

Statsrevisorernes Sekretariat  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

4. februar 2025  
2024-4907

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

### **Transportministerens redegørelse til Statsrevisorernes beretning nr. 7/2024 om it-sikkerheden i Banedanmarks nye signalsystem**

I brev af 20. november 2024 har Statsrevisorerne anmodet mig om at redegøre for de foranstaltninger og overvejelser, som beretning nr. 7/2024 om it-sikkerheden i Banedanmarks nye signalsystem giver anledning til.

I lighed med de fleste andre dele af samfundet bliver jernbanen stadig mere digitaliseret. Samtidig er der ingen tvivl om, at truslen fra cyberangreb er stigende. Beretningen berører derfor vigtige problemstillinger. Det er afgørende, at passagererne kan have tillid til, at det er sikkert at rejse med toget, og derfor er det tilfredsstillende at se, at der ikke er fundet forhold, som omhandler passagerernes sikkerhed, men alene infrastrukturens tilgængelighed og dermed risikoen for afbrydelser af driften.

Der er ud over risikoen for cyberangreb en række andre forhold, der har betydning for infrastrukturens tilgængelighed. Først og fremmest af den generelle vedligeholdelse af spor og kørestrøm, hvor der som bekendt i disse år opbygges et efterslæb. Klimaforandringer udgør en stigende trussel. Banedanmark har netop været nødt til at lukke banen mellem Engesvang og Silkeborg for at forebygge et begyndende dæmningsskred, som antagelig er forårsaget af de store mængder af nedbør. Endelig kan nævnes risikoen for hærværk og sabotage af den fysiske infrastruktur.

Banedanmark tilstræber at anlægge en risikobaseret tilgang, hvor den samlede tilgængelighed søges optimeret inden for de givne bevillingsmæssige rammer. Størrelsen af de enkelte risici kan være vanskelig at vurdere præcist, men der er desværre ikke tvivl om, at alle de ovennævnte risici er stigende i disse år.

De retlige rammer for håndteringen af truslen fra cyberangreb er lagt i lovgivningen om net- og informationssikkerhed. Med



direktivet om net- og informationssikkerhed EU 2016/1148 (NIS-direktivet) har EU fastlagt en fælles standard for it-sikkerhed for samfundskritiske systemer. Direktivet er i Danmark på transportområdet udmøntet i lov om sikkerhed i net- og informationssystemer i transportsektoren, jf. lov nr. 441 af 8. maj 2018. Med hjemmel heri har Trafikstyrelsen udstedt bekendtgørelse nr. 1042 af 6. august 2018 om sikkerhed i net- og informationssystemer i transportsektoren, som fastlægger de nærmere krav til de omfattede operatører af væsentlige transporttjenester.

Det følger af bekendtgørelsen, at kravet til Banedanmark er, at Banedanmark skal opnå en akkrediteret certificering efter ISO 27001 eller tilsvarende. Det følger endvidere, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med Banedanmark i forhold til overholdelse af bekendtgørelsen og dermed NIS-direktivet. Tilsynet er baseret på, at Banedanmark møder kravene i NIS-direktivet via sin ISO 27001 certificering.

ISO 27001 som ledelsessystem for it-sikkerhed er en risikobaseret tilgang. Banedanmark auditeres i den forbindelse hvert halve år af en ekstern auditor. Trafikstyrelsen foretager tilsvarende et halvårligt tilsyn, som baseres på den eksterne auditors tilsynsrapportering. Dermed sikrer den halvårige audit, at Banedanmark prioriterer de rigtige tiltag.

Banedanmark har været ISO 27001 certificeret siden 2021. Banedanmark er blevet recertificeret i november 2024, og Banedanmark opfylder således kravene i ISO 27001 i henhold til lovgivningen herom.

IT-sikkerhed er et mål i stadig bevægelse som følge af de løbende ændringer i dels trusselsbilledet, dels de relevante systemer. Derfor er handlingsplaner en integreret del af certificeringen, og opfølgning på handlingsplanerne er en integreret del af tilsynet.

Rigsrevisionen har i beretningen peget på en række relevante områder, hvor Banedanmark konkret skal løfte sit sikkerhedsniveau, ligesom Banedanmark også har understreget, at Banedanmark på en række andre områder har behov for at løfte sikkerhedsniveauet.

Med hensyn til beretningens observationer inden for de 19 vurderingskriterier, som Rigsrevisionen har anvendt, har Banedanmark oplyst, at langt størstedelen enten allerede er håndteret, eller også er der lagt en plan herfor. Der er dog nogle enkelte punkter, hvor der er en faglig uenighed mellem Rigsrevisionen og Banedanmark om, hvordan forhold bør håndteres.



Der er aktuelt ikke midler til at opretholde en jernbane uden efterslæb. Det gælder også på it- og teleområdet. Observationerne i beretningen skal derfor balanceres med henblik på at sikre den højst mulige driftsstabilitet og jernbanesikkerhed inden for den givne bevilling. Banedanmark prioriterer ud fra, at passagerernes sikkerhed samt overholdelse af lovkrav altid prioriteres først, mens der derefter prioriteres med henblik på at sikre størst mulige opetid på jernbanen og dermed højst mulig punktighed for passagerne. Derfor kan tiltag til for eksempel klimasikring af spor blive prioriteret over tiltag inden for it-sikkerhed ud fra en samlet risikobaseret vurdering.

Ministeriet har noteret sig, at Banedanmarks prioritering af aktiviteterne tager udgangspunkt i en tværgående, risikobaseret prioritering samt på en sikring af fremdriften i udrulningen af de nye signalsystemer, som er forudsætningen for indsættelse af de nye el-tog til Aarhus og Aalborg.

Kopi af nærværende ministerredegørelse er sendt til rigsrevisionen, [rr@rigsrevisionen.dk](mailto:rr@rigsrevisionen.dk).

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen