

Vejledning til indberetningsbekendtgørelsen
Bekendtgørelse nr. 1382 af 21. november 2024.

Vejledning til indberetningsbekendtgørelsen

Januar 2025

Layout: Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. 7221 8800

www.trafikstyrelsen.dk

Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse	3
1. Indledning	5
1.1. Vejledningens opbygning	5
2. Indberetning af data	6
2.1. Formålet med indberetning af data	6
2.2. Jernbanesikkerhedsdirektivet	6
2.3. Jernbaneloven	7
3. Indberetningsbekendtgørelsen	9
3.1. Anvendelsesområdet	9
3.2. Tidspunktet for indberetning	10
3.3. Indberetning fra jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere m.fl.	10
3.4. Indberetning fra letbaneoperatører	12
3.5. Metoder for indberetning	13
3.6. Elektronisk indberetning	13
3.7. Indberetning via blanket	14
3.8. Straf	15
3.9. Ikrafttræden	15
4. Definitioner til brug for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, andre med sikkerhedscertifikat, veteranbaner og veteranotogsorganisationer	16
4.1. Tog	16
4.2. Rangerende materiel	17
4.3. Togkontrolanlæg	17
4.4. Ulykker	19
4.5. Væsentlige ulykker	25
4.6. Selvmord	26
4.7. Selvmordsforsøg	27
4.8. Farligt gods	27
4.9. Forløbere for ulykker	28
4.10. Personskader	36
4.11. Skadetyper	38
4.12. Omkostninger	39

4.13.	Overkørselstyper	40
5.	Definitioner til brug for letbaneoperatører	42
5.1.	Tracétyper	42
5.2.	Involverede parter	46
5.3.	Ulykker.....	48
5.4.	Selv mord og selvmordsforsøg.....	52
5.5.	Skadetype	53

1. Indledning

Trafikstyrelsen har udarbejdet denne vejledning til bekendtgørelse om indberetning af data på jernbanelområdet vedrørende ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen¹ (herefter indberetningsbekendtgørelsen).

Indberetningsbekendtgørelsen trådte i kraft den 1. januar 2025 og afløste bekendtgørelse nr. 1373 af 23. november 2023.

Indberetningsbekendtgørelsen fastsætter regler om de indberetninger om ulykker og forløbere for ulykker, som virksomheder på jernbanelområdet årligt skal indberette til Trafikstyrelsen i følge jernbanelovens² § 78, stk. 1.

Indberetningsbekendtgørelsen gælder både for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, andre med sikkerhedscertifikat, veteranbaneorganisationer, veteranbaner og letbaneoperatører.

Vejledningen har til formål at hjælpe ovennævnte virksomheder med, hvordan der indberettes data vedrørende ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen efter kravene i indberetningsbekendtgørelsen.

Til vejledningen følger 6 bilag, som er forskellige systemvejledninger, der har til formål at hjælpe virksomhederne med brug for indberetning i Trafikstyrelsens indberetningsportal.

1.1. Vejledningens opbygning

Vejledningens afsnit 1 indeholder en indledning til vejledning.

Vejledningens afsnit 2 indeholder en beskrivelse af baggrunden for kravet om indberetning af data samt formålet med indberetning.

Vejledningens afsnit 3 indeholder en gennemgang og uddybende beskrivelse af indberetningsbekendtgørelsens enkelte paragraffer i kronologisk rækkefølge.

Vejledningens afsnit 4 indeholder en gennemgang af definitioner og kategorier til brug for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, andre med sikkerhedscertifikat, veteranbaner og veteranbanelorganisationer.

Vejledningens afsnit 5 indeholder en gennemgang af definitioner og kategorier til brug for letbaneoperatører.

Bilag 1 indeholder en brugervejledning for indberetter.

Bilag 2 indeholder en vejledning til manuel oprettelse af jernbanehændelser til indberetning

Bilag 3 indeholder en vejledning til manuel oprettelse af letbanehændelser til indberetning

Bilag 4 indeholder en beskrivelse af OIOXML-strukturen til brug for upload af jernbanehændelser og letbanehændelser.

¹ Bekendtgørelse nr. 1382 af 21. november 2024 om indberetning af data på jernbanelområdet vedrørende ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen.

² Bekendtgørelse af jernbaneloven nr. 1091 af 11/08/2023

Bilag 5 indeholder test-værdilister (metadata) og en vejledning til validering af OIOXML-fil udenfor en indberetningsperiode (hele året).

Bilag 6 indeholder værdilister (metadata) og en vejledning til upload af OIOXML-fil inden for indberetningsperioden.

2. Indberetning af data

Dette afsnit beskriver formålet med indberetning af data om ulykker og forløbere for ulykker på jernbaneområdet til Trafikstyrelsen, samt den lovgivningsmæssige baggrund for kravet om indberetning.

2.1. Formålet med indberetning af data

Trafikstyrelsen anvender data fra de modtagne indberetninger til udarbejdelse af Trafikstyrelsens årlige sikkerhedsrapport på jernbaneområdet. Rapporten offentliggøres hvert år senest den 30. september og afdækker udviklingen i jernbanesikkerheden i Danmark, herunder udviklingen i de fælles sikkerhedsindikatorer. Rapporten danner udgangspunkt for vurderingen af, hvordan indsatsen omkring jernbanesikkerhed fremover kan opretholdes og forbedres.

Trafikstyrelsen bruger endvidere data fra de modtagne indberetninger i forbindelse med tilsynsplanlægning, hvor der ved tilsyn hos virksomhederne kan sættes fokus på særlige hændelser eller trends udledt fra dataene.

Herudover anvendes data fra de modtagne indberetninger til indrapportering til European Union Agency for Railways (herefter ERA) i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet³. Det er kun data vedrørende den konventionelle jernbane (den interoperable jernbane/ EU-jernbane), der indrapporteres til ERA. Data vedrørende bybaner (letbane, metro og S-bane) benyttes kun i den nationale statistik.

2.2. Jernbanesikkerhedsdirektivet

Den overordnede baggrund for kravet om indberetning af ulykker og forløbere for ulykker på jernbaneområdet følger af jernbanesikkerhedsdirektivet, hvorefter Trafikstyrelsen er forpligtet til at indsamle informationer om de fælles sikkerhedsindikatorer i en årlig sikkerhedsrapport.

Jernbanesikkerhedsdirektivets bilag 1 fastsætter de fælles sikkerhedsindikatorer, som skal indberettes til de nationale sikkerhedsmyndigheder (Trafikstyrelsen). De fælles sikkerhedsindikatorer dækker over statistiske oplysninger, der indsamles af medlemsstaterne og deles med øvrige EU-medlemsstater til vurdering af opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål og til overvågning af den generelle udvikling af jernbanesikkerheden jf. jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 5.

Tillægget til bilag 1 angiver de fælles definitioner til brug for de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af de samfundsøkonomiske omkostninger ved ulykker.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.

2.3. Jernbaneloven

Kravet om indberetning af data på jernbaneområdet følger af § 78, stk. 1 i jernbaneloven, hvorefter virksomheder på jernbaneområdet skal indberette ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen.

Jernbaneloven § 78, stk. 1-3.

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

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

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

Stk. 4. Ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde indberetninger efter stk. 1-3 eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5. Andre ansatte på Transportministeriets ressortområde er omfattet af forpligtelsen i 1. pkt., i det omfang de er bekendt med indholdet af sådanne indberetninger.

Kravet om indberetning efter jernbanelovens § 78, stk. 1 gælder alle jernbaneinfrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, letbaneoperatører og andre med sikkerhedscertifikat.

For veteranbaner og veterantogsorganisationer følger det af jernbanelovens § 40, stk. 7, at der kan fastsættes nærmere regler om drift af veteranbaner, herunder om indberetninger, da veteranbaner og veterantogsorganisationer ikke er omfattet af jernbanelovens § 78. Med indberetningsbekendtgørelsen har Trafikstyrelsen fastsat regler om veteranbaner og veterantogsorganisationers indberetninger af ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen. Det følger af indberetningsbekendtgørelsens § 1, stk. 2 at bekendtgørelsen fastsætter regler om veteranbaner og veterantogsorganisationers indberetninger af ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen.

2.3.1. Ansattes og personer på jernbaneområdets indberetninger

Efter jernbanelovens § 78, stk. 2 skal ansatte og personer på jernbaneområdet, herunder f.eks. ansatte hos entreprenører eller vikarbureauer, indberette oplysninger om ulykker og forløbere for ulykker til den virksomhed eller infrastrukturforvalter de er ansat i henhold til de af virksomheden fastsatte retningslinjer.

Efter jernbanelovens § 78, stk. 3 kan ansatte og personer på jernbaneområdet i stedet for at give indberetninger til den virksomhed eller infrastrukturforvalter, de er ansat i, give indberetninger til Trafikstyrelsen om ulykker og forløbere for ulykker. Ansatte og personer på jernbaneområdet skal ved indberetning til Trafikstyrelsen anvende en indberetningsblanket. Indberetningsblanketten findes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

2.3.2. Fortrolighed om indberetninger

Ifølge jernbanelovens § 78, stk. 4, er ansatte i Trafikstyrelsen samt eventuelle sagkyndige forpligtet til under strafansvar at hemmeligholde indberetninger om ulykker og forløbere for ulykker over for uvedkommende.

