selvmord.

Figur 4.11: Antal selvmord registreret på den danske jernbane inkl. 5-årigt gennemsnit.



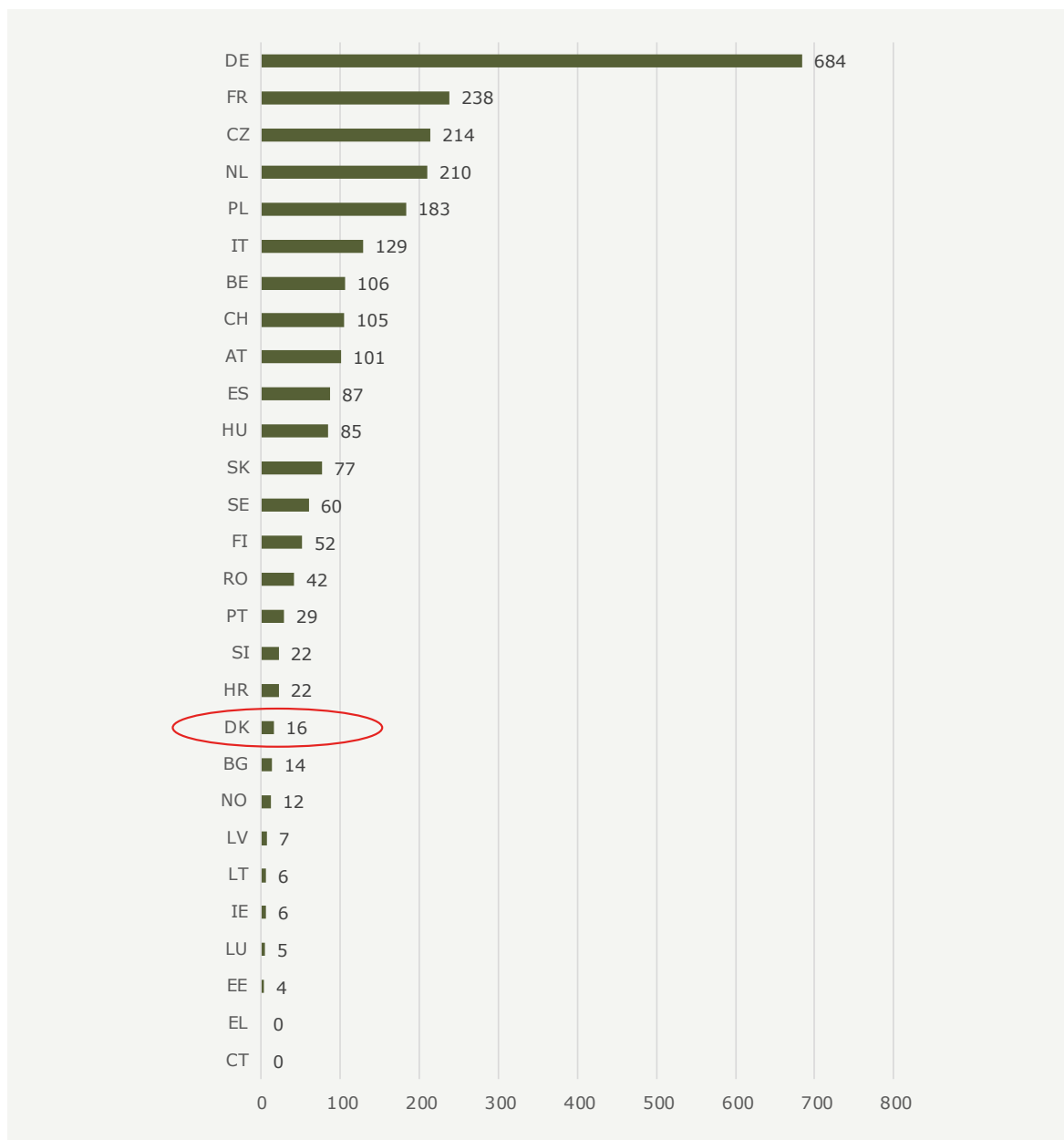
Selv mord i EU

Antallet af selvmord på jernbanen i EU i 2022 fremgår af figur 4.12.

Som nævnt har Trafikstyrelsen ikke endnu adgang til 2023-data fra EU, hvorfor figuren indeholder data fra 2022. Data omfatter kun jernbaner omfattet af EU-lovgivning, og derfor er selvmord på S-banen, Metroen og letbanen ikke en del af EU-statistikken.

¹⁷ Tallet for 2022 er korrigeret fra 20 til 22 siden udgivelse af dette års rapport.

Figur 4.12: Antallet af selvmord på jernbanen i EU for 2022. Data fra ERA.



Det samlede antal selvmord på EU-bane i Europa i 2022 var 2.516 mod 2.371 i 2021. Danmark har registreret 16 selvmord på EU-bane i Danmark i 2022 og 19 i 2021.

Opsummering

I 2023 mistede 12 personer livet på jernbanen og 8 kom alvorligt til skade. Set på det samlede antal indberetninger resulterer 1 ud af 289 hændelser i en væsentlig ulykke og det er meget få hændelser, der involverer kategorien passagerer. Blot én person blandt de 20 dræbte og alvorligt tilskadede er passager.

6 ud af 10 væsentlige ulykker er personpåkørsler, der skyldes uautoriseret færden og det er også risiko for personpåkørsler grundet uautoriseret færden, der er den hyppigste årsag til forløber til ulykker.

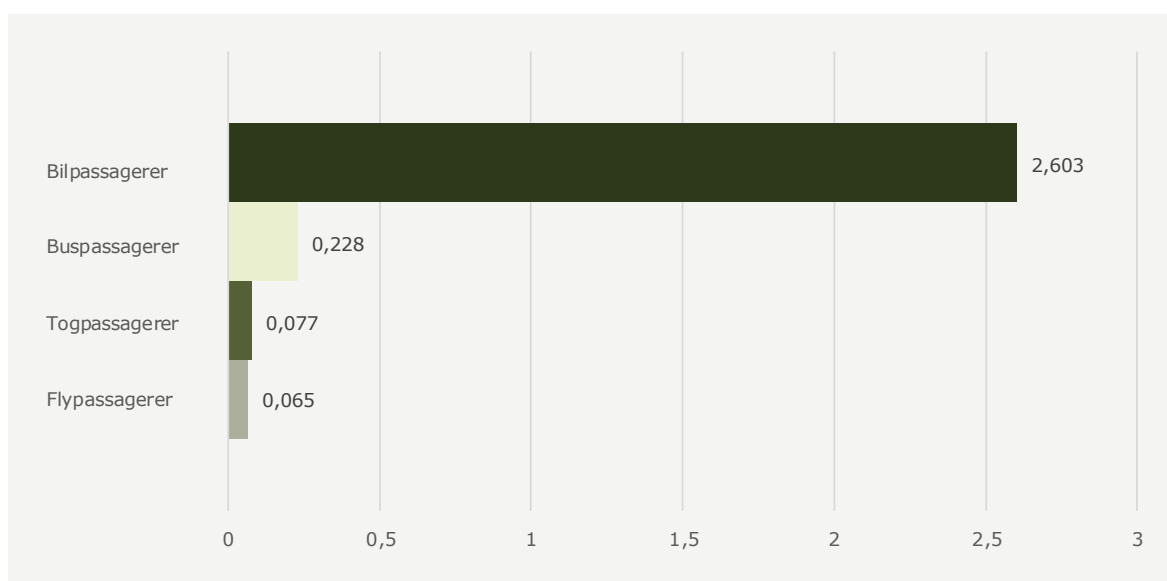
Antallet af mindre ulykker og antallet af forløbere til ulykker er steget i 2023, samtidig med at det samlede antal indberettede hændelser til Trafikstyrelsen også er steget.

Sammenholdt med et stigende antal passagerer på alle typer banekategorier (metro, letbane, ordinær togdrift og S-tog) fremstår jernbanen som en meget sikker transportform. I 2023 steg antallet af passagerer på det danske jernbanenet med 32 mio. til 334 mio., hvilket svarer til en stigning på 11 % i forhold til året før¹⁸.

Selvom brugen af transportmidler varierer bredt, er det muligt at lave en sammenligning af deres sikkerhedsniveauer. Det europæiske jernbaneagentur ERA har ud fra data fra medlemslandene i årene 2012-2021, illustreret dødsrisikoen for passagerer inden for transportformerne bil, bus, tog og fly¹⁹.

Som det fremgår af figur 4.13, ligger dødsrisikoen for en gennemsnitlig togrejsende (beregnet over 10 år) på 0,077 dødsfald per milliard passager-km, hvilket gør tog til den sikreste form for transport på land i EU, sammenlignet med bus og bil.

Figur 4.13: Dødsrisikoen for passagerer inden for transportformerne bil, bus, tog og fly. Data fra ERA.



Selvom jernbanen er meget sikker, har Trafikstyrelsen et fortsat fokus på at opretholde dette høje niveau gennem blandt andet regulering, tilsyn, og nationalt og internationalt samarbejde. I de kommende kapitler kan du læse mere om dette arbejde.

18 Danmarks Statistik <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/nyt/NytHtml?cid=49242>

19 [Report on Railway Safety and Interoperability in the EU - 2022 \(europa.eu\)](https://eur01.safelinks.europa.eu/media/asset/data/2022-01-20-report-on-railway-safety-and-interoperability-in-the-eu-2022)



Kapitel 5

Lovgivning og jernbanesikkerhed

Reguleringen af jernbanesikkerheden i Danmark udspringer i høj grad fra EU-retsakter, der har direkte virkning i Danmark, eller skal implementeres i dansk ret. Som sikkerhedsmyndighed for jernbanen i Danmark, er Trafikstyrelsen den kompetente myndighed med ansvar for at udstede regler vedrørende jernbanesikkerheden i Danmark.

Eksempelvis har Trafikstyrelsen i februar 2023 udstedt en ny bekendtgørelse, der gør det muligt at uddanne sig til S-banefører hos DSB på under tre måneder. Bekendtgørelsen skaber rammerne for en mere enkel og målrettet uddannelse.

