

Vejledning til indberetningsbekendtgørelsen

BEK nr. 707 af 20. maj 2020

Indhold

INDLEDNING	4
VEJLEDNINGENS FORMÅL	4
VEJLEDNINGENS OPBYGNING.....	4
INDBERETNING AF DATA	5
KRAV OM INDBERETNING AF DATA.....	5
JERNBANELOVEN	5
JERNBANESIKKERHEDSDIREKTIVET.....	6
INDBERETNINGSBEKENDTGØRELSEN	6
TOG.....	9
DEFINITION.....	9
TOGKONTROLANLÆG	10
<i>Klassificering af de danske togkontrolanlæg:</i>	11
ULYKKER	12
KOLLISIONSKATEGORIER	12
<i>Kollision: Tog mod andet jernbanekøretøj</i>	12
<i>Kollision: Tog mod objekt</i>	12
<i>Kollision: Rangerende materiel mod andet rangerende materiel</i>	13
<i>Kollision: Rangerende materiel mod objekt</i>	13
AFSPORING MED TOG	13
AFSPORING MED RANGERENDE MATERIEL	13
OVERKØRSELSULYKKER	14
PERSONPÅKØRSEL	14
PERSONSKADE OMBORD PÅ TOG I BEVÆGELSE	14
BRAND OG EKSPLOSIONER I TOG I BEVÆGELSE	14
IND- OG UDSIGNINGSULYKKER.....	15
<i>Ind- og udstigningsulykker (tog i bevægelse)</i>	15
<i>Ind- og udstigningsulykker (tog holder stille)</i>	15
ULYKKER MED KØRESTRØM.....	15
<i>Ulykker med kørestrøm (tog i bevægelse)</i>	15
<i>Ulykker med kørestrøm (tog holder stille eller intet tog)</i>	15
VÆSENTLIGEULYKKER	16
DEFINITION.....	16
FORSINKELSER.....	16
<i>Forsinkelse i forhold til køreplanen</i>	17
SELMORD.....	18
DEFINITION AF SELVMORD	18
SELMORDSFORSØG	18
FORLØBERE TIL ULYKKER.....	20
DEFINITION.....	20
SKINNEBRUD	20
<i>Skinnebrud – større</i>	20
<i>Skinnebrud - mindre</i>	20
SIKKERHEDSFARLIGE SPORBELIGGENHEDSFEJL.....	21
TEKNISK SIGNALFEJL	21
DEFEKTE HJUL OG AKSLER	22
<i>Defekte hjul på jernbanekøretøjer - Brud</i>	22
<i>Defekt aksel på jernbanekøretøjer - Brud</i>	22
<i>Defekte hjul på jernbanekøretøjer – Anden årsag end brud</i>	23
<i>Defekte aksler på jernbanekøretøjer – Anden årsag end brud</i>	23
SIGNALFORBIKØRSLER	23
<i>Farepunkt</i>	24
<i>Signalforbikørsel (tog) – forbi farepunkt</i>	25

<i>Signalforbikørsel (tog) – ikke forbi farepunkt</i>	25
<i>Signalforbikørsel (ikke-tog) – forbi farepunkt</i>	25
<i>Signalforbikørsel (ikke-tog) – ikke forbi farepunkt</i>	25
<i>Klassificering af signalforbikørsler</i>	26
RISIKO FOR PERSONPÅKØRSEL	26
BREMSETEKNISKE FEJL	26
RISIKO FOR KOLLISION/PÅKØRSEL I OVERKØRSEL	27
FEJL FRA STATIONSBESTYRER/TRAFIKLEDER	27
PROFILFORHOLD	27
ANDET	27
PERSONSKADER	28
PASSAGERER	28
PERSONALE – HERUNDER KONTRAHENTERS PERSONALE	28
BRUGERE AF OVERKØRSLER.....	28
PERSONER, DER URETMÆSSIGT BEFINDER SIG PÅ JERNBANEAREALER (UAUTHORISEREDE)	28
PERSONER PÅ PERRON	29
ANDRE PERSONER	29
SKADESTYPER	30
DRÆBTE.....	30
ALVORLIGT TILSKADEKOMNE	30
LETTERE TILSKADEKOMNE	30
OMKOSTNINGER	31
MATERIEL SKADE PÅ RULLENDE MATERIEL ELLER INFRASTRUKTUR	31
MILJØSKADER	31
OVERKØRSELSTYPER	32
DEFINITION	32
OVERKØRSELSTYPER	33
REGISTRERING AF DATA	34
BLANKET TIL INDBERETNING AF DATA	34
1. <i>Kontaktoplysninger</i>	34
2. <i>Involveret virksomhed</i>	34
3. <i>Dato og tidspunkt</i>	35
4. <i>Sted</i>	35
5. <i>Kørsel driftstype</i>	36
<i>Togkontrolanlæg (ATC/HKT/ERTMS/CBTC)</i>	36
7. <i>Kategori af ulykke og forløbere til ulykke m.v.</i>	37
<i>Ulykke</i>	37
<i>Farligt gods</i>	37
<i>Selv mord</i>	37
<i>Selv mordsforsøg</i>	37
<i>Andre ulykker</i>	37
<i>Forløbere til ulykker</i>	38
8. <i>Hændelsesbeskrivelse</i>	38
9. <i>Konsekvenser ved ulykker:</i>	39
<i>Personskade</i>	39
<i>Skadestype</i>	39

Indledning

Indberetningsbekendtgørelse nr. 707 af 20. maj 2020 fastsætter kravene til, hvordan der i Danmark skal indberettes data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Nærværende vejledning for data på jernbaneområdet orienterer herom.

For letbaneområdet henvises til indberetningsbekendtgørelse nr. 1181 af 22. september 2016.

Vejledningens formål

Rådet og Europa Parlamentet vedtog d. 11. maj 2016, et nyt direktiv om jernbanesikkerhed 2016/798. Jernbanesikkerhedsdirektivet regulerer hvilke data om jernbaneulykker og jernbanehændelser, medlemsstaterne skal indberette. Direktivets bestemmelser om indberetninger er gennemført i dansk ret i jernbaneloven og i indberetningsbekendtgørelse nr. 707 af 20. maj 2020 om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (herefter indberetningsbekendtgørelsen). Indberetningsbekendtgørelsen trådte i kraft d. 16. juni 2020 og afløser bekendtgørelse nr. 1340 af 26. november 2015. Der er ikke nogen ændring i forhold til de indberetninger, hidtil har skullet indberettes efter den gamle bekendtgørelse.

Nærværende vejledning har til formål at vejlede om, hvordan der indberettes data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. i henhold til kravene i den nye indberetningsbekendtgørelse.

Vejledningens opbygning

Vejledningen vil gennemgå og beskrive indberetningsbekendtgørelsens paragraffer og anvendte definitioner¹ så kronologisk som muligt i forhold til indberetningsbekendtgørelsens opbygning.

Sidste afsnit i denne vejledning gennemgår hvert enkelt dataregistreringspunkt fra indberetningsbekendtgørelsens bilag 2².

Tekst med denne baggrundsfarve referer til jernbanesikkerhedsdirektivet.

Tekst med denne baggrundsfarve referer til jernbaneloven.

Tekst med denne baggrundsfarve referer til indberetningsbekendtgørelsen.

¹ Definitioner til brug ved indberetning af data til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (bilag 1).

² Bilag 2 er blanket til brug ved indberetning af data vedrørende ulykker og forløbere til ulykker mv.

Indberetning af data

Dette afsnit beskriver formålet med indberetning af data på jernbaneområdet samt gennemgår de overordnede krav til indberetningen i henhold til indberetningsbekendtgørelsen.

Krav om indberetning af data

Kravet om indberetning af data på jernbaneområdet følger af § 78 i jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, samt jernbanesikkerhedsdirektivet, specielt bilag 1 og tillægget, der omfatter de fælles sikkerhedsindikatorer og anvendte definitioner.

Det er et krav, at virksomhederne gennemfører undersøgelser af ulykker og forløbere til ulykker for at vurdere et hændelsesforløb samt evt. sørge for forbyggende foranstaltninger. I særlige tilfælde kan Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane indlede en undersøgelse.

Jernbaneloven³

Indberetning og sikkerhedsrapporter

§ 78 Virksomheder på jernbaneområdet skal give indberetning til Trafikstyrelsen til brug for styrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde om ulykker og forløbere for ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet.

Stk. 2. Ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, skal give indberetning til den virksomhed, som de er ansat i, om ulykker og forløbere for ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet.

Stk. 3. Ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, kan uanset stk. 2 give indberetning til Trafik-, Bygge – og Boligstyrelsen om ulykker og forløbere for ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet.

Kravet om indberetning jf. jernbanelovens § 78, stk. 1 gælder alle jernbaneinfrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, andre med sikkerhedscertifikat, samt for veteranbanerne og ved kørsel med veterantog.

Personer på jernbaneområdet jf. jernbanelovens § 78, stk. 2, f.eks. ansatte hos entreprenører eller vikarbureauer, skal indberette oplysninger til jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren i henhold til de af virksomheden fastsatte retningslinjer. Samtidig kan de nævnte personer anonymt indberette ulykker mv. til Trafik-, Bygge og Byggestyrelsen via blanketten i indberetningsbekendtgørelsens bilag 2, jf. stk. 3.

³ Trafikstyrelsen har skiftet navn til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Jernbanesikkerhedsdirektivet

Jernbanesikkerhedsdirektivet fastsætter de fælles sikkerhedsindikatorer⁴. De fælles sikkerhedsindikatorer dækker over statistiske oplysninger, der indsamles af medlemsstaterne og deles på europæisk niveau til vurdering af opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål⁵ og til overvågning af den generelle udvikling af jernbanesikkerheden.

Det følger af jernbanesikkerhedsdirektivets art. 5, stk. 1, at oplysningerne om de fælles sikkerhedsindikatorer indsamles for at lette vurderingen af opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål og give mulighed for at overvåge den generelle udvikling i jernbanesikkerheden.

Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal fremlægge deres sikkerhedsindikatorer for Trafik-, og Bygge- og Boligstyrelsen via deres årlige sikkerhedsrapport, jf. jernbanesikkerhedsdirektivets art. 9, stk. 6.

Indikatorerne indberettes herefter af Trafik- og Byggestyrelsen til Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) og anvendes også til brug for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens egen årlige sikkerhedsrapport.

Indberetningsbekendtgørelsen

Anvendelsesområde

§ 1. Bekendtgørelsen fastsætter regler om de indberetninger, virksomheder på jernbaneområdet, ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, skal indberette til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen jf. jernbaneloven § 78.

Stk. 2 Bekendtgørelsen fastlægger regler om indberetninger på af ulykker og forløbere til ulykker i forbindelse med veteranbanedrift.

Data om ulykker og forløbere til ulykker mv. indberettes primært af infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og veteranbaner.

Virksomhedernes egne årlige sikkerhedsrapport indeholder en samlet oversigt over alle sikkerhedsindikatorer og virksomhedernes vurdering af den sikkerhedsmæssige udvikling. Den årlige indberetning er en indsamling af mere detaljerede oplysninger, som anvendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som en del af det forebyggende sikkerhedsmæssige arbejde og til den årlige sikkerhedsrapport for jernbanen.

Det forventes, at jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere samarbejder om at kvalitetssikre datamaterialet vedrørende ulykker på jernbanen, som medfører personskade. Den enkelte virksomhed er ansvarlig for at indberette korrekte oplysninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Indberettede oplysninger indgår i en database. Denne database er ikke tilgængeligt for offentligheden.

⁴ Common Safety Indicators, CSI. I denne vejledning også benævnt *hændelseskategorier*.

⁵ Common Safety Targets, CST.

Indberetning

§ 2. Indberetning af data, jf. § 78 stk. 1, i jernbaneloven samt indberetninger af data i forbindelse med veteranbanedrift, skal ske senest d. 1. marts hvert år for det forgangene år.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, virksomheder, der er certificeret i henhold til jernbaneloven § 11, veteranbanerne og veteranatogsorganisationerne skal ved indberetning af data anvende de definitioner, der er angivet i bilag 1.

Stk. 3. Indberetning af data skal ske i henhold til de kategorier, der er nævnt i bilag 2.

Fristen for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, andre med sikkerhedscertifikat og veteranbanernes indberetning af data for det foregående kalenderår til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er **1. marts**.

Nærværende vejledning vil gennemgå og beskrive hændelseskategorierne, der skal anvendes jf. indberetningsbekendtgørelsens § 2, stk. 3 samt bilag 1. De oplysninger, der skal indberettes til beskrivelse af en ulykke eller forløbere til ulykke mv. er struktureret efter blanketten i indberetningsbekendtgørelsens bilag 2. Blankettens opbygning uddybes i vejledningens sidste afsnit.

Indberetning (fortsat)

§ 3. Indberetning efter § 2 skal ske elektronisk. Indberetningen skal ske ved enten at udfylde en elektronisk kopi af Trafik-, og Bygge- og Boligstyrelsens sikkerhedsdatabase eller ved at overføre data fra virksomhedens egen database i et format svarende til Trafik-, og Bygge- og Boligstyrelsens database, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Veteranbaner og veteranatogsorganisationer kan efter aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anvende blanketten i bilag 2 ved indberetning til Trafik-, og Bygge- og Boligstyrelsen.

Stk. 3. Virksomhedernes og veteranbanernes indberetninger må ikke udover de oplysninger, som er anført i bilag 2, indeholde personoplysninger, herunder navn, personnummer eller adresse.

§ 4. Ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, jf. jernbanelovens § 78, stk. 3, skal ved indberetning af forløbere til ulykker til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anvende blanketten i bilag 2.

Indberetning af data skal (med enkelte undtagelser) ske elektronisk. Datamaterialet skal overholde de af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsatte formater. Indberetningsformatet for indberetningspligtige virksomheder (jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere, andre med sikkerhedscertifikat og veteranbanerne) angives af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens sikkerhedsdatabase.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens Sikkerhedsdatabase er udarbejdet i Microsoft Office Access 2003 og leveres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens sammen med "Vejledning i brug af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen Sikkerhedsdatabase". Sikkerhedsdatabasen kan anvendes af virksomheden til løbende at registrere ulykker og forløbere til ulykker⁶. Databasen kan levere forskellige typer af dataudtræk og rapporter f.eks. til virksomhedens årlige sikkerhedsrapport.

Af hensyn til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opbevaring og behandling af oplysninger skal indberetningerne kun indeholde de adspurgte oplysninger. Personoplysninger data som navne, personnumre mv. må ikke indgå i indberetningerne

Indberetningsblanketten anvendes til enkeltpersoners indberetning (det kan eksempelvis være ansatte i jernbanevirksomhederne eller borgere i Danmark). Veteranbaner og veteranotogsorganisationer kan også anvende blanketten efter aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og andre med sikkerhedscertifikat kan ikke benytte denne blanket, da de skal indberette deres data elektronisk.

Blanketten fremgår af indberetningsbekendtgørelsens bilag 2 og er tilgængelig på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.

Straf

§ 5. Overtrædelse af §§ 2-3 straffes med bøde.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter straffelovens 5. kapitel.

Det er lovpligtigt for alle virksomheder på jernbaneområdet at indberette alle sikkerhedsrelaterede hændelser (dvs. både forløbere til ulykker og ulykker) til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen inden for den fastsatte frist og efter de i indberetningsbekendtgørelsen fastsatte indberetningskrav. Overholdes kravene ikke, kan det medføre bøde.

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser

§ 6. Bekendtgørelsen træder i kraft den 16. juni 2020.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1340 af 26. november 2015 om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik- og Boligstyrelsen ophæves.

Den nye indberetningsbekendtgørelse trådte i kraft 16. juni 2020.

⁶ Ulykker og forløbere til ulykker bør løbende registreres i databasen af jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne. Men disse skal *ikke* indberettes/sendes til Trafik-, og Bygge- og Boligstyrelsen løbende. Styrelsen modtager data 1. marts for hvert foregående kalenderår.

Tog

Definition

Ved **tog** forstås et eller flere jernbanekøretøjer, der trækkes af et eller flere lokomotiver eller motorvogne, eller en motorvogn, der kører alene under et bestemt nummer eller en specifik betegnelse fra et fast startpunkt til et fast slutpunkt. Et lokomotiv, der kører alene, betragtes som et tog, jf. jernbanesikkerhedsdirektivet.

Begge betingelser i definitionen skal være opfyldt for, at et jernbanekøretøj kan kaldes et tog i indberetningsbekendtgørelsen og jernbanesikkerhedsdirektivets forstand:

- 1) jernbanekøretøjet skal bestå af: *“.et eller flere jernbanekøretøjer, der trækkes af et eller flere lokomotiver eller motorvogne, eller en motorvogn der kører alene...”*
- 2) jernbanekøretøjet skal: *“køre under et bestemt nummer eller en specifik betegnelse fra et fast startpunkt til et fast slutpunkt”.*

Dette skal forstås således, at jernbanekøretøjer, der kører under et tognummer, er optaget i en køreplan, eller er tillyst gennem en toganmeldelse, betragtes som et tog. Et jernbanekøretøj eller en trækraftenhed, der rangeres mellem klargøringsområdet og perron, hvor det vil få tildelt et tognummer, er derfor ikke at betragte som et tog. Vedligeholdelsesmateriel, der kører under tognummer, betragtes som et tog.

Definitionen på et tog er vigtig i forhold til indberetning af data, fordi der for visse hændelseskategorier skelnes mellem ulykker, der sker med tog, og ulykker der ikke involverer et tog.

Årsagen til dette er, at ulykker med tog ofte har andre konsekvenser end ulykker, der ikke involverer et tog. F.eks. vil en afsporing, der sker på et rangerområde have andre potentielle konsekvenser end en afsporing, der sker med et tog, der har passagerer ombord. Nedenstående tabel viser forskellen på de hændelseskategorier, hvor det har betydning, hvorvidt et tog er involveret eller ej.

Ulykke når et tog er involveret	Ulykke når et tog <i>ikke</i> er involveret
Afsporing med tog	Afsporing med rangerende materiel
Kollision: tog mod andet jernbanekøretøj	Kollision: rangerende materiel mod andet rangerende materiel
Kollision: tog mod objekt	Kollision: rangerende materiel mod objekt

Når der i det følgende omtales et tog, er det ovenstående definition, der gælder.

Togkontrolanlæg

Ved kørsel på strækninger med togkontrolanlæg, skal der registreres signalforbikørsler, afsporinger og kollisioner, samt hvilken type af togkontrolanlæg der er tale om på den strækning, hvor hændelsen sker. Herunder er udarbejdet et skema til hjælp for oversættelse af de europæiske kategorier for togkontrolanlæg til de danske togkontrolanlægs virkemåde og betegnelser.

Opdeling af togkontrollsystemer (on-board) jf. Jernbanesikkerhedsdirektivets bilag 1:

Engelsk kategori	Engelsk definition	Dansk kategori	Dansk definition	Danske Togkontrol-anlægstyper
Warning	Providing automatic warning to driver	<u>Advarsel</u>	Advarer automatisk lokomotivføreren	
Warning and automatic stop	Providing automatic warning to driver and automatic stop when passing a signal at danger	<u>Advarsel og automatisk standsning</u>	Advarer automatisk lokomotivføreren samt standser automatisk køretøjet, når køretøjet passerer et signal på stop.	Forenklet HKT ATC togstop ATP
Warning and automatic stop and discrete supervision of speed	Providing protection of danger points, where "discrete supervision of speed" means supervision of speed at certain locations (speed traps) at the approach of a signal	<u>Advarsel og automatisk standsning og punktvis overvågning af hastigheden</u>	Advarer automatisk lokomotivføreren samt standser automatisk køretøjet, når køretøjet passerer et signal på stop. Hastigheden overvåges punktvist på vej frem mod et signal.	ATC
Warning and automatic stop and continuous supervision of speed	Providing protection of danger points and continuous supervision of the speed limits of the line, where "continuous supervision of speed" means continuous indication and enforcement of the maximal allowed target speed on all sections of the line. (this type is regarded as automatic train protection (ATP))	<u>Advarsel og automatisk standsning og løbende overvågning af hastigheden</u>	Advarer automatisk lokomotivføreren samt standser automatisk køretøjet, når køretøjet passerer et signal på stop. Hastigheden overvåges kontinuerligt samt reguleres automatisk.	• HKT • ERTMS • CBTC

Klassificering af de danske togkontrollanlæg:

	Type	Hvor findes den?	Hastighedskontrol <i>punktvís</i>	Hastighedskontrol <i>løbende</i>	Stopinformation til LKF før signal	Nedbremsning af tog efter signal.	Nedbremsning af tog efter signal. Tog standser før farepunkt	Nedbremsning af tog før signal
Togstop uden hastighedsbegrænsning	ATC - togstop	BDK. Nogle få regionaltog- strækninger på Fyn og i Jylland	-	-	+	+	+	-
	ATP	Privatbanerne (nogle strækninger)	-	-	+	+	+	-
Togkontrol	ATC	BDK. Mest befærdede strækninger i DK Både i og udenfor hovedstadsom- rådet	-	+	+	+	+	-
	HKT	S-banen	-	+	+	-*	+	-
Nye togkontrolsystemer	CBTC	S-banen	-	+	+	+	**	**
	ERTMS	BDK. Fjernbanen	-	+	+	+	**	**

S-bane. For nærværende findes der både HKT og CBTC som togkontrolsystemer, men på sigt vil det udelukkende være CBTC.

*nødbremsning ved passage af "S-dåse" ved signal.

**toget nedbremses før farepunkt.

Ulykker

En ulykke er en uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse eller en specifik kæde af sådanne hændelser, der har skadelige følger. Ulykker opdeles i følgende kategorier: Kollisioner, togafsporinger, ulykker i jernbaneoverkørsler, personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand og andet. For de nedenfor beskrevne kategorier kræves, at mindst ét jernbanekøretøj er i bevægelse, medmindre det klart fremgår af definitionen, at kategorien gælder andre situationer.

Virksomhederne kan have behov for at specificere ulykkerne i flere underkategorier. Eventuelle underkategorier skal altid kunne relateres til de kategorier af ulykker, som skal indberettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Kollisionskategorier

Kollisioner skal registreres i fire forskellige kategorier. Valg af kategori afhænger af, hvorvidt der er tog involveret eller det alene er rangerende materiel, og om kollisionen sker mellem to jernbanekøretøjer eller mellem jernbanekøretøj og objekt:

Kollision: *tog mod andet jernbanekøretøj*

Kollision: *tog mod objekt*

Kollision: *rangerende materiel mod andet rangerende materiel*

Kollision: *rangerende materiel mod objekt*

Kollision: Tog mod andet jernbanekøretøj

Frontalt sammenstød mellem to tog eller sammenstød mellem front og bagende af to tog eller et sideværts sammenstød mellem en del af et tog og en del af et andet tog eller et jernbanekøretøj eller rangerende materiel.

En kollision, der medfører en afsporing, skal registreres som en kollision. Ulykker, der registreres i denne hændelseskategori, skal involvere et tog. Sker kollisionen mellem et arbejdskøretøj eller rangerende materiel og et tog, vil ulykken også skulle registreres som en kollision. Det afgørende er, om der er et tog involveret i ulykken.

Kollision: Tog mod objekt

Sammenstød mellem en del af et tog og genstande, som er fast anbragt eller midlertidigt befinder sig på eller nær sporet, undtagen ved overkørsler, hvis genstandene er tabt af krydsende køretøjer eller brugere. Definitionen omfatter også sammenstød med køreledninger.

Denne hændelseskategori skal involvere et tog. Objekter kan være faste konstruktioner f.eks. sporstoppere, broer, køreledningsanlæg eller anden infrastruktur. Objekter kan også midlertidigt befinde sig på eller i nærheden af sporet så som sten, jord, sand, træer, tabte dele fra rullende materiel, tabt gods og maskiner eller udstyr til sporvedligehold.

I jernbanestatistikken betragtes dyr ligeledes som et objekt, dog ikke mindre dyr som f.eks. fasaner, hunde og katte.

Sammenstød med trafikanter, der krydser sporet i en overkørsel, betragtes ikke som kollision, men som ulykker i overkørsler.

Kollision: Rangerende materiel mod andet rangerende materiel

Frontalt sammenstød mellem to styk rangerende materiel eller sammenstød mellem front og bagende af to styk rangerende materiel eller et sideværts sammenstød mellem en del af et rangerende materiel og en del af et andet rangerende materiel.

Denne hændelseskategori skal involvere rangerende materiel (der er altså ikke tale om involvering af et tog ved denne kategori).

Hvis eksempelvis to rangerende jernbanekøretøjer støder sammen, skal dette indberettes under kategorien "kollision: Rangerende materiel mod andet rangerende materiel".

Kollision: Rangerende materiel mod objekt

Sammenstød mellem en del af et rangerende materiel og genstande, som er fast anbragt eller midlertidigt befinder sig på eller nær sporet. Definitionen omfatter også sammenstød med køreledningsanlæg.

Denne hændelseskategori skal involvere rangerende materiel (der er altså ikke tale om involvering af et tog ved denne kategori). Objekter kan være faste konstruktioner f.eks. sporstoppere, broer, køreledningsanlæg eller anden infrastruktur. Objekter kan også midlertidigt befinde sig på eller i nærheden af sporet så som sten, jord, sand, træer, tabte dele fra rullende materiel, tabt gods og maskiner eller udstyr til sporvedligehold.

I jernbanestatistikken betragtes dyr ligeledes som et objekt, dog ikke mindre dyr som f.eks. hunde og katte.

Sammenstød med trafikanter, der krydser sporet i en overkørsel, betragtes ikke som kollision, men som ulykker i overkørsler.

Afsporing med tog

Enhver hændelse, hvor mindst ét af et togs hjul løber af sporet.

Ulykker, der registreres i denne hændelseskategori, skal involvere et tog. Kollisioner, herunder kollisioner med objekter, skal registreres som en kollision, også selvom den har medført en afsporing (dvs. enten kollision, tog mod andet jernbanekøretøj eller kollision, tog mod objekt).

Afsporing med rangerende materiel

Enhver hændelse, hvor mindst ét af et rangerende køretøjs hjul løber af sporet.

Ulykker, der registreres i denne hændelseskategori, involverer ikke et tog. Kollisioner, herunder kollisioner med objekter, skal registreres som en kollision også selvom den har medført en afsporing.

Overkørselsulykker

Involverer mindst ét jernbanekøretøj og et eller flere krydsende køretøjer, andre krydsende brugere som f.eks. fodgængere eller genstande, der midlertidigt befinder sig på eller nær sporet, hvis de er tabt af krydsende køretøjer eller brugere.

Se afsnit om overkørselstyper side 32.

Personpåkørsel

Skader på en eller flere personer, som enten rammes af et jernbanekøretøj, en del af et jernbanekøretøj eller af en genstand, der er fastgjort til eller har løsrevet sig fra køretøjet.

Denne hændelseskategori gælder kun for jernbanekøretøjer, dvs. når personer rammes af et jernbanekøretøj eller en genstand, der enten har løsrevet sig fra eller er fastgjort på jernbanekøretøjet. Personer, der anvender passager mellem perroner, er også inkluderet her.

Alle begivenheder, der relaterer til brugen af en jernbaneoverkørsel, skal klassificeres som *ulykker i overkørsler*. Episoder, hvor en person falder fra perronen uden at blive ramt af rullende materiel, hører under kategorien "*risiko for personpåkørsel*".

Personskade ombord på tog i bevægelse

Skader på en eller flere personer, som pga. togets bevægelse falder eller rammes af løse genstande under befordring i toget.

Følgende eksempler er inkluderet ved denne kategori:

- Personer, der pga. togets bevægelse bliver ramt af nedfalden bagage
- Personer, der pga. togets bevægelse kommer til skade

Hvis nogen kommer til skade, mens de er i toget, fordi de har været udsat for en forbrydelse, skal dette ikke indberettes til Trafik- og Byggestyrelsen, da det ikke betragtes som en jernbaneulykke.

Brand og eksplosioner i tog i bevægelse

Brande og eksplosioner i jernbanekøretøjer, inklusiv deres last, undervejs mellem afgangsstation og bestemmelsessted – herunder når de holder på afgangsstationen, ved ophold eller ved bestemmelsesstedet samt under omrangering.

Brande, der starter, mens jernbanekøretøjet holder stille, skal også rapporteres.

Eksempler på scenarier hvor der udbryder brand i et jernbanekøretøj, som skal indberettes, kan være:

- Jernbanekøretøjer som rangeres og bryder i brand
- Tog, som afventer signal, og bryder i brand
- Tog, som kører på jernbanestrækninger, og bryder i brand.

Hærværk er ikke inkluderet her.

Ind- og udstigningsulykker

Ind- og udstigningsulykker (tog i bevægelse)

Ulykker, hvor en person falder på vej ind eller ud af toget, mens toget er i bevægelse.

Dette omfatter ulykker, hvor personer falder fra tog ned på banelegemet eller perron mens toget er i bevægelser.

Er toget ikke i bevægelse, skal ulykken registreres som *"ind- og udstigningsulykker (tog holder stille)"*.

Ind- og udstigningsulykker (tog holder stille)

Ulykker, hvor en person falder på vej ind eller ud af toget, mens toget holder stille.

Dette omfatter ulykker, hvor personer falder fra tog ned på perron eller banelegemet.

Er toget i bevægelse, skal ulykken registreres som *"ind- og udstigningsulykker (tog i bevægelse)"*.

Ulykker med kørestrøm

Ulykker med kørestrøm skal indberettes til både Sikkerhedsstyrelsen og Trafik- og Byggestyrelsen. Virksomhederne bør kontakte Sikkerhedsstyrelsen for mere information om deres krav til indberetning.

Nedenfor følger en beskrivelse af kravene for indberetning til Trafik- og Byggestyrelsen af ulykker med kørestrøm ved både tog i bevægelse og tog, der holder stille

Ulykker med kørestrøm (tog i bevægelse)

Ulykker, hvor en person kommer i forbindelse med kørestrøm, og hvor der er involveret tog i bevægelse.

