

Sikkerhedsrapport for jernbanen 2018

28. oktober 2019

Forord

Den årlige sikkerhedsrapport giver et overblik over udviklingen i sikkerheden på den danske jernbane. Rapportens målgrupper er først og fremmest Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA), den danske jernbanebranche samt jernbaneinteresserede.

Selvom sikkerhedsrapporten for 2018 beskæftiger sig med jernbanesikkerheden sidste år, er det umuligt ikke at tage bestik af den tragiske ulykke, der skete på Storebæltsforbindelsen den 2. januar i år. En så voldsom hændelse er ulykkelig for de omkomne og for deres pårørende. Samtidig kan ulykker som denne være med til at skabe utryghed blandt passagerer, uagtet at tal og statistikker viser, at sikkerheden på jernbanen er høj. Ulykken står på visse måder i kontrast til det billede, som bliver fremlagt i indeværende rapport for 2018. Omstændighederne bag ulykken undersøges fortsat af Havarikommissionen. En nærmere beskrivelse af Storebæltsulykken og opfølgningen herpå vil indgå i sikkerhedsrapporten for 2019, som udarbejdes næste år.

Som det kan læses i denne sikkerhedsrapport, er der igennem de seneste fem år til og med 2018 samlet set sket et fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne på jernbanen. Derudover ligger Danmark fortsat blandt de medlemsstater i EU med den højeste jernbanesikkerhed, og det danske sikkerhedsmål, som blev fastsat i 2004, er ikke blevet overskredet. Dette er med til at understrege, at jernbanen er en af de mest sikre transportformer.

Samtidig er det positivt, at der fortsat sker en stigning i hændelsesindberetninger fra jernbanevirksomhederne til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (fremover styrelsen). Et højt antal indberetninger er et tegn, der vidner om en sikkerhedskultur hos virksomhederne, hvor sikkerhedsmæssige hændelser tages alvorligt. Indberetninger er ligeledes grundlaget for, at der kan skabes mere viden om sikkerhedsrelaterede tendenser – til gavn for den samlede sikkerhedskultur på jernbaneområdet.

Det er styrelsens ønske, at sikkerhedsrapporten bidrager til en bred forståelse af arbejdet med sikkerheden på jernbaneområdet, og skaber åbenhed om de sikkerhedsmæssige tendenser. Denne viden, forståelse og åbenhed kan være med til at fremme virksomhedernes eget sikkerhedsarbejde og samtidig styrke branchedialogen mellem myndighed og virksomheder.

Kåre Clemmesen
Vicedirektør

Indhold

Kapitel 1: Resumé	7
Kapitel 2: Den danske jernbanesikkerhed i 2018	8
2.1. Gennemgang af hændelser på jernbanen i 2018	8
2.2. Selvmord på jernbanen	14
2.3. Overholdelse af det nationale sikkerhedsmål	16
2.4. Sikkerhedsniveauet i EU	16
2.5. Indberetninger til sikkerhedsrapporten	19
Kapitel 3: Opfølgning på Havarikommissionens anbefalinger	20
Kapitel 3: Sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser	23
Kapitel 4: Erfaringer med tilsyn	25
4.1. Tilsynsplanlægning og fokusområder	25
4.2. Erfaringer fra tilsyn i 2018	25
4.3. Samarbejde med andre landes myndigheder	27
Kapitel 5: Erfaringer med godkendelser	28
Kapitel 6: Erfaringer med regulering	31
6.1. Fjerde jernbanepakke og kommende reguleringsændringer	31
6.2. Ændret regulering i 2018	32

Kapitel 1: Resumé

De væsentligste konklusioner i årets sikkerhedsrapport for 2018 er følgende:

Fortsat højt sikkerhedsniveau

Sikkerhedsniveauet på det danske jernbaneanet er højt, og 2018 er ingen undtagelse.

Antallet af omkomne og alvorligt tilskadedkomne overholder som de foregående år det fastsatte sikkerhedsmål med en god margin, og Danmark er i top fem i EU målt på færrest antal dræbte og alvorligt tilskadedkomne per kørte tog-kilometer.

Antallet af indberetninger om ulykker og forløbere til ulykker er steget i 2018 i forhold til både 2016 og 2017, hvilket vidner om en forbedret sikkerhedskultur hos virksomhederne.

⇒ *Læs mere i det følgende kapitel 2 om "Den danske jernbanesikkerhed i 2018"*

Opfølgning på Havarikommisionens anbefalinger

Styrelsen har et samarbejde med Havarikommisionen om opfølgning og håndtering af Havarikommisionens anbefalinger. I 2018 har styrelsen håndteret syv anbefalinger fra Havarikommisionen, hvoraf to er færdigbehandlet.

⇒ *Læs mere i det følgende kapitel 3 om "Opfølgning på anbefalinger fra Havarikommisionen"*

Tilsyn hos virksomheder viser højt sikkerhedsniveau

På baggrund af den løbende tilsynsindsats er det styrelsens vurdering, at det generelle sikkerhedsniveau inden for jernbaneområdet er på et højt og tilfredsstillende niveau. De nærmere tendenser fremgår i kapitel 4.

⇒ *Læs mere i det følgende kapitel 4 om "Erfaringer med tilsyn"*

Dialog og nye tiltag i godkendelsesprocessen

Styrelsen har fortsat fokus på dialog med branchen om godkendelser. Derudover er der indført en række nye tiltag, som skal forbedre godkendelsesprocessen. Målet er, at krav til sikkerheden på jernbanen er tydelige for alle parter, og at der er forudsigelighed og transparens i sagsbehandlingen.

⇒ *Læs mere i det følgende kapitel 5 om "Erfaringer med godkendelser"*

Kapitel 2: Den danske jernbanesikkerhed i 2018

Sikkerhedsrapporten giver et overblik over de hændelser, der er sket på jernbaneområdet i 2018. Danmark har et fortsat højt sikkerhedsniveau i 2018, hvor antallet af omkomne og alvorligt tilskadekomne fortsat er lavt. Danmark ligger sikkerhedsmæssigt i top i EU.

I dette kapitel følger først en gennemgang af hændelser på jernbanen i 2018, fordelt på kategorierne *væsentlige ulykker*, *ulykker* og *forløbere til ulykker*.

Selv mord kategoriseres ikke som en jernbaneulykke, men fremgår i et afsnit for sig. Der har ikke været ulykker med farligt gods i 2018, hvorfor dette ikke behandles i rapporten.

Til slut gøres der status på opfyldelsen af det danske sikkerhedsmål, og hvordan den danske jernbanesikkerhed er placeret i forhold til jernbanesikkerheden i de øvrige medlemsstater i EU.

2.1. Gennemgang af hændelser på jernbanen i 2018

Styrelsen modtager indberetninger fra virksomhederne om hændelser, der sker på hele det danske jernbaneland, som omfatter en skinnestrækning på i alt ca. 2.700 km omfattende konventionelle tog, S-tog, metro og letbaner.

Figur 2.1 viser hændelser opdelt på tre typer: *forløbere til ulykker*, *ulykker* og *væsentlige ulykker*.

Det, som er særligt i fokus i sikkerhedsrapporten, er de væsentlige ulykker. Det er også de ulykker, som styrelsen indberetter til det Europæiske Jernbaneagentur (ERA), som udarbejder statistikker på tværs af EU's medlemsstater.

Da der kun forekommer relativt få væsentlige ulykker om året, giver det mindre mening at se på udviklingen alene ift. det forrige år. Derfor sammenlignes de reelle tal i 2018 for væsentlige ulykker med det femårige gennemsnit for perioden 2014-2018, der beror på en større mængde data.

Indberetning af hændelser

Infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne er forpligtet til årligt at indberette alle sikkerhedsrelaterede hændelser til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

På baggrund af indberetningerne for året analyserer styrelsen udviklingen i jernbanesikkerheden og fremlægger resultatet i den årlige sikkerhedsrapport.

For at kunne lave femårige gennemsnit er det nødvendigt at samle hændelsesdata fra 2018, 2017 og 2016 i de bredere hændelseskategorier, som blev anvendt, før indberetningsbekendtgørelse nr. 1340/2015 trådte i kraft den 1. januar 2016.

I den nye indberetningsbekendtgørelse er der indført nye hændelseskategorier, som er smallere i forhold til de tidligere hændelseskategorier. Der er kun data for de nye hændelseskategorier fra 2016, 2017 og 2018 (*enkelte tal fra før 2017 kan derfor være justeret sammenlignet med tidligere års sikkerheds-rapporter som følge af yderligere kvalitetssikring af data*).

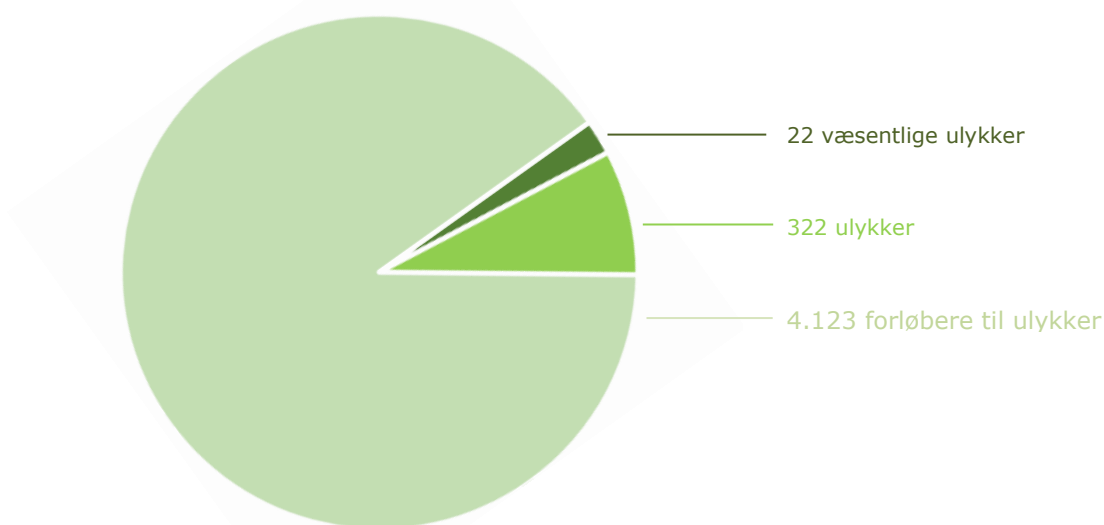
Hændelseskategorier, hvor der ikke er indberettet hændelser, er ikke medtaget i rapporten.

- ⇒ Læs mere om indberetninger og rapportering på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside ([link](#)).
- ⇒ Læs mere i bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik- og Byggestyrelsen nr. 1340 af 26/11/2015 ([link](#)).

Figur 2.1: Typer af ulykkeskategorier



Figur 2.2: Indberettede antal hændelser i 2018 efter hændelsestype (4.467 hændelser i alt)



I 2018 er der samlet set indberettet 4.467 hændelser på jernbaneområdet. Langt de fleste af disse hændelser er kategoriseret som forløbere til ulykker, som betyder, at hændelsen ikke har udviklet sig til egentlig ulykke.

Som det fremgår af figur 2.2, er der indberettet 4.123 forløbere til ulykker, mens der er indberettet 322 ulykker og 22 væsentlige ulykker.

Størstedelen af alle hændelser i form af forløbere til ulykker er hændelser, som skal forstås som en begivenhed på jernbaneområdet, der ikke har medført en ulykke, men som kunne have fået en betydning for jernbanesikkerheden.

Hovedparten af de 322 ulykker, der blev indrapporteret i 2018, har ingen eller få skadelige følger. I stedet er der som oftest tale om mindre materiel skade og i nogle tilfælde mindre personskader. 22 ulykker havde imidlertid et omfang, som gør dem til væsentlige ulykker.

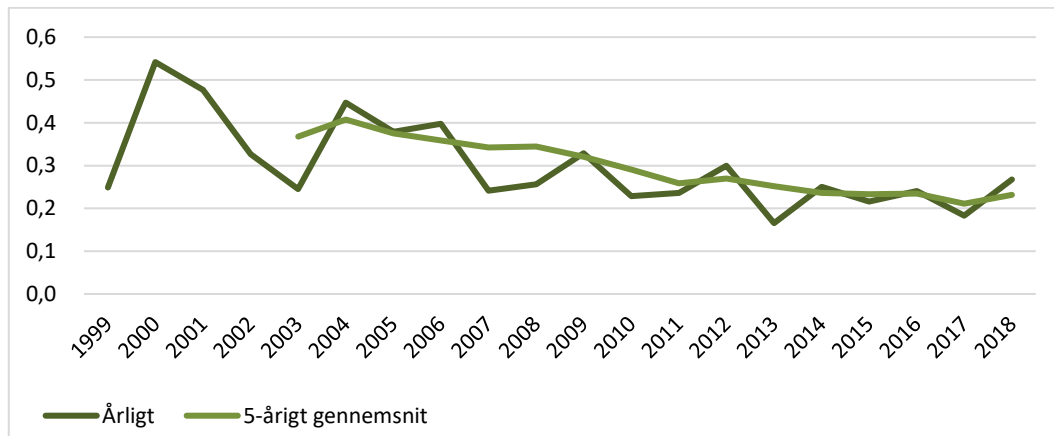
➤ Gennemgang af væsentlige ulykker i 2018

Væsentligheden defineres ud fra tre følgende kategorier, hvoraf mindst én skal være til stede, for at hændelsen betragtes som værende væsentlig:

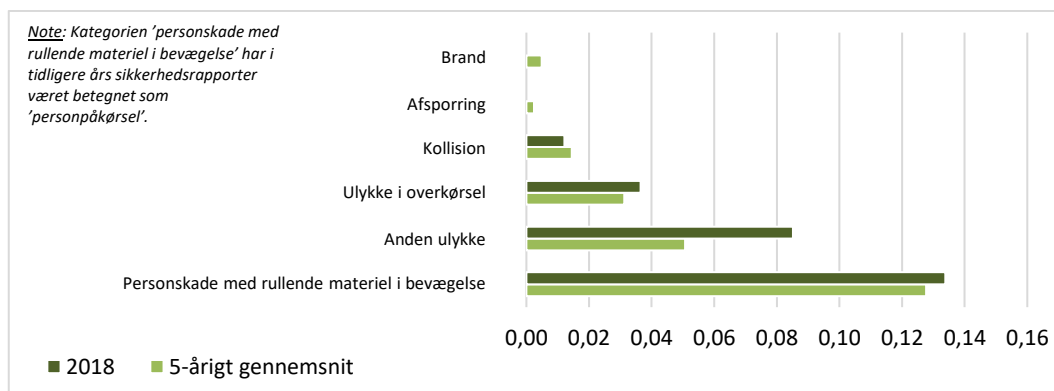
- Mindst én dræbt eller alvorligt tilskadekommet person
- Omfattende ødelæggelse for mere end 1,2 mio. kroner
- Omfattende forstyrrelse af trafikken (6 timers indstilling af togdrift)

I 2018 er der indberettet 22 væsentlige ulykker. Det er en mindre stigning i forhold til 2017. De 22 væsentlige ulykker svarer til 0,26 væsentlige ulykker pr. mio. tog-km. Det femårige gennemsnit for perioden 2014-2018 er på 0,23 væsentlige ulykker pr. mio. tog-km.

Figur 2.3: Væsentlige ulykker 1999 – 2018 (antal pr. mio. tog-km)



Figur 2.4: Væsentlige ulykker fordelt på ulykkestyper (antal pr. mio. tog-km)



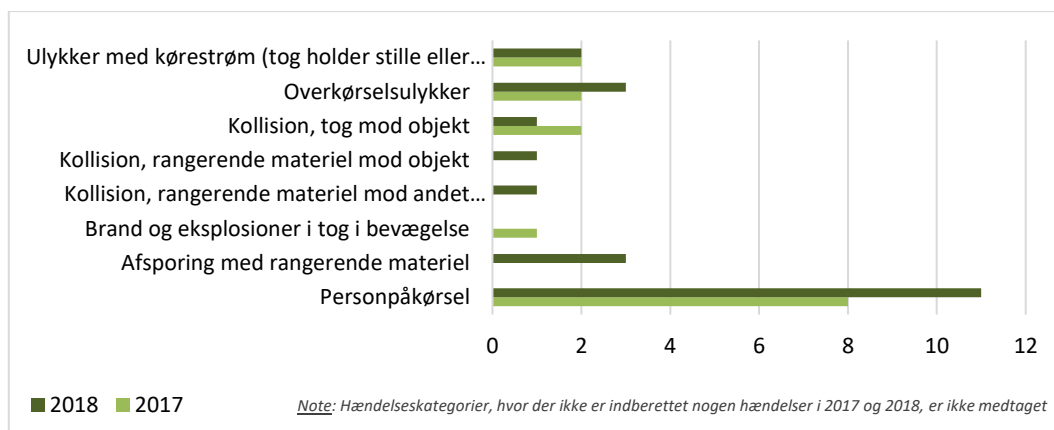
Af figur 2.4 fremgår, at de fleste væsentlige ulykker i 2018 består af 'personskade med rullende materiel i bevægelse'. Dette er i lighed med de tidligere år, hvad der kan ses i det femårige gennemsnit.

Som det videre kan ses i figur 2.4, er der i 2018 – set i forhold til det femårige gennemsnit – sket en mindre stigning i kategorien 'Anden væsentlig ulykke', som blandt andet består af hændelser med personer, der befinder sig uretmæssigt på jernbanens arealer, og eksempelvis kommer i kontakt med en køreledning.

I figur 2.5 er der oplyst en række kategorier af væsentlige ulykker, som først blev indført med den gældende indberetningsbekendtgørelse, som trådte i kraft i 2016. For denne kategori udarbejdes en sammenligning af årene 2017 og 2018. Fremover vil

kategorierne fra den gældende indberetningsbekendtgørelse udgøre sammenligningsgrundlaget.

Figur 2.5: Antal væsentlige ulykker i 2017 og 2018 opdelt efter kategorierne i den gældende indberetningsbekendtgørelse.



Endvidere fremgår det af figur 2.5, at der er sket en mindre stigning indenfor kategorierne 'personpåkørsel', 'afsporing med rangerende materiel' (hvor skadernes omfang overstiger 1,2 mio. kr.), 'overkørselsulykke' og 'ulykker med kørestrøm, hvor toget holder stille', sammenlignet med året 2017.

Af figur 2.6 kan det ses, at syv af de ti dræbte og seks af de alvorligt tilskadedekomne i 2018 befandt sig uretmæssigt på jernbanens arealer, hvad der også var tendensen i 2017.

Figur 2.6: Antal dræbte og alvorligt tilskadedekomne i 2017 og 2018 fordelt på personkategorier

Personkategori	Dræbte *		Alvorligt tilskadedekomne	
	2017	2018	2017	2018
Passagerer	0	0	0	1
Personale	0	0	0	1
Brugere af jernbaneoverkørsler	1	3	0	1
Personer med uautoriseret adgang	5	7	6	6
Andre typer	0	0	0	1
I alt	6	10	6	10

* *Note: Selvmord er ikke medregnet*

Som det videre fremgår af figur 2.6, er det i forbindelse med væsentlige ulykker i jernbaneoverkørsler, at der forekommer dødsfald og alvorlig tilskadedekomst.

I en usikret overkørsel, fandt en af de mest alvorlige ulykker i 2018 sted. Her omkom to personer, efter at en minibus kolliderede med et tog i overkørslen. De to øvrige overkørselsulykker skete i sikrede overkørsler. I den ene ulykke blev en person påkørt i overkørslen. I den anden påkørte en bilist et helbomanlæg, hvorefter bilen blev påkørt af et gennemkørende tog.

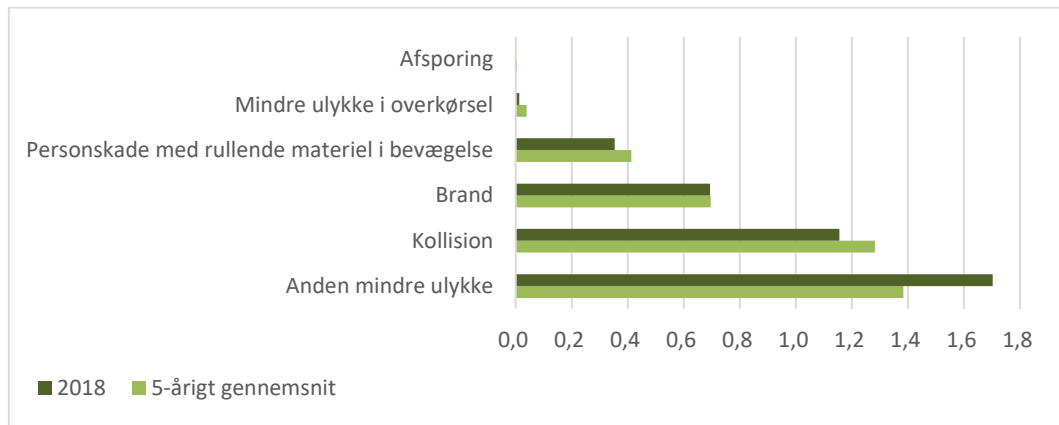
Tallene i figur 2.6 viser, at der er en høj sikkerhed for passagerer og jernbanepersonale.

