

Datum
2012-02-01Version
03Dnr/Beteckning
TSG 2012-152Upprättad av
Väg- och järnvägsavdelningen
Enhet strategi och analys
Sektion strategi

Olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg

Vägledning vid tillämpning av TSFS 2011:86



Datum
2012-02-01Version
03Dnr/Beteckning
TSG 2012-152**Versionshistorik**

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
01	2008-06-26	Nytt dokument	Eva-Lotta Högberg
02	2009-05-11	Anpassning p.g.a.. Transportstyrelsens bildande	Eva-Lotta Högberg
02.01	2012-01-20	Förslag till uppdatering pga. ny föreskrift TSFS 2011:86 och återrapportering enligt artikel 9 i förordning (EG) 352/2009	Eva Karlsson
03	2012-02-01	Uppdatering pga. ny föreskrift TSFS 2011:86 och återrapportering enligt artikel 9 i förordning (EG) 352/2009	Eva Karlsson

Innehåll

1	INLEDNING.....	5
2	TILLÄMPNINGSOMRÅDE	6
2.1	Bakgrund till föreskrifterna	6
2.1.1	Del 1 – Omedelbar rapportering	6
2.1.2	Del 2 – Årlig säkerhetsrapportering	6
2.2	Undantag från kravet på säkerhetsrapport	7
2.2.1	Verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart är avsett för persontrafik eller för museitrafik.....	7
2.2.2	Verksamheter vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.....	7
3	DEFINITIONER	9
4	OMEDELBAR RAPPORTERING	10
4.1	Vilka händelser/brister ska anmälas?	10
4.1.1	Telefonberedskap dygnet runt.....	10
4.1.2	Allvarliga olyckor samt tillbud till sådana vid järnvägsdriften.....	11
4.1.3	Andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen	11
4.1.4	Sabotagehandlingar vid järnvägsdriften	11
4.1.5	Väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende vid järnvägsdriften	11
4.2	Vilka uppgifter ska anmälan innehålla?	14
5	SÄKERHETSRAPPORT.....	16
5.1	Tidpunkt för ingivning	16
5.2	Bestämmelser för järnvägsföretag	16
5.2.1	Gemensamma säkerhetsindikatorer – OSPA, hjulbrott och axelbrott.....	16
5.3	Bestämmelser för infrastrukturförvaltare.....	17
5.3.1	Gemensamma metoder för att beräkna ekonomiska konsekvenser av olyckor.....	17
5.3.2	Gemensamma säkerhetsindikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet.....	18
5.3.3	Gemensamma säkerhetsindikatorer - rälsbrott, spårgeometrifel och signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs	18
5.4	Gemensamma bestämmelser för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.....	19
5.4.1	Gemensamma säkerhetsindikatorer - Olyckor	19
5.4.2	Olycksföljder	22
5.4.3	Säkerhetsstyrning	23
5.5	Åtterrapporering från erfarenheter av att tillämpa gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning	24
6	UNDANTAG FRÅN FÖRESKRIFTERNA	26

Datum
2012-02-01Version
03Dnr/Beteckning
TSG 2012-152

1 Inledning

Beslut i detta ärende har fattats av Bengt Sjöo, chef för analys- och strategienheten. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Bengt Sjöo och handläggare Eva Karlsson, den senare föredragande.

Bengt Sjöo
Enhetschef

Denna vägledning är ett stöd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som tillämpar Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg (TSFS 2011:86). Föreskrifterna reglerar vilka olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister i säkerhetskänsliga inom järnväg som omedelbart ska anmälas till Transportstyrelsen. Föreskrifterna reglerar också vilka olycks- och säkerhetsuppgifter som årligen ska sammanställas och lämnas till Transportstyrelsen. För verksamhetsutövare som är verksamma inom spårväg och/eller tunnelbana finns motsvarande regler i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:87) om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg med tillhörande vägledning.

Denna vägledning ersätter vägledning TS JV 2009:013, daterad 2009-05-11 om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg. Vägledningen har uppdaterats med anledning av att Transportstyrelsen har gett ut föreskrifterna (TSFS 2011:86) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg samt att den årliga säkerhetsrapporteringen har kompletterats med uppgifter som baseras på artikel 9 i förordning (EG) 352/2009 där verksamhetsutövare åläggs att delge sina erfarenheter av att tillämpa den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning.

Vägledningens avsnitt som avser föreskrifterna är utformad som en kommentartext till föreskrifterna, dvs. först skrivs paragraftexten ut i en färgad ruta och under respektive paragraf följer sedan förtydliganden, förklaringar och/eller exempel. Den information som berör omedelbar rapportering finns i kapitel 3-4 medan information om årlig säkerhetsrapport finns i kapitel 5. Alla järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare behöver läsa kapitel 3-4. Infrastrukturförvaltare som inte faller under undantaget i kapitel 2 behöver även läsa avsnitt 5.1 och 5.3 - 5.5. Järnvägsföretag som inte faller under undantaget i kapitel 2 behöver även läsa avsnitt 5.1 - 5.2 och 5.4 - 5.5.

Den senaste versionen av vägledningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens hemsida www.transportstyrelsen.se.

2 Tillämpningsområde

2.1 Bakgrund till föreskrifterna

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om säkerhetsrapport enligt 2 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519) samt om sådan rapportering av olyckor, tillbud och brister som avses i 2 kap. 6 § den lagen och i 2 § första stycket 3 lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Föreskrifterna har två huvuddelar. Den första delen reglerar den omedelbara rapporteringen av olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister i säkerhetskänsliga medan den andra delen reglerar den årliga säkerhetsrapporten.

2.1.1 Del 1 – Omedelbar rapportering

Bestämmelser om rapportering av järnvägsolyckor och tillbud till sådana olyckor samt väsentliga fel och brister i säkerhetskänsliga finns i både järnvägslagen (2004:519) samt i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. För att åstadkomma tydlighet har alla krav på rapportering till Transportstyrelsen av olyckor, tillbud och väsentliga fel och brister i säkerhetskänsliga inom järnväg sammanförts till en enda författning. I TSFS 2011:86 om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg anges vilka händelser som ska rapporteras till Transportstyrelsen, vilken information om händelserna som ska rapporteras samt i vilken form rapporteringen ska göras.