Hvis en køreledning falder ned, og et tog kører ind i køreledningen, skal det registreres som en *"kollision: Tog mod objekt"*.

Ulykker med kørestrøm (tog holder stille eller intet tog)

Ulykker, hvor en person kommer i forbindelse med kørestrøm, men hvor der ikke er tog i bevægelse involveret i ulykken.

Det kan f.eks. være ulykker, der sker i forbindelse med, at personer kravler op på et holdende tog og kommer i forbindelse med kørestrømmen. Det kan også være i forbindelse med rangerpersonale, der kommer i forbindelse med kørestrøm ved rangering.

Væsentlige ulykker

Definition

Ved væsentlig ulykke forstås enhver ulykke, hvori der er involveret mindst ét jernbanekøretøj i bevægelse, og som resulterer i mindst én dræbt eller alvorligt tilskadekommet person, eller omfattende ødelæggelse af materiel, spor, øvrig del af infrastruktur (anlæg), miljøet eller i omfattende forstyrrelse af trafikken.

En væsentlig ulykke adskiller sig fra en ulykke ved at have mere omfattende konsekvenser end en ulykke. Der er tale om en væsentlig ulykke, såfremt ulykken eksempelvis har medført alvorligt tilskadekomne eller dræbte personer.

Med omfattende ødelæggelse af materiel, spor, øvrig del af infrastruktur (anlæg) eller miljøet forstås ødelæggelser/skader for mindst 1,2 mio. kr. Der er også tale om en væsentlig ulykke, hvis ulykken resulterer i, at togtrafikken er indstillet i seks timer eller mere på en hovedbanestrækning⁷.

Følgende forhold er desuden gældende for de begivenheder, der betegnes som væsentlige ulykker:

- ulykken er relateret til rullende materiel i bevægelse (hvor hastigheden ikke er 0 km/t, dog med undtagelse af ulykker ved brand)
- ulykken skal være uønsket eller utilsigtet, hvilket udelukker hærværk, selvmord og terrorhandlinger
- ulykken er ikke foregået på værksteder, lagerterminaler eller depoter.⁸

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, hvilke af de indberettede ulykker der er væsentlige ulykker på baggrund af ovenstående kriterier.

Infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og veteranbaner skal således indberette alle ulykker også de ikke-væsentlige.

Væsentlige ulykker indgår i den nationale og internationale ulykkesstatistik og beregning af sikkerhedsmålet for jernbanesektoren. Ikke-væsentlige ulykker indgår kun i den nationale statistik

Forsinkelser

Infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden skal opgøre de faktiske forsinkelser på den strækning, hvor ulykken har fundet sted, fordelt på antal minutters afbrydelse af driften, samt antal minutters forsinkelse i forhold til køreplanen.

Ved omfattende forstyrrelse af trafikken forstås, at togtrafikken er indstillet i 6 timer eller mere på en hovedbanestrækning.

Hvis trafikken omdirigeres til andre strækninger, skal det alligevel betragtes som en forsinkelse, hvis strækningen er lukket. Hvis kun ét spor på en flersporet strækning er lukket, mens det andet spor stadig er i drift, skal dette ikke registreres som en forsinkelse, eftersom togdriften fortsat er opretholdt og ikke helt afbrudt. Når der er tale om afbrydelse af drift, menes det tidsrum, hvor trafikken er helt afbrudt.

⁷ Hovedbanestrækningen går i Danmark fra Øresundsbroen over Ringsted / Korsør / Odense / Fredericia / Lunderskov / Esbjerg og Lunderskov / Padborg og Fredericia / Horsens / Aarhus / Aalborg

⁸ Grænsen til værksteder mv. er det punkt, hvortil jernbanekøretøjer, der forlader værkstedet/lagerterminalen eller depotet, ikke kan passere uden at have fået køretilladelse.

Omkostninger ved forsinkelser beregnes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ud fra infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomhedens opgørelser af *faktiske forsinkelser ved væsentlige ulykker*.

Forsinkelse i forhold til køreplanen

For tidsrummet frem til at trafikken igen afvikles i overensstemmelse med køreplanen, skal der udarbejdes beregninger, der skal tage højde for de faktiske forsinkelser på de strækninger, hvor ulykken har fundet sted, samt forsinkelser på andre berørte strækninger.

Ved beregning af omkostninger ved forsinkelse skal der tages højde for, hvor trafikeret den pågældende strækning er, da det er afgørende for, hvor mange der berøres af forsinkelserne.

Der skelnes mellem godstog eller passagertog, da omkostningerne bør afspejle antallet af berørte passagerer eller omfanget af gods i de forsinkede tog.

Selv mord

Definition af selvmord

Handling, hvor en person forsætlig tager livet af sig selv, og som registreres som sådan, såfremt der er kendskab hertil.

Selv mord betragtes ikke som en jernbaneulykke, men har alligevel samfundsmæssige konsekvenser. Det primære formål med registreringen er, i videst muligt omfang, at kunne adskille selvmord fra øvrige personskader på jernbanen. Når data om selvmord registreres for sig, vil det give mere valide opgørelser af de personskader, der er direkte forbundet med jernbaneulykker.

Såfremt der ikke findes en afgørelse af et eventuelt selvmord fra den kompetente myndighed, skal begivenheden registreres som en ulykke. Jernbanevirksomheden eller jernbaneinfrastrukturforvalteren skal undersøge omstændighederne ved en ulykke, og afgøre, om der er *mistanke* om selvmord.

Mistanke om selvmord registreres som en ulykke, som oftest vil være hændelseskategorien *"personskade forårsaget af rullende materiel i bevægelse"*. Det skal angives i registreringens hændelsesbeskrivelse, hvorvidt der er mistanke om et selvmord, eller om det er en decideret ulykke.

På baggrund af virksomhedernes indberetninger kontakter Trafik- og Byggestyrelsen politiet for at få deres opgørelse over, hvilke af begivenhederne som af politiet betragtes som selvmord. Trafik- og Byggestyrelsen retter virksomhedernes data til, så de passer med politiets opgørelse, før de anvendes til statistik.

Selv mordsforsøg

Handling, hvor en person forsætlig forsøger at tage livet af sig selv, og som registreres som sådan, såfremt der er kendskab hertil eller det registreres som sådan af de kompetente myndigheder.

De samme overvejelser som ved selvmord skal bruges, når selvmordsforsøg bliver registreret.

Det vil sige, at i de tilfælde hvor der er usikkerhed om, hvorvidt personen har forsøgt at begå selvmord eller ej, skal hændelsen registreres som en ulykke. Af tekstfeltet skal det fremgå, at der er mistanke om selvmordsforsøg.

Farligt gods

RID⁹ 2021 Reglement for national og international befordring af farligt gods med jernbane

RID

RID er det overordnede regelsæt, som infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal følge, når de transporterer farligt gods på jernbanen, alvorlige uheld under transporten af farligt gods skal rapporteres til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Farligt gods: Stoffer og genstande, som ikke må transporteres i henhold til RID, eller kun må transporteres i henhold til betingelser, der er fastsat i RID.

Ulykker i forbindelse med transport af farligt gods: Enhver ulykke eller hændelse, der skal indberettes i henhold til kapitel 1.8.5 i RID.

Ulykker i forbindelse med transport af farligt gods med udslip: Enhver ulykke eller hændelse, der skal indberettes i henhold til kapitel 1.8.5 i RID og hvor der er sket udslip af farligt gods.

Ulykker og hændelser med farligt gods indberettes både i overensstemmelse med RID ved udfyldelse af en blanket og som en del af den årlige indberetning fordelt på hændelseskategori eller ulykkestype *samt* afkrydsning i feltet *farligt gods-ulykke*, jf. kapitel 1.8.5 i RID. Hvis relevant skal også feltet *farligt gods-ulykke*, jf. kapitel 1.8.5 med udslip afkrydses.

En ulykke med farligt gods vil derfor i praksis blive registreret som en hændelse eller en ulykke – f.eks. under *"andet"* eller en *"afsporing med tog"*, som samtidig er en *Farligt gods-ulykke*, jf. kapitel 1.8.5 i RID. Det vil sige, at ulykken skal kategoriseres under én af ovenstående hovedkategorier, og følgen heraf er en *farligt gods-ulykke* pga. lækage e. lign., jf. RID kapitel 1.8.5.

Af RID fremgår det, hvilke stoffer der ikke må transporteres på jernbane, og hvilke mængder og koncentrationer af særlige stoffer, der omfattes af RID-bestemmelserne for transport af farligt gods.

⁹ RID: forskrifter vedrørende international jernbanetransport af farligt gods som vedtaget i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods

Forløbere til ulykker

For overskuelighedens skyld, har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen besluttet, at det kun er begrebet "forløbere til ulykker", der skal anvendes fremover. Dermed udgår betegnelsen sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder.

Definition

Ved **forløbere til ulykker** forstås en begivenhed på jernbaneområdet, der ikke har medført en ulykke, men som kunne have fået betydning for jernbanesikkerheden.

En forløber til en ulykke betragtes som indikatorer for sikkerheden og rapporteres med det formål at kunne iværksætte forebyggende tiltag for at undgå egentlige ulykker.

I denne kategori registreres afvigelser fra normal drift f.eks. fejl, der ifølge gældende normer og forskrifter medfører, at driften indstilles eller omlægges (herunder fejl som burde være rettet i forbindelse med planlagte eftersyn). Forløbere til ulykker kan blandt andet være skinnebrud, solkurver, signalfejl, defekte hjul og aksler m.v. Dog skal fejl, der opdages i forbindelse med normalt eftersyn og vedligehold, ikke tages med i registreringen.

Forløbere til en ulykke skal indberettes som forløber til en ulykke. Forårsager en forløber til en ulykke reelt set en ulykke, skal ulykken indberettes som ulykke med forløberen som årsag. Er der flere forløbere udover den primære forløber, skal de alle indberettes i fritekstfeltet. Det er op til den enkelte virksomhed at vurdere, hvilken forløber der er den egentlig årsag til ulykken.

