

Årsberetning 2019

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Årsberetning 2019

Jernbane

August 2019

Indhold

1. Forord	3
2. Havarikommissionen	4
2.1. Mission og vision	4
2.2. Havarikommissionens organisation.....	5
3. Årets undersøgelsesaktiviteter	5
3.1. Jernbaneområdet.....	5
3.2. Oversigt over sager i 2018.....	5
4. Anbefalinger	6
4.1. Jernbane.....	7
5. Statistikker over rapporterede hændelser.....	8
6. Appendiks	9
Status for udstedte eller lukkede anbefalinger på jernbaneområdet i 2018	9

1. FORORD

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

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

Havarikommisionen ønsker gennem denne årsberetning

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

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

Kapitel 2 indeholder en kort introduktion til Havarikommisionen.

Kapitel 3 giver et overblik over Havarikommisionens undersøgelsesaktiviteter i 2019. Det sker ved opgørelser over indkomne og afsluttede sager, hvilket giver et meget forenklet billede, da undersøgelser har meget varierende omfang og form.

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

2. HAVARIKOMMISSIONEN

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

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

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

2.1. Mission og vision

Havarikommisionen arbejder efter følgende mission:

Havarikommisionens mission

Havarikommisionen skal gennem uvildige undersøgelser fremsætte anbefalinger med henblik på at forebygge havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart.

Den rolle og opgave, der udtrykkes i missionen, er helt fundamental for Havarikommisionens virke og i tillæg til missionen er Havarikommisionens vision vejledende for aktiviteterne.

Havarikommisionens vision

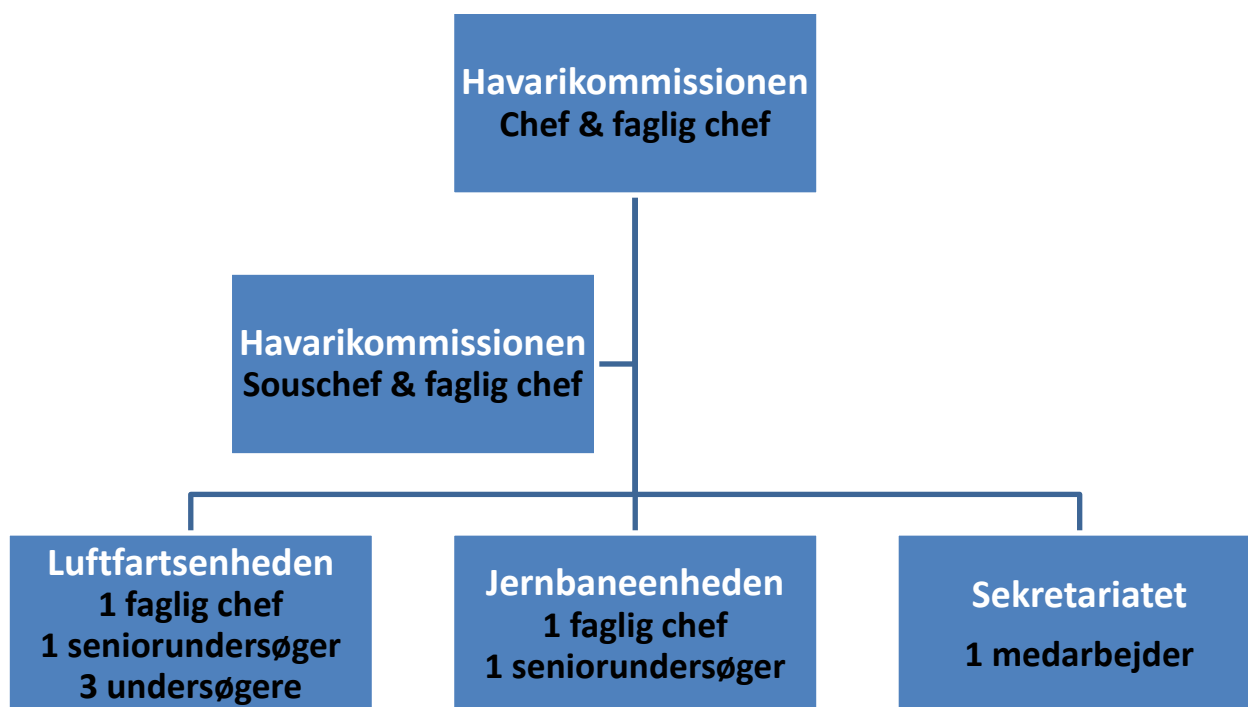
Havarikommisionen vil udvikle og fortsat:

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

2.2. Havarikommisionens organisation

Havarikommisionens organisation omfatter undersøgelsesenheder for henholdsvis luftfart og jernbane samt en chef og et sekretariat.

Havarikommisionen er normeret til i alt 8 årsværk, fordelt med en i sekretariatet, to i jernbaneenheden og fem i luftfartsenheden. Chefen for luftfartsenheden er tillige chef for Havarikommisionen, og chefen i jernbaneenheden er souschef i Havarikommisionen.



3. ÅRETS UNDERSØGELSESAKTIVITETER

3.1. Jernbaneområdet

I 2019 modtog Havarikommisionen 122 underretninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet mod 136 i 2018. Af disse 122 indberetninger omhandlede de 46 indberetninger selvmord eller forsøg på selvmord, disse sager undersøges ikke af Havarikommisionen.

Efter vurdering ift. Havarikommisionens undersøgelsesforpligtigelse og den forventede sikkerhedsmæssige læring, blev det ud af de resterende 76 sager besluttet ikke at fortsætte undersøgelserne for de 71 af sagerne, og sagerne blev lukket.

3.2. Oversigt over sager i 2019

Efterfølgende skema indeholder en sammenfatning af indgående og afsluttede sager.

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

De undersøgelser, der er afsluttet i 2019, er opdelt efter om de er afsluttet inden for et år efter hændelsen eller ej. Denne opdeling er udtryk for et fælleseuropæisk mål om, at undersøgelser så vidt mulig afsluttes inden for et år.

Endelig angives antallet af uafsluttede undersøgelser ved udgangen af 2018 og hhv. ved udgangen af 2019.

Indgåede sager 2019	
Antal underretninger	122
Fravalgt efter indledende vurdering / undersøgelse (NA)	117
Indgået 2019 efter fravalg	5
Afsluttede undersøgelser i 2019	
Offentliggjorte redegørelser og rapporter < 12 mdr.	5
Offentliggjorte redegørelser og rapporter > 12 mdr.	0
Uafsluttede sager	
Uafsluttede sager pr. 31/12-2019	4
Uafsluttede sager pr. 31/12-2018	4

Note: Redegørelser og rapporter er inkl. forenklede redegørelser (§ 83 sager)

4. ANBEFALINGER

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

4.1. Jernbane

I nedenstående skema er status for anbefalinger på jernbaneområdet inden for de sidste 5 år sammenfattet.

Udstedte anbefalinger		Status på anbefalinger			
		Efterkommet/ Lukket		Åben	
År	I alt		%		%
2015	3	3	100	0	0
2016	4	4	100	0	0
2017 *	7	4	57	3	43
2018	7	3	43	4	57
2019	4	0	0	4	100
I alt	25	14	56	11	44

* Indtil 2017 blev tallet opgjort i oktober måned året efter, hvorfor sager lukket det efterfølgende år har været medtaget. Fra 2017 og fremefter vil tallet alene indeholde antallet af anbefalinger lukket i det år som årsrapporten omfatter, hvilket resulterer i at bl.a. antallet af afsluttede anbefalinger i 2017 og frem er ekstraordinært lavt.

Årsberetningen for 2018 indeholdt på jernbaneområdet 13 åbne anbefalinger, og Havarikommissionen fremsatte i 2019 i alt 4 anbefalinger. Ud af disse i alt 17 anbefalinger er 6 blevet efterkommet/lukket i 2018, således at der nu er 11 åbne anbefalinger.

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

5. STATISTIKKER OVER RAPPORTEREDE HÆNDELSER

På jernbaneområdet bruges en fælles europæisk database (ERAIL, administreret af ERA) – svarende til den for luftfart anvendte.

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

6. APPENDIKS

Status for udstedte eller lukkede anbefalinger på jernbaneområdet i 2019

Forklaring til den af Havarikommissionen anvendte terminologi:

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

Efterkommet: Alle tilfælde hvor en anbefaling på basis af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilbage-melding om ”efterlevet” anses for opfyldt i alt væsentligt.

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

Afvist: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eller andre myndigheder som anbefalingen var stilet til har afvist at foretage sig noget.

2019 udstedte

2019-2 Lyntog 210 kollideret med sættevognstrailer fra godstog 9233 på Storebæltsbroen (Vestbroen)	
Onsdag den 2. januar 2019 kl. 7:29 kolliderede DSB tog L 210 (Århus H-Københavns Lufthavn) med en sættevognstrailer fra DB Cargo Scandinavia tog G 9233 (Høje Tåstrup-Fredericia). Kollisionen skete på Storebæltsbroen (Vestbroen) tæt ved landfæstet på Fyn i strækningens km 127,450. Ved ulykken blev 8 passagerer dræbt og 18 passagerer sårede, heraf 4 alvorligt. Havarikommissionen konkluderede at sættevognstraileren var læsset med hovedbolten i skamlen, men at skamlen ikke var låst inden ulykken.	
DK-2019 R 1 af 18.12.2019	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at ERA sikrer at alt sikkerhedskritisk udstyr (f.eks. tilbehør) på godsvogne identificeres og håndteres i det europæiske vedligeholdelsesregime.	
Besvarelse af anbefalingen:	Bemærkninger:
DK-2019 R 2 af 18.12.2019	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at sikkerhedsledelsessystemet hos DB Cargo Scandinavia A/S fremadrettet indhenter sikkerhedsrelevant viden hos medarbejdere og andre involverede, og håndtere dette i virksomhedens sikkerhedsledelsessystem.	
Besvarelse af anbefalingen:	Bemærkninger:
DK-2019 R 3 af 18.12.2019	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at Banedanmark og A/S Storebælt gennemfører analyse af behov for opdaterede sikkerhedsmæssige krav til vind-restriktioner og kvalitet af vindmålinger, samt sikrer at bl.a. stormberedskabet er bekendt med de sikkerhedsmæssige grænser.	
Besvarelse af anbefalingen:	Bemærkninger:
DK-2019 R 4 af 18.12.2019	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at DSB undersøger muligheden for forbedret fastgørelse af lyspaneler på litra MG (IC4 togtypen) og i nødvendigt omfang implementerer forbedringerne.	

Besvarelse af anbefalingen:	Bemærkninger:
-----------------------------	---------------

2018 udstedte

Regionaltog kollideret med gravemaskine mellem Skodsborg og Klampenborg den 14.11.2017 (2017-46)	
Den 14.11.2017 klokken 07:43 kolliderede tog 2026 med en gravemaskine på strækningen mellem Skodsborg og Klampenborg. Ved ulykken var de sikkerhedsmæssige barrierer (aftale forud med vagthavende, meldinger og dækninger, m.v.) der skulle hindre ulykker i sådanne situationer, tilsyneladende sat ud kraft eller tilsidesat.	
DK-2018 R 6 af 13.11.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at Banedanmark fører tilsyn med - især kortvarige - sporspæringer med henblik på at tilse at sikkerhedsbestemmelserne overholdes af såvel SR-arbejdsledere som stationsbestyrere, vagthavende og trafikale driftsansvarlige - herunder sikrer, at hensynet til toggang og prioritering af entreprenørernes arbejde på intet tidspunkt medfører at sikkerhedsbestemmelser tilsidesættes.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandlingen af anbefalingerne er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:
DK-2018 R 7 af 13.11.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at Banedanmark vurderer hvorvidt bestemmelserne i SR om anvendelse af kortvarige sporspæringer i forlængelse af ovenstående skal ændres, således at Banedanmark sikrer at kortvarige sporspæringer ikke må anvendes, når sporet bliver ufarbart, f.eks. når gravemaskiner – også kortvarigt – skal ind i sporet. Desuden bør Banedanmark sikre at reglerne for kortvarige sporspæringer – 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).	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandlingen af anbefalingerne er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:

Person ramt af tog i overgang mellem perroner på Tjæreborg den 10.08.2017 (2017-133)	
10.08.2017 kl. 14:43 blev en dreng ramt af tog i perronovergangen over spor 1 til perronen ved spor 2 på Tjæreborg Station. Påkørslen skete fordi den unge mand løb i perronovergangen, idet han formentlig med fokus på at nå toget i spor 2 overså eller ignorerede advarslerne fra varslingsanlægget og heller ikke nåede at se det fra Esbjerg gennemkørende tog Den unge mand, der omkom ved påkørslen, skulle med et regionaltog, der holdt i spor 2.	
DK-2018 R 4 af 09.08.2018	Status: Efterkommet
Havarikommissionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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.	
Besvarelse af anbefalingen: Styrelsen har i forbindelse med fornyelsen af Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse i 2019 fulgt op på, at Banedanmark har processer for håndtering af nye sikkerhedsrelevante oplysninger fra fejl og mangler ved driften samt fra henvendelser fra eksterne parter. Ved fornyelsen blev disse processer auditeret, hvilket gav anledning til en afvigelse, som følges op i	Bemærkninger:

overensstemmelse med styrelsens normale sags-gange.	
DK-2018 R 5 af 09.08.2018	Status: Åben
Havarikommisionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer en risikovurdering gennemført, med henblik på at vurdere hvorvidt aktiveringstidspunktet i advarselsanlæg bør være afhængig af togenes hastighed.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandlingen er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:

Rapport - Person ramt af tog i overgang mellem perroner, Bred, den 28.07.2017 (2017-132)	
Den 28.07.2017 kl 00:20 blev en ung mand ramt af tog i perronovergangen på Bred station. Den unge mand omkom ved påkørslen. Han var umiddelbart inden påkørslen steget af et tog, der var ankommet fra Odense i spor 2, og skulle, sammen med sine kammerater, krydse spor 1 i perronovergangen.	
DK-2018 R 3 af 13.07.2018	Status: Åben
Havarikommisionen anbefaler i fortsættelse af tidligere anbefalinger efter ulykkerne i Tølløse hhv. Kværndrup, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen:	
a) foranlediger sikkerheden ved samtlige publikumsvendte perronovergange i Danmark vurderet og i fortsættelse af Banedanmarks rapport af 31.05.2018 "Opfølgning på sikkerheden i Banedanmarks publikumsvendte perronovergange" b) foranlediger vurderet, om de nuværende sikringsforanstaltninger ved perronovergange er tilstrækkelige og tidssvarende i forhold til nuværende brugsmønstre og passageradfærd og sammenholdt med de forbedringer af sikkerhedsforanstaltninger, der indføres og er blevet indført ved jernbaneoverkørsler.	
Det bemærkes, at anbefalingen også omfatter perronovergange uden for Banedanmarks område.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandlingen af anbefalingerne er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:

Persontog afsporet under indkørsel på Ruds Vedby Station den 10.02.2017 (2017-51)	
Kl 10:35 afsporede Lokaltogs tog 192041 i et nyt sporskifte i spor 2 på Ruds Vedby Station. Toget medførte ca. 8-10 passagerer og en togrevisor.	
DK-2018 R 1 af 31.01.2018	Status: Efterkommet
Havarikommisionen anbefaler 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.	
Besvarelse af anbefalingen: Lokaltog har sikret sidemandsoplæring af relevante medarbejdere, og der er udgivet en teknisk meddelelse. Lokaltog modtager høringer vedr. ændrede anvendelsesbetingelser, men har ikke en formel aftale med Banedanmark om at modtage information. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anser anbefalingerne som efterkommet.	Bemærkninger:
DK-2018 R 2 af 31.01.2018	Status: Efterkommet
Havarikommisionen anbefaler at Lokaltog ved brug af f.eks. Banedanmarks sikkerhedsrelaterede konstruktioner sikrer modtagelse af information om ændrede sikkerhedsmæssige normer, anvendelsesbetingelser mv.	
Besvarelse af anbefalingen:	Bemærkninger:

Lokaltog har sikret sidemandsoplæring af relevante medarbejdere, og der er udgivet en teknisk meddelelse. Lokaltog modtager høringer vedr. ændrede anvendelsesbetingelser, men har ikke en formel aftale med Banedanmark om at modtage information. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anser anbefalingerne som efterkommet.	Trafik-, Byge og Boligstyrelsen har oplyst at styrelsen derudover fortsat vil følge op på anbefalingen ifm. tilsyn.
---	---

2017 udstedte

Stationsbetjent (elev) omkommet ifm. afsporing i Høje Taastrup, den 12.12.2016 (620-2016-9)	
Ulykken skete på baggrund af en kombination af manglende overholdelse af reglerne for rangering, og at elever inden for gældende retningslinjer kunne arbejde uden opsyn. Undersøgelserne har også afdækket, at der både fandtes kutymer for at igangsætte rangering uden korrekt indhentet tilladelse, og genoptagelse af rangering efter ATC-nødbremsning uden at korrekt tilladelse.	
DK-2017 R 5 af 06 12 2017	Status: Åben
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der for alle elever på de jernbanesikkerhedsmæssige uddannelser findes retningslinjer for elevernes ansvarsområde, dvs. om og i givet fald på hvilke betingelser elever må udføre sikkerhedsmæssigt arbejde helt eller delvist uden opsyn.	
Besvarelse af anbefalingen: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at ansvar for udførelsen af opgaver hos operatørerne ikke er fastlagt i uddannelsesmateriale. Dette er derimod en del af beskrivelserne vedr. udførelse af sikkerhedsmæssige opgaver, som skal være fastlagt som en del af virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer. Styrelsen har stor fokus på roller, ansvar og kompetencer ved både udstedelse af sikkerhedscertifikater/-godkendelser og ved det løbende opfølgningstilsyn.	Bemærkninger: Havarikommisionen vurderer ikke sagen for endelig afsluttet endnu.
DK-2017 R 6 af 06 12 2017	Status: Efterkommet
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sammen med Banedanmark sikrer, at potentielt sikkerhedskritiske kutymer opfanges af og korrigeres gennem sikkerhedsledelsessystemerne.	
Besvarelse af anbefalingen: Styrelsen har gennem sit tilsyn fokus på sikkerhedskultur og -kutymer generelt. I 2019 blev der i forbindelse med fornyelse af Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse gennemført et omfattende tilsyn, der både adresserede det dokumenterede sikkerhedsledelsessystem og implementeringen i praksis. Der var bl.a. fokus på hele organisationens forståelse for sikkerhedsledelsessystemet og ansvar for at reagere ved uhenigtsmæssigheder, herunder hvordan Banedanmark håndterer situationer, hvor sikkerhedsbærende regler og procedurer ikke efterleves (administrative sikkerhedsbrister).	Bemærkninger:
DK-2017 R 7 af 06 12 2017	Status: Efterkommet
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sammen med Banedanmark og relevante operatører sikrer, at ATC instruksens betingelser for genoptagelse af kørsel efter ATC-nødbremsning overholdes.	
Besvarelse af anbefalingen: Arbejdet med sikkerhedsledelse indbefatter kontrol af, at relevante instruktioner kendes og efterleves.	Bemærkninger:

Dette område indgår derfor til stadighed i styrelsens tilsyn.	
---	--

Person påkørt i perronovergang, Kværndrup, den 23.05.2016 (611-2016-242)	
Advarsels og- sikringsforanstaltningerne ved perronovergangen på Kværndrup station er – som det fremgår af foranstående – siden 1999 ikke blevet tilpasset de ændrede drifts- og sikkerhedsforhold (øget hastighed, øget toggang, ændret standsningsmønster mv.) herunder heller ikke følgerne af den mangelfulde vedligeholdelse af perronkanten	
DK-2017 R 1 af 22.05.2017	Status: Efterkommet
Havarikommissionen anbefaler, at Trafik-, og Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der gennemføres risikoanalyse af passagersikkerheden på Kværndrup og Stenstrup stationer, herunder også hvorvidt de gældende bestemmelser er overholdt siden 1999 (ændret trafik, øget strækningshastighed mv.), og sikrer at nødvendige sikkerhedsmæssige foranstaltninger gennemføres.	
Besvarelse af anbefalingen: Ad 1 - 3) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har bedt Banedanmark om at igangsætte aktiviteter jf. Havarikommissionens anbefalinger. Banedanmark har gennemført følgende: • Udviklet metode for risikovurdering (risikotal) og gennemført denne for samtlige perronovergange på Banedanmarks infrastruktur. • Truffet beslutning om anvendelse af metoden til risikovurdering af køreplansændringers betydning for sikkerheden i perronovergange. • Foretaget omlægning af trafikken på Kværndrup Station, således at gennemkørende tog ikke længere anvender spor 1, men anvender spor 2, hvor der ikke er nogen perronovergang. • Truffet beslutning om at etablere varslingsanlæg på Kværndrup Station og Stenstrup Station. • Identifieret behov for et samlet organisatorisk sikkerhedsmæssigt ansvar for perronovergange, og besluttet at samle dette ansvar ét sted i organisationen. Derudover har Banedanmark påbegyndt en afdækning af behov for ændringer i det samlede regelgrundlag for sikkerhed i perronovergange. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anser anbefaling 1 som efterkommet.	Bemærkninger:
DK-2017 R 2 af 22.05.2017	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafik-, og Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der gennemføres risikoanalyse af personsikkerheden ved perronovergange, hvor der ikke er etableret varslingsanlæg eller anden lignende sikring, herunder hvorvidt de gældende bestemmelser er tilstrækkelige. Risikoanalysen skal også omfatte andre overgange mellem perroner, der af passagerer kan opfattes som perronovergange.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandling er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:
DK-2017 R 3 af 22.05.2017	Status: Åben

Havarikommissionen anbefaler, at Trafik-, og Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der udarbejdes klare og relevante regler for anvendelse af varslingsanlæg og skiltning ved perronovergange.	
Besvarelse af anbefalingen: Sagsbehandling er endnu ikke tilendebragt.	Bemærkninger:

Tog afsporet under udkørsel fra Lundby station, den 20.10.2016 (611-2016-250)	
Under omskolingen fra S-banen til fjernbanen synes den implicerede lokomotivfører ikke i praksis at have gennemgået og prøvet normalt forekommende betjening af ATC ved udrangering samt – bedømt ud fra kørselsforløbet på Lundby station – at have prøvet kørsel til og fra venstre spor i tilstrækkeligt omfang.	
DK-2017 R 4 af 24.09.2017	Status: Efterkommet
Havarikommissionen anbefaler, at DSB sikrer, at praktikplaner for omskoling af lokomotivførere indeholder kørselssituationer med ”uregelmæssigheder”, der kan forekomme i daglig drift i et omfang, der sikrer, at lokomotivføreren bliver fortrolig med disse situationer. Det skal endvidere sikres, at alle kørselssituationer i praktikplanen gennemføres og vurderes af kørelærerne som grundlag for lokomotivførerens videre godkendelse.	
Besvarelse af anbefalingen: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen følger op på anbefalingerne.	Bemærkninger:

2016 og tidligere udstedte

Ingen åbne