Kontorchef i Bane Laura Meyer Harrison udtalte:

”Det nye digitale signalsystem på S-banen betyder, at S-togene er blevet mere selvkørende og dermed er opgaverne mere simple for S-baneførerne. Derfor har vi i dialog med DSB skabt rammer for en mere enkel uddannelse, der er direkte målrettet S-baneførere. Det bidrager til jernbanesikkerheden, at S-baneførernes uddannelse udelukkende fokuserer på netop dét, de skal kunne som S-baneførere i forhold til det nye signalsystem.”

Nedenfor fremgår en oversigt over alle bekendtgørelsesændringer Trafikstyrelsen foretog i 2023.

Ændringer i reguleringen

Trafikstyrelsen har i 2023 udstedt følgende bekendtgørelser der regulerer jernbanesikkerhed i Danmark:

- » Bekendtgørelse nr. 106 af den 27. januar 2023 om krav til fremføring af S-togskøretøjer og arbejdskøretøjer på S-banen. Bekendtgørelsen opstiller krav til personer, der skal fremføre køretøjer på S-banen, for så vidt angår helbred og faglige kompetencer. Tidligere var disse underlagt de samme regler som lokomotivførere.
- » Bekendtgørelse nr. 112 af den 27. januar 2023 om ændring af bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere. Bekendtgørelsen ændrer bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere, således at S-banen undtages dens anvendelsesområde.

- » Bekendtgørelse nr. 468 af den 4. maj 2023 om gennemførelse af de grundlæggende parametre for registre over licenser og supplerende certifikater til lokomotivførere. Bekendtgørelsen er en ændring af den tidligere gældende bestemmelse for jernbane, der ved en fejl ikke indeholdt et relevant bilag. Dette er nu korrigeret.
- » Bekendtgørelse nr. 9364 af den 4. maj 2023 om ophævelse af bestemmelser for jernbane. Bekendtgørelsen ophæver en række bestemmelser for jernbane, der gennemførte afgørelser fra Kommissionen, som nu er reviderede og afløst af forordninger.
- » Bekendtgørelse nr. 1373 af den 23. november 2023 om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen. Bekendtgørelsen er en revidering af den nuværende indberetningsbekendtgørelse og letbaneindberetningsbekendtgørelse, der fastsætter regler om jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres indberetninger om ulykker m.v. til Trafikstyrelsen. Reglerne i de to tidligere bekendtgørelser er samlet i én indberetningsbekendtgørelse, der gælder for både jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, veteranbaneorganisationer, veteranbaner og letbaneoperatører.
- » Bekendtgørelse nr. 1581 af den 5. december 2023 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet. Bekendtgørelsen er blevet tilrettet i lyset af de administrative erfaringer, der er gjort i forbindelse med godkendelser mm. Derudover er der foretaget justeringer og præciseringer.

Fravigelser i overensstemmelse med artikel 15 i RSD²⁰

Danmark har i 2023 ikke givet dispensationer i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 15 om undtagelser fra ordningen for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af køretøjer.

²⁰ RSD står for Railway Safety Directive, også kaldet Jernbanesikkerhedsdirektivet.



Kapitel 6

Sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser og andre godkendelser udstedt af Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen udsteder en række godkendelser til de virksomheder, der opererer på den danske jernbane.

Virksomheder, som på eget ansvar udfører kørsel på en jernbaneinfrastruktur, skal have et sikkerhedscertifikat. Virksomheder med sikkerhedscertifikat må kun beføre infrastruktur, som er forvaltet af en infrastrukturforvalter, som har en sikkerhedsgodkendelse. For at opnå sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse skal jernbanevirksomheder (herunder entreprenører mv.) og infrastrukturforvaltere have etableret og implementeret et sikkerhedsledelsessystem. Dette skal ske i henhold til krav fastsat af ERA for EU-jernbane og i henhold til nationale krav for bybaner.

I Danmark skal Trafikstyrelsen eller ERA godkende køretøjer, der skal køre på jernbanenettet. Godkendelsen kan bestå af en ibrugtagningstilladelse, køretøjsomsætningstilladelse, typegodkendelse eller tilladelse til test og/eller transport.

Lokomotivførere, der skal køre på jernbanen, skal have en licens udstedt af Trafikstyrelsen. Licensen er bevis på at lokomotivføreren opfylder en række helbreds- og vandelskrav, samt at lokomotivføreren har den grundlæggende kompetence til at fremføre tog.

Såfremt en virksomhed udbyder uddannelse til lokomotivførere, som skal køre for andre jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, skal denne virksomhed have en godkendelse som uddannelsescenter. Godkendelsen er bevis på, at virksomheden sikrer kvaliteten af den uddannelse, den udbyder. Hvis en virksomhed har et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, og den kun uddanner egne lokomotivførere, kan denne godkendelse opnås som en del af sikkerhedscertifikatet/sikkerhedsgodkendelsen.

Virksomheder med sikkerhedscertifikater og – godkendelser

Dette afsnit indeholder en oversigt over virksomheder, som havde enten et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse ved udgangen af 2023.

Af tabel 6.1 fremgår fordelingen af virksomheder med sikkerhedscertifikat fordelt på jernbanevirksomheder og entreprenører samt infrastrukturforvaltere med sikkerhedsgodkendelse. Gruppen af jernbanevirksomheder er derudover opdelt i underkategorier efter primær beskæftigelse. Oversigten viser også, hvilke virksomheder som har opnået certifikat efter EU's 4. jernbanepakke under betegnelsen EU-sikkerhedscertifikat (Single Safety Certificate).

Tabel 6.1: Oversigt over virksomheder med sikkerhedscertifikater og virksomheder med sikkerhedsgodkendelser for EU-baner ved udgangen af 2023.

Jernbanevirksomheder, EU-bane	Antal
Jernbanevirksomheder – passagertransport – med EU sikkerhedscertifikat (Single Safety Certificate): <ul style="list-style-type: none"> · Arriva Tog A/S (nu GoCollective A/S) · DSB SOV · Hector Rail AB · Midtjyske Jernbaner Drift A/S · Nordjyske Jernbaner A/S · SJ AB · Snälltåget AB · Transdev Sverige AB 	8
Jernbanevirksomheder – passagertransport – med sikkerhedscertifikat (del A og B): <ul style="list-style-type: none"> · Lokaltog A/S 	1
Jernbanevirksomheder – godstransport – med EU sikkerhedscertifikat (Single Safety Certificate): <ul style="list-style-type: none"> · Contec Rail ApS · C Rail Safety ApS · DB Cargo Scandinavia A/S · Green Cargo AB · Hector Rail AB · Spitzke SE · TX Logistik AB · VIKING-Rail ApS 	8
Entreprenørvirksomheder med sikkerhedscertifikat (del A og B): <ul style="list-style-type: none"> · Bravida Danmark A/S* · Malus P/S · Strukton Rail A/S · Aarsleff Rail A/S 	4
Infrastrukturforvaltere, EU-bane	Antal
Infrastrukturforvaltere, godkendt iht. 3. jernbanepakke: <ul style="list-style-type: none"> · Banedanmark · Lokaltog A/S · Øresundsbro Konsortiet I/S 	3
Infrastrukturforvaltere, godkendt iht. 4. jernbanepakke: <ul style="list-style-type: none"> · Midtjyske Jernbaner A/S · Nordjyske Jernbaner A/S 	2

* Bravida har sikkerhedscertifikat, men har ikke haft kørsel i 2023.

Af tabel 6.2 fremgår fordelingen af de virksomheder, der har hhv. sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse som bybane.

Tabel 6.2: Oversigt over virksomheder med sikkerhedscertifikater og/eller sikkerhedsgodkendelser for bybaner, som følger nationale regler, ved udgangen af 2023

Jernbanevirksomheder, bybane	Antal
<ul style="list-style-type: none"> · DSB SOV · Keolis Letbaner I/S · Metro Service A/S 	3
Infrastrukturforvaltere, bybane	Antal
<ul style="list-style-type: none"> · Banedanmark²¹ · Keolis Letbaner I/S · Metro Service A/S · Aarhus Letbane I/S 	4

I tabel 6.3 fremgår de ændringer der har fundet sted i løbet af 2023 fordelt på nyudstedelse, fornyelse og ajourføring af hhv. sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser.

Tabel 6.3: Antallet af udstedte sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser mv. i 2023.

Type	EU-sikkerheds-certifikat	Sikkerheds-certifikat, bybane	Sikkerheds-godkendelse, EU-bane	Sikkerheds-godkendelse, bybane
Nyudstedelse	6 (heraf 3 kun national del)	0	1	0
Fornyelse	0	0	0	0
Ajourføring	2 (begge kun national del)	1	0	0
Nyudstedelse, ansøgninger under behandling	3	0	2	0
Fornyelse, ansøgninger under behandling	0	0	0	0
Ajourføring, ansøgninger under behandling	1	0	0	0
Forhåndsdialog	1	0	0	0
Total	13	1	3	0

21 Banedanmark er infrastrukturforvalter på S-banen qua af sin sikkerhedsgodkendelse jf. 3. jernbanepakke.

Når en virksomhed overgår til reglerne under 4. jernbanepakke, håndteres ansøgningen som en nyudstedelse uanset, at der allerede foreligger et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse udstedt efter de gamle regler under 3. jernbanepakke. Derfor er der ikke udstedt fornyede sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser i 2023.

I alt seks virksomheder er i løbet af 2023 overgået til sikkerhedscertificering efter 4. jernbanepakke. En enkelt virksomhed har opnået sikkerhedsgodkendelse efter 4. jernbanepakke, men havde allerede opnået EU-sikkerhedscertifikat (SSC) tidligere.

Trafikstyrelsen har i løbet af 2023 opnået yderligere erfaring i at samarbejde med ERA i forbindelse med certificeringssager for virksomheder, der kører i flere lande. Hvor virksomheder kører i flere lande, er ERA altid certifikatudsteder. I 2023 har Trafikstyrelsen fungeret som sagsbehandler i forbindelse med udstedelse af tre nye EU-sikkerhedscertifikater til virksomheder, der opererer i flere lande. Trafikstyrelsen var i sagsforløbet ansvarlig for vurdering af opfyldelse af nationale regler i Danmark.

