

Årsberetning 2025

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Årsberetning 2025

Jernbane

D. 12.01.2026

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 2025.....	6
4.	Anbefalinger	6
4.1.	Status på fremsendte anbefalinger	7
5.	Statistikker over rapporterede hændelser	8
6.	Appendiks	9
6.1.	Oversigt over åbne anbefalinger jernbaneområdet	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 2025. 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 kapitel 6 Appendiks.

2. HAVARIKOMMISSIONEN

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig institution under Transportministeriet. Havarikommissionens undersøgelsesopgaver på luftfarts- og jernbaneområdet er fastlagt i henholdsvis Lov om luftfart (Lovbekendtgørelse nr. 540 af 19. maj 2025) og Jernbanelov (Lov nr. 1091 af 11. august 2023) med efterfølgende mindre justeringer.

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

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

2.1. Mission og vision

Havarikommissionen arbejder efter følgende mission:

Havarikommissionens mission

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser forebygge havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart.

Den rolle og opgave, der udtrykkes i missionen, er helt fundamental for Havarikommissionens virke og i til-læg til missionen er Havarikommissionens vision vejledende for aktiviteterne.

Havarikommissionens vision

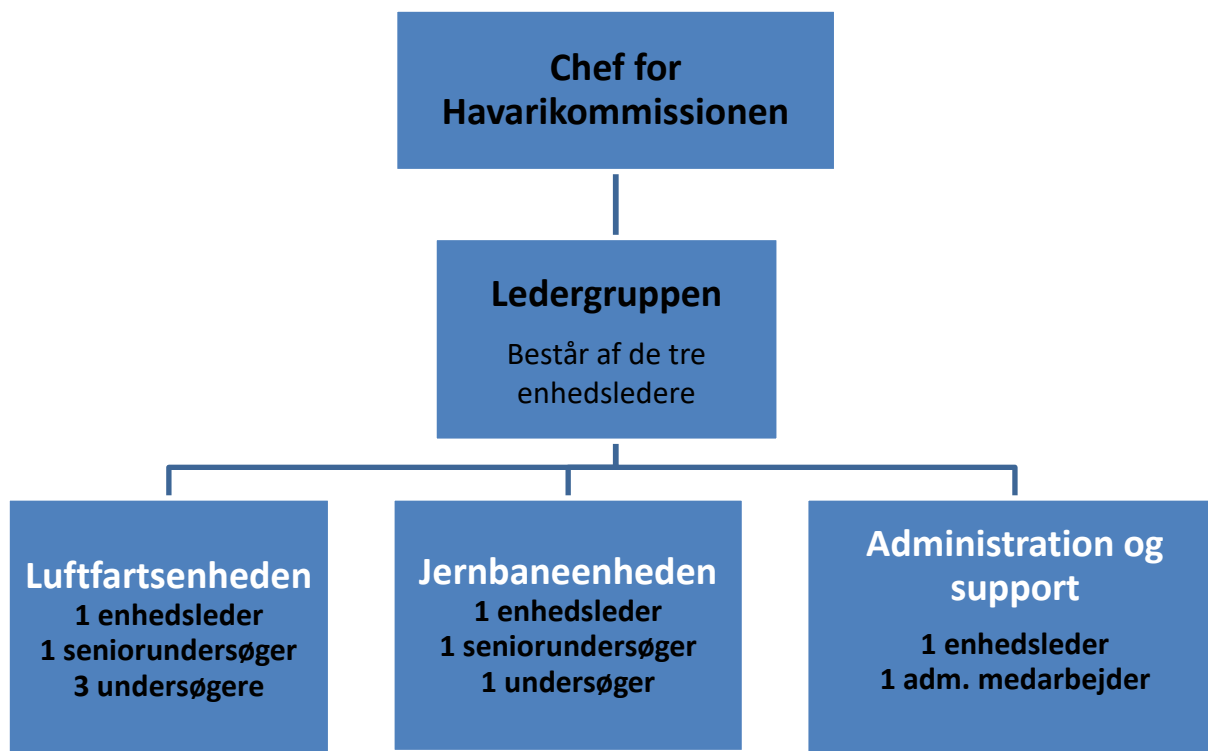
Havarikommissionen vil udvikle og fortsat:

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

2.2. Havarikommissionens organisation

Havarikommissionens organisation omfatter undersøgelsesenheder for henholdsvis luftfart og jernbane samt enheden for administration og support.

Havarikommissionen havde ved årets start 10 årsværk, fordelt med to i enheden for administration og support, tre i jernbaneenheden og fem i luftfartsenheden. Enhedslederen for luftfartsenheden er tillige chef for Havarikommissionen. Ledergruppen består af de tre enhedsledere.



3. ÅRETS UNDERSØGELSESAKTIVITETER

3.1. Jernbaneområdet

I 2025 modtog Havarikommissionen i alt 150 underretninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet, hvoraf de 123 var straksunderretninger mod 113 straksunderretninger i 2024.

Af disse 150 indberetninger omhandlede de 37 indberetninger selvmord eller forsøg på selvmord, disse sager undersøges ikke af Havarikommissionen.

Efter vurdering ift. Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse og den forventede sikkerhedsmæssige læring, blev det ud af de resterende 113 sager besluttet ikke at fortsætte undersøgelserne for de 101 af sagerne, og sagerne blev afsluttet.

3.2. Oversigt over sager i 2025

Efterfølgende skema indeholder en sammenfatning af indgående og afsluttede sager i 2025.

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

De undersøgelser, der blev afsluttet i 2025, er opdelt efter om de blev afsluttet inden for et år efter hændelsen eller ej. Denne opdeling er udtryk for et fælleseuropæisk mål om, at undersøgelser så vidt muligt afsluttes inden for et år.

Endelig angives antallet af uafsluttede undersøgelser ved hhv. udgangen af 2024 og ved udgangen af 2025.

Indgåede sager 2025	
Antal underretninger	150
Fravalgt efter indledende vurdering / undersøgelse (NA)	101
Selvmord / -forsøg	37
Indgået sager 2025	12
Åbne sager	
Åbne sager pr. 31/12-2024	13
Indgåede sager 2025	12
Afsluttede sager 2025	14
Åbne sager pr. 31/12-2025	11
Afsluttede sager i 2025	
Offentliggjorte redegørelser og rapporter < 12 mdr.	12
Statusopdatering vedr. sager fra 2024.	2
Offentliggjorte foreløbige redegørelser og rapporter vedr. sager fra 2025.	1
Offentliggjorte redegørelser og rapporter > 12 mdr.	2

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

4. ANBEFALINGER

Havarikommissionen kan som resultat af de gennemførte undersøgelser fremsætte anbefalinger med det formål at forebygge fremtidige havarier og ulykker. Som uafhængig undersøgelsesenhed stiller Havarikommissionen anbefalingerne til relevante sikkerhedsmyndigheder eller certificeringsorganer, der har til opgave at identificere de nødvendige tiltag ud fra kommissionens anbefalinger i samspil med de berørte virksomheder, og har beføjelser til at gennemføre disse tiltag i brancherne.

Hovedparten af anbefalingerne er primært nationale, hvorfor disse er stilet til Trafikstyrelsen, som er den danske sikkerhedsmyndighed.

Jernbanebranchen udvikles gradvist mod mere fælles europæiske normer og derfor ses enkelte anbefalinger stilet direkte til jernbanevirksomhedernes certificeringsorganer.

Minimum to gange årligt får Havarikommissionen fra de involverede parter en statusopdatering på alle åbne anbefalinger.

4.1. Status på fremsendte anbefalinger

I nedenstående skema ses status for antallet af fremsendte, efterkommet og åbne anbefalinger, som Havarikommissionen har fremsat på jernbaneområdet.

År	I alt	Efterkommet	Åbne
2017	7	6	1
2018	7	6	1
2019	4	4	0
2020	0	0	0
2021	3	0	3
2022	10	6	4
2023	3	1	2
2024	6	2	4
2025	10	0	10
I alt	50	25	25

Årsberetningen for 2024 indeholdt på jernbaneområdet 20 åbne anbefalinger. Havarikommissionen fremsatte 10 anbefalinger i 2025. 5 af anbefalingerne er blevet færdigbehandlet, og der var pr. 31-12-2025 25 åbne anbefalinger.

En oversigt over alle åbne anbefalinger på jernbaneområdet er listet i Appendiks 6.1.

5. STATISTIKKER OVER RAPPORTEREDE HÆNDELSER

På jernbaneområdet bruger Jernbaneanheden en ECCAIRS database (Railway Repository).

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

6. APPENDIKS

6.1. Oversigt over åbne anbefalinger jernbaneområdet

Nedenstående skema viser en oversigt over de anbefalinger, hvor sagsbehandlingen pr. 31-12-2025 endnu ikke var tilendebragt.

2016 og tidligere	Ingen åbne
2017	Person påkørt i perronovergang, Kværndrup, d. 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 hastig, øget toggang, ændret standsningsmønster mv.) herunder heller ikke følgerne af den mangelfulde vedligeholdelse af perronkanten. DK-2017 R 3 af 22.05.2017 Havarikommisionen anbefaler, at Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der udarbejdes klare og relevante regler for anvendelse af varslingsanlæg og skiltning ved perronovergange.
2018	Person ramt af tog i overgang mellem perroner, Bred, d. 28.07.2017 (2017-132). Den 28.07.2017 kl. 00:20 blev en ung mand ramt af tog i perronovergangen på Bred station. Den unge mand omkom ved påkørslen. Han var umiddelbart inden påkørslen steget af et tog, der var ankommet fra Odense i spor 2, og skulle, sammen med sine kammerater, krydse spor 1 i perronovergangen. DK-2018 R 3 af 13.07.2019 Havarikommisionen anbefaler i fortsættelse af tidligere anbefalinger efter ulykkerne i Tølløse hhv. Kværndrup, at TBST: - 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” - 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.
2019	Ingen åbne
2020	Ingen åbne
2021	Intercitytog ramte udlæggerbånd fra sporombygningsmateriel ved Hobro d. 2-5-2020 (2020-170) Lørdag morgen kl. 05:50 kolliderede Intercitytog 51403 med et udlæggerbånd, der var drejet ud fra den bageste ballastsilovogn fra henstående sporombygningsmateriel på strækningen mellem Hobro og Skørping. DK-2021 R 1 af 28.04.2021 Havarikommisionen anbefaler at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark ved infrastrukturarbejder både i planlægnings-, godkendelses- og udførelsesfaserne tager højde for materiellets kendte risici.

	DK-2021 R 2 af 28.04.2021 Havarikommisionen anbefaler at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark over for relevante medarbejdergrupper (herunder entreprenører) sikrer, at der ved beskrivelse af de sikkerhedsmæssige forhold ikke le- nes rum til fortolkning. Oddesundbroen – lift ramt af tog d. 03-10-2020 (2020-335). D. 03-10-2020 omkom en litauisk specialarbejder på Oddesundbroen (Thybanen), da den liftkurv han stod i blev ramt af tog. På kollisionstidspunktet var sporet ikke spærret for trafik, og der var ikke givet tilladelse til at iværksætte arbejdet på broen – afrensning og overfladebehandling. DK-2021 R 3 af 01.10.2021 Havarikommisionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark indfører procedurer, der dels sikrer at jernbanesikkerhedsplanen løbende revurderes med in- volverede parter og opdateres i forhold til ændringer i forhold til de ak- tuelle arbejder, f.eks. ved byggemøder, og at Banedanmark fører effek- tive tilsyn både med at Jernbanesikkerhedsplanen er dækkende og at den følges. Såfremt placering af materiel til og fra arbejde i sporspær- ring kan påvirke jernbanesikkerheden, bør det sikres, at der træffes de fornødne sikkerhedsforanstaltninger.
2022	Afsporing Københavns Hovedbanegård, spor 7, d. 07-07-2021 (2021-234) Da regionaltog 4889, bestående af ét IC3 togsæt, var under indkørsel på København H, afsporede togsættet med to af dets fire bogier. Afsporing- en skete på grund af sporets tilstand. DK-2022 R 5 af d. 05-07-2022 Havarikommisionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark gennem sit sikkerhedsledelsessystem sikrer planlægning og gen- nemførelse af samt opfølgning på norm- og tilstandsarbejder i henhold til sikkerhedsreglerne. Sikkerhedsledelsessystemet skal endvidere sikre, at eventuelle overskridelser risikovurderes og behandles jf. gæl- dende lovkrav. Regionaltog tæt på kollision med gravemaskine på den frie bane mellem Maribo og Sakskøbing d. 08-12-2021. (2021-432) Regionaltog 220132 fra Nakskov mod Nykøbing Falster var meget tæt på at kolliderede med en gravemaskine på strækningen mellem Maribo og Sakskøbing. Hændelsen skete i forbindelse med etablering af en kort- varig sporspærring. DK-2022 R 7 af 07-12-2022 Havarikommisionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Lokaltog A/S afdækker alle bagvedliggende årsager til den utilstrækkelige im- plementering og efterlevelse af de ændrede regler i SR for kortvarige sporspærringer, og effektivt forebygger, at lignende mangelfuld imple- mentering og manglende regelefterlevelse kan forekomme fremover. DK-2022 R 8 af 07-12-2022

	Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Lokaltog A/S gennem deres sikkerhedsledelsessystem sikrer, at ændringer i personalets arbejdsbetingelser risikovurderes og farehåndteres, så eventuelle risici afledt af øget arbejdspress bliver reduceret. DK-2022 R 9 af 07-12-2022 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Lokaltog A/S ifm. planlægning af infrastrukturarbejder udarbejder jernbanesikkerhedsplaner for de aktuelle arbejder, og at gennemførelse af infrastrukturarbejder sker i henhold til sikkerhedsbestemmelserne.
2023	Ringsted-Vigerslev, Påkørsel af SR-arbejdsleder d. 29-05-2022. (2022-220) En SR-arbejdsleder omkom efter en påkørsel af et lyntog. Ulykken skete i forbindelse med hans færden i et trafikeret nabospor. DK-2023 R 1 af 27-04-2023 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark vurderer hvorvidt der i beskrivelse/planlægning af infrastrukturarbejder generelt skal tages stilling til behov for anvisninger af adgangsveje og eventuelle forbud mod færden i særlige spor/områder, hvor der kan være øget risiko for ulykker, herunder personpåkørsler. Banedæmning ved Kibæk under nedbrydning samtidig med et regionaltog passerede d. 26-08-2022. (2022-364) Et passagertog passerede en stenkiste, imens denne var under nedbrydning, og et øjeblik senere forsvandt banedæmningen under sporet. DK-2023 R 2 af 22-08-2023 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark dokumenterer og arkiverer sikkerhedsrelevante informationer vedrørende reparationer og risikovurderinger på jernbanens afvandingselementer, samt sikrer sporbarhed mellem afvandingselementerne og den arkiverede sikkerhedsrelevante information.
2024	Sporet imellem Roskilde og Viby Sjælland hævede sig over de til-ladte grænseværdier i forbindelse med en styret underboring d. 28-02-2023 (2023-163) Den 28.02.2023 resulterede en styret boring under jernbanen mellem Roskilde og Viby Sjælland i en deformation af sporet. Sporet var i drift under udførelsen af boringen og et tog passerede med 155 km/t det de-formerede stykke spor. DK-2024 R1 af 27-02-2024 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark gennem risikostyring af aktiviteten styrede underboringer, under hensyntagen til menneskelige faktorer, indfører tilstrækkelige og effektive proaktive og/eller reaktive barrierer til, at risikoen ved sporbeli-genhedsfejl som følge af sådanne aktiviteter reduceres til et acceptabelt niveau. Aarhus Letbane, personpåkørsel ved Tueager d. 17-08-2023 (2023-422) D. 17-08-2023 blev en cyklist påkørt i en overgang ved Tueager. Overgangen var en cykel- og fodgængerovergang. Ved kørsel på cykel fra Tueager kan oversigtsforholdene, kombineret med bl.a. forskydningsbommenes fysiske opbygning, risikere at med-føre, at en cyklist først umiddelbart inden passage af sporet bliver op-mærksom på et evt. kommende letbanetog. Endvidere har overgangen