➤ Gennemgang af ulykker i 2018

I 2018 er der registeret 322 i kategorien ulykker, hvilket er en mindre stigning i forhold til 2017, hvor antallet var på 294.

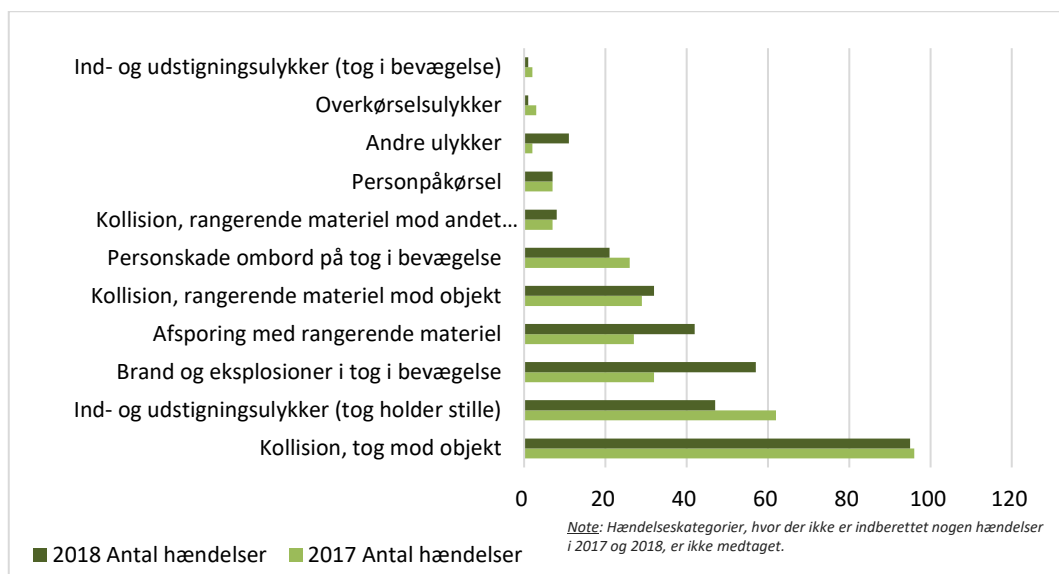
Figur 2.7 viser, at antallet af ulykker i 2018 pr. mio. tog-km fordelt på ulykkeskategorier samt det femårige gennemsnit for 2014-2018. Figuren viser en stigning i antal andre ulykker, og et mindre fald for antal kollisioner i 2018 sammenlignet med det femårige gennemsnit. For de øvrige ulykkeskategorier er 2018 stort set på niveau med det femårige gennemsnit.

Figur 2.7: Ulykker fordelt på ulykkestyper for 2018 og femårigt gennemsnit for perioden 2014-2018 (antal pr. mio. tog-km)



Som det kan ses af figur 2.8, er der sket et fald i hændelser ved ind- og udstigningsulykker, både hvor toget er i bevægelse, og hvor det holder stille. Den positive udvikling kan være et sammenfald af flere faktorer. Der har i 2018 været en adfærdskampagne på sociale og andre medier med henblik på at skabe opmærksomhed på ind og udstigning af toget, hvilket kan være en medvirkende faktor for den positive udvikling. Derudover kan togpersonalets forøgede fokus på afviklingen af afgangsproceduren ligeledes være en medvirkende faktor.

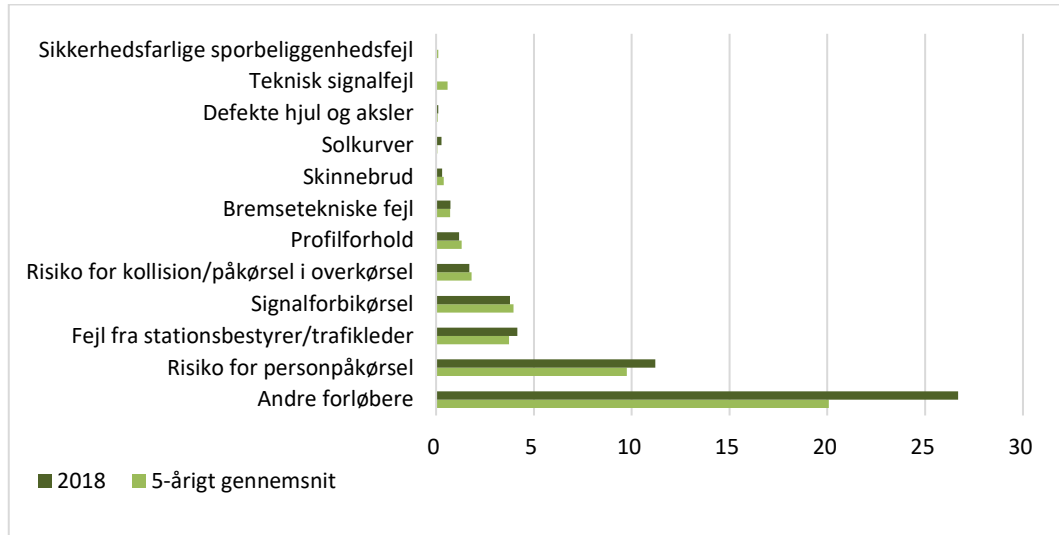
Figur 2.8: Ulykker i 2017 og 2018 opdelt efter kategorierne i den gældende indberetningsbekendtgørelse, som trådte i kraft i 2016



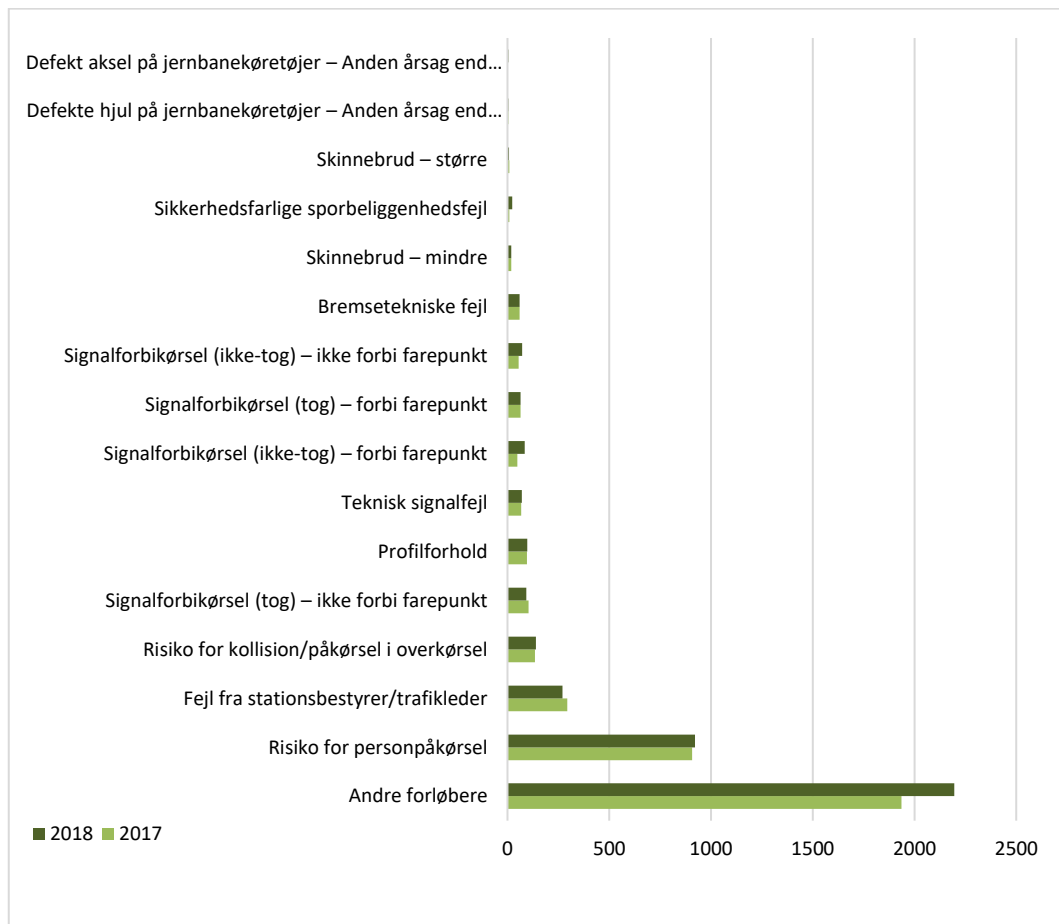
➤ Gennemgang af forløbere til ulykker i 2018

Der har været en stigning i antallet af forløbere til ulykker de seneste år. I 2018 er der blevet indgivet 4.123 indberetninger. Det er en stigning på 311 i forhold til 2017.

Figur 2.9: Forløbere til ulykker fordelt på hændelsestyper for 2018 og femårigt gennemsnit for perioden 2014-2018 (antal pr. mio. tog-km).



Figur 2.10: Forløbere til ulykker i 2017 og 2018 opdelt efter kategorierne i den gældende indberetningsbekendtgørelse, som blev udstedt i 2016



2.2. Selvmord på jernbanen

Selvord betragtes ikke som en jernbaneulykke, fordi årsagerne til selvmord ikke er relaterede til jernbanen. Derfor indgår antallet af selvmord og selvmordsforsøg ikke i den statistik, der ligger til grund for det foregående afsnit om hændelser.

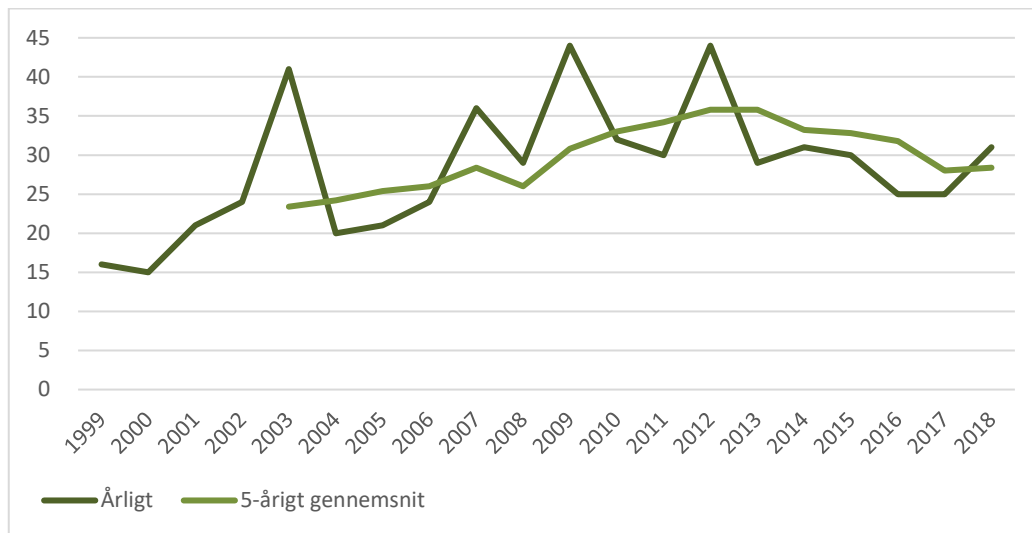
Selvord på jernbanen bør ansues og forebygges på lige fod med selvmord og selvmordsforsøg generelt.

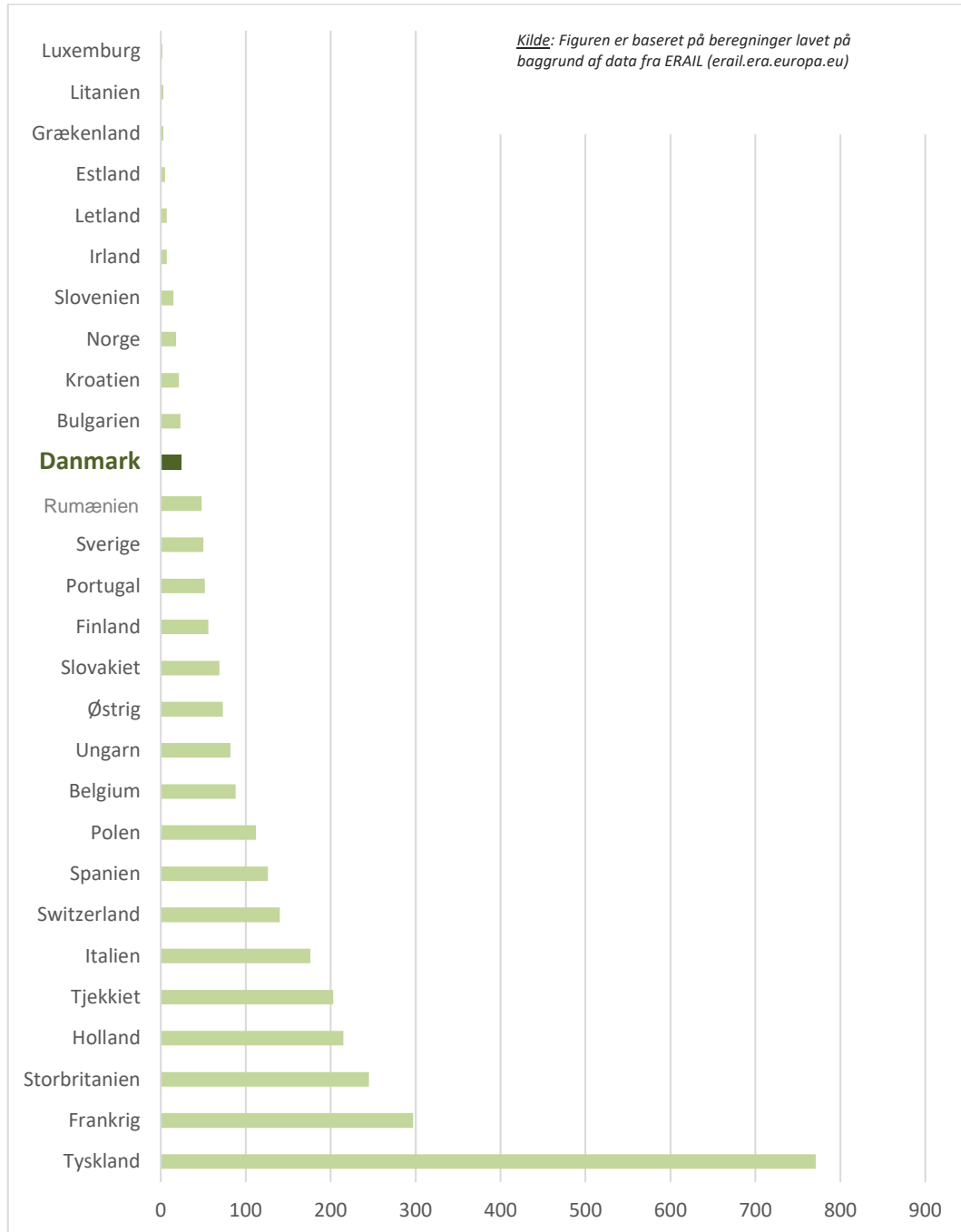
Det er dog vigtigt at overvåge og forsøge at forebygge antallet af selvmord og selvmordsforsøg på jernbanen, eftersom selvmord og selvmordsforsøg har alvorlige konsekvenser for ikke bare den pågældende og dennes pårørende, men også lokomotivføreren og eventuelle vidner til selvmordet.

Selvord og selvmordsforsøg registreres på baggrund af vidneforklaringer og politiets afgørelser.

I 2018 er der indberettet 31 selvmord på jernbanen i Danmark, hvor metro og S-tog er medtaget. Det er en stigning på seks selvmord sammenlignet med 2017.

Figur 2.11: Antal selvmord på jernbanen i Danmark i perioden 1999-2018



Figur 2.12: Antallet af selvmord på jernbanen i EU for 2017

Som det fremgår af figur 2.12, har 2.931 personer samlet set begået selvmord på jernbaneområdet i EU. Danmark er registreret med 24 selvmord for 2017. Det skal bemærkes, at selvmord ved S-tog, Metro og bybaner ikke er medregnet i disse tal, da det europæiske jernbaneagentur ikke medregner bybaner i sin statistik.

Årsagen til, at tallene i opgørelsen i figur 2.12 er for 2017, er, at de europæiske tal for 2018 først bliver overført ved indlevering af de nationale sikkerhedsrapporter til ERA (inklusive nærværende rapport) i slutningen af indeværende år.

2.3. Overholdelse af det nationale sikkerhedsmål

Danmark har som mål at det høje sikkerhedsniveau skal opretholdes. Det er afspejlet i det definerede nationale sikkerhedsmål.

Det nuværende sikkerhedsmål blev fastsat som sikkerhedsniveauet for 2004 og baseret på et 5-årigt gennemsnit, hvor der forekom 0,3 alvorlige personulykker pr. mio. tog-km. Det vil sige, at for hver mio. km, som togene kører i Danmark, må der maksimalt være 0,3 dræbte eller 3 alvorligt tilskadekomne, hvad der er vist med en røde linje i figur 2.13.

Som det fremgår af figur 2.13, holder antallet af væsentlige personulykker for perioden 2014-2018 sig inden for sikkerhedsmålet.

Figur 2.13: Overholdelse af det nationale sikkerhedsmål målt på væsentlige personulykker 1999-2018 (dræbte/skadede pr. mio. tog-km)



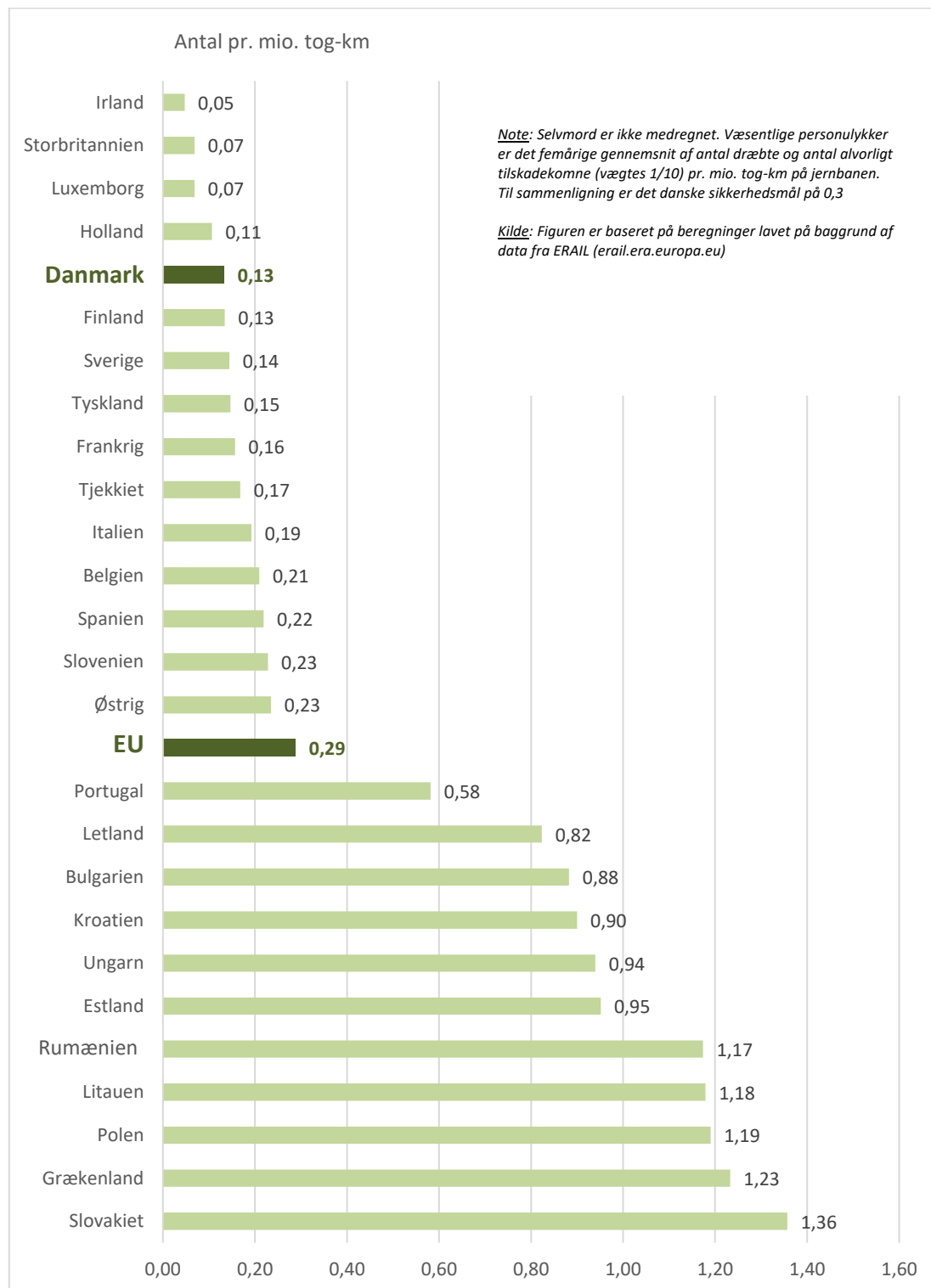
2.4. Sikkerhedsniveauet i EU

Der er fastsat et fælles sikkerhedsmål for hele EU. Formålet med EU's sikkerhedsmål er at sikre et højt sikkerhedsniveau for jernbanen på tværs af medlemsstaterne.