Skinnebrud

Skinnebrud – større

Enhver skinne, som er gået i to eller flere stykker, eller enhver skinne, hvorfra der løsriver sig et stykke metal, der efterlader et hul på mere end 50 mm længde og mere end 10 mm dybde på køreflader.

Dette gælder både almindelige skinner og skinner til sporskifter (tunger og krydsninger).

Fejl i skinnervejsninger og fejl ved laskesamlinger er også inkluderet.

Skinnebrud - mindre

Enhver skinne, som udgør en fare og det entydigt kan måles, hvornår de er farlige, f.eks. ved at sporet lukkes eller hastigheden reduceres.

Et mindre skinnebrud udgør en fare, fordi skinnen er beskadiget, men dog endnu ikke gået i flere dele. Det skal være målbart, hvorvidt skinnen udgør en fare, hvilket typisk vil ske ved, at sporet lukkes af eller hastigheden reduceres for at undgå, at denne fare medfører en hændelse. Det gælder både på almindelige skinner og skinner til sporskifter (tunger og krydsninger).

Fejl i skinnervejsninger og fejl ved laskesamlinger er også inkluderet.

Sikkerhedsfarlige sporbeliggenhedsfejl

Fejl i sporlegemet og sporgeometrien knyttet til solkurver, spordeformationer og punktfejl i skinnernes højde og sporbeliggenhed, der af sikkerhedshensyn kræver omgående indskrænkninger i driftsforholdene.

Dette omfatter kun pludseligt eller akut opståede sporbeliggenhedsfejl. Opdages der sporbeliggenhedsfejl på strækninger i forbindelse med planlagt almindeligt vedligehold, skal disse ikke indrapporteres til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Konsekvensen af sporbeliggenhedsfejl kan f.eks. være nedsættelse af den tilladte hastighed, begrænset togbenyttelse eller lukning af sporet.

Sikkerhedsfarlige sporbeliggenhedsfejl omfatter alle fejl i den relative sporbeliggenhed, som medfører, at sporet af sikkerhedshensyn kræver omgående indskrænkninger i driftsforholdene.

Hvis en beslutning er taget om at nedsætte hastigheden på en strækning med flere på hinanden følgende sikkerhedsfarlige sporbeliggenhedsfejl, skal dette registreres som én sikkerhedsfarlig sporbeliggenhedsfejl.

Teknisk signalfejl

Enhver teknisk fejl i signalsystemet, som medfører et mindre restriktivt signal end krævet.

Tekniske signalfejl refererer til signalfejl, som har tekniske årsager, og som medfører et mindre restriktivt signal end krævet.

Følgende eksempler er inkluderet:

- Visning af signal "kør", "kør igennem" eller "kør med høj hastighed" i stedet for indikation til "Stop", "Stop og ryk frem" eller "Kør med begrænset hastighed".
- Visning af et signal, som er mindre restriktivt end "stop", som vises i stedet for "stop"
- Fejl i for signalering af "stop" eller "kør med begrænset hastighed"
- Uoverensstemmelse mellem indikering og et sporskiftets status
- Mindre restriktiv information transmitteret til lokomotivføreren via togkontrolanlægget

Følgende er ikke omfattet:

- Manglende detektering af tog f.eks. på grund af løvfald, rust, meget sne eller anden forurenende belægning på skinner, skal registreres under "andet", med en beskrivelse af forholdene.

Menneskelige fejl, der skyldes stationsbestyreren eller trafiklederen, skal indrapporteres under kategorien "Fejl fra stationsbestyrer/trafikleder".

Defekte hjul og aksler

Defekte hjul på jernbanekøretøjer - *Brud*

Brud, der påvirker hjulet, og dermed skaber risiko for ulykker i form af afsporing eller sammenstød. Bruddet skal medføre en øjeblikkelig udtagning af jernbanekøretøjet af togdriften.

Kategorien inkluderer følgende:

- Defekter - Brud¹⁰ der har medført en ulykke
- Defekter - Brud eller revner identificeret før afgang, som har en væsentlighed som medfører, at det rullende materiel straks tages ud af drift
- Defekter - Brud eller revner identificeret på de essentielle dele af hjulet på tog i drift, der er af en væsentlighed som medfører, at det rullende materiel straks tages ud af drift.

Følgende tilfælde er ikke omfattet:

- Defekter - Brud eller revner der identificeres i forbindelse med de planlagte vedligeholdelseseftersyn.

Defekt aksel på jernbanekøretøjer - *Brud*

Brud, der påvirker akslen, og dermed skaber risiko for ulykker i form af afsporing eller sammenstød. Bruddet skal medføre, at jernbanekøretøjet øjeblikkelig tages ud af togdriften.

Kategorien omfatter følgende:

- Defekter - Brud¹¹ der har medført en ulykke
- Defekter - Brud eller revner identificeret før afgang, som har en væsentlighed som medfører, at det rullende materiel straks tages ud af drift.
- Defekter - Brud eller revner identificeret på de essentielle dele af akslen på tog i drift, der er af en væsentlighed som medfører, at det rullende materiel straks tages ud af drift.

Følgende tilfælde er ikke omfattet:

Defekter - Brud og revner der identificeres i forbindelse med de planlagte vedligeholdelseseftersyn.

¹⁰ Selvom denne forløber medfører en ulykke, er det fortsat en forløber til en ulykke, der skal indberettes som sådan. Den ulykke, der forårsages af forløberen "defekt – brud", skal indberettes under den konkrete ulykkeshændelseskategori.

¹¹ Selvom denne forløber medfører en ulykke, er det fortsat en forløber til en ulykke, der skal indberettes som sådan. Den ulykke, der forårsages af forløberen "defekt – brud", skal indberettes under den konkrete ulykkeshændelseskategori.

Defekte hjul på jernbanekøretøjer – Anden årsag end brud

Andre årsager end brud, der påvirker hjulet, og dermed skaber risiko for ulykker i form af afsporing eller sammenstød. Defekten skal medføre, at jernbanekøretøjet øjeblikkeligt tages ud af togdriften.

Kategorien omfatter følgende:

- Defekter – Anden årsag¹² der har medført en ulykke
- Defekter – Anden årsag identificeret før afgang, som har en væsentlighed som medfører, at det rullende materiel straks tages ud af drift
- Defekter – Anden årsag identificeret på de essentielle dele af hjulet på tog i drift, der er af en væsentlighed som medfører, at det rullende materiel straks tages ud af drift.

Følgende tilfælde er ikke omfattet:

- Defekter – Anden årsag der identificeres i forbindelse med de planlagte vedligeholdelseseftersyn.

Defekte aksler på jernbanekøretøjer – Anden årsag end brud

Andre årsager end brud, der påvirker akslen, og dermed skaber risiko for ulykker i form af afsporing eller sammenstød. Defekten skal medføre, at jernbanekøretøjet øjeblikkeligt tages ud af togdriften.

Kategorien omfatter følgende:

- Defekter – Anden årsag¹³ der har medført en ulykke
- Defekter – Anden årsag identificeret før afgang, som har en væsentlighed som medfører, at det rullende materiel straks tages ud af drift
- Defekter – Anden årsag identificeret på de essentielle dele af akslen på tog i drift, der er af en væsentlighed som medfører, at det rullende materiel straks tages ud af drift.

Følgende tilfælde er ikke omfattet:

Defekter – Anden årsag der identificeres i forbindelse med de planlagte vedligeholdelseseftersyn.

Signalforbikørsler

Der findes flere forskellige typer af signalforbikørsler. Forskellen er, om signalforbikørslen sker på et område med centralsikring eller et område uden centralsikring, og om den sker med et tog eller med en anden rullende materiel (se også afsnittet "Tog" side 9).

Et stopsignal skal forstås bredt som overtrædelse af det punkt, hvortil der er givet en køre tilladelse. Dette punkt kan også være mundtligt videregivet eller være markeret med et mærke.

¹² Selvom denne forløber medfører en ulykke, er det fortsat en forløber til en ulykke, der skal indberettes som sådan. Den ulykke, der forårsages af forløberen "defekt – anden årsag", skal indberettes under den konkrete ulykkeshændelseskategori.

¹³ Selvom denne forløber medfører en ulykke, er det fortsat en forløber til en ulykke, der skal indberettes som sådan. Den ulykke, der forårsages af forløberen "defekt – anden årsag", skal indberettes under den konkrete ulykkeshændelseskategori.

At køre længere frem end tilladt, dvs. køre forbi et punkt uden køre tilladelse, vil sige at køre forbi:

- et signal ved sporet, der ved sin farve eller stilling signalerer stop,
- endepunktet i en sikkerhedsrelateret kørselstilladelse, der er givet af et togkontrolanlæg
- et punkt, der er meddelt i en forskriftsmæssig mundtlig eller skriftlig tilladelse (f.eks. et rangergrænsemærke, eller nærmere udpeget punkt)
- stopmærker eller håndsignaler.

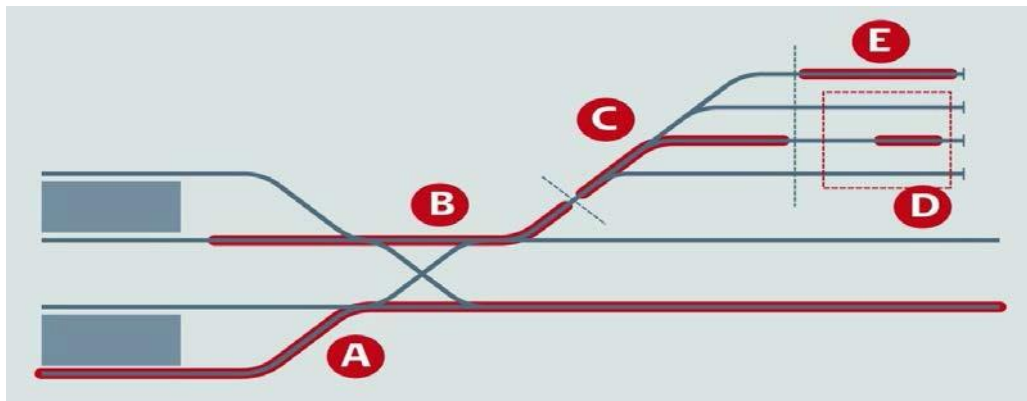
Jernbanekøretøjer uden tilkoblet trækkræftenhed eller et ubemandet jernbanekøretøj, der kører forbi et stopsignal, er ikke omfattet af denne definition

Tilfælde, hvor signalet, uanset årsagen, ikke viser »stop« tids nok til, at lokomotivføreren kan standse toget før signalet, er ikke omfattet af denne definition.