Formålet med fortroligheden er at sikre en god indberetningskultur, hvor styrelsen modtager flest mulige indberetninger, der er repræsentative og tilstrækkelige til at udlede statistikker og trends til brug for det forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde.

Kravet om fortrolighed om indberetninger betyder, at når Trafikstyrelsen modtager en anmodning om aktindsigt, skal det vurderes, om der er oplysninger i det efterspurgte materiale, der er omfattet af jernbanelovens § 78, stk. 1-3, og om oplysningerne derfor er undtaget fra aktindsigt.

3. Indberetningsbekendtgørelsen

Dette afsnit indeholder en gennemgang og uddybende beskrivelse af de enkelte paragraffer i indberetningsbekendtgørelsen.

3.1. Anvendelsesområdet

Indberetningsbekendtgørelsens § 1.

§ 1. Bekendtgørelsen fastsætter regler om de indberetninger, som virksomheder på jernbaneområdet, skal indberette til Trafikstyrelsen jf. jernbaneloven § 78, stk. 1.

Stk. 2. Bekendtgørelsen fastsætter regler for de indberetninger, som ansatte i virksomheder og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, kan indberette til Trafikstyrelsen, jf. jernbanelovens § 78, stk. 3.

Stk. 3. Bekendtgørelsen fastlægger regler om veteranbaner og veterantogsorganisationers indberetninger af ulykker og forløbere for ulykker.

Stk. 4. Bekendtgørelsen finder anvendelse for letbaneoperatører, hvis minimum ét letbanekøretøj har været involveret i en ulykke.

Indberetningsbekendtgørelsens § 1 fastsætter bekendtgørelsens anvendelsesområde. Indberetningsbekendtgørelsen gælder for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, andre med sikkerhedscertifikat, letbaneoperatører, veteranbaner og veterantogsorganisationer. Det fremgår af § 1, stk. 1, at bekendtgørelsen fastsætter regler om de indberetninger, som virksomheder på jernbaneområdet *skal* indberette til Trafikstyrelsen. I modsætning til virksomheder på jernbaneområdet som skal indberette gælder det for ansatte og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner at disse personer *kan* indberette til Trafikstyrelsen.

3.1.1. Særligt vedrørende letbaneoperatører

Letbaneoperatører skal kun indberette efter bekendtgørelsen, når minimum ét letbanekøretøj har været involveret i en ulykke. Dette betyder for det første, at der skal være tale om en ulykke, som omfattet af definitionen af en ulykke. Definitionen af en ulykke findes i afsnit 5.3 i vejledningen. Letbaneoperatører skal derfor ikke indberette forløbere for ulykker. For det andet, skal minimum ét letbanekøretøj have været involveret i ulykken. Alle ulykker med letbanekøretøjer i bevægelse skal indberettes. Dette omfatter letbanekøretøjer under en officiel køreplan og letbanekøretøjer under transport ad åbent spor. Derudover skal ulykker, hvor letbanekøretøjet holder stille, f.eks. ved ind- og udstigning mens det er i rute indberettes. Derimod skal ulykker med et letbanekøretøj, der holder stille i et lukket rangerområde ikke indberettes.

3.2. Tidspunktet for indberetning

Indberetningsbekendtgørelsens § 2.

§ 2. Indberetning af data efter denne bekendtgørelse skal ske senest den 1. marts hvert år for det forudgående kalenderår.

Data om ulykker og forløbere for ulykker skal indberettes til Trafikstyrelsen én gang årligt.

Fristen for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, andre med sikkerhedscertifikat, letbaneoperatører, veteranogsorganisationer og veteranbanernes indberetning af data for det forudgående kalenderår til Trafikstyrelsen er 1. marts.

Eksempelvis betyder det, at fristen for at indberette data fra kalenderåret 2022 var den 1. marts 2023.

3.3. Indberetning fra jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere m.fl.

I indberetningsbekendtgørelsen er det fastsat, hvilke oplysninger virksomhederne skal indberette i forhold til ulykker og forløbere for ulykker. Der er forskel på, hvilke oplysninger henholdsvis letbaneoperatørerne og de øvrige infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder m.fl. skal indberette til Trafikstyrelsen. Forskellen skyldes, at letbaneoperatørerne, modsat de øvrige aktører, har kørsel i blandet trafik.

Indberetningsbekendtgørelsen § 3.

§ 3. Jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, virksomheder, der er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11, veteranbaner og veteranogsorganisationer skal ved indberetning af data anvende de definitioner, der er angivet i bilag 1.

Stk. 2. Indberetningen af data skal indeholde oplysninger om:

- 1) Involverede virksomheder.
- 2) Dato og tidspunkt.
- 3) Sted.
- 4) Type af fast installation.
- 5) Kørsel driftstype.
- 6) Togkontrollsystem.
- 7) Tognummer og litra.
- 8) Kategori af ulykke.
- 9) Kategori af forløbere for ulykke.
- 10) Hændelsesbeskrivelse.
- 11) Konsekvenser af ulykken.

Stk. 3. Oplysninger nævnt i stk. 2 skal indberettes efter kategorierne angivet bilag 2.

Jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, virksomheder, der er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11, veteranbaner og veteranogsorganisationer skal ved indberetning anvende

de definitioner, der er angivet i bilag 1. Det er således definitionerne i bilag 1, der afgrænser og beskriver de begreber, som skal anvendes ved indberetning af data.

Indberetningsbekendtgørelsens § 3, stk. 2 fastsætter, hvilke oplysninger, der som minimum skal være indeholdt i indberetningen for at indberetningen lever tilstrækkeligt op til kravet. Oplysningerne skal indberettes i henhold til de kategorier, der fremgår af bilag 2 til indberetningsbekendtgørelsen. Størstedelen af de oplysninger, der kræves indberettet i henhold til § 3, stk. 2, følger af jernbanesikkerhedsdirektivet, der pålægger Trafikstyrelsen af indsamle disse oplysninger.

3.3.1. Oplysninger om driftssikringssystem, litra og tognummer

Oplysninger om driftssikringssystem, litra og tognummer er ikke påkrævet i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet, men oplysningerne anvendes i Trafikstyrelsens analysearbejde med at konsolidere jernbanehændelserne op mod hinanden og dermed sikre, at hændelser ikke dobbeltregistreres i ulykkesstatistikken. Oplysningerne er dermed nødvendige for Trafikstyrelsens arbejde med at anvende de indberettede data i ulykkesstatistikken, som udgives i den årlige sikkerhedsrapport. På den baggrund er det yderst væsentligt, at virksomhederne gør sig bestræbelser på at indhente de nødvendige oplysninger. Det er dog klart, at virksomhederne i praksis må indberette oplysninger om en given hændelse ud fra det informationsgrundlag, de har tilgængeligt. Såfremt oplysning om litra eller tognummer ikke er muligt for virksomheden at skaffe, kan oplysningerne i sagens natur ikke indberettes.

Ved kørsler, der ikke får tildelt hverken et tognummer eller et litra-nummer, eller hvor oplysninger herom efter rimelige bestræbelser ikke kan fremskaffes, kræves dette i sagens natur ikke indberettet. Her indtastes blot 0000 i de påkrævede felter i indberetningsportalen.

3.3.2. Oplysninger om involverede virksomheder

For at styrelsen kan konsolidere de indberettede hændelser op mod hinanden, er det vigtigt at indberetningen indeholder oplysninger om de virksomheder, der har været involveret i en ulykke eller en forløber for en ulykke. På den baggrund skal både den/de involverede jernbanevirksomheder samt den pågældende infrastrukturforvalter på strækningen oplyses ved indberetning.

3.4. Indberetning fra letbaneoperatører

Indberetningsbekendtgørelsen § 4.

§ 4. Letbaneoperatører skal ved indberetning af data anvende de definitioner, der er angivet i bilag 3.

Stk. 2. Indberetningen af data skal indeholde oplysninger om:

- 1) Det involverede letbanekøretøj
- 2) Dato og tidspunkt.
- 3) Involverede parter.
- 4) Tracétype.
- 5) Kategori af ulykke.
- 6) Årsag til ulykken.
- 7) Hændelsesbeskrivelse
- 8) Konsekvenser af ulykken.

Stk. 3. Oplysninger nævnt i stk. 2 skal indberettes efter kategorierne angivet bilag 4.

Letbaneoperatører skal ved indberetning anvende de definitioner, der er angivet i bilag 3. Det er således definitionerne angivet i bilag 3, der afgrænser og beskriver de begreber som skal anvendes ved indberetning af data.

Indberetningsbekendtgørelsens § 4, stk. 2 fastsætter, hvilke oplysninger, der som minimum skal være omfattet af indberetningen for, at indberetningen lever tilstrækkeligt op til kravet. Ovenstående oplysninger skal indberettes i henhold til de kategorier, der fremgår af bilag 4 til indberetningsbekendtgørelsen.

3.5. Metoder for indberetning

Indberetningsbekendtgørelsen §§ 5-7.

§ 5. Jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, virksomheder, der er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11 og letbaneoperatører skal indberette elektronisk. Indberetning skal ske ved at indtaste data i Trafikstyrelsens indberetningsportal eller ved at uploade data i en indberetningsfil via Trafikstyrelsens indberetningsportal.

Stk. 2. Veteranbaner og veteranotogsorganisationerne kan efter aftale med Trafikstyrelsen anvende den til enhver tid gældende indberetningsblanket udstedt af Trafikstyrelsen. Indberetningsblanketten kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

§ 6. Ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, skal ved indberetning til Trafikstyrelsen, jf. jernbanelovens § 78, stk. 3, anvende den til enhver tid gældende indberetningsblanket udstedt af Trafikstyrelsen. Indberetningsblanketten kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

§ 7. Indberetninger, jf. jernbanelovens § 78, stk. 1-3, må ikke udover de oplysninger, som er anført i bilag 2 og 4 indeholde personoplysninger, herunder navn, personnummer eller adresse.

I indberetningsbekendtgørelsen §§ 5 og 6 fremgår, hvilke metoder, der kan benyttes til at foretage indberetning om ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen.

3.6. Elektronisk indberetning

Jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, virksomheder, der er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11 og letbaneoperatører skal indberette data om ulykker og forløbere for ulykker elektronisk. Dette skal ske gennem Trafikstyrelsens indberetningsportal, som findes på dette link: <https://hdb.trafikstyrelsen.dk/>

For at få adgang til indberetningsportalen som dansk virksomhed skal man logge ind med MitID Erhverv. Man kan læse mere om MitID Erhverv [her](#).

Som udenlandsk virksomhed uden adgang til MitID Erhverv, kan man efter aftale med Trafikstyrelsen få tilsendt et brugernavn og password til login af Trafikstyrelsen.

Når man er logget ind elektronisk på indberetningsportalen, vil man have 3 muligheder for indberetningsperioden:

- 1) Man kan indsende en nul-indberetning.
- 2) Man kan indberette hændelserne manuelt én ad gangen.
- 3) Man kan uploade alle hændelser for perioden i et OIOXML format.

Af hensyn til Trafikstyrelsens opbevaring og behandling af oplysninger skal indberetningerne, uanset indberetningsmetode, kun indeholde de adspurgte oplysninger. Personoplysninger såsom navne, personnumre mv. må ikke indgå i indberetningerne.

3.6.1. Nul-indberetning

Da man som virksomhed har indberetningspligt efter jernbanelovens § 78, stk. 1 skal virksomhederne indberette til Trafikstyrelsen, selvom virksomheden ikke har registreret ulykker eller forløbere for kalenderåret. En virksomhed skal i sådanne tilfælde anvende nul-indberetning i indberetningsportalen, hvis virksomheden ikke har registret indberetningspligtige hændelser i indberetningsperioden.

3.6.2. Manuel indberetning af hændelser

Denne mulighed vil typisk være den letteste løsning for virksomheder, der har under ca. 20 hændelser for indberetningsperioden.

Alle hændelser oprettes manuelt én ad gangen. Det foregår ved at udfylde de relevante oplysninger for hændelsen i de påkrævede felter. Det er vigtigt, at alle de påkrævede oplysninger udfyldes. Såfremt et påkrævet felt ikke udfyldes, vil der komme en fejlmeddelelse.

Vejledningen til manuel indberetning af jernbanehændelser findes som bilag 1 til denne vejledning, mens vejledning til manuel indberetning af letbanehændelser findes som bilag 2.

3.6.3. Uploade data i OIOXML-fil

For virksomheder, der har flere hændelser en ca. 20 for indberetningsperioden, vil den letteste løsning for indberetning være at uploade data om alle registrerede hændelser til indberetningsportalen i en OIOXML-fil.

Datamaterialet skal overholde det af Trafikstyrelsen fastsatte indberetningsformat, som findes i bilag 3 til denne vejledning.

Hvis valideringen af OIOXML-filen fejler, afvises hele indlæsningen og en fejlmeddelelse vises indeholdende de fundne fejl inkl. placering i filen.

Hvis filen afvises, så gemmes ingen dele af filen/indberetningen i systemet. Man bliver derfor nødt til at begynde forfra, og systemet åbner derfor for en ny indberetning.

Vejledningen til at uploade data i en OIOXML-fil findes, som bilag 4 til denne vejledning.

3.7. Indberetning via blanket

Veteranbaner og veteranogsorganisationer kan efter aftale med Trafikstyrelsen indberette via blanket. Hvis ikke det er aftalt med Trafikstyrelsen, at der kan anvendes en blanket, skal indberetning ske elektronisk via indberetningsportalen.

Ansatte i virksomheder på jernbaneområdet eller personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, der ønsker at indberette en ulykke eller en forløber for en ulykke til Trafikstyrelsen, skal indberette via blanket.

Ved indberetning via blanket skal den til enhver tid gældende indberetningsblanket udstedt af Trafikstyrelsen benyttes.

Indberetningsblanketten kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside [her](#).

Indberetningen foregår ved at udfylde indberetningsblankettens felter og herefter fremsende blanketten til Trafikstyrelsen. Det er vigtigt, at alle de påkrævede oplysninger udfyldes.

Trafikstyrelsen foretager herefter direkte indtastning af de indberettede oplysninger i Trafikstyrelsens indberetningsportal.

Blanketten sendes til Trafikstyrelsen via mail til sik-rap@trafikstyrelsen.dk

3.8. Straf

Indberetningsbekendtgørelsens § 8.

§ 8. Overtrædelse af §§ 2-4 straffes med bøde.

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

Det er lovpligtigt for alle virksomheder på jernbaneområdet at indberette data til Trafikstyrelsen i henhold til indberetningsbekendtgørelsens krav. Overholdes tidsfristen om indberetning senest 1. marts ikke, kan det medføre bødestraf. Det kan endvidere medføre bødestraf, såfremt virksomhederne ikke indberetter de oplysninger, der kræves i henhold til indberetningsbekendtgørelsen.

3.9. Ikrafttræden

Indberetningsbekendtgørelsens § 9.

§ 9. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2025.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1373 af 23. november 2023 om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen ophæves.

Indberetningsbekendtgørelsen trådte i kraft den 1. januar 2025 og afløste den tidligere indberetningsbekendtgørelse nr. 1373 af 23. november 2023.

4. Definitioner til brug for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, andre med sikkerhedscertifikat, veteranbaner og veteranotogsorganisationer

Dette afsnit indeholder en nærmere gennemgang af definitioner og kategorier til brug for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, andre med sikkerhedscertifikat, veteranbaner og veteranotogsorganisationer ved indberetning.

Definitioner til brug for letbaneoperatørers indberetninger findes i vejledningens afsnit 5.

De grønne tekstbokse nedenfor referer til teksten i indberetningsbekendtgørelsen.

4.1. Tog

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

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

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

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

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

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

Ulykke når et tog er involveret	Ulykke når et tog <u>IKKE</u> er involveret
Afsporing med tog	Afsporing med rangerende materiel
Kollision mellem tog og andet jernbanekøretøj	Kollision, rangerende materiel mod andet rangerende materiel
Kollision, tog mod objekt	Kollision, rangerende materiel mod objekt

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

4.2. Rangerende materiel

Når begrebet rangerende materiel anvendes i indberetningsbekendtgørelsen og i denne vejledning dækker det over begreberne rangering og rangerbevægelse, som de er defineret i SR75, ORF og ORS.

Definition i SR75 (rangering): Kørsel på jernbanespor under ledelse af en rangerleder. (Begrebet rangerbevægelse er ikke defineret i SR75)

Definition i ORF: En rangerbevægelse udføres på en rangerrute, i en sporspærring, eller i et midlertidigt eller permanent rangerområde. Passagertog udfører ikke rangerbevægelser. Alle rangerbevægelser ledes af en rangerleder. Den højst tilladte hastighed for en rangerbevægelse er 25 km/t. Advarselssystemer ved passager- og personaleovergange kan ikke påregnes at være aktiverede under rangerbevægelser.

Definition i ORS: En rangerbevægelse er kørsel i et rangerområde, mellem tilstødende signalsystemer eller i en sporspærring. Rangerbevægelser forekommer ikke med passagertog. Alle rangerbevægelser er underlagt en rangerleder. Den højst tilladte hastighed i forbindelse med rangering er 25 km/t.