	ved Tueager været overrepræsenteret vedrørende ulykker eller hændelser ift. sammenlignelige overgange på Aarhus Letbanes infrastruktur. DK-2024 R 4 af d. 13-08-2024. Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Aarhus Letbane gennemfører en risikovurdering af, hvorvidt sikkerhedsforholdene for cyklister kommende fra Tueager er tilstrækkelige i forhold til den konkrete benyttelse af overgangen. Nærved-påkørsel af banearbejdere i Vigerslev d. 06-09-2023 (2023-452) En kortvarig sporspærring blev hævet uden, at banearbejdere var væk fra stedet, hvorefter et tog var meget tæt på at påkøre dem. DK-2024 R 5 af d. 05-09-2024. Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark indfører tiltag, som sikrer at reglerne om kortvarige sporspærringer indeholder de begrænsende faktorer, som blev kommunikeret i SR-information EKSTRA nr. 4 af december 2011. Herunder at brugen af kortvarige sporspærringer ikke medfører dårligere planlægning af infrastrukturarbejder i forhold til infrastrukturarbejde udført i planlagte sporspærringer, samt at interne og eksterne medarbejdere med ansvar i forbindelse med kortvarige sporspærringer har tilstrækkelig bevidsthed om vigtigheden af at operere i overensstemmelse med sikkerhedsledelsessystemet til, at disse regler efterleves. DK-2024 R 6 af d. 05-09-2024. Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark gennemgår regler og retningslinjer for jernbanesikkerhedsplaner, herunder Banedanmarks kontrol af disse planer, så det sikres at disse fungerer som effektive barrierer for de relevante farer, herunder at Banedanmark sikrer, at jernbanesikkerhedsplaner, der anvendes, overholder reglerne og retningslinjerne.
2025	Nærved kollision på Nr. Asmindrup Station d. 27-03-2024 (2024-199) Onsdag d. 27-03-2024 kl. 18:45 var to regionaltog i risiko for at kolliderede med hinanden på Nr. Asmindrup Station (Odsherredsbanen). Tog 190074 afgik fra Nr. Asmindrup Station, spor 1 uden signal/tilladelse og kørte ud mod den fri bane, hvor Tog 190075 samtidig var på vej ind til perronen i spor 2. DK-2025 R 1 af d. 27-03-2025 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Lokaltog foretager en analyse, der klarlægger, hvilke menneskelige faktorer der kan udgøre årsager til igangsættelse uden kørtilladelse i forbindelse med krydsninger på stationer uden togkontrolanlæg, samt under hensyntagen til de klarlagte menneskelige faktorer og deres sandsynlighed for at forårsage igangsættelse uden kørtilladelse sikrer, at barrierer til opnåelse af et acceptabelt sikkerhedsniveau er opstillet og fungerer effektivt. Godsvogn påkørte afløbssko under rangering i Høje Taastrup d. 15-05-2024 (2024-274) Under rangering påkørte et rangertræk en afløbssko, undersøgelsen viste at adskillige barrierer, som var afhængige af menneskelige faktorer, svigtede og banede vejen for en hændelse, som tidligere og under lignende forhold havde ført til en alvorlig ulykke. DK-2025 R 2 af d. 14-05-2025

	Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark indfører tiltag, som forhindrer påkørsel af en afløbssko ved rangering fra Høje Taastrup spor 0 mod Kombiterminalen. Person påkørt i overkørsel 30 Sorøvej, Ruds Vedby (2024-370) I kombination af vejforhold og overkørselens opbygning havde fodgængere uhindret adgang til sporet. DK-2025 R 3 af 15-07-2025 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark forbedrer den samlede effekt af de fysiske, visuelle og auditive barrierer ved overkørsel 30 i forhold til brugere, som kommer fra de to sideveje (Birkevej og Rosenvænget). Hjulbrud på passagertog imellem Odense og Nyborg d. 09-09-2023 (2023-457) Et hjul, der indeholdt en fejl, blev monteret på et tog. Hjulet blev løbende eftersat og afdrejet. Klangprøver og regelmæssige visuelle inspektioner førte ikke til, at den revne der blev dannet i hjulet, blev opdaget, før hjulet havarede. DK-2025 R 4 af 02-09-2025 Havarikommissionen anbefaler, at certificeringsorganet, som har udstedt DSB's ECM-certifikat og som fører tilsyn med vedligeholdelsessystemet, igennem sin tilsynsindsats hos DSB sikrer, at virksomhedens vedligeholdelsessystem beskriver den hjulvedligeholdelse, som virksomheden udfører. DK-2025 R 5 af 02-09-2025 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at DSB, på baggrund af erfaringerne fra hændelsen med hjulbrud d. 09-09-2023, har opstillet tilstrækkelige barrierer således, at revner i hjul opdages og håndteres, inden de udvikler sig til et hjulbrud med fare for jernbanesikkerheden til følge, eller at DSB på anden vis demonstrerer, at risikoen for alvorlige ulykker som følge af hjulbrud har et acceptabelt niveau. Ulykke på Sakskøbing Station d. 09-09-2024 (2024-463) En passager lændede sig op af toget, da dette afgik, og faldt ned mellem tog og perron. Lokaltog havde ikke foretaget risikovurdering på faren at en faresituation kunne opstå udenfor afgangskameraets synsvinkel. DK-2025 R 6 af 09-09-2025 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Lokaltog gennemfører en risikovurdering af en faresituation svarende til hændelsen. Nærved-påkørsel af banearbejdere ved Slagelse d. 13-09-2024 (2024-472) To landmålere arbejde i trafikeret spor, i den tro at det var spærret. Sporspærringen var kort forinden blevet hævet, men grundet kommunikationsbrister og manglende SR-arbejdsleder ved de to landmåleres arbejdssted, var landmålerne overbevist om, at sporet var spærret. DK-2025 R 7 af 12-09-2025 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at Banedanmark iværksætter tiltag til forbedring af den sikkerhedskommunikation, der foregår mellem SR-arbejdsledere og medarbejdere med kompetencen 'Pas på, på banen', ved opstart af arbejdet og som bl.a. omhandler
--	---