Farepunkt

Ved farepunkt menes punktet, hvor sikkerhedsafstanden overskrides i det konkrete tilfælde, og hvor kollision med andet tog i togvejsspor eller på fri bane kan opstå. Det vil sige det fysiske punkt i hvert enkelt tilfælde, hvor der er risiko for en kollision. Det kan være ved et sporskifte, hvor fritrumsprofilerne mødes. I en overkørsel vil det være det punkt, hvor toget har mulighed for at ramme en trafikant.

For alle typer signalforbikørsler gælder det, at de skal registreres i forhold til, om farepunktet er forbikørt eller ej. Nedenfor ses en illustration¹⁴ af, hvordan de forskellige typer signalforbikørsler skal kategoriseres:



- A) Er **togkørsel med tognummer** (dvs. i køreplan) i togvejsspor og på fri bane. Rapporteres som "Signalforbikørsel (tog) – forbi farepunkt"
- B) Er rangering i eller ind i et togvejsspor med **tomt materiel uden tognummer**. Rapporteres som "Signalforbikørsel (ikke-tog) forbi farepunkt"
- C) Er rangering på **sikret rangerområde** (signaler styres af kommandopost). Rapporteres også som "Signalforbikørsel (ikke-tog) forbi farepunkt"
- D) Er rangering på **ikke sikret rangerområde** (foregår på sigt/via aftaler). Rapporteres "Signalforbikørsel (ikke-tog) ikke forbi farepunkt"
- E) Er rangering i **omstillingsanlæg på ikke sikret rangerområde**. Rapporteres "Signalforbikørsel (ikke-tog) ikke forbi farepunkt"

¹⁴ Nedenstående illustration samt beskrivelse af samme er venligst udlånt af DSB. Punkt E og D på illustrationen er ikke relevant i denne sammenhæng og vil derfor ikke blive beskrevet.

Der er kun en indberetningspligt for så vidt angår kategorierne A), B) og C) til Trafik- og Byggestyrelsen. Dette skyldes, at der reelt set kun er risiko for kollision af rullende materiel med passagerer ved disse signalforbikørsler.

For arbejdskøretøjer gælder, at de betragtes som tog, hvis de indgår i en køreplan med et tognummer. I alle andre tilfælde skal signalforbikørsler med et arbejdskøretøj registreres som enten *"signalforbikørsel (ikke-tog) ikke forbi farepunkt"* eller *"signalforbikørsel (ikke-tog) forbi farepunkt"* afhængigt af, hvor forbikørslen foregår.

Nedenfor gennemgås hver signalforbikørsel, som skal indrapporteres til Trafik- og Byggestyrelsen.

Signalforbikørsel (tog) – forbi farepunkt

At køre længere frem end tilladt/forbikørsel af punkt uden køre tilladelse, så toget

vil være i fare for at blive involveret i en jernbaneulykke. Farepunktet er ofte defineret i togkontrolsystemet.

Bemærk, at kategorien kun omfatter signalforbikørsler, som foretages med et *tog* - dvs., som har et tognummer og indgår i en køreplan. Kategorien svarer til A på ovenstående tegning.

Signalforbikørsel (tog) – ikke forbi farepunkt

At køre længere frem end tilladt/forbikørsel af punkt uden køre tilladelse, men hvor farepunktet ikke passeres.

Denne kategori svarer til A på ovenstående tegning.

Signalforbikørsel (ikke-tog) – forbi farepunkt¹⁵

At køre længere frem end tilladt/forbikørsel af punkt uden køre tilladelse, så jernbanekøretøjet vil være i fare for at blive involveret i en jernbaneulykke. Punktet er ofte defineret i togkontrolsystemet.

Denne kategori omfatter B og C på ovenstående tegning. Dette kan være et arbejdskøretøj eller en rangerbevægelse, der kører forbi et stopsignal fra f.eks. et rangerområde og derfor kommer ud i togvejssporet. Med stopsignalet skal forstås et signal (f.eks. DV-signal) eller et mærke, der markerer grænsen for rangerområdet.

Signalforbikørsel (ikke-tog) – ikke forbi farepunkt

At køre længere frem end tilladt/forbikørsel af punkt uden køre tilladelse, men hvor farepunktet ikke passeres.

Denne kategori svarer til B og C på ovenstående tegning.

¹⁵ I bekendtgørelsen står der forbi *"faresignal"* ved denne kategori. Dette skal forstås som *"farepunkt"*, hvorfor det er blevet rettet i denne vejledning.

Klassificering af signalforbikørsler

Jernbanekøretøj	Område	Forbi farepunkt?	Forslag til ny definition
Tog	Togvejsspor/fri bane (A)	Ja	Signalforbikørsel (tog) forbi farepunkt
		nej	Signalforbikørsel (tog) ikke forbi farepunkt
	Sikret rangerområde (C)		
Ikke-tog	Togvejsspor/fri bane (B)	Ja	Signalforbikørsel (ikke-tog) forbi farepunkt
	Togvejsspor/fri bane (B) Sikret rangerområde (C)	nej	Signalforbikørsel (ikke-tog) ikke forbi farepunkt
Rangerende materiel/arbejdskøretøj uden tognummer	Togvejsspor/fri bane (B) Sikret rangerområde (C)		

Risiko for personpåkørsel

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

Dette gælder også for personer, der uautoriseret befinder sig på jernbanearealer (bortset fra selvmordsforsøg).

Bremsetekniske fejl

Enhver fejl ved bremserne, der medfører nedsat bremseeffekt, herunder slæbende bremser.

Dette gælder kun for akutte tilfælde, som optræder efter afgang fra afgangsstationen, og som påvirker kørslen. Ved påvirkning af kørslen menes, at hastigheden for det pågældende jernbanekøretøj nedsættes, eller det pga. den bremsetekniske fejl skal tages ud af drift. En årsag til nedsat bremseeffekt kan være blokerede hjul, der gør at toget "kører i slæde"¹⁶ i stedet for at bremse.

¹⁶ Når toget "kører i slæde" blokerer hjulene, mens togets fortsætter med at køre/bevæge sig.

Risiko for kollision/påkørsel i overkørsel

Enhver fare for at brugere af overkørsler eller genstande, der midlertidigt befinder sig på eller nær sporet, hvis de er tabt af krydsende køretøjer eller brugere rammes af rullende materiel i bevægelse.

Bemærk at der her med krydsende køretøjer menes *vejkøretøjer*, der kan rammes af rullende materiel i bevægelse.

Fejl fra stationsbestyrer/trafikleder

Fejl i forbindelse med signalbetjening som medfører en fejlekspedition af tog, herunder fejl ved afdækning af arbejdssted ved arbejde i spor.

Det kan f.eks. være i de tilfælde, hvor et signal er taget tilbage i utide eller fejl ved en sikkerhedsmelding. Afdækning er det samme som f.eks. sporspærring.

Profilforhold

Løsthængende dele af toget, eller tab af dele af materiel eller gods, løst eller forskubbet læs.

En strækings profilforhold (også kaldet fritrumsprofil) angiver inden for hvilken grænse, togets genstande skal holde sig. Dvs. togets genstande må ikke overskride profilforholdet. Skulle en genstand fra toget have løsrevet sig, vil der være risiko for, at denne er uden for profilforholdet og dermed kan udgøre en fare.

Andet

Andre forløbere til ulykker, som ikke er omfattet af de andre kategorier, som f.eks. alvorlige klargøringsfejl eller fejl på jernbanekøretøjer ud over de ovennævnte kategorier.

Det kan f.eks. være:

- Fejl ved motor eller støddæmpere,
- sikkerhedsforhold på stationer og perroner m.v.,
- hændelser der omhandler sikring og beredskab,
- hændelser af elektrisk karakter (såfremt det har betydning for den sikkerhedsmæssige afvikling af togtrafikken),
- personalets eller passagerernes sikkerhed, eller
- manglende detektering af tog f.eks. på grund af løvfald, rust, megen sne eller anden forurenende belægning på skinner.

Listen er ikke udtømmende.

Personskader

Personskader registreres efter opdeling i forskellige persontyper samt efter skadens alvorlighed (dvs. dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne. Se afsnittet om skadestyper side 30).

Der anvendes følgende definitioner for persongrupper:

Passagerer

Enhver, der foretager en rejse med jernbane, eksklusive togpersonale. I ulykkesstatistikker, omfatter dette også personer, der prøver at stige på eller af et tog i bevægelse.

Følgende personer betragtes som passagerer:

- Personer der falder ned mellem tog og perron under ind- eller udstigning fra et holdende tog, hvor toget afgår inden ulykken/hændelsen opdages af togets personale
- Personer, der befinder sig i toget og ikke er personale

Personale – herunder kontrahenters personale

Enhver person, der er beskæftiget i tilknytning til en jernbane, og som er på arbejde på ulykkestidspunktet. Definitionen omfatter kontrahenters personale, selvstændige kontrahenter samt togpersonalet og personale, der betjener jernbanekøretøjer og infrastrukturanlæg.

Dette kan eksempelvis være, hvis rangerpersonalet falder i forbindelse med op- og nedstigning under rangering.

Brugere af overkørsler

Enhver, der bruger en overkørsel til at krydse jernbanen ved hjælp af et transportmiddel eller til fods.

Overkørsler omfatter ikke perronovergange. (Se også afsnittet om overkørselstyper side 32).

Personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer (uautoriserede)

Alle, der opholder sig på en jernbanes område, hvor det er forbudt.

Definitionen omfatter:

Personer, som ikke er personale, der trænger ind på jernbanearealer, hvor de ikke har lov til at være. Dette gælder både ved stationsområdet og uden for stationsområdet. Inkluderet er f.eks. train-surfere.

Personer der krydser sporet på stationer (og som ikke er personale), hvis de ikke har tilladelse til at krydse sporet.