2.1.2 Del 2 – Årlig säkerhetsrapportering

Enligt järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG artikel 9.4 och järnvägslagen 2 kap. 5 a § ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag varje år till säkerhetsmyndigheten överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret. Det övergripande syftet med direktivet är att skapa en gemensam marknad för järnvägstrafiken. Syftet med säkerhetsrapporten enligt direktivet är att på europeisk gemenskapsnivå övervaka säkerheten inom järnvägen och bedöma om järnvägssystemet uppfyller uppsatta mål.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägsförordningen (2004:526) och som tillsynsmyndighet har Transportstyrelsen uppdrag att föreskriva om innehållet, ta emot och bearbeta verksamhetsutövarnas säkerhetsrapport. Transportstyrelsen lämnar sedan i enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG artikel 18 en nationell årlig rapport till Europeiska järnvägsbyrån (ERA) till stor del baserad på verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter.

Transportstyrelsen samlar, på uppdrag av Trafikanalys, årligen in uppgifter om olyckor inom järnväg som används av den europeiska statistikmyndigheten Eurostat och i nationell offentlig statistik. Uppgifterna samlas in i enlighet med Europaparlamentet och rådets förordning (91/2003/EG) om järnvägstransportstatistik, ändrad genom Kommissionens förordning (1192/2003/EG).

Uppgifterna till ERA och Trafikanalys samlas in i en gemensam årlig insamling och i TSFS 2011:86 om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg anges vad som ska rapporteras.

2.2 Undantag från kravet på säkerhetsrapport

2 § Bestämmelserna i 8-13 §§ gäller inte järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som endast bedriver verksamhet vid

1. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik, eller
2. järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Sådana järnvägsföretag ska dock efter särskild begäran av Transportstyrelsen ge in alla eller vissa av uppgifterna enligt 9 och 11 §§.

Vissa verksamheter är undantagna från kravet på att lämna årlig säkerhetsrapport. Dels är det viss verksamhet som bedrivs på fristående järnvägsnät och dels verksamhet vid järnvägsnät som enbart används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. Med ”verksamhet” avses verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltare och/eller järnvägsföretag.

Kommentar: Observera att dessa verksamheter inte är undantagna från den omedelbara olycksrapporteringen utan enbart från den årliga säkerhetsrapporteringen!

2.2.1 Verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart är avsett för persontrafik eller för museitrafik.

Med **fristående** menas att det aktuella järnvägsnätet inte har någon fysisk förbindelse med det allmänna järnvägsnätet. Om ett järnvägsnät är utrustat med ett **varaktigt fysiskt hinder som omöjliggör förbindelse med det allmänna järnvägsnätet** kan det också anses som fristående. För verksamhet som bedrivs vid fristående järnvägsnät som till exempel Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Östra Sörmlands järnväg behövs alltså inte någon säkerhetsrapport lämnas in. För de statistiska ändamål som beskrivs i avsnitt 2.1.2 ovan ska dock järnvägsföretag som bedriver verksamhet vid dessa banor på begäran av Transportstyrelsen årligen lämna uppgifter om föregående års olyckor.

Verksamhet vid fristående järnvägsnät som även eller enbart är avsett för godstrafik omfattas alltså inte av undantaget utan ska lämna in säkerhetsrapport.

2.2.2 Verksamheter vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Med ”endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods” menas antingen transporter som utförs av infrastrukturförvaltaren i egen regi (som järnvägsföretag) eller att ett eller flera järnvägsföretag används för att transportera gods för infrastrukturförvaltarens räkning. Det väsentliga är alltså att det är infrastrukturförvaltaren som **äger** eller **ska använda** det gods som transporteras.

Datum
2012-02-01Version
03Dnr/Beteckning
TSG 2012-152

Ska lämna säkerhetsrapport	Behöver inte lämna säkerhetsrapport
Infrastrukturförvaltare som även är järnvägsföretag och transporterar eget gods på både eget järnvägsnät och annans järnvägsnät ska endast lämna säkerhetsrapport för det som sker på annans järnvägsnät.	Infrastrukturförvaltare som, antingen i egenskap av järnvägsföretag, eller som anlitar annat järnvägsföretag, enbart transporterar eget gods på sitt järnvägsnät behöver inte lämna säkerhetsrapport för det som sker på det egna järnvägsnätet.
Infrastrukturförvaltare för järnvägsnät och järnvägsföretag verksamma vid järnvägsnät som inte bara används för att transportera eget gods ska lämna säkerhetsrapport.	Ett järnvägsföretag som i fallet ovan anlitas av en infrastrukturförvaltare för att transportera infrastrukturförvaltarens gods på dennes järnvägsnät behöver inte lämna säkerhetsrapport för det aktuella nätet.
Verksamheter vid järnvägsnät som förvaltas av kommuner ska lämna säkerhetsrapport. Observera att detta gäller oavsett om trafiken är av begränsad omfattning eller art.	

3 Definitioner

3 § De beteckningar som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526) och Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) . Därutöver förstås med

brand: olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur eller annan egendom till följd av järnvägstrafik,

kollision: olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon,

olycka: oönskad och icke uppsåtlig plötslig händelse, eller följd av händelser, som får skadliga följder,

personolycka: olycka där en person avlider (inklusive självmord) eller skadas men som inte utgörs av brand, kollision, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning eller utsläpp,

plankorsningsolycka: olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon eller annan vägtrafikant på en anordnad plankorsning,

påkörning: olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och annat föremål, men som inte är en plankorsningsolycka,

tillbud: händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en olycka,

urspårning: olycka som utgörs av att minst ett hjul på ett järnvägsfordon lämnar rälen,

utsläpp: olycka som utgörs av att farligt gods eller annat farligt ämne släpps ut.

Bränder i järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur ska anmälas oavsett om de uppstått på grund av järnvägsdriften eller inte. Bränder i annan egendom ska anmälas endast om de uppstått till följd av järnvägsdrift.

Personolyckor inkluderar till exempel:

- Olyckor som drabbar passagerare vid fall i vagn och fall vid av- eller påstigning.
- Olyckor som drabbar anställda vid olyckor i spårområde, på/i fordon och elolycka.
- Olyckor som drabbar personer som obehörigt beträder spåret och elolyckor.
- Olyckor som drabbar personer på plattform.

Även om en olycka är eller misstänks vara ett självmord ska den rapporteras.

Med farligt gods avses farligt gods enligt RID-S¹. Med farligt ämne avses ämne som inte utgör farligt gods men som ändå kan leda till skada på människa eller miljö, exempelvis utsläpp av diesel från ett loks bränsletankar.

Kommentar: Observera att endast utsläpp och tillbud till utsläpp som uppfyller kriterierna för allvarlig olycka eller tillbud till sådan enligt 4 och 5 § i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:86) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg ska anmälas till Transportstyrelsen.

¹ RID-S är benämningen på Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg.