Derudover har Trafikstyrelsen gennemført nyudstedelse af tre sikkerhedscertifikater til virksomheder, der udelukkende kører i Danmark. Ved disse sagsforløb var Trafikstyrelsen ansvarlig for hele certificeringsforløbet. Ligeledes har Trafikstyrelsen udstedt en sikkerhedsgodkendelse til en virksomhed. Sikkerhedsgodkendelser håndteres altid nationalt, hvor Trafikstyrelsen er ansvarlig for sagsforløbet.

Der har derudover været gennemført to ajourføringer af EU-sikkerhedscertifikater for den samme virksomhed. Begge ajourføringer blev håndteret af ERA, med Trafikstyrelsen som ansvarlig for den nationale del.

Endelig har Trafikstyrelsen gennemført en administrativ ændring af et sikkerhedscertifikat, hvor virksomheden skiftede navn (ikke vist i tabellen).

Bybanerne er ikke omfattet af EU-reglerne, og derfor er det alene Trafikstyrelsen, der står for sikkerhedscertificeringer og sikkerhedsgodkendelser af bybaner. I 2023 udstedte Trafikstyrelsen en ajourføring af sikkerhedscertifikat til DSB SOV²² i forbindelse med fusion af DSB SOV og DSB Vedligehold A/S.

Ved udgangen af året var der i alt fem sager under behandling, heraf tre nyudstedelser af sikkerhedscertifikater og to nyudstedelser af sikkerhedsgodkendelser.

Virksomhederne kan ansøge om forhåndsdialog, hvis der vurderes et behov for vejledning til kravene til sikkerhedsledelsessystemet inden virksomheden f.eks. skal ansøge om udstedelse af sikkerhedscertifikat. Det er Trafikstyrelsen, der yder denne vejledning. I 2023 er der gennemført én forhåndsdialog.

Trafikstyrelsen har i 2023 tilbagekaldt et sikkerhedscertifikat, del A og del B²³.

22 DSV SOV står for Selvstændig Offentlig Virksomhed. DSB SOV er ejet af den danske stat.

23 Certifikater, som Trafikstyrelsen har udstedt i henhold til bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder indeholder en del a): Den del af sikkerhedscertifikatet, der bekræfter godkendelsen af den pågældende jernbanevirksomheds sikkerhedsledelsessystem, og en del b): Den del af sikkerhedscertifikatet, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler den pågældende jernbanevirksomhed har truffet for at opfylde de øvrige sikkerhedskrav.

Køretøjsgodkendelser

Trafikstyrelsens tilladelser til køretøjer indbefatter både tilladelser, der udstedes gennem ansøgningsportalen OSS - One Stop Shop efter EU-regler, samt ibrugtagningstilladelser og test- og transporttilladelser, der udstedes efter nationale regler. Kriterierne for, hvad der udløser krav om godkendelse, er forskellig for de nationale regler og EU-reglerne. For så vidt angår nationale tilladelser, har Danmark valgt at anlægge signifikans som kriterium²⁴. I EU-sammenhæng fremgår kriterierne af Interoperabilitetsdirektivets artikel 21(12), hvor 21(12)(b) af Trafikstyrelsen også tolkes som "signifikans".

Trafikstyrelsen har i 2023 udstedt 102 tilladelser til køretøjer. Dette indbefatter både tilladelser udstedt gennem OSS på baggrund af EU-regler og tilladelser udstedt på baggrund af nationale regler, herunder også test- og transporttilladelser. Til sammenligning blev der i 2022 udstedt 72 tilladelser til køretøjer.

Niveauet for udstedelser af typegodkendelser, ibrugtagningstilladelser og køretøjsomsætnings-tilladelser i 2023 ligger altså højere end i 2022. Dette skyldes primært, at ansøgerne ikke i så høj grad som tidligere, puljer flere køretøjer i samme ansøgning, når de søger om tilladelser til seriekøretøjer.

I OSS udstedtes 65 tilladelser fordelt på nedenstående scenarier fra EU-forordning 2018/545²⁵.

Tabel 6.4: Oversigt over udstedte tilladelser i OSS 2023.

Udstedte typer i 2023 fordelt på ansøgningsscenarier, hvor DK er udstedende myndighed	
Ny tilladelse (art. 14, 1(d))	2
Ny tilladelse + Udvidet anvendelsesområde (art. 14, 3(a))	8
Udstedte køretøjsomsætningstilladelser i 2023 fordelt på ansøgningsscenarier hvor DK er udstedende myndighed	
Ny tilladelse (art. 14, 1(d))	2
Ny tilladelse + Udvidet anvendelsesområde (art. 14, 3(a))	8
Køretøjsomsætningstilladelse i overensstemmelse med en eksisterende type (art. 14, 1(e))	55

Dertil har styrelsen udstedt 37 tilladelser under nationale regler, som fordeler sig på nedenstående typer tilladelser.

²⁴ Jf. CSM-RA forordningen (EU) 402/2013.

²⁵ [EUR-Lex - 32018R0545 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Tabel 6.5: Oversigt over udstedte nationale tilladelser 2023.

Ibrugtagningstilladelser	3
Rammegodkendelser	7
Test og transporttilladelser	27
<ul style="list-style-type: none"> · Contec Rail (7) · Dansk jernbanemuseum (6) · DSB (6) · Transdev (1) · Hector Rail (4) · Nordsjællands Veterantog (1) · Lokaltog (2) 	

Trafikstyrelsens erfaringer med OSS i 2023 viste, at ansøgerne har fået mere erfaring med at håndtere systemets funktionaliteter. Det er dog styrelsens opfattelse, at der forsat er plads til forbedring også i forhold til den grundlæggende forståelse for OSS-systemet. Styrelsen vejleder løbende i forbindelse med konkrete sager.

To af de områder, hvor der er et særlig udpræget behov for dialog og vejledning, er ændringskategorisering og kravstyring (Requirement Capture) i henhold til EU-forordning 2018/545. Denne opfattelse deles af ERA, som i efteråret 2023 afholdt en workshop med henblik på at indsamle jernbanebranchens input til forbedring af vejledningsmaterialet på blandt andet disse to områder. Derudover oplever styrelsen forsat ofte, at ansøgninger om godkendelse af seriekøretøjer, der indgives via OSS, er behæftede med fejl – især i verifikationserklæringerne og tekniske filer, hvilket medfører forlænget sagsbehandlingstid.

Styrelsen opfordrer løbende virksomhederne til at deltage i ERA's OSS-kurser samt at orientere sig i ERA's officielle vejledninger.

Trafikstyrelsen har i 2023 modtaget et stort antal ansøgninger om godkendelse efter bekendtgørelsen om kørsel med lommevogne med sættevogne nr. 1361 af 28. september 2022 (lommevognsbekendtgørelsen). Grundet ufuldstændigt ansøgningsmateriale, samt mangler i vedligeholdelsesdokumentationen, har det endnu ikke været muligt at udstede en godkendelse efter bekendtgørelsen. Styrelsen vejleder løbende ansøgerne i forbindelse med sagsbehandlingen og har i løbet af 2023 afholdt to informationsmøder.

Lokomotivførerlicenser

En lokomotivførerlicens er en grundlæggende forudsætning for, at en lokomotivfører må føre trækraft på jernbanen. Lokomotivførerlicensen er bevis på, at man har opnået de grundlæggende påkrævede kompetencer for at virke som lokomotivfører. Sammen med lokomotivfører-certifikatet, som dokumenterer hvilke køretøjer og strækninger som lokomotivføreren har opnået kompetencer på, udgør lokomotivførerlicensen en lokomotivførers "kørekort". Lokomotivførerlicensen udstedes af Trafikstyrelsen, mens lokomotivførercertifikatet udstedes af lokomotivførers arbejdsgiver.

Nedenfor ses en oversigt over lokomotivførerlicenser, der er udstedt, ændret, og inddraget i 2023.

Tabel 6.6: *Oversigt over lokomotivførerlicenser 2023.*

Nyudstedte licenser:	124
Ændrede licenser:	0
Fornyede licenser:	1.669
Suspenderede licenser:	0
Tilbagekaldte licenser:	0
Erstattede licenser:	23

Det høje antal fornyede licenser skyldes, at man i 2013 masseudstedte lokomotivførerlicenser, da EU-lokomotivførerlicensen blev indført. Da en lokomotivførerlicens har en gyldighedsperiode på 10 år, skulle en stor del af de masseudstedte licenser fornyes i 2023.

Godkendelse af uddannelsescentre og anden form for godkendelse/certificering

I rapporteringsåret 2023 har 19 virksomheder været godkendt til at uddanne lokomotivførere i henhold til direktiv 2007/59²⁶. Heraf er ti af virksomhederne godkendt som uddannelsescentre til at kunne uddanne lokomotivførere generelt, og ni har opnået godkendelse som en del af virksomhedens sikkerhedscertifikat til udelukkende at uddanne egne førere. Se tabel 6.7.

²⁶ *Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet, art. 14 (eur-lex.europa.eu)*



Table 6.7: Oversigt over virksomheder med godkendelse som uddannelsescenter samt virksomheder, hvor godkendelsen er opnået under sikkerhedscertifikatet.

Godkendte uddannelsescentre:	Antal
<ul style="list-style-type: none"> · Banedanmark · C Rail Education · DB Cargo Scandinavia A/S · Green Cargo AB · EUC Syd · Lokaltog A/S · NEXT · Nordjyske Jernbaner A/S · SJ AB · Transdev Sverige AB 	10
Virksomheder godkendt gennem sikkerhedscertifikatet:	Antal
<ul style="list-style-type: none"> · Arriva Tog A/S (nu GoCollective A/S) · Contec Rail A/S · DSB SOV · Hector Rail AB · Malus P/S · Midtjyske Jernbaner A/S · Strukton Rail A/S · TX Logistik AB · Aarsleff Rail A/S 	9

I 2023 har Trafikstyrelsen udstedt en enkelt supplerende godkendelse som uddannelsescenter til en virksomhed, der i forvejen havde en godkendelse som uddannelsescenter i Sverige.

Kapitel 7

Samarbejde og koordinering om sikkerheden med jernbaneoperatører og andre myndigheder

Trafikstyrelsen er engageret både nationalt og internationalt for at fremme mobiliteten, sikkerheden og den grønne transport. I dette kapitel har vi fremhævet udvalgte samarbejder og indsatser fra 2023.

Internationalt samarbejde

Grundlaget for Trafikstyrelsens internationale arbejde på jernbanesikkerhedsområdet er tre centrale EU-retsakter: Sikkerhedsdirektivet, Interoperabilitetsdirektivet, og Forordningen om ERA's (Den Europæiske Unions Jernbaneagentur) virksomhed. Disse tre retsakter definerer nogle fælles regler for international transport eksempelvis indenfor sikkerhed på jernbanen og at få skabt et fælles europæisk jernbaneområde med fokus på at fremme sammenkobling, lette adgangen til de nationale jernbanenet, og skabe teknisk harmonisering. Derudover fungerer ERA som godkendende, regulerende og tilsynsførende myndighed.

Udover retsakterne er de såkaldte TSI'er²⁷ væsentlige for reguleringen af branchen, da de indeholder EU-tekniske krav, som har til formål at harmonisere og understøtte en åben jernbane på tværs af grænser. De har status som forordninger og er dermed umiddelbart gældende.

Revidering af TSI'erne i 2023

I 2023 har ERA og Kommissionen arbejdet på at revidere TSI'erne i samarbejde med de europæiske jernbaneorganisationer og nationale eksperter. Trafikstyrelsen har indgået i dette samarbejde via drøftelser i Jernbanesikkerhedskomiteen RISC. Et af formålene ved revisionen af TSI'erne var at udvide det geografiske driftsområde for lokomotiver og vogne samtidig med, at støj reduceres og tilgængeligheden øges. Derudover var et af hovedformålene også at digitalisere jernbanerne,

²⁷ Technical Specifications for Interoperability (TSI). De tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) definerer de tekniske og operationelle standarder, som skal opfyldes for at sikre interoperabiliteten af Den Europæiske Unions jernbanesystem.



gøre godstransport via jernbane mere attraktiv i tråd med Den Europæiske Grønne Pagt og at styrke interoperabiliteten på jernbaneområdet i almindelighed.

De første TSI'er kom i 2001, men er sidenhen løbende blevet ændret. De nuværende TSI'er blev revideret som følge af vedtagelsen af 4. jernbanepakke. Denne revision påbegyndtes i 2020 og blev afsluttet med vedtagelse medio 2023 af den såkaldte TSI-revisionspakke. TSI-revision er en stor og tung proces, der involverer mange parter.

Det er fastlagt, at TSI'erne løbende skal revideres i lyset af teknologisk udvikling og sikkerhedsrelaterede erfaringer i øvrigt. Den næste revision er allerede under forberedelse og forventes at blive besluttet i 2026/2027.

Der findes 11 TSI'er, som fordeler sig på tværs af forskellige områder, eksempelvis TSI INF (infrastruktur), som dækker krav til spor, sporskifter, broer, tunneler, perroner mv. i jernbaneinfrastrukturen og TSI OPE (drift og trafikstyring) som stiller krav til drift og trafikstyringsregler samt faglige kvalifikationer, sprogkompetencer, sundheds- og sikkerhedsbetingelser gældende for personale, der udfører sikkerhedskritisk arbejde i forbindelse med tog, der kører over landegrænser.

Revision af TEN-T

Arbejdet med at etablere et velfungerende, grænseoverskridende transportnet udgør en vigtig del af EU-forordningen TEN-T²⁸. TEN-T indeholder fælles europæiske krav og standarder til infrastrukturen, som via implementering og udvikling af sammenhængende europæiske jernbanelinjer, skal fremme den grænseoverskridende mobilitet og styrke det indre marked og den fri bevægelighed for varer og arbejdskraft.

I 2023 blev der i den europæiske kommission arbejdet med revision af TEN-T-politikken, hvilket har betydning for jernbanegodsområdet i Danmark, såvel som i Europa. Trafikstyrelsen har bidraget til forhandlingerne og været med til at fremme de danske synspunkter. I den forbindelse har Trafikstyrelsen også været i dialog med den nationale branche.

TEN-T revisionen har bl.a. haft fokus på:

- » **Opgradering af infrastrukturen:** Med revisionen var der øget fokus og krav til medlemsstaterne om at opgradere den europæiske jernbaneinfrastruktur, så den bl.a. muliggør kørsel med længere og tungere godstog.
- » **Udvidelse af jernbanekorridorerne:** Scan-Med korridoren²⁹ i Skandinavien, som Danmark er en del af, udvides så strækningerne fra Fredericia til Hirtshals og Frederikshavn bliver omfattet. Scan-Med korridoren udvides også mellem Finland og Sverige.
- » **Finansiering:** EU's støtteprogram Connecting Europe Facility (CEF), der løber fra 2021-2027, har hidtil haft særlig fokus på at støtte jernbaneprojekter og omkring 70-75 pct. af det samlede CEF-budget er indtil nu blevet brugt til jernbaneområdet. Det er usikkert, hvad der sker i det kommende CEF-støtteprogram, men det er dog forventningen, at støtten til jernbaneområdet vil blive reduceret, da nye opgaver presser sig på fx militær mobilitet.
- » **Harmonisering af lovgivning mv.:** Revisionen indebærer en fortsat harmonisering af regler på tværs af medlemslande med henblik på at skabe grundlag for et mere effektivt europæisk jernbanegodsmarked. Det omfatter bl.a. fremme af interoperabilitet med tilpasning af sikkerhedsstandarder, operationelle procedurer og toldprocedurer mv.

Revisionen af TEN-T reguleringen (EU) 2024/1679, blev vedtaget 13. juni 2024 og trådte i kraft 18. juli 2024.

Trafikstyrelsen deltager desuden i en række andre internationale råd, komiteer og udvalg, hvor der erfaringsudveksles, koordineres og igangsættes initiativer, f.eks. RISC-komiteén, diverse arbejdsgrupper under ERA, RID³⁰ og NSA Network³¹.

28 Trans-European Transport Network (TEN-T).

29 ScanMed, som også kaldes Scandinavian-Mediterranean Corridor, er en del af et større net af 11 europæiske jernbanekorridorer, som krydser hinanden på strategisk udvalgte steder i Europa. Korridoren har stor betydning for godstransporten mellem Nord- og Sydeuropa.

30 Forordningen om international transport af farligt gods med jernbane jf. Direktiv 2008/68/EC.

31 Samarbejdsforum mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder på jernbaneområdet.

Samarbejde med andre nationale myndigheder

Som følge af krav i EU-lovgivningen skal sikkerhedsmyndighederne etablere samarbejdsordninger som grundlag for deres koordinering af tilsyn med de jernbanevirksomheder, der har drift i to eller flere EU-lande. En række jernbanevirksomheder har drift i både Sverige og Danmark, hvoraf tre derudover også har drift i Norge. En enkelt jernbanevirksomhed har drift i Tyskland og Danmark.

I 2023 har Norge, Sverige og Danmark underskrevet en samarbejdsordning, som den kaldes, omkring gennemførelse af koordinerede tilsynsaktiviteter for jernbanevirksomheder med drift i de tre lande. Samarbejdsordningen forpligter landene til at indgå i dialog om den enkelte jernbanevirksomhed med henblik på at koordinere landenes tilsynsindsats og dele relevant information til brug for tilsynsplanlægningen.

I samarbejdsordningen er det beskrevet, hvorledes en virksomhed tildes en "ledende NSA (leading NSA)" fra de tre lande. I ordningen er det aftalt, at den ledende NSA for de enkelte virksomheder indkalder til et indledende møde, hvor behov for tilsyn med virksomheden afklares, og der udarbejdes en fælles tilsynsplan. Trafikstyrelsen orienterer Transportstyrelsen i Sverige, som Danmark har fælles virksomheder med, når tilsyn er fastlagt med invitation til at deltage på tilsynet. Ligeledes fremsendes dagsorden og efterfølgende kopi af tilsynsrapporten samt en opdateret fælles tilsynsplan.

Samarbejdsordningen giver et godt grundlag for fremtidigt samarbejde mellem NSA'erne med fokus på løbende at forbedre koordinering og informationsflow.

Danmark har i forlængelse heraf i 2023, som det første af de tre lande, påtaget sig rollen som "leading NSA" for en fælles virksomhed, og dermed taget det overordnede ansvar for at koordinere landenes tilsyn med den pågældende virksomhed, som har drift i både Danmark og Sverige.

Endvidere har Trafikstyrelsen i 2023 deltaget som observatør på to tilsyn gennemført af Transportstyrelsen. Tilsvarende har Transportstyrelsen deltaget på et enkelt tilsyn gennemført af Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen afholder et årligt møde med de norske og svenske tilsynsmyndigheder, hvor der bliver udvekslet erfaringer vedrørende de virksomheder, som har sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse i flere af de nordiske lande. I 2023 blev dette møde koordineret af de danske myndigheder og afholdt i Danmark. Udover fokus på de fælles virksomheder blev der ved mødet i 2023 blandt andet delt erfaringer om bekendtgørelse om kørsel med lommevogne (DK), bekendtgørelse om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler (DK), definition af højhastighedstrafik, tilsyn med sikkerhedskritiske komponenter, supplerende lokomotivførercertifikater samt fortolkning af EU-forordning 2018/545 vedr. proces for køretøjsændringer.

I slutningen af 2023 er der opstartet dialog med den tyske NSA med henblik på at indgå en lignende samarbejdsordning.

Udveksling af informationer i branchen

Trafikstyrelsen tager på forskellig vis initiativ til at øge informationsniveauet vedr. udvalgte emner og fremme dialogen i branchen. Nedenfor er fremhævet enkelte af dem.

Jernbanesikkerhedskonference

Trafikstyrelsen inviterer hvert andet år til jernbanesikkerhedskonference, hvor der sættes fokus på aktuelle emner med relevans for jernbanesikkerheden. Der blev ikke afholdt sikkerhedskonference i 2023.

Til konference i 2022 deltog ca. 300 under temaet Fremtidens Jernbane. Konferencen i april 2024 blev afholdt hos CPH Conference (DGI Byen) i København, hvor der var fokus på udfordringer og muligheder for jernbanesikkerheden ved implementering af ny teknologi. Cirka 270 repræsentanter fra branchen deltog.