	instruktion i de jernbanesikkerhedsmæssige forhold, der relaterer sig til de pågældende arbejder. Indstigningsdør på passagertog i fart sprang op to gange d. 30-10-2024 (2024-562) En indstigningsdør sprang to gange op under kørsel mellem Østerport og Odense. Døren havde været fejlramt og gennemgået reparation i dagene op til hændelsen, og var aflåst. Døren skulle holdes i lukket position af den mekaniske konstruktion. To af komponenterne var ikke justeret efter producentens anvisning. DK-2025 R 8 af 16-12-2025 Havarikommissionen anbefaler, at certificeringsorganet, som har udstedt DSB's ECM-certifikat og som fører tilsyn med vedligeholdelsessystemet, igennem sin tilsynsindsats hos DSB sikrer, at DSBs vedligeholdelsessystem lever op til kravene i ECM-forordningen (EU) 2019/779 Bilag II, Afsnit II, punkt 5 a, samt Afsnit IV, punkt 2 a. (se bilag 1), herunder sikrer, at DSB har foretaget grundjustering af alle Hard points på ER togsæt med Tebeldøre jf. dørproducentens installation og vedligeholdelsesvejledning. Passager fastklemt i dør ved igangsætning på Østerport Station d. 27-12-2024 (2024-650) En passager havde venstre underarm i klemme i indstigningsdøren på et ER togsæt, da dette afgik fra Kk. Tgf var overbevist om, at passageren havde trådt et skridt tilbage fra toget og stod og trykkede på døråbningsknappen. DSB havde foretaget samlet risikovurdering på i alt ti farer og opstillet barrierer for disse ud fra denne. Eneste tilbageværende barriere var tgfs visuelle efterkontrol, som ikke var effektiv. DK-2025 R 9 af 17-12-2025 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at DSB foretager risikovurdering på den selvstændige fare; at tog afgår med passager i klemme i en indstigningsdør, så der sikres effektive barrierer og en acceptabel risiko. Veksellad kængret under transport mellem Middelfart og Odense d. 07-01-2025 (2025-16) Et godstog afgik fra Fredericia med et veksellad, der ikke var korrekt læsset på en vogn. Undersøgelsen har vist, at virksomhedens opsatte barrierer til sikring mod fejl og mangler i forbindelse med læsningen og togklargøringen alle var afhængige af menneskelige faktorer, og at medarbejderne, som skulle udføre eftersyn, var påvirket af forhold som gjorde, at barriererne ikke var effektive. DK-2025 R 10 af 18-12-2025 Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen sikrer, at DB Cargo Scandinavia A/S styrker sine allerede opstillede barrierer, så de imødegår de begrænsninger i menneskelige faktorer, som Havarikommissionen har identificeret i denne redegørelse. DB Cargo Scandinavia A/S skal endvidere vurdere, om der er behov for opsætning af yderligere barrierer herunder evt. tekniske barrierer.
--	--