4 Omedelbar rapportering

4.1 Vilka händelser/brister ska anmälas?

4 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska omedelbart per telefon till Transportstyrelsen anmäla

1. allvarliga olyckor samt tillbud till sådana olyckor vid järnvägsdriften,
2. andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen,
3. sabotagehandlingar vid järnvägsdriften som medfört eller kunnat leda till samma konsekvenser som en allvarlig olycka,
4. signaltekniska fel som har inneburit ett mindre restriktivt signalbesked,
5. fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå,
6. utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos järnvägsfordon vid rörelse på huvudspår,
7. händelser där järnvägsfordon har varit i eller riskerat att ha kommit i en lång okontrollerad rörelse,
8. stoppsignalpassager där järnvägsfordon kommer ut i tågväg för tåg- eller spärrfärd som har fått eller uppfattat ett körbesked,
9. andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen, energiförsörjningen eller den rullande materielen, som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå, samt
10. andra väsentliga fel eller brister i säkerhetskänslighet.

4.1.1 Telefonberedskap dygnet runt

Omedelbar rapportering ska ske muntligt till Transportstyrelsen. För att ta emot muntliga rapporter om händelser i spårtrafik finns dygnet runt en telefonberedskap vid Transportstyrelsen.

Telefonberedskapen nås på minicall: 0746-46 31 85 alternativt telefon: 0243-24 69 69.

Syftet med omedelbara muntliga rapporteringen är att Transportstyrelsen så snabbt som möjligt ska kunna skaffa sig en bild av vad som hänt för att bedöma om händelsen behöver anmälas vidare till Statens haverikommission och/eller initiera en tillsynsaktivitet. Statens haverikommission bedömer om händelsen behöver utredas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Det är därför viktigt att rapporteringen till Transportstyrelsen sker så snart händelsen blivit känd för verksamhetsutövaren om det är troligt att den omfattas av rapporteringskraven. En första anmälan behöver inte innehålla alla de uppgifter som efterfrågas i 6 §. Anmälan kan lämpligen kompletteras efter hand då uppgifterna blir kända.

4.1.2 Allvarliga olyckor samt tillbud till sådana vid järnvägsdriften

5 § En allvarlig olycka är en olycka som har medfört att

1. minst en person har avlidit,
2. minst en person har blivit så allvarligt skadad att det uppskattas leda till sjukhusvård i mer än 24 timmar, eller
3. järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljö eller egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet har fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppskattas uppgå till minst 150 000 euro.

Olyckor som endast av ren tillfällighet inte medfört konsekvenser enligt första stycket ska anmälas som ett tillbud till en allvarlig olycka.

En allvarlig olycka definieras i 5 §. Ett tillbud till allvarlig olycka är en händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en allvarlig olycka. Observera att även en olycka som endast av en ren tillfällighet inte medfört konsekvenser som en allvarlig olycka ska anmälas som ett tillbud till en allvarlig olycka. Exempelvis ska en plankorsningsolycka där ett vägfordon blir påkört men ingen blir skadad eller endast lindriga personskador uppstår anmälas om olyckan lika gärna kunde ha lett till allvarliga konsekvenser. På samma sätt ska en rökutveckling som endast av en ren tillfällighet inte lett till allvarliga personskador eller kostnader för mer än 150 000 euro anmälas.

Det bör observeras att en uppskattning av personskador och kostnader av naturliga skäl måste göras i omedelbar anslutning till att händelsen inträffar eller blir känd för verksamhetsutövaren. Det är därför tillräckligt att skadorna bedöms kunna leda till allvarlig personskada eller till kostnader för 150 000 euro eller mer (ca 1,4 miljoner svenska kronor) för att anmälan enligt reglerna bör ske.

4.1.3 Andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen

Även olyckor och tillbud som inte leder till eller kunnat leda till konsekvenser som en allvarlig olycka ska anmälas om allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen. Ett systemfel kan till exempel vara ett säkerhetsfarligt fel i ställverk, ett upptäckt fel som misstänks finnas på fler fordon eller ett upptäckt fel som kan röra alla växlar av samma typ. Ett systemfel anses vara allvarligt om felet i sig är av den karaktären att det sannolikt skulle kunna ge upphov till en allvarlig olycka eller ett tillbud till allvarlig olycka, även om det just vid den aktuella olyckan eller tillbudet inte gjorde det.

4.1.4 Sabotagehandlingar vid järnvägsdriften

Misstänkta eller faktiska sabotagehandlingar vid järnvägsdriften som medfört eller kunnat leda till samma konsekvenser som en allvarlig olycka ska anmälas. Exempel kan vara en urspårning eller tillbud till sådan på grund av att föremål lagts ut på spår.

4.1.5 Väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende vid järnvägsdriften

Syftet med att väsentliga fel och brister enligt 4 § punkt 4 – 10 ska anmälas är att fånga upp fel och brister som inte har inneburit ett tillbud till allvarlig olycka men som i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till ett sådant tillbud. Det som avses är att felet eller bristen i det specifika fallet bedömts vara så allvarligt att det i

förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till ett tillbud till en allvarlig olycka. Dessa väsentliga fel och brister delas i TSFS 2011:86 om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg upp i sju kategorier enligt nedan. Observera dock att allvarliga olyckor, tillbud till allvarliga olyckor samt andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen alltid ska anmälas enligt 4 § punkt 1 och 2.

Väsentliga fel och brister, kategorierna 1 – 7:

1. Signaltekniska fel som inneburit ett mindre restriktivt signalbesked

Denna kategori omfattar alla fel på signalsystemet (både järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon) vilka leder till signalinformation som är mindre restriktiv än vad som krävs i den specifika situationen. Med detta avses tekniska fel som leder till ett signalbesked som medger en högre hastighet än vad som krävs eller som inte ger ett ”stopp”-besked då detta krävs. Här inkluderas även motsvarande fel med avseende på presentationen i förarhytten. Med ”stopp”-besked menas alla signalbesked som ska tolkas som ”stopp”. Detta innebär till exempel att en släckt signal inte behöver anmälas om en släckt signal enligt gällande trafiksäkerhetsbestämmelser skall tolkas som ”stopp”.

Ett exempel på en händelse som ska anmälas är om en signal visar kör trots att inte alla förutsättningar för ett körbesked är uppfyllda. Ett exempel på en händelse som inte ska anmälas är om en signal oväntat slår om till stopp, eftersom detta innebär ett mer restriktivt signalbesked.

2. Fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå

Syftet med kategorin är att fånga upp väsentliga fordonstekniska fel som inte har upptäckts av verksamhetsutövarens eget säkerhetsstyrningssystem och som kunnat utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Med lägre säkerhetsnivå menas att felet i det specifika fallet i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till ett tillbud till en allvarlig olycka. Den ordinarie planerade kontroll som åsyftas är sådan som utförs i det operativa arbetet, av till exempel bangårdspersonal, förare eller ombordpersonal. Till exempel ska ett fordonstekniskt fel som upptäcks av föraren på ett mötande tåg anmälas om det är ett sådant fel som i det specifika fallet antingen i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till ett tillbud till allvarlig olycka.

3. Utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos järnvägsfordon vid rörelse på huvudspår

Syftet med kategorin är att fånga upp händelser där det funnits en fara för att rörelsen inte skulle ha kunnat stanna som avsett. Om exempelvis enbart lokbromsen fungerar på ett tåg/spärrfärd och detta varken upptäckts vid bromsprov eller retardationskontroll ska det anmälas. Detta gäller inte om hastigheten är anpassad till den dåliga bromsförmågan som upptäckts vid kontroll, till exempel om man tvingats stänga av bromsen på delar av tåget och anpassat hastigheten efter detta.

4. Händelser där järnvägsfordon har varit i eller riskerat att ha kommit i en lång okontrollerad rörelse

Syftet med kategorin är att fånga upp rörelser utan kontroll eftersom signaler inte fungerar som barriärer mot sådana rörelser. Om rörelsen kommit eller riskerat komma ut på linjen, och i synnerhet linje med utförlutning, ska den anmälas. Även andra okontrollerade rörelser ska anmälas om dessa rullat eller riskerat att rulla cirka 1000 meter eller längre.

Kommentar: Skjutsning och rangering över vall är i normalfallet inte en okontrollerad rörelse.

5. Stoppsignalpassager där järnvägsfordon kommer ut i tågväg för tåg- eller spärrfärd som har fått eller uppfattat ett körbesked

Med körbesked avses både optiskt signalbesked och signalbesked via ATC.

6. Andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen, energiförsörjningen eller den rullande materiel, som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå

Syftet med denna kategori är att fånga upp de fel eller brister i de olika delsystemen vilka kan utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Kategorin innebär att alla fel och brister oavsett vilket delsystem det rör ska anmälas om de inte upptäckts av ordinarie planerad kontroll och inneburit en lägre säkerhetsnivå. Lägre säkerhetsnivå innebär i detta sammanhang att det enskilda felet eller bristen i det specifika fallet i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till ett tillbud till en allvarlig olycka. Med ordinarie planerad kontroll menas inplanerade ordinarie kontroller som görs i det operativa arbetet.

Exempel på fel eller brister som ska anmälas om de uppfyller kriterierna ovan:

- Bristfälligt handhavande, exempelvis om ordergivning till tåg uteblivit.
- Uppgift om kontrollmöte som saknas i tidtabell för tåg på bana med tåganmälan.
- Spårlägesfel.
- Brister i underhållsdokumentation.

Kommentar: Observera dock att allvarliga olyckor, tillbud till allvarliga olyckor samt andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen alltid ska anmälas enligt 4 § punkt 1 och 2.

7. Andra väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende

Ett fel eller en brist som inte uppfyller 4 § punkt 4–9 men ändå av verksamhetsutövaren bedöms som väsentligt ska anmälas om felet eller bristen i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till tillbud till allvarlig olycka. Exempelvis väsentliga fel som misstänks bero på materialfel hos komponenter som kan användas av andra företag ska anmälas även om de upptäcks vid ordinarie planerade kontroller.

4.2 Vilka uppgifter ska anmälan innehålla?

6 § Vid den omedelbara telefonrapporteringen ska anges

1. tid och plats för händelsen,
2. vad som hänt och, om känt, orsaker till händelsen,
3. vidtagna åtgärder med anledning av händelsen,
4. om händelsen inträffat vid persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning,
5. om händelsen inträffat vid tågfärd, växling, spärrfärd, eller annan trafikverksamhet,
6. i förekommande fall tågets eller spärrfärdens beteckning,
7. om en olycka är en brand, kollision, personolycka, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning, utsläpp eller annan olycka,
8. antal passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga personer inom järnvägsområdet och övriga personer som avlidit eller blivit skadade,
9. uppskattade kostnader för skador på järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön och egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet,
10. i förekommande fall följdolycka,
11. om farligt gods transporterats i samband med händelsen, samt
12. kontaktperson vid rapporterande företag.

För att Transportstyrelsen ska kunna avgöra om en händelse ska rapporteras vidare till Statens haverikommission eller eventuellt initiera en tillsynsaktivitet är det vissa uppgifter som är viktiga kring en anmäld händelse.

En första anmälan behöver inte innehålla alla de uppgifter som efterfrågas i 6 §. Viktigast är att en första anmälan till Transportstyrelsen sker så snart händelsen blivit känd för verksamhetsutövaren även om uppgifterna är ofullständiga och/eller preliminära. Anmälan kan lämpligen kompletteras efter hand uppgifterna blir kända.

1. Exakt klockslag eller, om detta saknas, ungefärlig tid för händelsen. Plats (driftplats, alternativt linje mellan två driftplatser, i förekommande fall även namn på plankorsning, bro eller tunnel).
2. En beskrivning av vad som föranlett händelsen och vad den resulterat i, samt preliminär orsaksbedömning.
3. Uppgift om vilka åtgärder som har vidtagits akut.
4. Om syftet med den inblandade rörelsen/rörelserna varit persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning.
5. Med tåg avses ett eller flera lok eller motorvagnar, med eller utan tillkopplade vagnar vilka framförs enligt körplan och med en angiven nummerbeteckning. (Förordning 1192/2003/EG med den justeringen att även tåg med ensamt lok räknas).
Kommentar: En körplansenlig spärrfärd räknas i detta sammanhang som tåg.
6. Nummerbeteckningen kan vara ett tågnummer eller numret på en numrerad spärrfärd.
7. De olika olyckstyperna förklaras i föreskrifternas 3 §. Om en olycka leder till en följdolycka, till exempel om en kollision leder till en brand, ska olyckan rapporteras enligt kategorin för den primära olyckan. Detta innebär i exemplet att även om det är

följolyckan brand som har lett till de största konsekvenserna ska olyckan ändå rapporteras som en kollision.

8. Uppgiften om skadade och avlidna är en preliminär uppgift, vid anmälan ska därför uppges hur många passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga eller övriga som *bedöms* ha blivit allvarligt skadade och/eller avlidit.