Forum for sikkerhedsansvarlige

Forum for Sikkerhedsansvarlige er et forum bestående af sikkerhedsansvarlige fra jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, entreprenører og Havarikommissionen. Øvrige deltagere kan inviteres ad hoc.

Det overordnede formål med Forum for Sikkerhedsansvarlige er erfaringsudveksling om sikkerhedsmæssige forhold, udfordringer og effektive løsninger, så viden og god praksis bedre kan implementeres i virksomhederne. Forummet har derudover til formål at understøtte samarbejdet på tværs af virksomhederne og i samspil med Trafikstyrelsen.

Der blev i 2023 afholdt to møder i forummet, henholdsvis den 19. juni og 7. december. På møderne orienterede Trafikstyrelsen kort om relevant nyt, og der blev diskuteret emner som menneskelige og organisatoriske faktorer i praksis, implementering af ny hændelsesdatabase og overgang til selvforvaltning af trafikale sikkerhedsregler.

Det er de sikkerhedsansvarlige i virksomhederne, der udvælger emner til drøftelse på møderne, mens Trafikstyrelsen bistår med mødeindkaldelse og afvikling.

Dialog vedr. overgang til selvforvaltning af tekniske sikkerhedsregler

Bekendtgørelse om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler trådte i kraft 1. juli 2022 og fra 15. juni 2024 overgik de tekniske sikkerhedsregler til selvforvaltning. I den forbindelse afholdt Trafikstyrelsen i foråret 2023 to informationsmøder om selvforvaltning af tekniske sikkerhedsregler (ét i Aarhus og ét i København).

Med selvforvaltningen skal infrastrukturforvalterne selv håndtere deres tekniske sikkerhedsregler og sikre, at de har processer til dette i deres sikkerhedsledelsessystem. Tidligere skulle Trafikstyrelsen godkende alle nye og ændrede tekniske sikkerhedsregler, samt afvigelser fra disse.

På informationsmøderne var der fokus på, hvilke krav der er til dokumentation, godkendelse af og dispensationer fra de tekniske sikkerhedsregler og hvordan overgangen til selvforvaltning af tekniske sikkerhedsregler vil være. Infrastrukturforvalterne blev indbudt til at stille spørgsmål. Det er en omfattende proces for infrastrukturforvalterne at overgå til selvforvaltning af de tekniske sikkerhedsregler. Derfor udgav styrelsen en vejledning i efteråret 2023, der både var gældende for tiden med bekendtgørelse om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler, og som kan bruges til tiden, hvor infrastrukturforvalterne er overgået til selvforvaltning.

Selvom de tekniske sikkerhedsregler er overgået til selvforvaltning, vil de fortsat indgå i Trafikstyrelsens tilsynsindsats.

Kapitel 8

Havarikommissionens anbefalinger

I dette kapitel gennemgås Trafikstyrelsens opfølgning på Havarikommissionens anbefalinger for jernbanesikkerheden. Havarikommissionen er uafhængigt undersøgelsesorgan for ulykker og alvorlige hændelser på den danske jernbane. Havarikommissionen har jf. Jernbaneloven, kap. 13³² således til opgave at klarlægge årsagerne bag de ulykker og hændelser som de undersøger. Resultaterne af Havarikommissionens undersøgelser offentliggøres i undersøgelsesrapporter, som i nogle tilfælde indeholder anbefalinger om gennemførelse af sikkerhedsmæssige forbedringer.

Havarikommissionens anbefalinger om gennemførelse af sikkerhedsmæssige forbedringer er stillet til Trafikstyrelsen eller andre relevante parter, der i kraft af deres myndighed sikrer, at anbefalingerne følges op af de jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere mv., der har det sikkerhedsmæssige ansvar.

Havarikommissionens anbefalinger i 2023

Havarikommissionen har i 2023 udgivet to undersøgelsesrapporter med anbefalinger. Samlet indeholder de to undersøgelsesrapporter tre anbefalinger.

Rapport: Påkørsel af SR-arbejdsleder på strækningen mellem Ringsted og Vigerslev d. 29-05-2022.

- » *Anbefaling 1* vedr. stillingtagen til behov for anvisning adgangsveje til personalet i forbindelse med infrastrukturprojekter.

Rapporten er udgivet den 27. april 2023.

Rapport: Banedæmning ved Kibæk under nedbrydning samtidig med et regionaltog passerede d. 26-08-2022

- » *Anbefaling 1* vedr. arkivering af dokumentation for reparationer mv. af de anlæg, der bidrager til at lede vand væk fra jernbanen og områderne omkring den.
- » *Anbefaling 2* vedr. revurdering af reglerne for forsigtig kørsel på steder, hvor jernbanen kan være blevet ufarbar pga. påvirkning af vand.

Rapporten er udgivet den 18. august 2023.

³² <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/1091>

Anbefalingerne og Trafikstyrelsens opfølgende sagsbehandling er beskrevet herunder.

Påkørsel af SR-arbejdsleder på strækningen mellem Ringsted og Vigerslev d. 29-05-2022

Undersøgelsesrapporten afdækker årsagerne bag en ulykke den 29. maj 2022, hvor en jernbanearbejder blev påkørt af et lyntog mellem Ringsted og Køge og omkom. Havarikommissionen vurderer, at en medvirkende årsag til at personen befandt sig i et trafikeret spor kan have været, at der ikke var angivet sikre adgangsveje til arbejdsstedet.

Anbefaling 1 (DK-2023 R 1 af d. 27-04-2023):

Havarikommissionen skriver i anbefaling 1:

”Idet krav til anvisning af adgangsveje til de spærrede spor ikke var omfattet af gældende regler (jernbanesikkerhedsplan eller andet), og passage i og ved trafikerede nabospor tilsyneladende var lagt ud til at kunne foregå på basis af egen vurdering og eget ansvar, øges risikoen for ulykker og nærved-hændelser. Det er Havarikommissionens vurdering, at risikoen for ulykker/nærved-hændelser i forbindelse med jernbanearbejderes færden i og ved trafikerede nabospor kan reduceres, hvis der i planlægningsfasen aktivt bliver taget stilling til, hvor den sikreste adgangsvej til arbejdsstedet er, og/eller der gives et forbud mod at færdes særlige steder.

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”

Trafikstyrelsens opfølgning på anbefaling 1:

Banedanmark har besluttet, at der ved arbejdets planlægning fremadrettet skal tages stilling til om der er behov for at angive adgangsveje til arbejdsstedet. Banedanmark har bl.a. udarbejdet en skabelon for jernbanesikkerhedsplaner, der skal sikre denne stillingtagen. Trafikstyrelsen er ved sikkerhedsrapportens udgivelse i gang med at vurdere, hvorvidt anbefalingen på den baggrund kan anses for fuldt ud efterkommet.

Banedæmning ved Kibæk under nedbrydning samtidig med et regionaltog passerede d. 26-08-2022

Undersøgelsesrapporten afdækker årsagerne bag en sikkerhedsmæssig hændelse, der under lidt andre omstændigheder kunne have medført en alvorlig ulykke. Den 26. august 2022 skyllede et større stykke af en jernbaneførende dæmning væk under et kraftigt regnvejr.

Havarikommissionen er i undersøgelsesrapporten kommet med to anbefalinger.

Anbefaling 1 (DK-2023 R 2 af d. 22-08-2023):

Havarikommissionen skriver i anbefaling 1:

”Reparationer og risikovurdering vedr. dæmningen og vandløbsbroen i km 88,65 ses ikke dokumenteret, hvorfor det har været vanskeligt at stadfæste, hvilken tilstand denne del af infrastrukturen var i forud for regnhændelsen d. 26-08-2022, samt vurdere omfanget af risikovurderingen i relation til vandløbsbroens kapacitet.

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."

Trafikstyrelsens opfølgning på anbefaling 1:

Trafikstyrelsen har påbudt Banedanmark at udarbejde et fyldestgørende grundlag for vedligeholdelse af sine anlæg til afledning af vand fra jernbanen samt fastholde dette i sikkerhedsledelsessystemet. Når dette grundlag er etableret, vil det være muligt at fastsætte de retningslinjer for dokumentation og arkivering som anbefalingen omhandler.

Anbefaling 2 (DK-2023 R 3 af d. 22-08-2023):

Havarikommissionen skriver i anbefaling 2:

"Ved hændelsen d. 26-08-2022 var det ikke muligt at standse toget inden for den afstand, som var til rådighed, efter forholdet omkring dæmningen/vandløbsbroen blev observeret. Kørsel med skærpet udkig jf. SR §2, afsnit 5.3 samt udkig under kørsel med max 40 km/t (ORF) stiller ikke krav om, at tog skal kunne standse før en hindring.

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."

Trafikstyrelsens opfølgning på anbefaling 2:

Banedanmark er i gang med at udarbejde en risikovurdering, der skal afdække om reglerne for forsigtig kørsel på strækninger, der kan være ufarbare på grund af vand, er tilstrækkelige. Trafikstyrelsen vil, når risikovurderingen modtages, vurdere dens kvalitet og resultat, for at se om anbefalingen er efterkommet og kan afsluttes eller der er behov for at Banedanmark skærper reglerne yderligere.

Tidligere anbefalinger, hvor sagsbehandling er afsluttet

Trafikstyrelsen har siden sidste års sikkerhedsrapport afsluttet sin sagsbehandling af fire anbefalinger fra Havarikommissionen. To sager er afsluttet i 2023 og to sager er afsluttet i 2024.

Trafikstyrelsen afslutter sin sagsbehandling af anbefalinger fra Havarikommissionen, når styrelsen vurderer, at den berørte jernbanevirksomhed³³ eller infrastrukturforvalter på behørig vis har behandlet anbefalingen og indarbejdet foranstaltninger i sit sikkerhedsledelsessystem, der honorerer anbefalingen. Nedenfor er anbefalingerne og Trafikstyrelsens opfølgning kort gengivet.