Personer på perron

Alle, der ikke er omfattet af definitionen på passager, personale, brugere af overkørsler eller personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer og som befinder sig på perronen.

Definitionen omfatter:

- Personer på perroner, der rammes af en åben dør eller andre objekter som er uden for fritrumsprofilet
- Personer på perroner, der rammes af objekter der falder af et jernbanekøretøj
- Personer på perroner, der som følge af et lufttryk fra et tog, efterfølgende rammes af toget
- Personer på perroner, der befinder sig for tæt på perronkanten og rammes af et tog
- Personer, der falder ned i sporet og rammes af toget
- Personer, andre end personale, som autoriseret krydser sporet mellem perroner og rammes af et tog.

Andre personer

Alle, der ikke er omfattet af definitionen passager, personale, brugere af overkørsler, personer der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer og personer på perron.

Definitionen omfatter f.eks.:

- Person i et vejkkøretøj, som befinder sig ved jernbanearealer (ikke i en jernbaneoverkørsel) og som rammes af et tog
- Person udenfor jernbanearealet, der rammes af et afsporet tog eller af objekter fra et tog
- Personer, der har søgt om og fået tilladelse til at opholde sig på jernbaneområdet, men som hverken er ansat af en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter m.m.

Personer der krydser sporet på stationer (og som ikke er personale), hvis de har tilladelse til at krydse.

Skadestyper

Ved alle personskader skal det angives, om der er tale om dræbte, alvorligt tilskadekomne eller lettere tilskadekomne fordelt på nedenstående skadestyper:

Dræbte

En eller flere personer, der dræbes på stedet eller dør inden for 30 dage som følge af en ulykke.

Alvorligt tilskadekomne

En eller flere personer, som har været indlagt på sygehus i 24 timer eller mere som følge af ulykke.

Lettere tilskadekomne

Personer, der er påført skade som, kræver behandling. Dræbte og alvorligt tilskadekomne medregnes ikke.

Omkostninger

De samlede samfundsøkonomiske omkostninger ved ulykker beregnes af Trafik- og Byggestyrelsen på baggrund af omfanget af personskader og forsinkelser, samt en opgørelse af virksomhedernes omkostninger ved miljøskader og materiel skade.

Materiel skade på rullende materiel eller infrastruktur

Omkostningerne ved at anskaffe nyt materiel eller anlægge ny infrastruktur med samme funktionalitet og tekniske parametre som det uopretteligt beskadigede samt omkostningerne ved at føre materiel eller infrastruktur, der kan repareres, tilbage til standen før ulykken. Begge dele skal anslås af jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne på grundlag af deres erfaringer. Omkostninger til leje af rullende materiel til erstatning for skadede jernbaneankøretøjer, der ikke står til rådighed, er også omfattet af denne definition.

Miljøskader: Omkostninger, der skal afholdes af jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne og andre med sikkerhedscertifikat, anslået på grundlag af disses erfaringer med at føre et skadet område tilbage til tilstanden før jernbaneulykken.

Alle omkostninger ved ulykker skal registreres. Såfremt de eksakte omkostninger ikke kan opgøres umiddelbart efter ulykken, skal værdien anslås, evt. ud fra forsikringsmæssigt skøn.

Virksomheder skal også indberette omkostninger ved mindre ulykker, da selv mindre ulykker kan medføre betydelige omkostninger, som virksomheden har behov for at registrere.

Virksomhederne skal dermed indberette de økonomiske omkostninger, de har haft ved en ulykke. Det er ikke et krav at indberette skader under 500.000 kr., men Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anbefaler virksomhederne at gøre dette alligevel. Det behøver ikke være eksakte beløb, men kan gøres med en overslagspris. Det vil sige, at de økonomiske omkostninger blot skal registres i intervaller på 100.000 kr. På denne måde sikres det, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen opnår mere valide data ift. at vurdere, hvorvidt en ulykke er væsentlig eller ej, da begge parter omkostninger skal indgå i denne vurdering.

Miljøskader

Ved miljøskader omfatter omkostningerne følgende kategorier:

- Forurening af et område med farligt gods af gas eller stoffer i flydende eller fast form
- Materiel skade på et område. F.eks. træer der er væltet af et tog

Brand på eller udenfor et jernbaneområde. F.eks. brand i træer forårsaget af rullende materiel i bevægelse.

Overkørselstyper

Definition

En jernbaneoverkørsel defineres i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet

Enhver niveauskæring mellem en vej eller en passage og en jernbane som godkendt af infrastrukturforvalteren og åben for brugere af offentlige eller private veje. Passager mellem perroner på stationer og passager over spor, som kun må anvendes af ansatte, er ikke omfattet af denne definition.

Ulykker i jernbaneoverkørsler defineres i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet

Enhver ulykke i jernbaneoverkørsler, der involverer mindst ét jernbanekøretøj og et eller flere krydsende køretøjer, andre krydsende brugere, f.eks. fodgængere, eller genstande, der midlertidigt befinder sig på eller nær sporet, hvis de er tabt af krydsende køretøjer eller brugere.

En vej defineres i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet

Med henblik på ulykkesstatistik, enhver offentlig eller privat vej, gade eller landevej, herunder også gangstier og cykelstier.

En passage defineres i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet

Enhver rute, der ikke er en vej, som personer, dyr, køretøjer og maskiner kan benytte.

En ulykke i en overkørsel skal registreres efter overkørselstype (se side 33).

For alle overkørselsulykker gælder følgende:

- En ulykke i en overkørsel skal involvere et jernbanekøretøj. Derfor vil et sammenstød mellem en bil og en bom i en overkørsel eksempelvis ikke være at betragte som en *ulykke* i en overkørsel. En sådan begivenhed vil skulle registreres som en *risiko for kollision/påkørsel i overkørsel* (som er en forløber til en ulykke).
- Kollision med objekter i jernbaneoverkørsler registreres som "kollision: tog mod objekt" eller "kollision: rangerende materiel mod objekt", og ikke som en ulykke i en overkørsel, med mindre objektet er efterladt af en bruger af overkørslen eller tabt fra et vejkøretøj.
 - o I de tilfælde hvor en bilist påkører en bom ved en overkørsel, og dermed eksempelvis beskadiger bommen, vil denne (bommen) herefter blive betragtet som et objekt. Ved påkørsel af den beskadigede bom (objektet) skal dette registreres som enten "kollision: tog mod objekt" eller "kollision: rangerende materiel mod objekt", alt efter om der er tale om et tog eller rangerende materiel.

Kollision med et dyr, der ledsages af en bruger af en overkørsel, er en ulykke i en overkørsel.

Overkørselstyper

Med den seneste ændring i jernbanesikkerhedsdirektivet er de europæiske definitioner for overkørselstyper også blevet ændret. Overkørslerne er opdelt efter:

- Automatisk/manuel betjent
- Advarsel/halvbom/helbom
- Detektering til sikring af fri bane/ikke detektering af sikring af fri bane (fritrumsdetektering)

Nedenfor findes de nye overkørselstyper og deres definitioner, som det også fremgår af indberetningsbekendtgørelsens bilag 1¹⁷.

Type	Definition
Usikret overkørsel	Ingen sikring, kun krydsmærke og evt. led eller manuelle bomme betjent af passanten
Manuelt betjent overkørsel	Advarselsanlæg og/eller bomanlæg der aktiveres af banens personale
Automatisk sikret overkørsel med advarselsanlæg	Advarselsanlæg, blinklys og lyd giver, der aktiveres automatisk af toget eller ved togvejsfastlægning
Automatisk sikret overkørsel med halvbomanlæg <u>uden</u> fritrumsdetektering	Halvbomanlæg, blinklys, lyd giver og bomme over højre side af vejen, evt. suppleret med stibomme der automatisk aktiveres af toget eller ved togvejsfastlægning
Automatisk sikret overkørsel med halvbomanlæg <u>med</u> fritrumsdetektering	Halvbomanlæg med system til sikring af fri bane, blinklys, lyd giver og bomme over højre side af vejen evt. suppleret med stibomme der automatisk aktiveres af toget eller ved togvejsfastlægning. Under bomlukning kontrolleres om der er biler i overkørslen ved hjælp af f.eks. vejspoler
Automatisk sikret overkørsel med helbomanlæg <u>uden</u> fritrumsdetektering	Helbomanlæg, blinklys, lyd giver og bomme over hele vejen der automatisk aktiveres af toget eller ved togvejsfastlægning
Automatisk sikret overkørsel med helbomanlæg <u>med</u> fritrumsdetektering	Helbomanlæg med system til sikring af fri bane, blinklys, lyd giver og bomme over hele vejen der automatisk aktiveres af toget eller ved togvejsfastlægning. Under bomlukning kontrolleres om der er biler i overkørslen ved hjælp af f.eks. vejspoler

¹⁷ For nærmere beskrivelse af begreberne: *sikret, advarsel, automatisk, bomanlæg* m.v. se ERA's vejledning i hændelseskategorier: *Implementation guidance for CSI's ANNEX I OF DIRECTIVE 2004/49/EC AS AMENDED BY DIRECTIVE 2014/88/EU*. Der er taget udgangspunkt i EU-vejledningen dateret d. 27. maj 2015.

Registrering af data

Dette afsnit gennemgår den specifikke angivelse af de data og oplysninger, der skal registreres til beskrivelse af en ulykke eller forløber til ulykke ved indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Blanket til indberetning af data

Indberetningsbekendtgørelsens bilag 2 indeholder en blanket med en række felter, der skal udfyldes med data og oplysninger om ulykker og forløbere til ulykke, der er forekommet i et givent år. Disse skal indberettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af både infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, andre med sikkerhedscertifikat samt veteranbaner og veteranogsorganisationer.

Ved ulykker og forløbere til ulykker bør der registreres uddybende oplysninger, der er fundet ved undersøgelser af hændelsesforløbet. Ved ulykker angives en primær årsag (forløber), som har ført til ulykken. Der skal også indberettes en sekundær årsag, hvis en sådan findes. Dette vil typisk være forløberen til ulykken. Derudover skal der også indberettes om konsekvenserne ved ulykken.