Passagerare

En person som reser med tåget och som inte ingår i tågets personal. Vid rapporteringen av olyckor räknas även den som stiger av eller på ett tåg i rörelse till kategorin "passagerare". (Förordning 1192/2003/EG)

Kommentar: En person som korsar spåren på en driftplats på ett ställe där detta är förbjudet klassificeras som en "obehörig", i övriga fall klassificeras personen som "övrig". Personer som uppehåller sig på plattformen, till exempel de som väntar på ett tåg, klassificeras som "övrig".

Anställd

En person som har en anställning vilken är knuten till järnvägen och vilken tjänstgör då en olycka inträffar. Häri ingår ombordpersonal och anställda som arbetar med järnvägsfordon eller järnvägsinfrastruktur.

Vägtrafikanter på plankorsning

En person som använder en plankorsning för att korsa järnvägsspår antingen på/i ett fordon eller till fots.

Obehörig person inom järnvägsområde

En person som utan tillstånd uppehåller sig inom järnvägens område där detta är förbjudet.

Övrig person

En person som inte kan klassificeras som passagerare, anställd, vägtrafikanter på plankorsning eller obehörig.

9. Kostnadsuppgiften är förstas preliminär vid första anmälan, det handlar inte om en exakt uppgift utan om en uppskattning om kostnaden bedöms hamna över 1,4 miljoner, 10 miljoner eller 18 miljoner svenska kronor.
10. Om en olycka leder till en följolycka, t.ex. en urspårning som även leder till en kollision, ska det anges vid anmälan.
11. Om farligt gods transporterats i samband med händelsen ska det anges om: händelsen lett till att farligt gods släppts ut, farligt gods varit inblandat i händelsen eller farligt gods enbart funnits i tåget.
12. För att Transportstyrelsen ska kunna ställa följdfrågor ska verksamhetsutövaren vid första anmälan uppges en kontaktperson och telefonnummer till denna.

7 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska på begäran av Transportstyrelsen lämna ytterligare uppgifter om händelsen.

Ytterligare uppgifter kan begäras av Transportstyrelsen i såväl muntlig som skriftlig form.

5 Säkerhetsrapport

5.1 Tidpunkt för ingivning

8 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska senast den 31 mars varje år ge in en säkerhetsrapport till Transportstyrelsen på det sätt som Transportstyrelsen anvisar.

De uppgifter som lämnas i årlig säkerhetsrapport till Transportstyrelsen används av Trafikanalys, Eurostat och Europeiska järnvägsbyrån (ERA)². Uppgifterna som lämnas till Eurostat ska enligt förordningen (91/2003/EG) om järnvägstransportstatistik vara Eurostat tillhanda senast fem månader efter föregående kalenderårs utgång. Till ERA ska uppgifterna lämnas senast den 30 september året efter det år som uppgifterna avser. För att förenkla för verksamhetsutövarna samlar Transportstyrelsen in uppgifterna i en gemensam insamling. Uppgifterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 31 mars. Transportstyrelsen tillhandahåller blanketter för ifyllnad och en uppdaterad vägledning till den årliga rapporteringen. Samtliga dokument finns på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se.

5.2 Bestämmelser för järnvägsföretag

9 § Ett järnvägsföretags säkerhetsrapport ska innehålla uppgifter om föregående kalenderårs

1. antal händelser där en del av eller ett helt tåg utan tillstånd har passerat en S-tavla, en signal i ”stopp” eller en reserverad tågvägs slutpunkt, trots att föraren fått förvarning i tillräckligt god tid (obehöriga stoppsignalpassager),
2. antal hjulbrott och axelbrott på järnvägsfordon i bruk, samt
3. olyckor relaterade till företagets järnvägsfordon i rörelse som medfört
 - a) att minst en person avlidit inom 30 dagar,
 - b) att minst en person har blivit så allvarligt skadad att det lett till sjukhusvård i mer än 24 timmar,
 - c) att järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön eller egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet har fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppgått till minst 150 000 euro, eller
 - d) trafikavbrott i minst sex timmar.

5.2.1 Gemensamma säkerhetsindikatorer – OSPA, hjulbrott och axelbrott

Om någon av rubricerade indikatorer leder till en rapporteringspliktig olycka ska den även rapporteras som en olycka. Om till exempel en OSPA leder till en kollision ska den rapporteras som 1 OSPA och 1 kollision. Nedan förklaras de gemensamma säkerhetsindikatorerna.

Obehörig stoppsignalpassage (OSPA)

Händelse där en del av eller hela tåget utan tillstånd passerat den reserverade tågvägens slutpunkt.

Kommentar: Exempel på OSPA:

² ERA = European Rail Agency.

- *obehörig passage av huvudsignal som visar ”stopp”*
- *obehörig passage av slutpunkten för en tågväg enligt besked via hyttsignalering*
- *obehörig passage av S-tavla eller stillahållen stoppsignal (flagga eller motsvarande)*

Händelser där fordon kommit i rullning okontrollerat och passerat en stoppsignal omfattas inte av denna indikator och inte heller OSPA som beror på att en signal gått om till ”stopp” för sent för att föraren ska hinna stanna.

Hjulbrott

Ett brott på hjulet vilket skapat en risk för urspårning eller lett till en urspårning.

Axelbrott

Ett brott på axeln vilket skapat en risk för urspårning eller lett till en urspårning.

Olyckor relaterade till företagets järnvägsfordon i rörelse, se avsnitt 5.4.

5.3 Bestämmelser för infrastrukturförvaltare

- 10 §** En infrastrukturförvaltares säkerhetsrapport ska innehålla uppgifter om föregående kalenderårs
1. antal förseningsminuter på grund av olyckor,
 - a) för passagerartåg
 - b) för godståg
 2. antal plankorsningar
 - a) totalt,
 - b) med automatisk ljud- och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare,
 - c) med automatisk bomanläggning (hel- eller halvboommar inklusive grindar eller liknande) som varnar och skyddar plankorsningsanvändare,
 - d) med både b och c,
 - e) med både b och c som dessutom är utrustade med hinderdetektor,
 - f) med manuell manövrerad ljud- och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare,
 - g) med manuell manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar och skyddar plankorsningsanvändare,
 - h) med både f och g,
 - i) antal passiva plankorsningar,
 3. antal rälsbrott som resulterat i att en räl blivit delad eller fått en spricka som är mer än 50 mm lång och 10 mm djup i rälsens löpyta,
 4. antal fel relaterade till spårets geometri som krävt omedelbar avstängning eller reducering av hastigheten,
 5. antal signalfel som lett till ett mindre säkert signalbesked, samt
 6. olyckor relaterade till ett järnvägsfordon i rörelse, om fordonet inte användes av ett järnvägsföretag, och olyckan medfört
 - a) att minst en person avlidit inom 30 dagar,
 - b) att minst en person har blivit så allvarligt skadad att det lett till sjukhusvård i mer än 24 timmar,
 - c) att järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljö eller egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet har fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppgått till minst 150 000 euro, eller
 - d) trafikavbrott i minst sex timmar.