4.3. Togkontrolanlæg

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

Opdeling af togkontrolsystemer (on-board) jf. jernbanesikkerhedsdirektivets bilag 1:

Engelsk kategori	Engelsk definition	Dansk kategori	Dansk definition	Danske togkontrolanlægstyper
Warning	Providing automatic warning to driver	<u>Advarsel</u>	Advarer automatisk lokomotivføreren	

Warning and automatic stop	Providing automatic warning to driver and automatic stop when passing a signal at danger	<u>Advarsel og automatisk standsning</u>	Advarer automatisk lokomotivføreren samt standser automatisk køretøjet, når køretøjet passerer et signal på stop.	ATC togstop ATP
Warning and automatic stop and discrete supervision of speed	Providing protection of danger points, where "discrete supervision of speed" means supervision of speed at certain locations (speed traps) at the approach of a signal	<u>Advarsel og automatisk standsning og punktvis overvågning af hastigheden</u>	Advarer automatisk lokomotivføreren samt standser automatisk køretøjet, når køretøjet passerer et signal på stop. Hastigheden overvåges punktvis på vej frem mod et signal.	ATC
Warning and automatic stop and continuous supervision of speed	Providing protection of danger points and continuous supervision of the speed limits of the line, where "continuous supervision of speed" means continuous indication and enforcement of the maximal allowed target speed on all sections of the line. (this type is regarded as automatic train protection (ATP))	<u>Advarsel og automatisk standsning og løbende overvågning af hastigheden</u>	Advarer automatisk lokomotivføreren samt standser automatisk køretøjet, når køretøjet passerer et signal på stop. Hastigheden overvåges kontinuerligt samt reguleres automatisk.	<ul style="list-style-type: none"> • ETCS niveau 2 • CBTC

Klassificering af de danske togkontrol anlæg

	Type	Hvor findes den?	Hastighedskontrol	pluktvist Hastighedskontrol	løbende	Stopinforma- tion til LKF før	Nedbremsning af tog efter	Nedbremsning af tog efter signal. Tog	Nedbremsning af tog før sig- nal
Togstop uden hastighedsbegrænsning	ATC - togstop	BDK. En regionaltoastrækning på Fyn	-	-	+	+	+	-	
	ATP	Privatbanerne (en enkelt strækning)	-	-	+	+	+	-	
Togkontrol	ATC	BDK. Mest befærdede strækninger i DK Både i og udenfor hovedstadsområdet Rådet, der endnu ikke er udrustet med ETCS	-	+	+	+	+	-	
	HKT	S-banen	-	+	+	-*	+	-	
Nye togkontrolsystemer	CBTC	S-banen	-	+	+	+	**	**	
	ETCS niveau 2	BDK. Fjernbanen	-	+	+	+	**	**	

**toget nedbremses før farepunkt.

4.4. Ulykker

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

jernbanekøretøj er i bevægelse, medmindre det klart fremgår af definitionen, at kategorien gælder andre situationer.

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

4.4.1. Kollisionskategorier

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

Kollision, mellem tog og andet jernbanekøretøj

Kollision, tog mod objekt

Kollision, rangerende materiel mod andet rangerende materiel

Kollision, rangerende materiel mod objekt

Kollision mellem tog og andet jernbanekøretøj

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

I denne kategori skal der registreres hændelser, hvor et tog kolliderer med et andet jernbanekøretøj, herunder et tog, arbejdskøretøj eller rangerende materiel.

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

Bemærk at hændelser, hvor et tog kolliderer med et stillestående jernbanekøretøj, er omfattet af denne kategori.

En kollision, der medfører en afsporing, skal registreres som en kollision.

Kollision, tog mod objekt

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

Denne hændelseskategori skal involvere et tog. Objekter kan være faste konstruktioner f.eks. sporstoppere, broer, køreledningsanlæg eller anden infrastruktur. Objekter kan også midlertidigt

befinde sig på eller i nærheden af sporet så som sten, jord, sand, træer, tabte dele fra rullende materiel, tabt gods og maskiner eller udstyr til sporvedligehold.

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

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

Kollision, rangerende materiel mod andet rangerende materiel

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

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

Bemærk at hændelser hvor et rangerende materiel kolliderer med et stillestående jernbanekøretøj er omfattet af denne kategori.

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

Kollision, rangerende materiel mod objekt

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

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

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

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

4.4.2. Afsporing med tog

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

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

4.4.3. Afsporing med rangerende materiel

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

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

4.4.4. Overkørselstyper

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

Se afsnit om overkørselstyper i vejledningens afsnit 4.13.2.

4.4.5. Personpåkørsel

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

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

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

4.4.6. Personskade ombord på tog i bevægelse

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

Følgende eksempler er inkluderet ved denne kategori:

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

Hændelser hvor personer kommer til skade i toget pga. togets kollision med et andet jernbanekøretøj eller objekt, skal ikke registreres i denne kategori men under kollision.

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

4.4.7. Brande og eksplosioner i jernbanekøretøj

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

Denne kategori omfatter brand og eksplosioner i jernbanekøretøjer, herunder tog, arbejdskøretøjer og rangerende materiel.

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

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

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

Hærværk er ikke inkluderet her.

4.4.8. Ind- og udstigningsulykker (tog i bevægelse)

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

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

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

4.4.9. Ind- og udstigningsulykker (tog holder stille)

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

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

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

4.4.10. Ulykker med kørestrøm

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

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

Ulykker med kørestrøm (tog i bevægelse)

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

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

Ulykker med kørestrøm (tog holder stille eller intet tog)

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

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

4.4.11. Andre ulykker

Enhver anden ulykke, der involverer mindst et jernbanekøretøj i bevægelse, og som har medført skadelige følger, og som ikke er omfattet af ovenstående definitioner.

Alle andre former for ulykker, der involverer mindst et jernbanekøretøj i bevægelse og som har medført skadelige følger, og som ikke kan kategoriseres som en af de ovennævnte ulykkeskategorier, falder i stedet ind under denne kategori. Der er således tale om en opsamlingskategori. Der skal dog være tale om en ulykke, der involverer mindst et jernbanekøretøj i bevægelse, og som har medført skadelige følger. Dette betyder, at andre

Ovenstående ulykkeskategorier er de ulykkestyper der på nuværende tidspunkt vurderes, kan opstå på jernbaneområdet.

Kategorien "andre ulykker" vil blive anvendt til på sigt at vurdere, om der skal udarbejdes flere kategorier.

4.5. Væsentlige ulykker

4.5.1. Definition

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

En væsentlig ulykke adskiller sig fra en ulykke ved at have mere omfattende konsekvenser end en ulykke. Der er tale om en væsentlig ulykke, såfremt ulykken har medført alvorligt tilskadekomne eller dræbte personer, eller omfattende ødelæggelse af materiel, infrastruktur eller miljøet eller resulterer i omfattende forstyrrelse af trafikken.

Med omfattende ødelæggelse af materiel, spor, øvrig del af infrastruktur (anlæg) eller miljøet forstås ødelæggelser/skader for mindst 1,2 mio. kr.

Med omfattende forstyrrelse af trafikken forstås, at der også er tale om en væsentlig ulykke, hvis ulykken resulterer i, at togtrafikken er indstillet i seks timer eller mere på en hovedbanestrækning⁴.

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

- Ulykken er relateret til rullende materiel i bevægelse (hvor hastigheden ikke er 0 km/t, dog med undtagelse af ulykker ved brand)
- Ulykken skal være uønsket eller utilsigtet, hvilket udelukker hærværk, selvmord og terrorhandlinger
- Ulykken er ikke foregået på værksteder, lagerterminaler eller depoter⁵.

Trafikstyrelsen vurderer, hvilke af de indberettede ulykker der er væsentlige ulykker på baggrund af ovenstående kriterier. Infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og veteranbaner skal således indberette alle ulykker også de ikke-væsentlige.

Baggrunden for at der skelnes mellem væsentlige ulykker og ikke-væsentlige ulykker er, at det kun er de væsentlige ulykker, der indrapporteres til ERA og dermed indgår i den internationale ulykkesstatistik og beregning af sikkerhedsmålet for jernbanesektoren. Ikke-væsentlige ulykker indgår kun i den nationale statistik og analysesarbejde og indrapporteres ikke til ERA.

⁴ Hovedbanestrækningen går i Danmark fra Øresundsbroen over Ringsted / Korsør / Odense / Fredericia / Lunderskov / Esbjerg og Lunderskov / Padborg og Fredericia / Horsens / Aarhus / Aalborg

⁵ Grænsen til værksteder mv. er det punkt, hvortil jernbanekøretøjer, der forlader værkstedet/lagerterminalen eller depotet, ikke kan passere uden at have fået køretilladelse.

4.5.2. Omfattende forstyrrelse af trafikken

Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal i forbindelse med en ulykke opgøre de faktiske forsinkelser på den strækning, hvor ulykken har fundet sted, fordelt på antal minutters afbrydelse af driften, samt antal minutters forsinkelse i forhold til køreplanen. Formålet hermed er at afgøre om der er tale om en væsentlig ulykke i henhold til definitionen i afsnit 4.5.1.

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

Hvis togtrafikken pga. en ulykke har været indstillet i 6 timer eller mere på en hovedbanestrækning, er der tale om omfattende forstyrrelse af trafikken, og dermed vil der være tale om en væsentlig ulykke. Hvis det ved opgørelse konstateres, at togtrafikken har været indstillet i mindre end 6 timer, er der ikke tale om en væsentlig ulykke. I et sådan tilfælde, skal forstyrrelsen af trafikken ikke indberettes til Trafikstyrelsen, da der ikke er tale om en væsentlig ulykke.

Hvis trafikken omdirigeres til andre strækninger, skal det alligevel betragtes som en forsinkelse, hvis strækningen er lukket. Hvis kun ét spor på en flersporet strækning er lukket, mens det andet spor stadig er i drift, skal dette ikke registreres

som en forsinkelse, eftersom togdriften fortsat er opretholdt og ikke helt afbrudt. Når der er tale om afbrydelse af drift, menes det tidsrum, hvor trafikken er helt afbrudt.

Omkostninger ved forsinkelser beregnes af Trafikstyrelsen ud fra infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomhedens opgørelser af faktiske forsinkelser ved væsentlige ulykker.

4.5.3. Forsinkelse i forhold til køreplanen

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

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

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

4.6. Selv mord

Definitionen af selvmord fremgår af den grønne tekstboks nedenfor.

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

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

Virksomheden skal foretage indberetningen ud fra det informationsgrundlag, som virksomheden har på indberetningstidspunktet. Såfremt der ikke findes en afgørelse af et eventuelt selvmord fra den kompetente myndighed, skal begivenheden registreres som en ulykke. Det er Trafikstyrelsens opgave, at kontrollerer de indberettede oplysninger om afdøde, herunder selvmord og selvmordsforsøg hos de relevante politikredse.

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

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

4.7. Selvmordsforsøg

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

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

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

4.8. Farligt gods

De til enhver tid gældende RID: Reglement for national og international befording af farligt gods med jernbane.

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

Farligt gods: Stoffer og genstande, som ikke må transporteres i henhold til Reglement for national og international befordring af farligt gods med jernbane (RID), eller kun må transporteres i henhold til betingelser, der er fastsat i RID.

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

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

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

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

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

4.9. Forløbere for ulykker

4.9.1. Definition

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

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

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

Forløbere for en potentiel ulykke, som ikke resulterer i en ulykke, skal indberettes som en forløber for en ulykke.

Forårsager en forløber for en ulykke reelt set en ulykke, f.eks. en kørsel længere end tilladt (forløber), der forårsager en kollision (ulykke), skal ulykken indberettes som en ulykke med forløberen som årsag. Er der flere forløbere udover den primære forløber, skal de alle indberettes i fri-tekstfeltet. Det er op til den enkelte virksomhed at vurdere, hvilken forløber der er den egentlig årsag til ulykken.

4.9.2. Skinnebrud – større

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

Dette gælder både almindelige skinner og skinner til sporskifter (tunger og krydsninger). Fejl i skinner og fejl ved laskesamlinger er også inkluderet.

4.9.3. Skinnebrud – mindre

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

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

Fejl i skinner og fejl ved laskesamlinger er også inkluderet.

4.9.4. Sikkerhedsfarlige sporbeliggenhedsfejl

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

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

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

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

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

4.9.5. Teknisk signalfejl

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

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

Følgende eksempler er inkluderet:

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

Følgende er ikke omfattet:

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

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

4.9.6. Defekte hjul og aksler

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

Kategorien inkluderer følgende:

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

Følgende tilfælde er ikke omfattet:

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

Defekt aksel på jernbanekøretøjer – brud

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

Kategorien omfatter følgende:

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

Følgende tilfælde er ikke omfattet:

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

Defekte hjul på jernbanekøretøjer – anden årsag end brud

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

Kategorien omfatter følgende:

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

Følgende tilfælde er ikke omfattet:

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

Defekte aksler på jernbanekøretøjer – anden årsag end brud

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

Kategorien omfatter følgende:

- Defekter – Anden årsag der ikke har medført en ulykke
- Defekter – Anden årsag identificeret før afgang, som har en væsentlighed som medfører, at det rullende materiel straks tages ud af drift

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

Følgende tilfælde er ikke omfattet:

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

4.9.7. Kørsel længere end tilladt (signalforbikørsler)

Kørsel længere end tilladt er det som før blev betegnet som "signalforbikørsler". Efterhånden som flere strækninger er overgået til det nye signalsystem, er der færre fysiske signaler tilbage langs strækningerne. På den baggrund benævnes denne type forløber ikke længere "signalforbikørsel" men i stedet "kørsel længere end tilladt". Der findes flere forskellige måder, hvorpå kørsel længere end tilladt kan forekomme. Forskellen er, om en kørsel længere end tilladt sker på et område med central-sikring eller et område uden centralsikring, og om kørslen sker med et tog eller med en anden kørsel end tog (se også afsnit 4.1 "Tog").

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

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

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

Jernbanekøretøjer uden tilkoblet trækraftenhed eller et ubemandet jernbanekøre-tøj, der kører forbi et stopsignal, er ikke omfattet af denne definition.

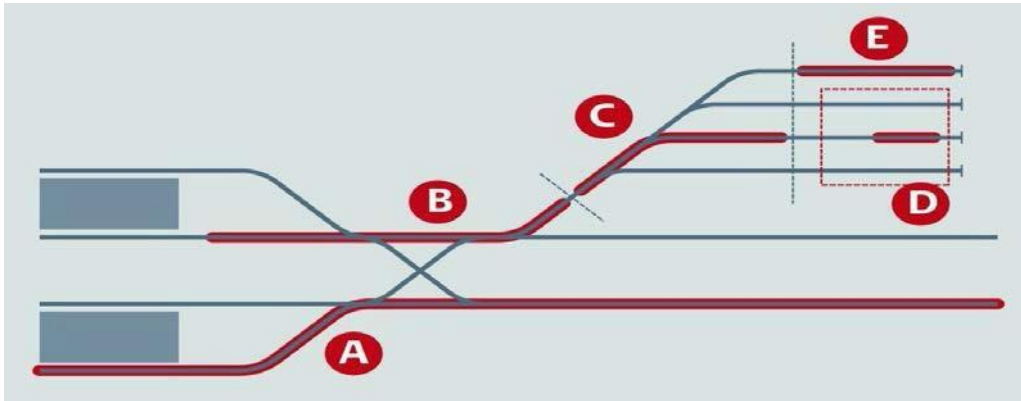
Tilfælde, hvor signalet, uanset årsagen, ikke viser »stop« tids nok til, at lokomotivføreren kan standse toget før signalet, er ikke omfattet af denne definition.

Farepunkt

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

For alle typer af kørsel længere end tilladt gælder det, at de skal registreres i forhold til, om farepunktet er forbi kørt eller ej. Nedenfor ses en illustration⁶ af, hvordan de forskellige typer signalforbikørsler skal kategoriseres:

- A. Er tog med tognummer (dvs. i køreplan) i togvejsspor på station eller på fri bane (SR75)



alternativt i rute (ORF og ORS). Rapporteres som "kørsel længere end tilladt (tog) – forbi farepunkt".

- B. Er rangering i eller ind i et togvejsspor med tomt materiel uden tognummer. Rapporteres som "kørsel længere end tilladt (ikke tog) forbi farepunkt".
- C. Er rangering på sikret rangerområde (signaler styres af kommandopost, kun SR75). Rapporteres også som "kørsel længere end tilladt (ikke tog) forbi farepunkt".
- D. Er rangering på ikke sikret rangerområde (foregår på sigt/via aftaler). Rapporteres "kørsel længere end tilladt (ikke tog) ikke forbi farepunkt".
- E. Er rangering i omstillingsanlæg på ikke sikret rangerområde. Rapporteres "kørsel længere end tilladt (ikke tog) ikke forbi farepunkt".

Der er kun en indberetningspligt for så vidt angår kategorierne A), B) og C) til Trafikstyrelsen. Dette skyldes, at der reelt set kun er risiko for kollision af jernbanekøre-tøjer med passagerer ved disse typer af kørsel længere end tilladt.

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

Nedenfor gennemgås hver type af kørsel længere end tilladt, som skal indrapporteres til Trafikstyrelsen.

Kørsel længere end tilladt (tog) – forbi farepunkt

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

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

⁶ Nedenstående illustration samt beskrivelse af samme er venligst udlånt af DSB. Punkt E og D på illustrationen er ikke relevant i denne sammenhæng og vil derfor ikke blive beskrevet.

Kørsel længere end tilladt (tog) – ikke forbi farepunkt

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

Denne kategori svarer til A på ovenstående tegning.

Kørsel længere end tilladt (ikke tog) – forbi farepunkt

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

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

Kørsel længere end tilladt (ikke tog) – ikke forbi farepunkt

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

Denne kategori svarer til B og C på ovenstående tegning.