Det Europæiske Jernbaneagentur offentliggør sikkerhedsindikatorer og sikkerhedsniveauer for medlemsstaterne.

En sammenligning af landene i EU viser, at Danmark fortsat er blandt de fem medlemsstater med den højeste jernbanesikkerhed, som det fremgår af figur 2.14. Figuren viser væsentlige personulykker set ift. tog-km i EU-landene i perioden 2013-2017. Her fremgår det, at sikkerhedsniveauet for det danske jernbanenet for væsentlige personulykker (eksklusiv metro og S-tog) er 0,13 dræbte og vægtede alvorligt tilskadekomne pr. mio. tog-km i 2013-2017. Det europæiske gennemsnit ligger på 0,29 væsentlige personulykker pr. mio. tog-km for den samme periode.

Både i Danmark og i resten af EU er der generelt set sket et fald i væsentlige personulykker henover de senere år.

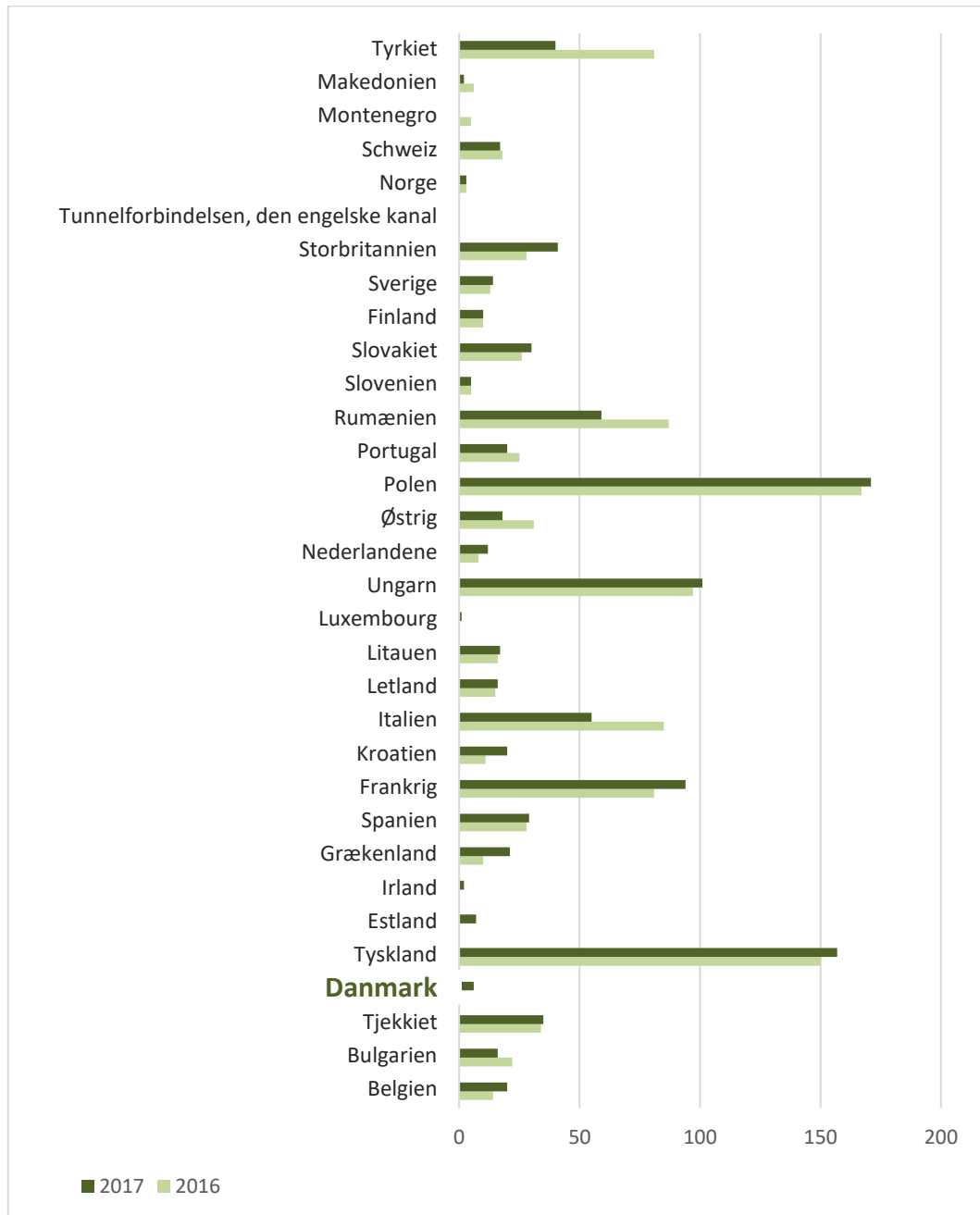
Figur 2.14: Væsentlige personulykker pr. mio. tog-km i EU fra 2013-2017¹

¹ Vær opmærksom på, at tallene i figur 2.14 er frem til 2017 og ikke 2018. Det skyldes, at de europæiske tal først bliver opdateret med indleveringen af de europæiske rapporter (nærværende rapport inklusiv) i slutningen af indeværende år.

Figur 2.15 viser antal dræbte i jernbaneulykker i EU i 2016 og 2017. Heraf fremgår det, at der er et relativt lavt antal dødsfald på den danske jernbane sammenlignet med andre europæiske lande.

Bemærk at figuren ikke tager højde for antal tog-km i de enkelte lande, og at tallene er fra den europæiske statistik, hvor metro og bybaner, herunder S-tog, ikke medregnes. Det samlede antal dræbte i jernbaneulykker i de 28 EU medlemsstater er 964 personer i 2016 og 977 personer i 2017.

Figur 2.15: Antal dræbte i jernbaneulykker i Europa i 2016 og 2017²



² Vær opmærksom på, at figur 2.15 indeholder tallene for 2016 og 2017, hvorimod tallene i denne rapport er fra 2017 og 2018. Det skyldes, at de europæiske tal først bliver opdateret med indleveringen af de europæiske rapporter (nærværende rapport inklusiv).

2.5. Indberetninger til sikkerhedsrapporten

Antallet af indberetninger om ulykker og forløbere til ulykker er steget i 2018 set i forhold til både 2016 og 2017.

I data fra hændelsesdatabasen ses der en stigning af indberettede hændelser fra omkring 3.500 i 2015 til 4467 i 2018. Det er især hændelser inden for kategorien forløbere til ulykker, hvor der ses en stigning i både 2016, 2017 og 2018 sammenlignet med de tidligere år.

Dermed ses en fortsættelse af tendensen med et stigende antal indberetninger. Årsagen kan være en kombination af et stadig bedre og øget fokus på god indberetningskultur, samt effekten af den nye indberetningsbekendtgørelse fra 2016, hvor der blev indført nye og mere præcise hændeskategorier end de tidligere.

Fordelen ved en sund og stærk indberetningskultur er, at der sættes fokus på forløberne til ulykker. Selve omfanget af forløbere til ulykker giver et godt udgangspunkt for at lave statistik og opfølgende undersøgelser om, på hvilke områder der sker fejl og er mangler, hvor der skal sættes ind, og hvilke tendenser der opstår.

Kapitel 3: Opfølgning på Havarikommissionens anbefalinger

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har til opgave at følge op på de anbefalinger, som Havarikommissionen fremsætter i sine rapporter om ulykker og hændelser. I dette kapitel gives der en status på opfølgningen af disse anbefalinger.

Når Havarikommissionen undersøger en ulykke eller hændelse, kommer Havarikommissionen typisk med en række anbefalinger i en undersøgelsesrapport.

Styrelsen skal sikre, at der sker en passende opfølgning i forhold til de anbefalinger, som der kan være i undersøgelsesrapporterne. En eventuel indsats foregår i samarbejde med de relevante ansvarlige aktører, herunder ikke mindst de virksomheder, som er ansvarlige for sikkerheden på deres del af jernbanen.

Styrelsen har håndteret syv anbefalinger fra Havarikommissionen i 2018, hvoraf to er færdigbehandlet (angivet som anbefaling nr. 1 og 2 på næste side).

Nedenfor gennemgås alle Havarikommissionens anbefalinger, hvortil der er knyttet en beskrivelse af den eller de ulykker, der har afstedkommet anbefalingen, samt en status på styrelsens opfølgning.

Derefter følger et afsnit om styrelsens fremtidige tilgang til opfølgningsarbejdet.

⇒ Læs mere om Havarikommissionens arbejde og undersøgelse af havarier på Havarikommissionens hjemmeside: <https://havarikommissionen.dk/>

Hvordan følges op på hændelser?

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane er en undersøgelsesmyndighed, som på baggrund af uvildige undersøgelser af ulykker og alvorlige hændelser fremsætter anbefalinger (rekommendationer) med henblik på at forebygge og forbedre jernbanesikkerheden.

Havarikommissionen placerer ikke skyld eller ansvar.

Styrelsen er den primære modtager af anbefalinger fra Havarikommissionen og derfor skal styrelsen sikre, at der sker en passende opfølgning. Opfølgningen foregår i samarbejde med de relevante ansvarlige aktører og virksomheder.

Det er også muligt for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen igennem tilsyn at følge op på, om de berørte virksomheder håndterer og udbedrer de pågældende forhold.

Der kan endvidere være hændelser på jernbaneområdet, der påkalder sig særlig opmærksomhed og behov for opfølgning fra styrelsen. Det kan både være anbefalinger fra Havarikommissionen eller hændelser, der endnu ikke er eller ikke vil blive undersøgt af Havarikommissionen, men som styrelsen alligevel vælger at følge op på i umiddelbar forlængelse af hændelsen.