5.3.1 Gemensamma metoder för att beräkna ekonomiska konsekvenser av olyckor

Antal förseningsminuter på grund av olyckor

I direktiv 2004/49/EG framgår att information om gemensamma säkerhetsindikatorer samlas in för att lättare kunna bedöma om säkerhetsmålen uppnås. I bedömningen ingår även att göra

en ekonomisk bedömning av hur olyckor påverkar samhället. Genom att samla in antal förseningsminuter både för persontåg och för godståg kan en total kostnad för förseningar pga. olyckor beräknas enligt en modell i direktiv 2009/149/EG.

I direktivet 2009/149/EG framgår att förseningsminuter ska rapporteras för alla olyckor, både allvarliga olyckor och mindre olyckor, samt att förseningar ska beräknas på följande sätt:

- faktiska förseningar på de järnvägslinjer där olyckan inträffade,
- faktiska förseningar, eller om det inte är möjligt, uppskattade förseningar på de andra påverkade linjerna.

5.3.2 Gemensamma säkerhetsindikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet

Totalt antal plankorsningar samt antal plankorsningar med vägskyddsanläggning som automatiskt varnar vägtrafikanter med ljud, ljus eller bommar

Plankorsning = en korsning i samma plan mellan en väg³ och en järnväg, anvisad av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för användare av allmän eller privat väg.

Kommentar: Plattformsövergångar räknas inte som plankorsning, inte heller övergångar som enbart används av anställda.

5.3.3 Gemensamma säkerhetsindikatorer - rälsbrott, spårgeometrifel och signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs

Om någon av de rubricerade indikatorerna leder till en rapporteringspliktig olycka ska den rapporteras både som indikator och olycka. Om till exempel ett spårgeometrifel leder till en urspårning ska det rapporteras som 1 spårgeometrifel och 1 urspårning.

Rälsbrott

Räl som har blivit delad i två eller flera delar, eller räl från vilken metall har lossnat vilket resulterat i ett gap som är mer än 50 mm långt och mer än 10 mm djupt i rälens löpyta.

Spårgeometrifel

Alla fel relaterade till spårets geometri och vilka kräver omedelbar avstängning eller reduktion av hastigheten för att upprätthålla säkerheten.

Signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs

Alla fel på signalsystemet (både järnvägsinfrastruktur och fordon) vilka leder till signalinformation som är mindre restriktiv än vad som krävs.

Kommentar: Med denna indikator avses tekniska fel som leder till ett signalbesked som medger en högre hastighet än vad som krävs eller som inte ger ett "stopp"- besked då detta krävs. Indikatorn inkluderar även sådana fel med avseende på presentationen i förarhytten.

Olyckor relaterade till ett järnvägsfordon i rörelse, se avsnitt 5.4.

³ Allmän eller privat väg eller gata inklusive gång- och cykelvägar.

5.4 Gemensamma bestämmelser för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag

5.4.1 Gemensamma säkerhetsindikatorer - Olyckor

11 § För varje olycka enligt 9 § 4 och 10 § 5 ska anges

1. tid och plats för olyckan,
2. vad som hänt och, om känt, orsaker till olyckan,
3. om olyckan inträffat vid persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning,
4. om olyckan inträffat vid tågfärd, växling, spärrfärd under transport från en driftplats till en annan driftplats, annan spärrfärd eller annan trafikverksamhet,
5. i förekommande fall tågets eller spärrfärdens beteckning,
6. om olyckan är en brand, kollision, personolycka, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning eller annan olycka,
7. antal passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga personer inom järnvägsområdet och övriga personer som avlidit inom 30 dagar, blivit så allvarligt skadade att det lett till sjukhusvård i mer än 24 timmar eller blivit lindrigt skadade,
8. kostnader för skador på järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön och egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet,
9. i förekommande fall följolycka,
10. om farligt gods transporterats i samband med olyckan,
11. total tid för trafikavbrott, samt
12. övriga uppgifter som Transportstyrelsen begär.

De olyckor som ska rapporteras i årlig säkerhetsrapport ska:

- vara relaterade till järnvägsfordon i rörelse
- vara oönskade eller ouppåtliga dvs. vandalism och sabotage exkluderas
Kommentar: självmord ska rapporteras
- inte ha skett i verkstäder, lager eller depåer (t.ex. lokstallar).

och ha medfört en eller flera av följande konsekvenser:

- att minst en person avlidit inom 30 dagar
- att minst en person blivit så allvarligt skadad att det lett till sjukhusvård i mer än 24 timmar
- att järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön eller egendom som inte transporteras med järnvägsfordonet fått sådana kostnader att skadorna för dessa uppgått till minst 150 000 Euro (ca 1,4 miljoner SEK)
- att tågtrafiken på den aktuella banan blev totalt avstängd i minst 6 timmar

Följande uppgifter ska anges om respektive olycka:

1. Exakt klockslag eller, om detta saknas, ungefärlig tid för händelsen. Plats (driftplats, alternativt linje mellan två driftplatser, i förekommande fall även namn på plankorsning).
2. En beskrivning av vad som föranlett händelsen och vad den resulterat i, samt om känt vad som orsakat den.
3. Om syftet med den inblandade trafikverksamheten varit persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning.

4. Med tåg avses ett eller flera lok eller motorvagnar, med eller utan tillkopplade vagnar vilka framförs enligt körplan och med en angiven nummerbeteckning. (Förordning 1192/2003/EG med den justeringen att även tåg med ensamt lok räknas.).

Kommentar: En körplansenlig spärrfärd räknas i detta sammanhang som tåg.

5. Beteckningen kan vara ett tågnummer eller numret på en numrerad spärrfärd.

6. Om en olycka leder till en följdolycka, till exempel om en kollision leder till en brand, ska olyckan rapporteras enligt kategorin för den primära olyckan. Detta innebär i exemplet att även om det är följdolyckan brand som har lett till de största konsekvenserna ska olyckan ändå rapporteras som en kollision.

Ange vilken av nedanstående kategorier som olyckan kan hänföras till:

- **Brand i rullande materiel**

Olyckor där bränder eller explosioner inträffat i järnvägsfordon (inklusive lasten) som är i rörelse. Bränder eller explosioner som inträffar under ett tågs uppehåll på en mellanliggande trafikplats eller vid växling på en mellanliggande trafikplats ska också rapporteras. Bränder i resandetåg räknas från det att ett tågsätt är uppställt vid plattform och upplåtet för passagerare till dess att tåget anlänt till slutstationen och passagerare har lämnat tåget.

Kommentar: Som brand räknas även rökutveckling med tydligt definierad härd.

Anlagda bränder ska inte rapporteras och inte heller bränder som inträffar under uppställning eller rangering på bangårdar.

- **Kollision**

Med kollision avses alla typer av sammanstötningar mellan ett järnvägsfordon och ett annat järnvägsfordon

Kommentar: En kollision som leder till en urspårning ska rapporteras som en kollision.

- **Personolycka orsakad av rullande materiel i rörelse**

Olyckor där en eller flera personer blivit träffade av ett järnvägsfordon eller av ett föremål som är fäst vid eller som har lossnat från ett järnvägsfordon. Olyckor med personer som fallit från ett järnvägsfordon i rörelse är inkluderade liksom också olyckor med personer som fallit i ett järnvägsfordon eller som blivit träffade av ett löst föremål inne i ett järnvägsfordon.

Kommentar: Även om en personolycka misstänks vara eller konstaterats vara ett självmord ska den rapporteras. Vid rapportering ska uppges att personolyckan är ett konstaterat eller misstänkt självmord. Transportstyrelsen kontrollerar uppgifterna med polismyndighet.

- **Plankorsningsolycka**

En olycka som inträffar på en plankorsning med minst ett järnvägsfordon och ett eller flera vägfordon, gående eller cyklister. En kollision med ett föremål som fallit av ett vägfordon eller tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning ska rapporteras som en plankorsningsolycka.

Datum
2012-02-01Version
03Dnr/Beteckning
TSG 2012-152

- **Påkörning**

Med påkörning avses sammanstötningar mellan ett järnvägsfordon och

- ett fast föremål

- ett föremål som tillfälligt befinner sig inom det fria rummet (förutom föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning).

Kommentar: I kategorin "påkörning" ingår även påkörning av djur om det leder till en betydande olycka.

- **Urspårning**

En olycka där minst ett hjul på ett järnvägsfordon lämnar rälen.

Kommentar: Även de händelser som inneburit att järnvägsfordonet hamnat rätt på spåret igen ska rapporteras om de lett till en allvarlig olycka.

- **Annan olycka**

Alla olyckor som varit relaterade till järnvägsfordon i rörelse men inte kan klassificeras som kollision, urspårning, plankorsningsolycka, personolycka (inklusive självmord) eller brand.

Kommentar: De huvudsakliga olyckstyper som tillhör denna kategori bör vara:

Utsläpp av farligt gods under transport.

Löst föremål som inte fraktas med eller sitter fast på ett tåg, skjuts iväg från tåget, exempelvis ballast, is eller dylikt. Ange vid rapporteringen vilken typ av annan olycka det är, t.ex. utsläpp.

7. Ange antal personer som avlidit inom 30 dagar, blivit så allvarligt skadade att det lett till sjukhusvård i mer än 24 timmar eller blivit lindrigt skadade. Ange till vilken av nedanstående kategorier de kan hänföras:

- **Passagerare**

En person som reser med tåget och som inte ingår i tågets personal. Vid rapporteringen av olyckor räknas även den som stiger av eller på ett tåg i rörelse till kategorin "passagerare". (Förordning 1192/2003/EG)

Kommentar: En person som korsar spåren på en driftplats på ett ställe där detta är förbjudet klassificeras som en "obehörig", i övriga fall klassificeras personen som "övrig". Personer som uppehåller sig på plattformen, till exempel de som väntar på ett tåg, klassificeras som "övrig".

- **Anställd**

En person som har en anställning vilken är knuten till järnvägen och vilken tjänstgör då en olycka inträffar. Häri ingår ombordpersonal och anställda som arbetar med järnvägsfordon eller järnvägsinfrastruktur.

- **Vägtrafikanter på plankorsning**

En person som använder en plankorsning för att korsa järnvägsspår antingen på/i ett fordon eller till fots.

- **Obehörig person inom järnvägsområde**

En person som utan tillstånd uppehåller sig inom järnvägens område där detta är förbjudet.

- **Övrig person**

En person som inte kan klassificeras som passagerare, anställd, vägtrafikanter på plankorsning eller obehörig.

8. Om exakt kostnad saknas ange uppskattad eller bedömd kostnad.
9. Om en olycka leder till en följdolycka, t.ex. en urspårning som även leder till en kollision, ska det anges vid anmälan.
10. Om farligt gods transporterats i samband med händelsen ska det anges om: händelsen lett till att farligt gods släppts ut, farligt gods varit inblandat i händelsen eller farligt gods enbart funnits i tåget.
11. Ange om, och i sådant fall hur länge, tågtrafiken på den aktuella banan blivit totalt avstängd.
12. Övriga uppgifter kan begäras av Transportstyrelsen. Det anges i sådant fall i vägledning till det aktuella årets rapportering.

5.4.2 Olycksföljder

12 § En säkerhetsrapport ska innehålla uppgifter om föregående kalenderårs

1. kostnader för järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren på grund av samtliga olyckor för
 - a) materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur,
 - b) skador på miljön,
2. övriga uppgifter som Transportstyrelsen begär.

Kostnader för järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltare på grund av samtliga olyckor

När det gäller de gemensamma säkerhetsindikatorer som berör de ekonomiska konsekvenserna för olyckor ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren samlade kostnader för alla olyckor rapporteras, dvs. även olyckor som inte uppfyller kriterierna i § 9 och 10.

Kostnader för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur ska inkludera:

1) kostnader för att tillhandahålla ny rullande materiel eller infrastruktur med samma funktion och tekniska parametrar som de som inte går att reparera; och 2) kostnader för att återställa rullande materiel eller infrastruktur, som går att reparera, till det skick de befann sig i före olyckan. Bägge kostnadstyperna ska uppskattas av järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare utifrån deras erfarenhet. Även kostnader för att hyra rullande materiel som ersätter skadade fordon ska inkluderas i kostnadsberäkningarna.

Skador på miljön omfattar kostnader som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare erfarenhetsmässigt står inför när det skadade området behöver återställas till det ursprungliga skicket före järnvägsolyckan.

Kommentar: Denna indikator gäller olyckor som inneburit utsläpp av förorenande ämnen, både ämnen som transporteras som farligt gods och andra miljöfarliga ämnen såsom till exempel drivmedel.