Klassificering af kørsel længere end tilladt (signalforbikørsler)

Jernbanekøretøj	Område	Forbi farepunkt?	Forslag til ny definition
Tog	Togvejsspor/fri bane (A)	Ja	Kørsel længere end tilladt (tog) forbi farepunkt
		nej	Kørsel længere end tilladt (tog) ikke forbi farepunkt
	Sikret rangerområde (C)		
Ikke tog (anden kørsel end tog)	Togvejsspor/fri bane (B)	Ja	Kørsel længere end tilladt (ikke tog) forbi farepunkt
	Togvejsspor/fri bane (B)	nej	Kørsel længere end tilladt (ikke tog) ikke forbi farepunkt
	Sikret rangerområde (C)		

Rangerende materiel/arbejds-køretøj uden tognummer	Togvejsspor/fri bane (B) Sikret rangerområde (C)		
--	---	--	--

4.9.8. Risiko for personpåkørsel

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

Denne type forløber omfatter kun hændelser, hvor der var risiko for personpåkørsel, hvor jernbanekøretøjet var i bevægelse. Hændelser, hvor jernbanekøretøjet ikke har været i bevægelse, betragtes ikke som "risiko for personpåkørsel". Kategorien omfatter også personer, der uautoriseret befinder sig på jernbanearealer (bortset fra selvmordsforsøg). Hvis virksomheden efter rimelige bestræbelser på afklaring er i tvivl om, hvorvidt jernbanekøretøjet har været i bevægelse eller ej, skal hændelsen indberettes i denne kategori. Det kan i hændelsesbeskrivelsen fremgå, at der er tvivl om, hvorvidt jernbanekøretøjet var i bevægelse eller ej.

4.9.9. Bremsetekniske fejl

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

Dette gælder kun for akutte tilfælde, som optræder efter afgang fra afgangsstationen, og som påvirker kørslen. Ved påvirkning af kørslen menes, at hastigheden for det pågældende jernbanekøretøj nedsættes, eller det pga. den bremsetekniske fejl skal tages ud af drift. En årsag til nedsat bremseeffekt kan være blokerede hjul, der gør at toget "kører i slæde"⁷ i stedet for at bremse.

4.9.10. Risiko for kollision/ påkørsel i overkørsel

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

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

4.9.11. Fejl fra stationsbestyrer/ trafikleder

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

Det kan f.eks. være i de tilfælde, hvor et signal er taget tilbage i utide eller fejl ved en

⁷ Når toget "kører i slæde" blokerer hjulene, mens togets fortsætter med at køre/bevæge sig.

sikkerhedsmelding. Afdækning er det samme som f.eks. sporspærring.

4.9.12. Profilforhold

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

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

4.9.13. Andet

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

Det kan f.eks. være:

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

Listen er ikke udtømmende.

4.10. Personskader

Personskader registreres efter opdeling i forskellige persontyper samt efter skadens alvorlighed (dvs. dræbte, alvorligt tilskadede og lettere tilskadede. Se afsnit 4.11 om skadestyper).

Der anvendes følgende definitioner for persongrupper:

4.10.1. Passagerer

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

Følgende personer betragtes som passagerer:

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

4.10.2. Personale – herunder kontrahenters personale

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

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

4.10.3. Brugere af overkørsler

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

Overkørsler omfatter ikke perronovergange. (Se også afsnit 4.13 om overkørselstyper)

4.10.4. Personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealet (uautoriserede)

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

Definitionen omfatter:

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

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

4.10.5. Personer på perron

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

Definitionen omfatter:

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

rammes af et tog.

4.10.6. Andre personer

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

Definitionen omfatter f.eks.:

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

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

4.11. Skadetyper

Ved alle personskader skal der angives en skadetype. Det skal her angives, om der er tale om dræbte, alvorligt tilskadekomne eller lettere tilskadekomne fordelt på nedenstående skadetyper:

4.11.1. Dræbte

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

4.11.2. Alvorligt tilskadekomne

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

4.11.3. Lettere tilskadekomne

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

Omfanget af hvad kategorien "lettere til skadekomnen" kan rumme, skal fortolkes bredt. Er der blevet tilkaldt lægehjælp til ulykken, er der tale om en lettere tilskadekomnen.

4.11.4. Vides ikke

Hvis det ikke er muligt for virksomheden at afgøre, om en person er kommet til skade efter en ulykke, f.eks. fordi den pågældende person løb fra stedet, skal skadefølgen angives som "vides ikke". Denne underkategori skal kun anvendes, når virksomheden, efter rimelige bestræbelser, ikke har kunne afgøre, om der er sket skadefølger efter en ulykke.

4.12. **Omkostninger**

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

4.12.1. Materiel skade på rullende materiel eller infrastruktur

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

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

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

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

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

4.12.2. Miljøskader

Ved miljøskader omfatter omkostningerne følgende kategorier:

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

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

4.13. Overkørselstyper

4.13.1. Definitioner

En jernbaneoverkørsel defineres i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet således:

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

Ulykker i jernbaneoverkørsler defineres i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet således:

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

En vej defineres i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet således:

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

En passage defineres i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet således:

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

En ulykke i en overkørsel skal registreres efter overkørselstype.

For alle overkørselsulykker gælder følgende:

- En ulykke i en overkørsel skal involvere et jernbanekøretøj. Derfor vil et sammenstød mellem en bil og en bom i en overkørsel eksempelvis ikke være at betragte som en ulykke i en overkørsel. En sådan begivenhed vil skulle registreres som en risiko for kollision/påkørsel i overkørsel (som er en forløber for en ulykke).
- Kollision med objekter i jernbaneoverkørsler registreres som "kollision: tog mod objekt" eller "kollision: rangerende materiel mod objekt", og ikke som en ulykke i en overkørsel, medmindre objektet er efterladt af en bruger af overkørslen eller tabt fra et vejkøretøj.

I de tilfælde, hvor en bilist påkører en bom ved en overkørsel, og dermed eksempelvis beskadiger bommen, vil denne (bommen) herefter blive betragtet som et objekt. Ved påkørsel af den beskadigede bom (objektet) skal dette registreres som enten "kollision: tog mod objekt" eller

”kollision: rangerende materiel mod objekt”, alt efter om der er tale om et tog eller rangerende materiel.

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

4.12.2. Tabel over overkørselstyper

Nedenfor findes overkørselstyper og deres definitioner, som det også fremgår af indberetningsbekendtgørelsens bilag 1⁸.

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

⁸ For nærmere beskrivelse af begreberne: *sikret, advarsel, automatisk, bomanlæg* m.v. se ERA's vejledning i hændelseskategorier: *Implementation guidance for CSI's ANNEX I OF DIRECTIVE 2004/49/EC AS AMENDED BY DIRECTIVE 2014/88/EU*. Der er taget udgangspunkt i EU-vejledningen dateret d. 27. maj 2015.

5. Definitioner til brug for letbaneoperatører

Dette afsnit indeholder en nærmere gennemgang af definitioner og kategorier til brug for letbaneoperatører ved indberetning.

Definitioner til brug for øvrige jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, andre med sikkerheds-certifikat, veteranbaner og veteran-togsorganisationer findes i vejledningens afsnit 4.

De grønne tekstbokse nedenfor referer til teksten i indberetningsbekendtgørelsen.

5.1. Tracétyper

Tracétyper (stedtyper) er de steder, hvor en ulykke med ét eller flere letbanekøretøjer kan forekomme. I dette kapitel vil de forskellige tracétyper blive gennemgået.

5.1.1. Tracé

En letbanes tracé definerer dets spors beliggenhed og rumlige forløb i et terræn. En af letbanens fordele er at den kan placeres både i gadeplan (delt tracé) og som en "almindelig" jernbane (eget tracé). Som en mellemvariant findes særligt tracé.

Der skelnes således mellem 3 typer af tracéer:

5.1.2. Eget tracé

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

For at der er tale om eget tracé for et letbanekøretøj, er det afgørende, hvorvidt letbanekøretøjet kører klart adskilt fra vejtrafik. Når letbanekøretøjet der kører i eget tracé krydser vejtrafik, sker dette i jernbaneoverkørsler.

Eget tracé er bl.a. kendetegnet ved at være reguleret ved signaler som ved den regulære jernbane.

Illustrationen nedenfor viser et eksempel på, hvordan eget tracé kan se ud:



5.1.3. Særligt tracé

Enhver strækning, der ligger parallelt med kørebanearealer eller inden for kørebanearealer og er adskilt fra biltrafikken.

Særligt tracé er kendetegnet ved, at det er reguleret med vejsignaler (f.eks. bussignaler) og at letbanekøretøjet kører parallelt med den øvrige befærdede vej.

Sporet vil typisk være lysreguleret på en sådan måde, at fodgængere og cyklister kan se, hvornår det er tilladt at krydse.

Illustrationen nedenfor viser et eksempel på, hvordan særligt tracé kan se ud:



5.1.4. Delt tracé

Enhver strækning, hvor letbanen forløber i blandet trafik, dvs. sammen med f.eks. biltrafik eller cyklister og fodgængere uden nogen form for fysisk adskillelse.

Til forskel fra de to ovennævnte tracér, så er delt tracé, når let-banekøretøjet kører direkte på samme vej som den resterende trafik, herunder biler, cyklister og fodgængere.