³³ Begrebet jernbanevirksomhed dækker her både over jernbanevirksomheder med passagertransport, jernbanevirksomheder med godstransport og over andre virksomheder med sikkerhedscertifikat fx entreprenørvirksomheder på jernbanen.

Anbefalinger, der er vurderet fuldt ud efterkommet, er:

- » **Anbefaling 3** (DK-2022 R 3 af d. 13-01-2022) fra Havarikommissionens undersøgelsesrapport vedrørende Storebæltsforbindelsen, sættevognstrailer ude af position ved kørsel på Vestbroen. Sagsbehandlingen er afsluttet i september 2023.

Anbefalingen er efterkommet ved, at Trafikstyrelsen har taget procesmæssige skridt for at styrke sagsbehandlingen af lignende sager og opnormeret sin gruppe af tilsynsmedarbejdere. Trafikstyrelsen har derudover med et nabotjek afdækket, hvordan lande, vi normalt sammenligner os med, prioriterer forskellige metoder i deres tilsyn. Nabotjekket har ikke ført til, at Trafikstyrelsen ser behov for ændringer i sin tilsynspraksis.

- » **Anbefaling 1** (DK-2022 R 4 af d. 02-06-2022) fra Havarikommissionens undersøgelsesrapport vedrørende alvorlig ulykke i overkørsel 52 mellem Tornby og Hirtshals. Sagsbehandlingen er afsluttet i oktober 2023.

Anbefalingen er efterkommet ved, at Banedanmark har gennemført en risikovurdering, der godtgør, at risikoen for at reagere ukorrekt på et slukket overkørselssignal efter tidligere kørsel på ERTMS-strækninger med slukkede konventionelle signaler ligger inden for det acceptable.

- » **Anbefaling 1** (DK-2022 R 10 af d. 19-12-2022) fra Havarikommissionens redegørelse vedrørende defekt akselleje den 23.12.2021. Sagsbehandlingen er afsluttet i marts 2024.

Anbefalingen er efterkommet ved at Nordjyske Jernbaner A/S har omlagt til anvendelse af originale trykkappebolte og oprindeligt vedligeholdelsesgrundlag. Dertil har Nordjyske Jernbaner A/S indført kontrol af, om alle tog er udstyret med korrekte trykkappebolte.

- » **Anbefaling 1** (DK-2022 R 6 af d. 07-12-2022) fra Havarikommissionens undersøgelsesrapport vedrørende regionaltog tæt på kollision med gravemaskine mellem Maribo og Sakskøbing. Sagsbehandlingen er afsluttet i maj 2024.

Anbefalingen er efterkommet ved, at Lokaltog A/S har skærpet sine regler og sin praksis omkring brugen af kortvarige sporspærringer samt intensivert sine interne tilsyn med infrastrukturarbejder, herunder kortvarige sporspærringer.

Anbefalinger fra tidligere år som ikke er afsluttet

Sagsbehandlingen for nedenstående anbefalinger fra tidligere undersøgelsesrapporter (udgivet før 2023) er stadig i gang. Tabellen herunder giver overblik over antallet af åbne anbefalinger.

Tabel 8.1: Oversigt over Havarikommisionens anbefalinger fra tidligere år.

Hændelse	Ulykkesdato	Rapportdato	Åbne anbefalinger	Lukkede anbefalinger ³⁴
Person påkørt i perronovergang, Kværndrup	23. maj 2016	22. maj 2017	1	2
Bred Trinbræt, Person ramt af tog i overgang mellem perroner	28. juli 2017	13. juli 2018	1	0
Tjæreborg station, Person ramt af tog i overgang mellem perroner	10. august 2017	13. august 2018	1	1
Regionaltog kollideret med gravemaskine mellem Skodsborg og Klampenborg	14. november 2017	13. november 2018	1	1
Kollision ved Hobro	2. maj 2020	28. april 2021	2	0
Ulykke på Odde Sundbroen	3. oktober 2020	1 oktober 2021	1	0
Regionaltog tæt på kollision med gravemaskine på den frie bane mellem Maribo og Sakskøbing	8. december 2021	7. december 2022	3	1
Afsporing Københavns Hovedbanegård, spor 7	7. juli 2021	5. juli 2022	1	0
Storebæltsforbindelsen, sættevognstrailer ude af position ved kørsel på Vestbroen	13. januar 2021	13. januar 2022	1	2

Trafikstyrelsen har for de ovenstående anbefalinger løbende været i proces med de virksomheder som anbefalingerne er rettet mod.

Syv af de tolv åbne anbefalinger jævnfør tabellen er rettet mod Banedanmark. Tre er rettet mod Lokaltog. En enkelt er rettet mod Det Europæiske Jernbaneagentur og en enkelt mod de infrastrukturforvaltere, der udover Banedanmark har perronovergange på deres infrastruktur.

Trafikstyrelsen fortsætter sin sagsbehandling, indtil anbefalingerne er efterkommet.

Havarikommisionens undersøgelsesrapporter og anbefalinger, der er givet i den forbindelse, kan læses i deres helhed på Havarikommisionens hjemmeside³⁵.

³⁴ Accepteret lukket af Havarikommisionen.

³⁵ <https://havarikommisionen.dk/>



Jægersborg

Lokalbanen

LNJ

LNJ 22

Kapitel 9

Trafikstyrelsens tilsyn 2023

Trafikstyrelsen fører tilsyn med at infrastrukturforvaltere, der har opnået en sikkerhedsgodkendelse, og jernbanevirksomheder samt øvrige virksomheder, der har opnået et sikkerhedscertifikat, fortsat anvender og vedligeholder deres ledelsessystem til styring af jernbanesikkerheden, herunder om virksomhederne fortsat lever op til kravene i lovgivningen og er deres ansvar bevidst.

Tilsyn gennemføres både hos virksomheder på EU-jernbane og bybaner.

Trafikstyrelsen gennemfører som udgangspunkt tilsyn hos virksomhederne enten som audits eller inspektioner. Audits gennemføres som regel på virksomhedens hovedkontor eller på en af virksomhedens andre lokationer, og der tages som hovedregel udgangspunkt i virksomhedens sikkerhedsledelsessystem og stikprøver på anvendelsen af dette. Ved inspektioner tages oftest udgangspunkt i "on site" gennemgang af infrastruktur, køretøjer eller interviews af driftspersonale. Inspektioner kan gennemføres uanmeldt og uden tilstedeværelse af medarbejdere fra virksomheden, hvis det f.eks. drejer sig om inspektion af infrastruktur.

Styrelsen har ligeledes mulighed for at gennemføre audits ad hoc, hvor behov for audits eller inspektioner vurderes på baggrund af pludseligt opståede forhold af jernbanesikkerhedsmæssig karakter.

Trafikstyrelsens metoder er yderligere beskrevet i Strategi for Trafikstyrelsens tilsyn med jernbanen³⁶.

Tilsynsplanlægning og prioritering

Styrelsens årlige tilsynsplan for jernbanen 2023³⁷ blev offentliggjort på styrelsens hjemmeside den 31. januar 2023. Tilsynsplanen giver en overordnet oversigt over styrelsens planlagte opfølgningstilsyn i løbet af kalenderåret.

36 Strategi for Trafikstyrelsens tilsyn med jernbane, december 2021: <https://www.trafikstyrelsen.dk/publikationsliste/jernbanesikkerhed-publikationer/2021/dec/strategi-for-trafikstyrelsens-tilsyn-med-jernbanen-2022>

37 Plan for Trafikstyrelsens tilsyn med jernbanen, januar 2023: <https://www.trafikstyrelsen.dk/publikationsliste/jernbanesikkerhed-publikationer/2024/jan/tilsynsplan-2024>

Den årlige tilsynsplanlægning er baseret på en systematisk vurdering af virksomhedernes forhold samt resultater af tidligere tilsyn, så indsatsen koncentrerer sig der, hvor risici vurderes at være flest og størst.

Siden ulykken på Storebælt i 2019 har der ikke været enkeltstående hændelser, som har givet anledning til at ændre det overordnede risikobillede. Trends fra virksomhedernes indrapporterede hændelser har ikke givet anledning til at igangsætte specifikke handlinger eller anledning til at rette tilsynets fokus mod bestemte områder. Trafikstyrelsen vurderede derfor, at der ikke var risikofaktorer, der gav grundlag for et særligt fokus ved styrelsens tilsyn i 2023.

Dog har Trafikstyrelsens tilsyn igennem de sidste år haft fokus på fastspænding af gods, og der blev fortsat gennemført en række tilsyn med dette område i 2023.

Der var ligeledes fokus på at føre tilsyn med virksomhedernes implementering af selvforvaltning af trafikale sikkerhedsregler for at vurdere om implementeringen er gennemført tilstrækkeligt.

Som supplement til den risikobaserede betragtning har styrelsen - med afsæt i sit fokus på virksomhedernes egen sikkerhedsindsats - et princip om, at alle virksomheder skal have mindst ét opfølgningstilsyn om året, hvor der er fokus på sikkerhedsledelsessystemet. I praksis modtager flertallet af virksomheder mere end ét årligt opfølgningstilsyn.

Tilsynsplanen blev i løbet af 2023 justeret, så nogle audits blev gennemført med færre besøgsdage end oprindeligt planlagt, og enkelte virksomheder fik færre besøg end anført i den offentliggjorte tilsynsplan for 2023. Justeringerne blev foretaget på baggrund af en vurdering af de enkelte virksomheder, hvor erfaringer fra gennemførte tilsyn i den første halvdel af året også indgik.

Klager

Trafikstyrelsen tilbagekaldte i 2023 et enkelt certifikat som en konsekvens af de løbende opfølgende tilsyn. I den forbindelse har Trafikstyrelsen modtaget en klage fra virksomheden. Trafikstyrelsen besluttede at fastholde afgørelsen.

Styrelsen har ikke modtaget klager, der er direkte relateret til tilsynsaktiviteterne og de afvigelser, der er blevet identificeret i den forbindelse.

Tilsynsresultater

I dette afsnit beskrives omfanget og resultaterne af tilsyn i 2023 med infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder samt andre virksomheder med sikkerhedscertifikat.

Trafikstyrelsen har i 2023 gennemført 48 opfølgningsaudits samt en enkelt audit som ad hoc-tilsyn.

Inspektioner har været gennemført både som planlagte inspektioner og ad hoc-tilsyn.

Trafikstyrelsens gennemførte i 2023 i alt 64 inspektioner, heraf 3 ad-hoc inspektioner. Af inspektionerne var 35 anmeldt og 29 uanmeldt.

Hvis det ved en audit vurderes, at der ikke er overensstemmelse mellem det observerede og kravene, der føres tilsyn imod, vil virksomheden normalt modtage en afvigelse. En afvigelse er et grundlag for dialog mellem virksomheden og styrelsen og faciliterer blandt andet, at virksomheden får den nødvendige vejledning i de krav, der ikke i tilstrækkelig grad er opfyldt. Hvis det ved en inspektion konstateres, at kravene ikke er overholdt ude i driften, indledes ligeledes en dialog med henblik på løsning af forholdet.

Hvis styrelsen vurderer, at jernbanesikkerheden er direkte i fare, kan styrelsen udstede påbud eller nedlægge forbud.

Generelt har Trafikstyrelsen på audits oplevet en tendens til, at især de "gamle" veletablerede jernbanevirksomheder og bybanerne gennem de senere år har fået udviklet sikkerhedsledelsessystemer, der er bedre og mere målrettet virksomhederne og som ligeledes bliver anvendt. Styrelsen oplever her et øget ledelsesfokus og øget tilførsel af ressourcer, hvilket generelt har resulteret i en øget forståelse for værdien af sikkerhedsledelsessystemer.

Afvielser

De områder, hvor mange virksomheder fortsat har vanskeligheder, og hvor styrelsen har givet flest afvielser i 2023 er:

- » Kompetencestyring
- » Håndtering af hændelser og ulykker - årsagsanalyse
- » Selvforvaltning af trafikale sikkerhedsregler (se separat afsnit herunder)

Afvielserne vedrørende kompetencestyring omhandler vanskeligheder ved opstilling af kompetencekrav. Ved identifikation af kompetencekrav ses fortsat, at virksomhederne tager udgangspunkt i personen, der bestrider en funktion i stedet for funktionens opgaver og ansvar. Ligeledes er der i flere tilfælde set manglende gennemførelse af dokumentation for kompetencevurderinger af medarbejdere. Styrelsen har derudover i enkelte tilfælde konstateret, at lokomotivføreres kompetencer ikke var i overensstemmelse med det, der var anført på lokomotivførercertifikatet, eller at sprogkrav for udenlandske lokomotivførere ikke var opfyldt.

Afvielserne vedrørende emnet "Håndtering af hændelser og ulykker - årsagsanalyse" vedrørte i 2023 både årsagsanalyse, omfangsanalyse og brugen af handlingsplaner. Styrelsen har konstateret, at mange virksomheder har vanskeligheder med at udarbejde en omfangsanalyse af problemet, samt at gennemførte årsagsanalyser sjældent afdækker de bagvedliggende årsager, men kun adresserer de umiddelbare årsager. Endelig vurderes at mange virksomheder har vanskeligt ved at opstille handlingsplaner, der adresserer de årsager, der er fundet, samt at tidsfrister i handlingsplaner ofte skrider.

Styrelsen oplever derudover fortsat udfordringer med virksomhedernes implementering af CSM-RA samt EU-forordning 2018/545 vedr. godkendelse af køretøjer. Se kapitel 10 vedr. anvendelse af de fælles sikkerhedsmetoder.

Selvforvaltning af trafikale sikkerhedsregler

Styrelsen gennemførte tilsyn med selvforvaltning af trafikale sikkerhedsregler hos omkring halvdelen af virksomhederne. Konklusionen var, at flere virksomheder ikke i dækkende grad havde sikret proceduregrundlag og/eller sikret de nødvendige kompetencer. Derfor blev der givet en række afvielser vedr. emnet.

Afvigelserne handler om, at virksomhederne i forbindelse med indførelse af ændret lovgivning på området ikke har fået dette indarbejdet fuldt ud i processer i sikkerhedsledelsessystemet. Enkelte har slet ikke forholdt sig til denne lovændring, heller ikke til hvordan de skal forholde sig ved akut behov for ændringer af trafikale sikkerhedsregler. Flere virksomheder har desuden mangler ved kvalitetssikring af ændringer i trafikale sikkerhedsregler samt manglende kobling mellem trafikale sikkerhedsregler og virksomhedens risikoprofil.

Tilsyn med virksomhedernes opfyldelse af kriterierne for godkendelse af uddannelsesaktiviteter

Trafikstyrelsen har i 2023 ført tilsyn med kravene til godkendelse som uddannelsescenter i forbindelse med tilsyn vedr. sikkerhedscertifikater. Styrelsen oplever, at virksomheder har vanskeligheder ved at skelne mellem kravene til "godkendelse af uddannelse af lokomotivførere" og selve kompetencestyringen af lokomotivførere. Således omhandler procedurerne fortsat ofte, hvorledes det sikres, at lokomotivførerne opnår kompetencen, og ikke hvordan uddannelsen kvalitetssikres.

Der har i 2023 ikke været ført tilsyn med de uddannelsescentre, der har en separat godkendelse.

Tilsyn med udestående type-3 observationer fra certificerings- og godkendelsessager

I alt 15 virksomheder har modtaget observationer af type 3³⁸ i forbindelse med udstedelse af Single Safety Certificate eller sikkerhedsgodkendelse efter de nye regler. Syv af disse fik nyudstedt certifikat eller godkendelse i 2023.

Trafikstyrelsen følger løbende op på observationerne ved tilsyn. Fire virksomheder har fået lukket alle observationer i 2023, mens fire virksomheder fortsat har åbne observationer. Hos disse virksomheder er tidsfrister i handlingsplanerne skredet, og der følges fortsat op i 2024. Hos en enkelt virksomhed er handlingerne for observationen gennemført, men dette verificeres ved tilsyn i 2024.

Påbud

Styrelsen har i 2023 i forbindelse med tilsyn givet i alt tre påbud, alle vedrørende emnet infrastrukturvedligehold.

Inspektioner

2023 er det første hele kalenderår, hvor Trafikstyrelsen systematisk har gennemført udgående inspektioner, hvor tilsynets genstand som tidligere anført er, hvad der sker i "selve driften". Nedenstående er hovedkonklusionerne fra de gennemførte inspektioner i 2023.

Trafikstyrelsen har konstateret, at lokomotivførerne i højere grad end tidligere medbringer relevante dokumenter i førerrummet, herunder lokomotivførercertifikater, reglementer samt relevante skriftlige anvisninger. Virksomhederne har ligeledes højnet kvaliteten af dokumentationen, herunder f.eks. de skriftlige anvisninger vedr. farligt gods.

Styrelsen har imidlertid gjort observationer omkring dårlig adfærd blandt lokomotivførere, når de færdes på stationerne. Styrelsen har observeret, at mange lokomotivførere skyder genvej og krydser sporene, når de f.eks. skal fra toget til andre steder på stationen.

³⁸ Når en virksomhed ved udstedelse af Single Safety Certificate eller Sikkerhedsgodkendelse efter EU-reglerne har åbne observationer, type 3, skal virksomheden udarbejde og følge en handlingsplan, som godkendes af styrelsen inden udstedelse. Styrelsen skal følge op på gennemførelse af handlingsplanen til observationen kan lukkes.

Hos flere infrastrukturforvaltere har styrelsen konstateret, at infrastrukturen, primært på sidespor og rangerområder, var i dårlig stand, og ikke overholdt gældende sikkerhedsregler. Dette drejede sig bl.a. om fejl på sporstoppere, skinner og sveller. Ved afrapportering til infrastrukturforvalterne, viste det sig i flere tilfælde, at infrastrukturforvalterne allerede var klar over dette, og havde registreret det i deres respektive systemer.

I forhold til køretøjer, havde styrelsen allerede i 2022 konstateret, at standen på skærvevogne generelt var dårlig, hvilket fortsat synes at være tilfældet i 2023.

Styrelsens fortsatte fokus på fastspænding af gods har resulteret i en række observationer omkring lommevogne, hvor det primære er, at gardinstrammere enten ikke har siddet korrekt eller har været løse.

Trafikstyrelsens inspektører er generelt blevet mødt med positive bemærkninger fra virksomhederne, som i langt de fleste tilfælde har taget observationerne alvorligt. Styrelsen har dog samtidig konstateret, at de uvarslede inspektioner resulterer i flere observationer end varslede inspektioner.



Kapitel 10

Anvendelse af de fælles sikkerhedsmetoder

ERA har udarbejdet en række fælles sikkerhedsmetoder³⁹, som virksomhederne, der opererer på EU-jernbane efter 4. jernbanepakke, skal anvende. Kravene til de fælles sikkerhedsmetoder er beskrevet i en række forordninger, som jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne skal implementere direkte gennem deres sikkerhedsledelsessystemer.

CSM-SMS⁴⁰ indeholder de krav til sikkerhedsledelsessystemer, som en virksomhed skal opfylde for at opnå et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

CSM-RA⁴¹ indeholder krav til risikoevaluering og -vurdering, som virksomhederne skal anvende i forbindelse med f.eks. håndtering af ændringer i køretøjer hhv. infrastruktur samt ændringer af driftsmæssig eller organisatorisk art.

CSM-Monitorering⁴² stiller krav til virksomhedens egen overvågning af sikkerhedsniveauet og sikkerhedsledelsessystemet samt til gennemførelse af korrigerende handlinger, hvor relevant.

I kapitel gennemgås Trafikstyrelsens vurdering af virksomhedernes anvendelse af metoderne beskrevet i CSM-SMS, CSM-RA og CSM-Monitorering. Trafikstyrelsens vurderinger er baseret på tilsyn samt sagsbehandling i forbindelse med udstedelse af sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser samt godkendelse af køretøjer og infrastruktur.

Virksomhedernes skal i deres årlige sikkerhedsrapporter beskrive deres anvendelse og erfaring med metoderne beskrevet i CSM-RA og CSM-Monitorering. Virksomhedernes beskrivelser er ligeledes opsummeret i denne rapport.