Övriga uppgifter kan begäras av Transportstyrelsen. Det anges i sådant fall i vägledning till det aktuella årets rapportering.

5.4.3 Säkerhetsstyrning

13 § En säkerhetsrapport ska innehålla

1. en beskrivning av verksamhetens säkerhetsmål, handlingsplaner och resultaten av föregående kalenderårs systemrevisioner,
2. uppgift om föregående kalenderårs antal planerade och antal utförda systemrevisioner,
3. en redogörelse för föregående kalenderårs resultat av handlingsplanerna samt om och i så fall hur säkerhetsmålen har uppfyllts,
4. i förekommande fall en beskrivning av föregående kalenderårs konstaterade eller misstänkta anledningar till att säkerhetsmålen inte eller endast till viss del uppfyllts samt genomförda eller planerade åtgärder,
5. upptäckta brister och fel i säkerhetshänseende vid järnvägsdriften och infrastrukturförvaltningen i allmänhet, samt
6. övriga uppgifter som Transportstyrelsen begär.

Vissa delar av verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem⁴ och resultatet av vissa aktiviteter som är knutna till säkerhetsstyrningssystemet ska beskrivas. De delar som ska beskrivas är säkerhetsmål, handlingsplaner och systemrevisioner. Verksamhetsutövaren ska även rapportera eventuella upptäckta brister och fel i säkerhetshänseende hos järnvägsdriften och infrastrukturförvaltningen i allmänhet.

Säkerhetsmål

Ange långsiktiga säkerhetsmål för verksamheten samt säkerhetsmål för det år som rapporteringen avser. Målen ska återfinnas i säkerhetsstyrningssystemets dokumentation. Huruvida målen är uppfyllda ska också anges. Om målen inte har blivit uppfyllda eller endast delvis är uppfyllda ska konstaterade eller bedömda orsaker till detta anges. Även genomförda eller planerade åtgärder för att nå de ej uppfyllda eller enbart delvis uppfyllda målen ska anges.

Handlingsplaner

Beskriv de handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter som tagits fram och orsaken till att de säkerhetshöjande aktiviteterna beslutats. Beskriv också resultatet av handlingsplanerna.

Beskriv vad som orsakat att de säkerhetshöjande aktiviteterna i handlingsplanerna tagits fram. Om det till exempel varit en händelse som lett till de säkerhetshöjande aktiviteterna så beskriv händelsen eller händelserna på en övergripande nivå t.ex. typ av olycka, tillbud till olycka, väsentligt fel eller väsentlig brist, omständigheterna kring händelsen/händelserna och konsekvenserna eller konsekvenser som skulle kunna inträffa och som är grunden för säkerhetshöjande åtgärder.

⁴ Regler om säkerhetsstyrningssystem finns i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag och i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:2) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare.

Systemrevisioner

En systemrevision är en systematisk undersökning för att avgöra om säkerhetspåverkande aktiviteter och tillhörande resultat överensstämmer med vad som planerats och om aktiviteterna genomförts på ett effektivt sätt och är lämpliga för att nå målen (JvSFS 2007:1 samt JvSFS 2007:2).

Följande ska rapporteras:

- Det totala antalet systemrevisioner som var planerade för det år rapporteringen avser
- Det totala antalet systemrevisioner som genomfördes under det år rapporteringen avser
- Beskrivning av resultaten av de systemrevisioner som genomfördes under det år rapporteringen avser

Brister och fel i järnvägstrafik och infrastrukturförvaltning

Utrymmet ska användas för att kommentera eventuellt upptäckta brister och fel i järnvägssystemen.

5.5 Återrapportering från erfarenheter av att tillämpa gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning

Fr.o.m. verksamhetsåret 2011 ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i den årliga säkerhetsrapporten kort beskriva sina erfarenheter av att tillämpa den gemensamma metoden för riskvärdering och riskbedömning som återfinns i förordning (EG) 352/2009. Detta framgår i artikel 9 förordningen (EG) 352/2009 och i ERA:s vägledning till säkerhetsmyndigheternas årliga säkerhetsrapport. Uppgifterna i detta avsnitt ska ge ERA underlag för att utvärdera den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning.

Den gemensamma metoden för riskvärdering och riskbedömning ska tillämpas vid:

- Väsentliga tekniska förändringar som inverkar på fordon eller väsentliga ändringar avseende strukturella delsystem när det krävs enligt artikel 15.1 i direktiv 2008/57/EG eller enligt en TSD.

Det som ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska återrapporteras är:

1. En beskrivning av de viktigaste förändringarna som inte bedömts vara väsentliga:

- Typ av förändring (teknisk, drift och/eller organisatorisk)
- Beslutsriterier (kriterierna återfinns i artikel 4.2 i förordning (EG) 352/2009)

Kommentar: Avsikten med denna uppgift är att uttyda hur processen av att tillämpa beslutsriterierna fungerar. Det räcker att ta upp en viktigare förändring som inte bedömdes som väsentlig när beslutsriterierna följdes.

2. Beskrivning av de viktigaste väsentliga förändringarna:

- Typ av förändring (teknisk, drift och/eller organisatorisk)
 - Inblandning av underleverantörer
 - Inblandning av bedömningsorgan som hyrts in för oberoende bedömning av hur förordning (EG) 352/2009 ska tillämpas på ett korrekt sätt
-

- Kort beskrivning av den övergripande verkan som en riskhanteringsprocess enligt förordning (EG) 352/2009, dvs. den gemensamma metoden, har haft.
Beskrivningen omfattar:
 - Riskidentifieringsfas
 - Riskuppskattning och utvärdering
 - användning av vedertagen praxis och riskutvärdering
 - användning av referenssystem och riskutvärdering
 - Uttryckt riskuppskattning och utvärdering
 - Att visa uppfyllelse av säkerhetskraven med hjälp av den gemensamma metoden
 - Riskhanteringsprocess
 - Kort beskrivning över revisioner som utförts av järnvägsföretag och/eller infrastrukturförvaltare i syfte att följa upp riskhanteringsprocessens effektivitet (verkan)
 - Kort återkoppling avseende erfarenheter som järnvägsföretag och/eller infrastrukturförvaltare samt eventuellt inblandade underleverantörer och bedömningsorgan har från att tillämpa förordningen 352/2009
 - Erfarenheter av att tillämpa förordningen i de fall den gemensamma metoden tillämpades innan det var obligatoriskt (1 juli 2010)
-

6 Undantag från föreskrifterna

14 § Undantag från dessa föreskrifter meddelas av Transportstyrelsen.

Denna paragraf innebär inte att Transportstyrelsen kan medge undantag från lagar, förordningar eller direktiv.