Der er ingen adskillelse mellem letbanekøretøjet og den øvrige trafik, og jernbanesporene kan derfor krydses af alle andre trafikanter på vejene.

Illustrationen på næste side viser et eksempel på, hvordan delt tracé kan se ud:



5.1.5. Gågade

Gadeareal indrettet fortrinsvis for fodgængere og cyklister.

En gågade dækker over ethvert areal, hvor letbanekøretøjet kører på veje, som fortrinsvis er forbeholdt fodgængere og cyklister. Ingen anden færdsel må foregå på vejen, medmindre andet er skiltet, hvilket er den afgørende faktor, som adskiller gågaden fra en almindelig vej.

5.1.6. Almindelig vej

Enhver vej indrettet til færdsel for både fodgængere, cyklister og motoriserede køretøjer.

Enhver kørsel på almindelig vej indebærer færdsel på veje, der er åbne for fodgængere, cyklister og motoriserede køretøjer. En almindelig vej kan være reguleret ved lyssignaler eller f.eks. rundkørsler.

5.1.7. Lysreguleret kryds

Vejkryds reguleret af lyssignaler til styring af trafikken, både gældende for fodgængere, cyklister, motoriserede køretøjer og letbane.

Såfremt et letbanekøretøj kører i delt tracé vil trafikken som oftest blive lysreguleret i et fælles kryds for alle trafikanter på vejen. Lyssignalet kan være reguleret på sædvanlig vis, men kan også være reguleret ved et særligt lyssignal for letbanekøretøjer, i lighed med busser.

5.1.8. Fodgænger/cyklist overgang

Enhver fastlagt overgang i niveau mellem letbane og stier, hvor det er særligt afmærket, at færdsel for fodgængere og cyklister er tilladt, og som er godkendt af letbaneinfrastrukturforvalteren.

Ethvert sted på letbanestrækningen⁹, hvor der er tilladt overgang udelukkende for fodgængere/cyklister. Det skal være tydeligt skiltet, at overgang er tilladt.

5.1.9. Stoppested

Et fast sted, hvor passagerer kan stige på eller af letbanekøretøjet.

Et stoppested er et særligt fastlagt sted langs letbanestrækningen, hvor det er tilladt at stige af og på letbanekøretøjet.

5.1.10. Overkørsler

Enhver overkørsel i niveau mellem letbane og veje, der er godkendt af letbaneinfrastrukturforvalteren, og som er åben for almindelig færdsel.

Overkørsler er steder på letbanestrækningen, hvor letbanen kører i eget tracé og hvor det er tilladt for både motorkøretøjer, cyklister og fodgængere at krydse letbanesporet.

Ved overkørsler skal fodgængere, cyklister og motoriserede køretøjer på vejen holde tilbage, indtil letbanekøretøjet har passeret. Denne regulering vil ske ved blinklys (Z72.2 signaler¹⁰) evt.

⁹ En letbanestrækning er letbanekøretøjets officielle rute, som er omfattet af en køreplan.

¹⁰ Jf. bekendtgørelse nr. 1193 af 21. september 2016, § 65.

suppleret med bomme, der forhindrer den øvrige trafik i at krydse jernbanen, når der kommer tog.

5.1.11. Andet

Andre stedtyper, som ikke er omfattet af de andre kategorier.

Såfremt ingen anden tracétype (stedstype), som er nævnt og beskrevet ovenfor, passer på hændelsesforløbet i forbindelse med en ulykke, skal kategorien andet anvendes.

Denne omfatter således alle øvrige steder på og ved letbanestrækningen, hvor ulykken har fundet sted.

5.2. Involverede parter

De involverede parter er de personer, der er direkte påvirket af en ulykke. Dette er relevant i forhold til punkt 4 på indberetningsblanketten, der skal anvendes til indberetning af data til Trafikstyrelsen.

5.2.1. Letbanekøretøjer

Transportmiddel, som er indrettet til befordring af passagerer eller til udførelse af arbejde på letbanespor m.v., og som kører i eget letbanespor på vej i et lukket letbanesystem adskilt fra anden jernbaneinfrastruktur.

Letbanekøretøjer omfatter bl.a.:

- Letbanekøretøjer der kører i delt tracé,
- Køretøjer indrettet til personbefordring som kører i alle typer af tracéer,
- Arbejdskøretøjer, og vogne der anvendes i forbindelse med sporarbejde,
- Køretøjer som rangeres på depotområder.

5.2.2. Letbanepassagerer

Enhver, der foretager rejse med letbane, eksklusiv letbanepersonale. Dette omfatter også personer, der prøver at stige på eller af et letbanekøretøj.

Letbanepassagerer omfatter alle personer, som anvender letbanekøretøjet til at rejse fra et sted til et andet. Det er vigtigt at være opmærksom på, at letbanepersonale ikke er indbefattet af dette begreb, hvorfor der henvises til kategorien "personale – herunder kontrahenters personale" nedenfor.

Begrebet omfatter passagerer, som er i gang med at stige af eller på letbanekøretøjet ved et stoppested. Denne afgrænsning medfører, at personer der f.eks. venter på et letbanekøretøj

ved et stoppested eller som allerede er steget af ikke er omfattet af denne kategori. Disse personer hører under kategorien "andre".

5.2.3. Personale – herunder kontrahenters personale

Enhver person, der er beskæftiget i tilknytning til en letbane, og som er på arbejde på ulykkestidspunktet. Definitionen omfatter også kontrahenters personale, selvstændige kontrahenter samt letbanepersonale og personale, der betjener letbanekøretøjer og infrastrukturanlæg.

Det er underordnet, hvilken type arbejde der udføres, så længe personen der udfører arbejdet, har arbejdsmæssig tilknytning til letbanen.

Det medfører, at kategorien omfatter både internt og eksternt personale, som udfører arbejde på letbanen, køretøjet, infrastruktur m.v.

5.2.4. Tredje part

Andre trafikanter end letbanekøretøjer, herunder særligt bus, lastbil, personbil, motorcykel, knallert (stor), knallert (lille), cykellist og fodgænger.

Enhver tænkelig part, udover letbanekøretøjer, som kan blive involveret i en ulykke på letbanen, karakteriseres som tredjepart.

5.2.5. Uautoriserede personer

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

Definitionen omfatter bl.a.:

- Personer, som ikke er personale, der trænger ind på områder, hvor de ikke har lov til at være.
- Personer der krydser letbanespor (og som ikke er personale), hvis de ikke har tilladelse til at krydse sporet.

5.2.6. Andre

Alle, der ikke er omfattet af ovenstående definitioner.

Definitionen omfatter alle, som ikke kan karakteriseres som letbanepassagerer, personale, tredje part eller uautoriserede personer.

Ovenstående kategorier er på nuværende tidspunkt de involverede parter, som vurderes at kunne være involveret i en ulykke på letbaneområdet.

Kategorien "andre" vil blive anvendt til på sigt at vurdere, om der skal udarbejdes flere kategorier.

5.3. Ulykker

En ulykke er en uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse, der har skadelige følger. Hvis letbaneoperatørerne har behov for at specificere ulykkerne i flere underkategorier, skal disse altid kunne relateres til de ulykkeskategorier, der skal indberettes til Trafikstyrelsen.

Alle ulykker, der indberettes, skal som minimum involvere ét letbanekøretøj.

Ulykker inddeles i nedenstående kategorier:

5.3.1. Kollision, letbanekøretøj mod andet letbanekøretøj

Frontalt sammenstød mellem to letbanekøretøjer eller sammenstød mellem front og bagende af de to letbanekøretøjer eller sideværts sammenstød.

En kollision, der medfører en afsporing, skal registreres som en kollision.

Sker kollisionen i et kryds eller i en overkørsel, skal ulykken kategoriseres som en krydsulykke eller en overkørselsulykke.

5.3.2. Kollision, letbanekøretøj mod objekt

Sammenstød mellem en del af et letbanekøretøj og genstande, som er fast anbragt eller midlertidigt befinder sig på eller nær sporet, undtagen ved kryds, hvis genstandene er tabt af krydsende køretøjer eller brugere.

Objekter kan være faste konstruktioner f.eks. sporstoppere, broer, køreledninger eller anden infrastruktur.

Objekter kan også befinde sig på eller i nærheden af sporet så som sten, jord, sand, træer, tabte dele fra rullende materiel, tabt gods og maskiner eller udstyr til sporvedligeholdelse.

Dyr betragtes ligeledes som et objekt, hvis de forårsager en ulykke.

Sker kollisionen i et kryds eller i en overkørsel, skal ulykken kategoriseres som en krydsulykke eller overkørselsulykke.

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

5.3.3. Afsporing

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

Denne ulykkeskategori omfatter f.eks. afsporing som følge af for høj fart ind i et sving eller afsporing som følge af slid/ødelagte spor.

Som beskrevet under kollision, skal alle kollisioner registreres som kollisionsulykker, også selvom den har medført en afsporing.