I det følgende specificeres alle de oplysninger, der er relateret til indberetning af ulykker og forløbere til ulykker mv. i blanketten. Parametrene er nummererede og henviser derved til en teknisk vejledning i registrering og, som også er nævnt i afsnittet i denne vejlednings afsnit om "indberetning af data" (se side 5). For de af hændelseskategorierne, hvor der ved indberetningen er flere valgmuligheder, er der nedenfor indsat en henvisning til en kode, der skal anvendes, således at de korrekte kategorier bliver valgt:

1. Kontaktoplysninger¹⁸

- *Navn/virksomhed/telefon/mail:* Indsæt navn og kontaktoplysninger på personen eller virksomheden, der indberetter

2. Involveret virksomhed¹⁹

- *Jernbaneinfrastrukturforvalter:* Indsæt navnet på jernbaneinfrastrukturforvalteren.
- *Jernbanevirksomhed(er):* Indsæt navnet på den jernbanevirksomhed, der er involveret.
- *Veteranbaner/veterantog:* Hvis der er tale om veteranbane, indsættes navnet på den veteranbanevirksomhed, der er involveret.
- *Andre virksomheder:* Hvis en tredje virksomhed er involveret i ulykken, registreres det her.

¹⁸ Indgår i leveringstabel "tblEventReport"

¹⁹ Der anvendes en kodeliste "tblOperatorList" over jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder

3. Dato og tidspunkt²⁰

- *Dato for ulykken*
- *Tidspunkt for ulykken*

4. Sted

- *Fra/på station:* Her registreres den station/trinbræt, hvor begivenheden finder sted. Såfremt begivenheden finder sted på fri bane uden publikumsudveksling, registreres den station/trinbræt, som toget senest er afgået fra (herunder angivelse af et område hvor der f.eks. foregår manuel drift, rangering eller af- og pålæsning).
- *Til station:* Registrering af den station/trinbræt som toget næste gang ville ankomme til. Registreres såfremt ulykken er foregået på fri bane hvor der ikke er publikumsudveksling.
- *Jernbanestrækning:* Angivelse af identiteten på den strækning hvor begivenheden finder sted.
- *Kilometrer:* Præcis angivelse af stedet på strækningen
- *Spornummer:* Indsæt nummeret på sporstrækningen

Type af fast installation²¹

- *Perron*
- *Ikke perron*
- *Perron overgang*
- *Usikret overkørsel*
 - Kode: 20
- *Manuelt betjent overkørsel*
 - Kode: 21
- *Automatisk sikret overkørsel med advarselsanlæg*
 - Kode: 22
- *Automatisk sikret overkørsel med halvbomanlæg uden fritrumsdetektering*
 - Kode: 23
- *Automatisk sikret overkørsel med halvbomanlæg med fritrumsdetektering*
 - Kode: 24
- *Automatisk sikret overkørsel med helbomanlæg uden fritrumsdetektering*
 - Kode: 25
- *Automatisk sikret overkørsel med helbomanlæg med fritrumsdetektering*
 - Kode: 26

²⁰ Indgår i hovedtabel "tblRecordedEvents"

²¹ Der anvendes en kodeliste "tblInfrastructureInstallationList" over de faste elementer i infrastrukturen

5. Kørsel driftstype²²

- Togkørsel: Jernbanetransport mellem to steder (påstigningssted/pålæsningssted og på afstigningssted/aflæsningssted)
- Rangering
- Andet: Anden kørsel end togekørsel eller rangering. (Metro registrerer kørsel ved manuel drift!)

Togkontrolanlæg (ATC/HKT/ERTMS/CBTC)²³

Ved togkontrolanlæg menes:

- Et system der fremtvinger overholdelse af signaler, herunder automatisk stop ved signal (Dette er ATC, HKT (herunder forenklet HKT) eller ATP)
- Et system der fremtvinger overholdelse af signaler, herunder automatisk stop ved signal og hastighedsbegrænsninger ved hjælp af hastighedsstyring (Dette er ATC og HKT),
 - Ja: Kørsel med virksomt togkontrolanlæg
 - Nej: Materiel uden togkontrolanlæg
 - Nej: Materiel med togkontrolanlæg men udkoblet. Herunder manuel drift (metro)
 - Nej: Strækning med togkontrolanlæg men udkoblet
 - Nej: Strækning uden togkontrolanlæg

6. Involveret tog²⁴ (I det omfang oplysningerne er kendte)

- Tognummer: Obligatorisk for jernbanevirksomheder der operer med tog; Angiv tognummer på involverede tog der er i drift (angives når driftstypen er togekørsel). Når der ikke kan angives tognummer. F.eks. hvis det ikke kan identificeres hvilket tog der har påkørt en person, så angives tognummer=0
- Litra: Obligatorisk for jernbanevirksomheder; Angiv litra på involverede trækraftenheder (evt. vogne hvis det er relevant for ulykken)

²² Der anvendes en kodeliste "tblOperationCategoryList" over kørsel

²³ Der anvendes en kodeliste "tblTrainprotectionStatusList" om aktivt/passivt driftsikringssystem

²⁴ Tekstfeltet indgår i undertabel "tblTrafficAndTrain"

7. Kategori af ulykke og forløbere til ulykke m.v.²⁵

Ulykke

- Kollision, tog mod andet jernbanekøretøj
 - Kode: 101
- Kollision, tog mod objekt
 - Kode: 103
- Kollision, rangerende materiel mod andet rangerende materiel
 - Kode: 105
- Kollision, rangerende materiel mod objekt
 - Kode: 107
- Afsporing med tog
 - Kode: 109
- Afsporing med rangerende materiel
 - Kode: 111
- Overkørselsulykke
 - Kode: 113
- Personpåkørsel
 - Kode: 115
- Personskade ombord på tog i bevægelse
 - Kode: 117
- Brand og eksplosioner i tog i bevægelse
 - Kode: 119
- Ind- og udstigningsulykke (tog i bevægelse)
 - Kode: 121
- Ind- og udstigningsulykke (tog holder stille)
 - Kode: 123
- Ulykke med kørestrøm (tog i bevægelse)
 - Kode: 125
- Ulykke med kørestrøm (tog holder stille eller intet tog)
 - Kode: 127

Farligt gods

- Ulykker, som involverer et jernbanekøretøj med farligt gods
- Ulykker, hvor der forekommer udslip af farligt gods

Selv mord

- Kode: 129

Selv mordsforsøg

- Kode: 131

Andre ulykker

- Kode: 132

²⁵ Der anvendes en kodeliste "tblEventCategoryList" over typer af ulykker, forløbere til ulykker, sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder mv. Den valgte kategori skal reflektere den primære hændelse, i forhold til den kontekst det er foregået (se definitioner).

Forløbere til ulykker

- Skinnebrud – større
 - Kode: 133
- Skinnebrud – mindre
 - Kode: 135
- Sikkerhedsfarlige sporbeliggenhedsfejl
 - Kode: 137
- Teknisk signalfejl
 - Kode: 139
- Defekte hjul på jernbanekøretøjer – brud
 - Kode: 141
- Defekte aksler på jernbanekøretøjer – brud
 - Kode: 143
- Defekte hjul på jernbanekøretøjer – anden årsag end brud
 - Kode: 145
- Defekte aksler på jernbanekøretøjer – anden årsag end brud
 - Kode: 147
- Signalforbikørsel (tog) – forbi farepunkt
 - Kode: 149
- Signalforbikørsel (tog) – ikke forbi farepunkt
 - Kode: 150
- Signalforbikørsel (ikke-tog) – forbi farepunkt
 - Kode: 151
- Signalforbikørsel (ikke-tog) – ikke forbi farepunkt
 - Kode: 153
- Risiko for personpåkørsel
 - Kode: 155
- Bremsetekniske fejl
 - Kode: 157
- Risiko for kollision/påkørsel i overkørsel
 - Kode: 159
- Fejl fra stationsbestyrer/trafikleder
 - Kode: 161
- Profilforhold
 - Kode: 163
- Andet
 - Kode: 167

8. Hændelsesbeskrivelse²⁶

- *Beskrivelse i fri tekst:* Et tekstfelt af ubegrænset længde, men minimum 10 tegn. Beskrivelse af hændelsesforløb, uden angivelse af personhenførbare oplysninger på involverede personer. Hændelsesbeskrivelsen sammenfatter typisk alle relevante oplysninger (punkt 1 -9) om ulykken eller forløberen til ulykken.

²⁶ Indgår i hovedtabel "tblRecordedEvents"

9. Konsekvenser ved ulykker:

Punktet er obligatorisk ved ulykker med personskafe til følge og ved alle typer af ulykker hvor der sker skade på rullende materiel eller infrastruktur, skade på miljøet eller hvor togtrafikken er indstillet i 6 timer eller mere på en hovedbanestrækning. Ved øvrige ulykker er punktet valgfrit.

Personskade²⁷

- Passagerer: Personer der foretager en rejse med tog
 - Kode: 1
- Personale: Herunder ansatte hos leverandører eller kontrahenter
 - Kode: 2
- Brugere af overkørsler
 - Kode: 4
- Uautoriserede personer på jernbanearealer
 - Kode: 5
- Andre
 - Kode: 6
- Personer på perron
 - Kode: 7

Skadetype²⁸

- Dræbte
- Alvorligt tilskadekomne
- Lettere tilskadekomne

Omkostninger²⁹ Omkostninger angives ved omkostningstype og beløb (se også anvendte definitioner under konsekvenser ved ulykker)

- Materiel skade på rullende materiel eller infrastruktur
- Miljøskader

Forsinkelse³⁰. Antallet af minutters forsinkelse for det tog der er involveret i ulykken og for efterfølgende tog.

- Afbrydelse af trafikken
- Forsinkelse i forhold til køreplan

²⁷ Der anvendes en kodeliste "tblPersonCategoryList" over persontyper

²⁸ Der anvendes en kodeliste "tblInjuryCategoryList" vedrørende skader

²⁹ Indgår i hovedtabel "tblRecordedEvents"

³⁰ Indgår i hovedtabel "tblRecordedEvents"

Trafik-, og Bygge- og
Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

info@tbst.dk

www.tbst.dk

***Vejledning til
indberetningsbekendtgørelsen***