HÆNDELSE	ANBEFALING	OPFØLGNING
<p>Persontog afsporet:</p> <p>Passagertog afsporer ved nyt sporskifte ved Ruds Vedby station, idet "venstre skinnedunge ikke var aflåst med korrekt monteret låsebolt".</p> <p>Havarikommisionen konkluderer, "at venstre skinnedunge ikke var aflåst med korrekt monteret låsebolt. Endvidere havde Lokaltog gennem sit sikkerhedsledelsessystem ikke sikret sig de fornødne instruktioner og anvendelsesbetingelser af Banedanmark for montage og eftersyn af låseboltene af Banedanmarks type".</p> <p>⇒ Link til Havarikommisionens rapport</p>	<p>1. Det anbefales, "at Lokaltog sikrer, at gældende regler for montering af låsebolte og eftersyn af sporskifter sikret med låsebolte er opdaterede og kendt af alle berørte medarbejdere"</p> <p>2. Det anbefales, at Lokaltog sikrer, "at modtagelse af information om ændrede sikkerhedsmæssige normer, anvendelsesbetingelser m.v."</p>	<p>Lokaltog har på anmodning fra styrelsen gjort rede for, hvordan det fremover sikres, at medarbejdere får kendskab til tekniske meddelelser og ændringer af disse, samt at medarbejdere modtager sidemandsoplæring i anvendelse, montering og eftersyn af låsebolte.</p> <p>Lokaltog er i dialog med Banedanmark om at sikre modtagelse af informationer om ændrede anvendelsesbetingelser</p>
<p>2 personpåkørsler i perronovergange:</p> <p>To personpåkørsler ved henholdsvis Bred trinbræt, Tjæreborg station</p> <p>Bred trinbræt</p> <p>Havarikommisionen konkluderer, at påkørslen skete, fordi personen trådte ud i perronovergangen, da personen overså eller ignorerede advarslerne fra varslingsanlægget</p> <p>⇒ Link til Havarikommisionens rapport om ulykken i Bred</p>	<p>3. Havarikommisionen anbefaler "som opfølgning på Banedanmarks rapport af 31.05.2018 Opfølgning på sikkerheden i Banedanmarks publikumsvendte perronovergange, at styrelsen foranlediger, om de nuværende sikringsforanstaltninger ved perronovergange er tilstrækkelige og tidssvarende i forhold til nuværende brugsmønster og passageradfærd, sammenholdt med de forbedringer af sikkerhedsforanstaltninger, der indføres og er blevet indført ved jernbaneoverkørsler.</p> <p>Det bemærkes, at anbefalingen også omfatter perronovergange uden for Banedanmarks område".</p>	<p>Styrelsen har valgt at samle dele af Havarikommisionens rekommandationer for Kværndrup³, Bred og Tjæreborg, da de omhandler samme problemstillinger.</p> <p>Rekommandationer fra Havarikommisionen vedrørende perronovergange indgår derfor samlet i en løbende dialog mellem styrelsen og Banedanmark om emnet sikkerhed i perronovergange. Den samlede dialog om emnet gør det muligt at håndtere enslydende rekommandationer fra forskellige rapporter under et og endvidere at fokusere på de mest presserende sikkerhedsmæssige forhold under hensyntagen til rekommandationerne som helhed. Således har sikkerheden i de nuværende I 2018 har styrelsen drøftet sikringsforanstaltninger ved perronovergange med Banedanmark. Herudover har traktorveje, der af publikum kan opfattes som perronovergange, samt regler for perronovergange været drøftet i 2018.</p>
<p>Tjæreborg station</p> <p>Havarikommisionens undersøgelse konkluderer, "at påkørslen skete, da vedkomne løb i perronovergangen over spor 1 med fokus på at nå toget i spor 2".</p> <p>⇒ Link til Havarikommisionens rapport om ulykken i Tjæreborg</p> <p>⇒ Link til Havarikommisionens rapport om ulykken i Kværndrup</p>	<p>4. Det anbefales "at styrelsen sikrer vurdering af Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem, i forhold til hvorvidt eller hvordan sikkerhedsledelsessystemet håndterer nye sikkerhedsrelevante oplysninger, som ikke direkte er et resultat af en ulykke eller hændelse.</p> <p>Når advarselstiden i varslingsanlægget på grund af permanent eller længerevarende lavere hastighed end strækningshastigheden forøges væsentligt ud over de i SODB (Sikringsanlæggene Og Deres Betjening) beskrevne 23 sekunder, er der risiko for, at passagerernes respekt for advarselsanlægget reduceres".</p> <p>5. Havarikommisionen anbefaler, "at styrelsen sikrer en risikovurdering gennemført med henblik på at vurdere, hvorvidt aktiveringstidspunktet i advarselsanlæg bør være afhængigt af togenes hastighed".</p>	<p>Problematikkerne i forhold til sikkerhed i perronovergange bliver håndteret i sagen om Bred trinbræt, som beskrevet ovenfor.</p> <p>Styrelsen vurderer, at Banedanmark har processer for håndtering af nye sikkerhedsrelevante oplysninger, som ikke direkte er et resultat af en ulykke eller hændelse i sikkerhedsledelsessystemet. Styrelsen følger op herpå i forbindelse med fornyelsen af Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse.</p> <p>Banedanmark har gennemført en vurdering af varslingstiden på de 23 sekunder, som beskrevet i SODB, til at være tilstrækkelige som den ideelle tændetid. Dog erkender Banedanmark, at det mest optimale vil være, at varslingsanlæggenes aktiveringstidspunkt er afhængigt af togenes hastighed. Dette vil dog først blive muligt med det nye signalsystem.</p>

³ Havarikommisionens rapport for Kværndrup ulykken

Regionaltog kollideret med gravemaskine mellem Skodsborg og Klampenborg station:

Tolv personer kom på skadestue, men ingen kom alvorligt til skade under kollisionen. Omkostningerne for ulykken på infrastrukturen, regionaltoget og gravemaskinen vurderedes til 9.3 mil. kr.

Havarikommissionens undersøgelse konkluderer, "at de sikkerhedsmæssige barrierer, der skulle hindre ulykker i sådanne situationer, tilsyneladende var sat ud af kraft eller tilsidesat, og at Banedanmarks sikkerhedsmæssige ledelse og sikkerhedsledelsessystemer ses ikke at have opfanget, og grebet ind overfor de kutymer, der blandt andet var opstået".

⇒ [Link](#) til Havarikommissionens rapport

6. Det anbefales, "at Banedanmark fører tilsyn med - især kortvarige - sporspærringer med henblik på at tilse, at sikkerhedsbestemmelserne overholdes af såvel SR-arbejdsledere som stationsbestyrere, vagthavende og trafik(e) driftsansvarlige - herunder sikrer, at hensynet til toggang og prioritering af entreprenørernes arbejde på intet tidspunkt medfører, at sikkerhedsbestemmelser tilsidesættes"
7. Det anbefales, "at Banedanmark bør vurdere, hvorvidt bestemmelserne i SR om anvendelse af kortvarige sporspærringer i forlængelse af ovenstående skal ændres, således at Banedanmark sikrer, at kortvarige sporspærringer ikke må anvendes, når sporet bliver ufarbart, f.eks. når gravemaskiner – også kortvarigt – skal ind i sporet. Desuden bør Banedanmark sikrer, at reglerne for kortvarige sporspærringer – i overensstemmelse med SSB 30/2017, 07/2018 og senest SSB 26/2018 ikke kan anvendes i spor uden sporisolation (SR bilag 8), uden etablering af supplerende barrierer (til erstatning for anvendelse af kortslutningsstrop) ".

Banedanmark har foretaget en intern undersøgelse og på baggrund af denne identificeret og udformet handlingsplaner, der blandt andet fokuserer på uddannelse, tekniske sikkerhedsregler, trafikale regler og sikkerhedskultur.

Banedanmark vil følge op på anvendelse af regelsættet og sikkerhedskulturen ved internt tilsyn. Arbejdet med handlingsplanerne pågår fortsat.

Kapitel 3: Sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser

I dette kapitel gives der en opgørelse over aktive virksomheder med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser pr. 31. december 2018.

Et sikkerhedscertifikat er opdelt i en del A og en del B, som tilsammen dækker en jernbanevirksomheds sikkerhedsmæssige aktiviteter. Sikkerhedscertifikatet del A stiller overordnede krav til virksomheden. Virksomheden skal have et sikkerhedscertifikat del A i det land, hvor virksomheden har sine hovedaktiviteter. Del B er målrettet den specifikke infrastruktur, som virksomheden benytter i et givent land. Virksomheden skal have udstedt et sikkerhedscertifikat del B for hvert land, hvor det ønsker at udføre jernbanetransport.

Den 31. december 2018 var syv virksomheder godkendt til drift af infrastruktur, seks virksomheder var godkendt til at køre tog med passagerer, og fire virksomheder var godkendt som godsoperatører. Derudover var fem virksomheder godkendt både til drift af infrastruktur og til at køre passagertog. En virksomhed var godkendt til drift af letbaneinfrastruktur og en til at køre letbanetog.

I 2018 har otte jernbanevirksomheder fået fornyet sikkerhedscertifikat (A og B) i forbindelse med udløb af gyldighedsperioden for de eksisterende sikkerhedscertifikater. Fornyelserne er foretaget i henhold til både den nye og gamle bekendtgørelse om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder.

Ændringerne i sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser i 2018 har primært været foretaget på baggrund af ændringer i konkrete strækninger.

Endelig har styrelsen modtaget ansøgninger fra seks entreprenørvirksomheder. Alle disse ansøgninger var under sagsbehandling ved udgangen af 2018.

Der har i 2018 været afholdt en række vejledningsmøder med virksomheder, der er i gang med større revisioner af deres sikkerhedsledelsessystemer, samt virksomheder, som ikke tidligere har haft eget sikkerhedscertifikat. Her oplyses der om kravene til et sikkerhedsledelsessystem, og styrelsen vejleder i, hvordan virksomheden kan opbygge et sikkerhedsledelsessystem med udgangspunkt i sine aktiviteter og risici.

Der foreligger to vejledninger om henholdsvis krav til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem, og krav til processen for at opnå og ændre sikkerhedsgodkendelse og -certifikat. Vejledningerne kan findes på styrelsens hjemmeside. Herudover er styrelsen som opfølgning på Atkinsrapporten i gang med at udarbejde en let tilgængelig vejledning til opbygning af et sikkerhedsledelsessystem, som forventes at udkomme i 2019.

Figur 3.1: Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i Danmark

Jernbanevirksomheder	Antal
Jernbanevirksomheder med sikkerhedscertifikat A og B: <ul style="list-style-type: none"> - Arriva Tog A/S - CFL Cargo ApS - DB Cargo Scandinavia A/S - DSB - Green Cargo - Keolis Aarhus Letbane A/S - Lokaltog A/S - Metro Service A/S - Midtjyske Jernbaner A/S - Nordjyske Jernbaner A/S - Captrain Denmark Aps⁴ 	10
Jernbanevirksomheder alene med sikkerhedscertifikat B i Danmark: <ul style="list-style-type: none"> - Hector Rail AB - SJ AB 	2
Infrastrukturforvaltere	Antal
Virksomheder med sikkerhedsgodkendelse <ul style="list-style-type: none"> - Arriva Tog A/S - Banedanmark - Lokaltog A/S - Metro Service A/S - Midtjyske Jernbaner A/S - Nordjyske Jernbaner A/S - Øresundsbro Konsortiet I/S - Aarhus Letbane I/S 	8

Figur 3.2: Ændringer, fornyelse og nyudstedelse af sikkerhedscertifikater og -godkendelser i 2018

Type	Sikkerhedscertifikater	Sikkerhedsgodkendelser
Nyudstedelse	1	0
Fornyelse	5	3
Ændring	5	3
Ansøgninger, der er under behandling	9	0
Tilbagekaldte eller udløbne (uden fornyelse)	0	0
Total	20	6

⁴ Captrain Denmark Aps ophørte i 2018.