39 *KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2018/762 af 8. marts 2018 om fastlæggelse af fælles sikkerhedsmetoder vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1158/2010 og (EU) nr. 1169/2010 – Den Europæiske Unions Tidende (eur-lex.europa.eu)*

40 *Common Safety Methods on Safety Management System Requirements - European Union Agency for Railways (europa.eu)*

41 *Common Safety Method for Risk Evaluation and Assessment - European Union Agency for Railways (europa.eu)*

42 *Common Safety Method for Monitoring - European Union Agency for Railways (europa.eu)*

Anvendelse af den fælles sikkerhedsmetode for sikkerhedsledelsessystemer, CSM-SMS

CSM-SMS indeholder grundlæggende de samme krav som de tidligere gældende krav⁴³ til sikkerhedsledelsessystemer i Danmark, men de er blot på et større detailniveau. Samtidig er der introduceret nye krav omkring arbejdsmiljø, sikkerhedskultur og menneskelige og organisatoriske faktorer.

I forbindelse med sagsbehandling under certificeringsforløbene ved udstedelse af Single Safety Certificates i 2023 har flere af virksomhederne modtaget observationer af type 3 (svarende til afvigelser) omkring især risikostyring og håndtering af ændringer. Det er ikke nyt, at virksomhederne har vanskeligt ved risikostyring og håndtering af ændringer.

Observationerne omkring risikostyring handler om risikostyring generelt, utilstrækkelig fareidentifikation, herunder hvordan menneskelige og organisatoriske faktorer inddrages i vurderingen samt kobling mellem farer og barrierer.

Observationerne omkring håndtering af ændringer drejer sig om ændringsstyring generelt samt om implementering af EU-forordning 2018/545 om praktiske ordninger for godkendelse (og ændringer) af køretøjer⁴⁴.

Vedrørende de nye krav om sikkerhedskultur og menneskelige og organisatoriske faktorer, har Trafikstyrelsen ved tilsyn gennem året erfaret, at virksomhederne fortsat arbejder på at implementere rutiner i deres sikkerhedsledelsessystemer, så det bliver en naturlig del af hverdagen at medtænke menneskelige og organisatoriske faktorer samt sikkerhedskultur i for eksempel hændelsehåndtering og risikostyring.

Anvendelse af den fælles sikkerhedsmetode for risikoevaluering, CSM-RA

Trafikstyrelsens oplevelse i forbindelse med udstedelse af sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser og tilsyn, er i lighed med tidligere år, at en del virksomheder har vanskeligheder ved at implementere kravene i CSM-RA.

Otte virksomheder har ved udgangen af 2023 fortsat vilkår eller åbne observationer (type 3) fra certificeringsforløbene⁴⁵ vedr. ændringshåndtering og implementering af forordningen. Vilkårene eller observationerne er typisk givet, fordi virksomhedens proceduregrundlag ikke efterlever kravene til CSM-RA, og kan f.eks. betyde at de skal fremsende dokumentation til styrelsen, inden de påtænker at gennemføre en ændring.

Virksomhederne skal i deres årlige sikkerhedsrapport give en tilbagemelding til styrelsen om deres anvendelse af den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering (CSM-RA). Der ses i lighed med 2022, også i 2023, forskelle i de indsendte sikkerhedsrapporter. For eksempel har nogle virksomheder beskrevet deres erfaring med CSM-RA, mens andre virksomheder blot

43 Jf. 3. jernbanepakke, bek. 147 af 30.01.2017.

44 *EUR-Lex - 32022R0545 - EN - EUR-Lex (europa.eu)*

45 Vilkår blev givet ifm. udstedelse af sikkerhedscertifikater hhv. -godkendelser under 3. jernbanepakke. Under 4. jernbanepakke håndteres dette som åbne observationer, type 3, hvor virksomheden skal udarbejde og følge en handlingsplan, som godkendes af styrelsen inden udstedelse.

har udfyldt en oversigt over ændringer foretaget i årets løb uden at give oplysninger om deres erfaringer med anvendelsen af CSM-RA.

Ni virksomheder har i deres sikkerhedsrapport direkte anført, at de løbende har forbedret deres procedurer mv. omkring ændringshåndtering. Dette gælder også virksomheder, der ikke har vilkår omkring ændringshåndtering. Flere virksomheder har f.eks. vurderet, at der var behov for at opdele procedurerne efter forskellige ændringstyper, som f.eks. ændringer i hhv. køretøjer og organisation på grund af forskellige krav til processer og dokumentation. Det vurderes, at mange virksomheder er i en god læringsproces omkring ændringshåndtering.

Nogle virksomheder anfører i lighed med 2022, at de ikke har anvendt CSM-RA, da de ikke har haft signifikante ændringer. Idet signifikansvurderingen også er en del af kravgrundlaget i CSM-RA, vurderer styrelsen, at det kan være et udtryk for manglende forståelse af forordningen og dens krav.

I forbindelse med sagsbehandlingen af sager på infrastrukturområdet oplever Trafikstyrelsen, at nogle infrastrukturforvaltere efterhånden har en vis erfaring i anvendelsen af CSM-RA i forbindelse med infrastrukturændringer. Der er imidlertid stadig en udfordring med grænsefladehåndtering, især håndtering af flere samtidige projekter (eller projekter, der ikke er tidsmæssigt uafhængige) på samme lokation. Infrastrukturforvalterne har derudover en udfordring med at sikre en fuld risikovurdering i forbindelse med infrastrukturændringer. Trafikstyrelsen oplever, at der sker en u hensigtsmæssig begrænsning af risikovurderingen i forbindelse med infrastrukturændringer, hvor infrastrukturforvalterne anvender eksisterende sikkerhedsregler til farehåndtering.

Før en ændring i eksisterende jernbaneinfrastruktur iværksættes, skal infrastrukturforvalteren vurdere, om ændringen er signifikant efter principperne i artikel 4, stk. 1 og 2, i CSM-RA (EU/402/2013). Hvis ændringen er signifikant, skal der tilknyttes en CSM-assessor, som skal sikre, at risikostyringen i projektet gennemføres i henhold til EU/402/2013. På baggrund af en sikkerhedsvurderingsrapport fra CSM-assessor skal infrastrukturforvalteren efterfølgende ansøge om ibrugtagningstilladelse ved Trafikstyrelsen.

For fortsat at fremme forståelsen og brugervenligheden af CSM-RA, lægger Trafikstyrelsen vægt på vejledning med udgangspunkt i det enkelte projekt og tilpasset ansøgers behov. Dette skal sikre, at godkendelsesprocessen, dokumentationskrav og sagsbehandlingstider m.m. er klare og tydelige for ansøger tidligt i processen med henblik på at skabe transparens og forudsigelighed i godkendelsesprocessen.

Også i forbindelse med sagsbehandlingen af sager på køretøjsområdet oplever Trafikstyrelsen, at der er forskel på virksomhedernes anvendelse af risikostyringsprocessen i henhold til CSM-RA. Dette ses blandt andet i forhold til signifikansvurderinger, hvor det i henhold til CSM-RA skal anføres, hvilke farer der er identificeret som følge af ændringen, og hvilke relevante eksisterende barrierer der er identificeret. Trafikstyrelsen vejleder løbende virksomhederne i forbindelse med sagsbehandlingen af ansøgningerne.

Anvendelse af den fælles sikkerhedsmetode for overvågning, CSM-Monitorering

En enkelt virksomhed havde i 2023 en åben observation, type 3 fra udstedelsen af sikkerheds-certifikatet. Virksomheden har i løbet af året afsluttet handlingsplanen vedrørende observationen. Observationen handlede om implementering af CSM-Monitorering generelt.

Virksomhederne skal i deres årlige sikkerhedsrapporter beskrive deres erfaringer med anvendelse af CSM-Monitorering, herunder om overvågningen har givet en bedre indikation af virksomhedens sikkerhedsniveau, samt om virksomheden på baggrund af erfaring har etableret nye procedurer. Ligesom for CSM-RA ses varierende kvalitet i virksomhedernes indsendte sikkerhedsrapporter, hvor nogle virksomheder har beskrevet deres overvågningsstrategi og erfaringer, mens andre virksomheder mangler at give oplysninger om deres erfaringer med anvendelse af CSM-Monitorering. Enkelte beskriver fortsat, at de ikke benytter CSM-Monitorering, selvom det er et krav.

Langt de fleste virksomheder anfører, at overvågningen giver værdi for virksomheden. Dette gælder både de "veletablerede gamle" virksomheder, men også mange af de helt nye, små virksomheder indikerer, at de har god gavn af overvågningen.

Generelt udviser virksomhederne større forståelse for, at overvågningen skaber synlighed omkring sikkerhedsniveauet og trends i dette, og at resultaterne af overvågningen kan bruges i arbejdet med forbedring af sikkerheden. En virksomhed anfører desuden, at overvågningen også "har gjort det lettere at dokumentere eventuel manglende fremdrift i implementering af løbende forbedringer". Mange virksomheder beskriver samtidig, at de løbende har forbedret deres overvågningsprocedurer.

Trafikstyrelsen har i 2023 ført tilsyn med anvendelsen af CSM-Monitorering hos de virksomheder, der skal følge EU-reglerne og med overvågning iht. de nationale regler hos bybanerne. I alt er der ført tilsyn hos otte virksomheder, hvoraf der er givet afvigelser og/eller bemærkninger hos fem af virksomhederne. Størsteparten af afvigelserne og bemærkningerne handler om, at de handlingsplaner, virksomhederne opstiller for at opnå sikkerhedsmålene, ikke tydeligt beskriver de aktiviteter, der planlægges. Herunder var der flere tilfælde, hvor handlingsplaner ikke var blevet opdateret, f.eks. efter at virksomheden havde valgt at beholde de samme sikkerhedsmål det følgende år.

Flere af virksomhederne manglede ligeledes en proces for opstilling af sikkerhedsmål og tilhørende handlingsplaner.

En enkelt virksomhed fik en generel afvigelse på, at virksomhedens overvågningsstrategi, overvågningsplaner samt opfølgning på overvågningsresultater ikke levede op til kravene i CSM-Monitorering.



Trafikstyrelsen

Danish Transport Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf. 7221 8800

www.trafikstyrelsen.dk