5.3.4. Krydsulykke

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

Såfremt ulykken sker i et kryds, uanset om dette er lysreguleret eller ej, skal ulykken kategoriseres som en krydsulykke. Det har ingen betydning, hvilken type ulykke, der sker i krydset.

Dette betyder f.eks., at en kollision med et objekt/andet letbane-køretøj, der sker i et kryds, ikke skal kategoriseres som en kollisionsulykke, men i stedet som en krydsulykke.

5.3.5. Overkørselsulykke

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

Såfremt ulykken sker i en overkørsel, skal ulykken kategoriseres som en overkørselsulykke. Det har ingen betydning hvilken type ulykke, der sker i overkørslen.

Dette betyder f.eks., at en kollision med et objekt/andet letbane-køretøj, der sker i en overkørsel, ikke skal kategoriseres som en kollisionsulykke, men i stedet som en overkørselsulykke.

5.3.6. Personpåkørsel

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

Denne hændelseskategori gælder kun, når personer rammes af et letbanekøretøj eller en genstand, der enten har løsrevet sig fra eller er fastgjort på letbanekøretøjet. Hvis personpåkørslen sker i et kryds eller en overkørsel, skal ulykken kategoriseres som henholdsvis en krydsulykke eller en overkørselsulykke.

5.3.7. Personskade ombord på letbanekøretøj i bevægelse

Skader på én eller flere personer, som pga. letbanekøretøjets bevægelse falder eller rammes af løse genstande under befording med letbanekøretøjet.

Følgende eksempler er inkluderet ved denne kategori, men listen er ikke udtømmende:

- Personer, der pga. letbanekøretøjets bevægelse bliver ramt af nedfalden bagage.
- Personer, der pga. letbanekøretøjets bevægelse kommer til skade.
- Personer, som pga. hård opbremsning falder i toget.

Hvis nogen kommer til skade, mens de er i letbanekøretøjet, fordi de har været udsat for en forbrydelse, skal dette ikke indberettes til Trafikstyrelsen, da det ikke betragtes som en letbaneulykke.

Personskade der sker ombord på et letbanekøretøj, der holder helt stille skal heller ikke indberettes til Trafikstyrelsen, da disse ikke anses for værende en letbaneulykke. Dette dog med undtagelse af ind- og udstigningsulykker (se afsnit 5.3.9).

5.3.8. Brand og eksplosioner i letbanekøretøj

Brande og eksplosioner i letbanekøretøjer undervejs mellem afgangsstøpsted og bestemmelsessted – herunder når de holder på afgangstationen, ved ophold eller ved bestemmelsesstedet når der er passagerer ombord.

Eksempler på scenarier, hvor der udbryder brand i et letbanekøretøj, som skal indberettes, kan f.eks. være:

- Letbanekøretøjer, som afventer signal, og bryder i brand
- Letbanekøretøjer, som kører på en letbanestrækning, og bryder i brand.
- Genstande som f.eks. el-cykler og el-løbehjul, der bryder i brand inde i letbanekøretøjet.

Brand i et letbanekøretøj på et rangerområde skal ikke indberettes til Trafikstyrelsen, da disse ikke anses for værende en letbaneulykke.

Brand i forbindelse med hærværk skal ikke indberettes til Trafikstyrelsen, da dette ikke anses for værende en letbaneulykke.

5.3.9. Ind- og udstigningsulykke (letbanekøretøj i bevægelse)

Ulykke, hvor én eller flere personer kommer til skade på vej ind eller ud af letbanekøretøjet, mens letbanekøretøjet er i bevægelse.

Dette omfatter ulykker, hvor personer ved ind- eller udstigning falder inde i letbanekøretøjet, eller falder fra letbanekøretøjet ned på letbanesporet eller ved stoppestedet, mens letbanekøretøjet er i bevægelse.

Er letbanekøretøjet ikke i bevægelse, skal ulykken registreres som "ind- og udstigningsulykker (letbanekøretøj holder stille)".

5.3.10. Ind- og udstigningsulykke (letbanekøretøj holder stille)

Ulykke, hvor én eller flere personer kommer til skade på vej ind eller ud af letbanekøretøjet, mens letbanekøretøjet holder stille.

Dette omfatter ulykker, hvor personer ved ind- eller udstigning falder inde i letbanekøretøjet, eller falder fra letbanekøretøjet ned på letbanesporet eller ved stoppestedet, mens letbanekøretøjet holder stille.

Er letbanekøretøjet i bevægelse, skal ulykken registreres som "ind- og udstigningsulykker (letbanekøretøj i bevægelse)".

5.3.11. Ulykker med kørestrøm

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

Nedenfor følger en beskrivelse af kravene for indberetning til Trafikstyrelsen af ulykker med kørestrøm ved letbanekøretøj i bevægelse.

5.3.12. Ulykker med kørestrøm (letbanekøretøj i bevægelse)

Ulykke, hvor én eller flere personer kommer i forbindelse med kørestrøm, og hvor der er involveret mindst et letbanekøretøj i bevægelse.

Hvis et letbanekøretøj river en køreledning ned, som efterfølgende falder ned på letbanekøretøjet eller en bil, og der skabes strøm, der påfører en person skade, skal dette registreres som en ulykke med kørestrøm (letbanekøretøj i bevægelse).

Trafikstyrelsen skal ikke have indberetning om kørestrømsulykker, der involverer et letbanekøretøj, der holder stille. En sådan ulykke skal alene indberettes til Sikkerhedsstyrelsen.

5.3.13. Andre ulykker

Andre ulykker, som ikke falder ind under ovenstående kategorier.

Alle andre former for ulykker som involverer et letbanekøretøj i bevægelse, som ikke kan kategoriseres som en af de ovennævnte, falder i stedet ind under denne kategori.

Ovenstående kategorier er på nuværende tidspunkt de ulykkestyper det vurderes, kan opstå på letbaneområdet.

Kategorien "andre ulykker" vil blive anvendt til på sigt at vurdere, om der skal udarbejdes flere kategorier.

5.4. Selvmord og selvmordsforsøg

Selvord regnes ikke for at være en letbaneulykke, da det er en forsætlig handling foretaget af en person. Der skal dog alligevel indberettes om selvmord og selvmordsforsøg, således at Trafikstyrelsen kan adskille selvmord fra egentlige letbaneulykker. Selvmord og selvmordsforsøg skal indgå som en del af feltet "hændelsesbeskrivelse".

5.4.1. Selvord

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

Selvord betragtes ikke som en letbaneulykke, men har alligevel samfundsmæssige konsekvenser. Det primære formål med registreringen er, i videst muligt omfang, at kunne adskille selvmord fra øvrige personskader på letbanen for at opnå mere valide opgørelser over de personskader, der er direkte forbundet med letbaneulykker.

Indberetningen skal ske ud fra det informationsgrundlag, som virksomheden har på indberetningstidspunktet. Såfremt der ikke findes en afgørelse af et eventuelt selvmord fra den kompetente myndighed, skal begivenheden registreres som en ulykke. Det er Trafikstyrelsens opgave at kontrollere de indberettede oplysninger om afdøde, herunder selvmord og selvmordsforsøg hos de relevante politikredse.

Mistanke om selvmord registreres som en ulykke, som oftest vil være under ulykkeskategorien "personpåkørsel". Det skal angives i registreringens hændelsesbeskrivelse, hvorvidt der er mistanke om et selvmord, eller om det er en decideret ulykke.

På baggrund af letbaneoperatørernes indberetninger kontakter Trafikstyrelsen politiet for at få politiets opgørelse af, hvilke af begivenhederne politiet har afgjort som selvmord. Trafikstyrelsen retter virksomhedernes data til, så de passer med politiets opgørelse, før de anvendes i det statistiske arbejde.

5.4.2. Selvordsforsøg

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

De samme overvejelser som ved selvmord skal bruges, når selvmordsforsøg bliver registreret. Det vil sige, at i de tilfælde hvor der er usikkerhed om, hvorvidt personen har forsøgt at begå selvmord eller ej, skal hændelsen registreres som en ulykke. Af hændelsesbeskrivelsen skal det fremgå, at der er mistanke om selvmord.

5.5. Skadetype

Skadestypen er med til at præcisere omfanget af ulykken. Følgende kategorier og definitioner skal anvendes i den forbindelse:

5.5.1. Dræbte

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

5.5.2. Alvorligt tilskadekomne

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

5.5.3. Lettere tilskadekomne

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

Omfanget af hvad kategorien "lettere tilskadekommen" kan rumme skal fortolkes bredt. Er der blevet tilkaldt lægehjælp til ulykkesstedet vil der være tale om en lettere tilskadekommen.

5.5.4. Vides ikke

Hvis det ikke er muligt for virksomheden at afgøre, om en person er kommet til skade efter en ulykke, f.eks. fordi den pågældende person løb fra stedet, skal skadefølgen angives som "vides ikke". Denne underkategori skal kun anvendes, når virksomheden, efter rimelige bestræbelser, ikke har kunne afgøre, om der er sket skadefølger efter en ulykke.