Kapitel 4: Erfaringer med tilsyn

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører tilsyn med jernbanevirksomhedernes og jernbaneinfrastrukturforvalternes sikkerhedsledelsessystem for at sikre, at virksomhederne løfter deres del af ansvaret for jernbanesikkerheden.

4.1. Tilsynsplanlægning og fokusområder

Virksomhederne har ansvaret for jernbanesikkerheden, mens styrelsens tilsynsindsats skal understøtte og kontrollere virksomhedernes sikkerhedsarbejde.

Styrelsen udarbejder årligt en tilsynsplan, som viser, hvilke tilsyn der planlægges for det pågældende år.

Tilsynene retter sig mod virksomheder – både eksisterende og nye.

Den årlige tilsynsplanlægning har siden 2010 været baseret på en samlet og systematisk vurdering af virksomhedernes forhold, således at indsatsen koncentrerer sig der, hvor risici vurderes at være flest og størst. Metoden for tilsynsplanlægningen er beskrevet i styrelsens tilsynsstrategi.

Styrelsen har i 2018 ikke udpeget særskilte fokusområder på tværs af virksomhederne. Styrelsens sikkerhedstilsyn planlægges ud fra en risikobetragtning, hvor hovedfokus er på det, som vurderes som de største risici hos den pågældende virksomhed.

Virksomhederne skal løbende overvåge sikkerheden. Dette gøres blandt andet ved at følge op på indberetninger, observationer, registreringer, hændelser med mere, samt afdække årsagerne til uønskede forhold for derefter at iværksætte tiltag til at afhjælpe og korrigere disse forhold.

For at fastholde sikkerheden skal virksomheden opstille sikkerhedsmål, som adresserer de specifikke risici eller trends, der er relevante for den enkelte virksomhed.

Virksomheden kan dermed fokusere ressourcerne på de indsatsområder, som virksomheden vurderer har den største sikkerhedsmæssige betydning. Dette gøres ved at udarbejde handlingsplaner med passende aktiviteter og tilhørende målemetoder, som har til formål at eftervise, om den ønskede effekt nås.

⇒ Læs mere om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn på styrelsens hjemmeside ([link](#))

⇒ Læs Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens "Vejledning i Sikkerhedsledelse" ([link](#))

4.2. Erfaringer fra tilsyn i 2018

På baggrund af den løbende tilsynsindsats er det styrelsens vurdering, at det generelle sikkerhedsniveau inden for jernbaneområdet er højt.

Det er styrelsens vurdering, at virksomhederne blandt egne medarbejdere har haft fokus på at få flere indberetninger med det formål at forbedre virksomhedens datagrundlag og således kvalificere det videre sikkerhedsarbejde.

Styrelsen har kunnet konstatere, at virksomhederne generelt er gode til at opstille mål, men også at de med fordel kan arbejde mere fokuseret med handlingsplaner og systematisk opfølgning på samme.

Der er en række tendenser, som ses ved tilsynet med virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer:

- Manglende dokumentation af sikkerhedsmæssige funktioner:

Der stilles krav om, at virksomhederne skal identificere alle sikkerhedsmæssige funktioner, som er væsentlige for at opretholde jernbanesikkerheden hos den enkelte virksomhed. For hver af disse funktioner skal virksomheden beskrive det ansvar, de beføjelser og de kompetencer, som hver enkelt funktion skal besidde.

Som led i de gennemførte tilsyn kan det ses, at virksomhederne som helhed kan blive bedre til at dokumentere, at virksomhedens ansatte i de sikkerhedsbærende funktioner besidder de rette kompetencer til at sidde i de pågældende stillinger.

Imidlertid udgør udfordringen ikke i sig selv en øget sikkerhedsrisiko på kort sigt. Det skyldes, at det faglige personale – som anlægger, driver og vedligeholder jernbanenettet og togene – har en høj faglighed.

På lidt længere sigt bør virksomhederne imidlertid vie mere opmærksomhed til udviklingen af systemunderstøttet sikkerhed for at sikre, at virksomhederne har de rette kompetencer til udviklingen heraf. Systemunderstøttet sikkerhed betyder i denne sammenhæng, at der skal være nedskrevne og risikobaserede procedurer og virksomhedsregler for, hvordan jernbanenettet anlægges og togene drives og vedligeholdes, således at dette ikke kun sker på baggrund af det faglige personales erfaringer.

- Manglende sammenhæng mellem praksis og de beskrevne processer i sikkerhedsledelsessystemet:

Virksomhederne kan have svært ved at vise, at deres sikkerhedsledelsessystem er en integreret del af hverdagen for medarbejderne, og dækker de aktiviteter, som har betydning for jernbanesikkerheden.

- Manglende løbende opdatering:

Der er en tendens til, at sikkerhedsledelsessystemerne – særligt hos nogle mindre virksomheder – ikke altid løbende bliver opdateret.

- Ikke fuld implementering:

Sikkerhedsledelsessystemerne – særligt hos nogle mindre virksomheder – er ikke altid fuldt implementeret i praksis.

På trods af de ovenstående tendenser går det den rigtige vej med hensyn til udviklingen af virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer og udmøntningen af den systembårne tankegang.

Styrelsen ser det som særligt positivt, at en række virksomheder arbejder på en gennemgribende revision af deres sikkerhedsledelsessystem. Flere virksomheder har valgt at starte næsten forfra med nye IT-platforme og en ny måde at beskrive sikkerhedsledelsessystemet på, som gør det mere anvendeligt i praksis. Dette kombineret med, at de fleste virksomheder arbejder konstruktivt med at færdiggøre deres risikoprofil, er vigtige indikatorer på, at der er forståelse for, at sikkerheden over tid vil skulle bæres af systemer, ikke kun af enkeltpersoner.

Samtidig er der generelt et godt samarbejde mellem branchen og styrelsen, ligesom der er opbakning fra virksomhederne til at indgå i dialog om den fortsatte udvikling af den systembårne tankegang.

4.3. Samarbejde med andre landes myndigheder

Danmark har en skriftlig aftale med den svenske nationale sikkerhedsmyndighed Transportstyrelsen. Aftalen forpligter landene til at udveksle kritisk information og information om tilsynsaktiviteter vedrørende jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, som agerer i begge lande.

Styrelsen udveksler løbende erfaringer med myndighederne i både Norge og Sverige med fokus på sikkerhedsledelsessystemer, sikkerhedskultur og kompetencer hos virksomhederne. Derudover deles erfaringer fra gennemførte tilsyn generelt, men især for de virksomheder, som har sikkerhedscertifikater i flere af de nordiske lande.

Styrelsen har aftaler med de øvrige nordiske lande om gennemførelsen af fælles tilsynsaktiviteter, hvilket indebærer, at de danske myndigheder inviterer de nordiske naboer, når tilsynet omhandler virksomheder, som har grænseoverskridende aktiviteter. I 2018 har dette ført til, at styrelsen har deltaget som observatør ved et opfølgningstilsyn hos en jernbanevirksomhed, der har B-certifikat til passagerbefordring i Danmark.

Styrelsen samarbejder desuden med de andre nordiske lande om implementering af 4. jernbanepakke og retningslinjer for krav om ændring af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

Kapitel 5: Erfaringer med godkendelser

I 2018 har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fortsat fokus på tæt dialog med branchen om godkendelser. Der er indført en række nye tiltag, som skal understøtte en smidig og transparent godkendelsesproces. Målet er, at styrelsens krav er tydelige for alle parter, og at der er forudsigelighed i sagsbehandlingen.

I disse år investeres der betydelige beløb i den danske jernbaneinfrastruktur. Der bygges nyt og udskiftes gammelt, samtidig med at helt nye aktører kommer ind på markedet.

Særligt er det kendetegnende for disse år, at der er mange såkaldte megaprojekter, som skal godkendes og idriftsættes. I august 2018 blev Aarhus Letbane (fase 2, Odderbanen) godkendt og idriftsat. Det nye signalsystem blev i oktober 2018 godkendt og udrullet på den første EDL (Early Deployment Line) strækning på fjernbanen i Nordjylland mellem Lindholm og Frederikshavn. I de efterfølgende år står styrelsen over for at godkende en række større infrastrukturprojekter eksempelvis den nye bane mellem København-Ringsted, Metro Cityringen og dennes afgreninger, Odense Letbane og Hovedstadens Letbane m.fl.

⇒ Læs mere om megaprojekter på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside ([link](#))

Styrelsen har fokus 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.

I 2018 udkom en ekstern evaluering fra Atkins af sikkerhedsgodkendelsen af Aarhus Letbanes første etaper⁵. Evalueringen er udarbejdet som følge af, at Aarhus Letbanes indre strækning ikke blev sat i drift som planlagt den 23. september 2017, men blev forsinket med 3 måneder.

Evalueringen kommer med ni konkrete forbedringsforslag til, hvordan man i fremtiden kan sikre, at godkendelsesprocessen af megaprojekter forbedres. Styrelsen er efterfølgende gået i gang med at implementere disse forbedringsforslag.

I den følgende figur 5.1 oplistes de ni forbedringsforslag, hvortil der er en kort beskrivelse af styrelsens implementeringstiltag.

⇒ Læs mere om forbedringsforslagene i den eksterne evalueringsrapport ([link](#))

⁵ Atkins (10. oktober 2018): "Evaluering af forløbet med sikkerhedsgodkendelse af Aarhus Letbane: Kortlægningnotat samt analyse af læringspunkter og forbedringspotentialer"

Figur 5.1: Forbedringsforslag til optimering af godkendelsesprocessen og opfølgende initiativer

Forbedringsforslag:	Styrelsens opfølgning
1) Myndighedsgodkendelsesplan	<ul style="list-style-type: none"> - Styrelsen vil udarbejde en model for en mere simpel myndighedsgodkendelsesplan end den nuværende AAPP-model med henblik på at gøre værktøjet mere operationelt. Det er planen, at der i myndighedsgodkendelsesplanen vil blive indarbejdet metode til fastfrysning af godkendelsesgrundlaget. - Den nye ramme for myndighedsgodkendelsesplanen forventes udrullet i 2020 efter test med pilotprojekter i efteråret 2019
2) Formidling	<ul style="list-style-type: none"> - Styrelsen har fokus på at forbedre og styrke sin vejledningsindsats, hvad der blandt andet kommer til udtryk i styrelsens nye hjemmeside, www.letbanekrav.dk (juni 2018)
3) Model-implementering af et sikkerhedsledelsessystem (+ risikoprofil)	<ul style="list-style-type: none"> - Styrelsen har fokus på tidlig og systematisk vejledning, særligt hvad angår opbygningen af og indføringen i, hvad et sikkerhedsledelsessystem er. - En læs let vejledning vil blive udgivet ultimo 2019.
4) Kontant sagsbehandling	<ul style="list-style-type: none"> - Styrelsen er ved at udvikle et dialogskema, der på tværs af godkendelsesområderne kan bidrage til at synliggøre og skabe bevidsthed hos ansøger om, hvordan styrelsen vurderer kvaliteten i ansøgningsmaterialet, samt hvordan en afgørelse forventes at falde ud i forhold til de konstaterede fejl/mangler i ansøgningsmaterialet. - Konkret kommer dialogskemaet til at indeholde en kommentarlog, hvor kommentarer kan kategoriseres med skalabaserede bemærkninger, som kategoriseres efter væsentlighed (rød – gul – grøn). En første version er taget i brug i 2019.
5) Forhold til interessenter og medier	<ul style="list-style-type: none"> - Virksomhederne opfordres til, at datoen for idriftsættelse først offentliggøres, når alle sikkerhedsgodkendelser er på plads.
6) Tekniske sikkerhedsregler	<ul style="list-style-type: none"> - Styrelsen vil øge vejledningen om tekniske sikkerhedsregler i forbindelse med, at der indføres selvforvaltning af tekniske og trafikale sikkerhedsregler. Selvforvaltning betyder, at virksomhederne fremover skal håndtere sikkerhedsregler via deres sikkerhedsledelsessystem i stedet for at få dem godkendt af styrelsen. Selvforvaltningen forventes indført 1/7 2020 (frivillig ordning) og 1/7 2022 (obligatorisk ordning).
7) Risikoprofil	<ul style="list-style-type: none"> - Se forslag 3.
8) Afgrænsning af arbejdsplads Webside om roller og beføjelser	<ul style="list-style-type: none"> - Styrelsen er i gang med at afklare roller og ansvar mellem Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Arbejdstilsynet og de lokale vejmyndigheder i forbindelse med anlæg af ny jernbaneinfrastruktur. - Endvidere har styrelsen igangsat et arbejde om en vurdering af styrelsens tilgang til godkendelse af test af infrastruktur med henblik på en forenkling af den eksisterende ramme.
9) Webside om roller og beføjelser	<ul style="list-style-type: none"> - Styrelsen vil udbygge letbanekrav.dk med beskrivelser af de forskellige tredjepartsaktørers roller, opgaver og beføjelser. - Der vil ske løbende opdateringer af styrelsens hjemmeside.

Udover opfølgningen på forbedringsforslagene har styrelsen indført en ny organisering i forhold til håndteringen af godkendelsessager for megaprojekter.

Filosofien bag den nye organisering er, at der kun skal være én indgang til styrelsen, uanset hvilket af de ni godkendelsesområder der er i spil.

Helt konkret betyder det, at der nu er ét samlet fagligt chefansvar i styrelsen for håndtering af godkendelse omkring et megaprojekt.

Derudover vil der fremover være én projektleder i styrelsen, som varetager alt korrespondance og koordination med de respektive projekter på tværs af godkendelsesområder, hvad der er illustreret i den følgende figur 5.2.

Figur 5.2: Illustration af styrelsens nye projektledermodel for koordineringen af godkendelserne for megaprojekter



Kapitel 6: Erfaringer med regulering

I disse år sker der flere væsentlige tiltag på reguleringsfronten. Jernbaneloven er ændret som led i implementeringen af den såkaldte fjerde europæiske jernbanepakke. Derudover er der søsat flere tiltag til regelforenklning. I dette kapitel gennemgås den regulering, der er ændret i 2018, hvorefter der følger et temaafsnit om implementeringen af den fjerde jernbanepakke.

6.1. Fjerde jernbanepakke og kommende reguleringsændringer

Styrelsen har i 2018 påbegyndt det indledende arbejde med implementeringen af fjerde jernbanepakke, som skal være fuldt implementeret i Danmark d. 16. juni 2020.

I forlængelse heraf arbejdes også på at ændre godkendelsesprocessen for sikkerhedsregler (tekniske og trafikale), samt lave en ny ramme for reguleringen af bybaner.

Implementering af sikkerheds- og interoperabilitetsdirektivet af fjerde jernbanepakke nødvendiggør en ændring af jernbaneloven, hvilket kræver vedtagelse i Folketinget. Lovændringen har været i høring fra november til december 2018 med efterfølgende vedtagelse i april 2019.

Med den reviderede jernbanelov er grundstenen lagt for en større grad af forenkling og afbureaukratisering. Det gælder særligt for de to følgende områder:

➤ Selvforvaltning af sikkerhedsregler:

Med den reviderede jernbanelov lægges der med den ændrede § 61 op til en afskaffelse af nuværende godkendelsesproces for sikkerhedsregler.

Det betyder, at virksomhederne fremover selv skal kunne håndtere *udarbejdelse, ændringer og opdateringer* af sikkerhedsregler uden forudgående godkendelse hos styrelsen.

Ændringerne af § 61 introducerer ikke i sig selv selvforvaltningen, men fastsætter rammerne for at der indføres bekendtgørelser med krav til sikkerhedsreglerne.

Disse krav vil blive udformet som såkaldte funktionskrav, der angiver, hvilke funktioner og hensyn de enkelte sikkerhedsregler skal opfylde. Intentionen er, at der ikke stilles detailregulerende krav til, hvordan en opgave skal løses, og hvordan en sikkerhedsregel skal udformes og håndteres. Funktionskravene vil i stedet definere, hvilke sikkerhedsregler virksomhederne som minimum skal have, hvilke hensyn sikkerhedsreglerne skal opfylde, og hvordan sikkerhedsreglerne skal forvaltes i sikkerhedsledelsessystemet.

Dermed får virksomhederne mulighed for at udforme sikkerhedsregler, som er tilpasset virksomhedens specifikke strækninger, med de konkrete, valgte løsninger, som gør sig gældende i forhold infrastruktur og den trafik, som ønskes afviklet.

Det forventes, at der vil være behov for en overgangsperiode på forventeligt 2 år for at sikre, at virksomhederne er klar til selvforvaltningen. Dette giver rum for en trinvis etablering af selvforvaltning i takt med virksomhedernes parathed.

I stedet for at godkende sikkerhedsregler vil styrelsen fremover ved tilsyn følge op på, at virksomhederne overholder de nærmere fastsatte krav til sikkerhedsregler, og hvordan disse skal forvaltes i sikkerhedsledelsessystemet. Tiltaget om selvforvaltning

vil være et væsentligt skridt i retning mod at sikre, at sikkerheden på jernbanen i større udstrækning løftes lokalt og ved løbende tilsyn fremfor ved forudgående godkendelsesprocesser.

Afskaffelse af godkendelsesprocessen for sikkerhedsregler medfører også, at selvforvaltning af sikkerhedsregler flugter med det grundlæggende princip i EU-lovgivningen på jernbaneområdet om, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder selv er ansvarlige for sikkerheden på deres del af jernbanesystemet, samt at håndteringen af jernbanesikkerhed bør ske i et sikkerhedsledelsessystem.

➤ Ny ramme for bybaner:

Bybaner, det vil sige metro, letbaner og S-tog, undtages som følge af fjerde jernbanepakke fremover fra EU-regulering. Bybaner er således ikke omfattet af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv.

I ændringen af jernbaneloven, der i april 2019 blev vedtaget af Folketinget (lov nr. 510 af 1. maj 2019), er den gældende retstilstand videreført med de nødvendige konsekvensændringer. Ændringsloven indeholder endvidere bemyndigelse til ministeren til at kunne fastsætte nærmere regler om særlige forhold for bybaner.

Denne bemyndigelse vil gøre det muligt at fastsætte et selvstændigt, sammenhængende og et i forhold til den europæiske lovgivning uafhængigt godkendelses- og tilsynssystem for bybaner. Der vil således være mulighed for at lave en regulering, som er målrettet bybaner.

I første omgang fokuserer styrelsen på at lave nye regler målrettet henholdsvis letbaner og metro. De nye regler, der vil blive fastsat i bekendtgørelsesform, forventes at træde i kraft i 2021.

6.2. Ændret regulering i 2018

Nedenfor gennemgås de ændringer af regulering, der er foretaget i 2018:

➤ Ændring af bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet:

Bekendtgørelsen regulerer styrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet. Konkret er følgende gebyrer og afgifter blevet reguleret:

- Afgifterne på jernbaneområdet, jf. § 109 i jernbaneloven⁶
- Afgiften for Jernbanenævnet, jf. § 111 i jernbaneloven
- Gebyr efter regning og faste gebyrer, jf. § 110 i jernbaneloven

I den nye bekendtgørelse er satserne blevet reguleret med henblik på 2019. De fleste gebyrsatser fastholdes på 2018-niveauet.

⇒ Læs mere om de enkelte gebyrer på jernbaneområdet på styrelsens hjemmeside ([link](#))

⁶ Jernbanelov, lov nr. 686 af 27. maj 2015.

Figur 6.1: opgørelse over gebyrstigninger på jernbaneområdet

Gebyrtype	Sats 2018	Sats 2019
Gebyr efter regning (timesats)	800	800
Registreringer af udenlandske tilladelser (oprettelse/ændring) i det nationale køretøjsregister (NVR)	800	800
Opretholdelse og ændr. af registreringer i NVR	30	140
Oprettelse af adgang til det virtuelle centralregister for køretøjer (VVR)	800	800
Helbredsgodkendelse	500	325
Lokomotivførerlicens	800	800
Udstedelse af erstatningsdok. for lokoførerlicens	250	260
Grundbeløb (afgift)	52.902	53.378
Aktivitetsafgift, sats pr. km.	0,0463	0,0467
Afgift Jernbanenævnet, sats pr. km	0,0921	0,0929
Jernbanenævnet, klagegebyr	4.000	4.000

➤ Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet

Bekendtgørelsen er ændret, så det ikke længere er krævet, at virksomheder, eksempelvis entreprenører, skal udføre en opgave for en jernbanevirksomhed eller en jernbaneinfrastrukturforvalter for at kunne blive certificeret af styrelsen til at kunne udføre kørsel på eget ansvar. Med ændringen fjernes en begrænsning for de virksomheder, der gerne vil certificeres til at køre på eget ansvar på jernbanenettet.

Det er stadig muligt for virksomheder, der ikke selv ønsker en sikkerhedscertificering, at indgå aftale med en jernbanevirksomhed.

Ændringen af reglerne ændrer ikke på sikkerhedsniveauet på jernbanen. Dette skyldes, at en sikkerhedscertificeret virksomhed vil være underlagt de samme sikkerhedsmæssige krav som en jernbanevirksomhed.

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

info@tbst.dk
www.tbst.dk

**Sikkerhedsrapport for jernbanen
2018**