

## Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg;

**TSFS 2024:2**

Utkom från trycket  
den 26 januari 2024

beslutade den 17 januari 2024.

**JÄRNVÄG**

Transportstyrelsen föreskriver<sup>1</sup> följande med stöd av 20 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor, 1 kap. 7 § och 2 kap. 20 § järnvägs-säkerhetsförordningen (2022:418) samt 1 kap. 8 § och 2 kap. 5 § förordningen (2022:419) om nationella järnvägssystem.

### Inledande bestämmelser

#### Tillämpningsområde

**1 §** Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om rapportering av olyckor, tillbud, väsentliga fel och väsentliga brister enligt 2 § första stycket 3 lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, 2 kap. 12 § och 15 § 4 järnvägssäkerhetslagen (2022:367), samt 2 kap. 8 § och 10 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. De innehåller även bestämmelser om årlig säkerhetsrapport enligt 2 kap. 13 § järnvägssäkerhetslagen och 2 kap. 9 § lagen om nationella järnvägssystem.

#### Definitioner

**2 §** I dessa föreskrifter avses med

<i>huvudspår</i>	spår som är avsett för tågrörelse,
<i>olycka</i>	oönskad eller ouppsåtlig plötslig händelse, eller en följd av sådana händelser, som får skadliga följder,

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2016/798/EU av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet, i den ursprungliga lydelsen.

<i>signifikant olycka</i>	varje <i>olycka</i> där minst ett järnvägsfordon i rörelse är inblandat och som resulterar i att <ul style="list-style-type: none"><li>– en eller flera personer avlider,</li><li>– en eller flera personer skadas allvarligt,</li><li>– skador uppstår på materiel, spår, andra installationer eller miljön motsvarande minst 150 000 euro, eller</li><li>– trafikstopp på huvudspår i 6 timmar eller mer,</li></ul>
<i>tillbud</i>	händelse som skulle ha kunnat ge upphov till en <i>olycka</i> om den hade uppstått under något andra omständigheter,
<i>tåg</i>	ett eller flera dragfordon, med eller utan tillkopplade järnvägsfordon och med tillgängliga tågdata, som går i trafik mellan två eller flera angivna platser,
<i>väsentliga fel och väsentliga brister</i>	händelse som varken är <i>olycka</i> eller <i>tillbud</i> men där någon olämplighet i tekniska delsystem eller drift uppstår, så att dessa skulle kunna bidra till olycka.

I övrigt har termer som används i dessa föreskrifter samma betydelse som i järnvägssäkerhetslagen (2022:367), lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem, järnvägssäkerhetsförordningen (2022:418) och förordningen (2022:419) om nationella järnvägssystem.

## Rapportering av olyckor, tillbud och väsentliga fel

### Omedelbar rapportering

**3 §** Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska omedelbart rapportera följande till Transportstyrelsen:

1. Signifikanta olyckor samt tillbud till sådana olyckor vid järnvägsdrift.
2. Olyckor vid järnvägsdrift som hade kunnat leda till samma konsekvenser som en signifikant olycka.
3. Andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen.
4. Själv mord, självmordsförsök och sabotagehandlingar vid järnvägsdrift som har medfört eller hade kunnat leda till samma konsekvenser som en signifikant olycka.
5. Signalfel som har lett till ett mindre restriktivt signalbesked än vad som krävs.
6. Stoppsignalpassager som har inneburit en direkt kollisionsrisk.
7. Fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå.

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

9. Händelser där järnvägsfordon varit i, eller riskerat komma i, en lång okontrollerad rörelse.

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

11. Andra väsentliga fel och väsentliga brister.

**4 §** Vid rapportering enligt 3 § ska uppgifterna i bilaga 1 anges, i den mån de är tillgängliga för järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren vid rapporteringstillfället.

**5 §** Om Transportstyrelsen begär det ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren lämna in ytterligare uppgifter om händelsen.

### **Övrig rapportering**

**6 §** Om järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare väljer att till Transportstyrelsen också rapportera andra händelser av betydelse för järnvägssäkerheten än de som anges i 3 § ska uppgifterna enligt bilaga 1 anges, i den mån de är tillgängliga för järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren vid rapporteringstillfället.

### **Årlig säkerhetsrapportering**

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

**8 §** Den årliga säkerhetsrapporten ska innehålla uppgifter enligt bilaga 2.

**9 §** Uppgifter om varje signifikant olycka, självmord och självmordsförsök ska anges enligt bilaga 1.

Järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ska kontrollera om uppgifterna är riktiga och fullständiga. Om uppgifterna är osäkra ska det redovisas.

### **Undantag**

**10 §** Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter.

- 
1. Denna författning träder i kraft den 1 mars 2024.
  2. Genom författningen upphävs Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:86) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Lena Ecström-Ärlic  
(Väg och järnväg)

## **Bilaga 1. Innehåll i rapporter av olyckor, tillbud och väsentliga fel**

Följande uppgifter ska lämnas vid rapportering av händelser enligt 3 § och vid den årliga rapporteringen av signifikanta olyckor, självmord och självmordsförsök enligt 9 §.

1. Tid och plats för händelsen.
2. Vad som har hänt och orsakerna till händelsen, om de är kända.
3. Vidtagna åtgärder med anledning av händelsen.
4. Om händelsen har inträffat vid persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning.
5. Vilken typ av trafikverksamhet som bedrevs.
6. Väder och ljusförhållanden vid händelsen, om det kan antas vara relevant för händelseförloppet.
7. Rörelsens eventuella beteckning.
8. Typ av olycka enligt bilaga 3 avsnitt A, om rapporten avser en olycka.
9. Antal skadade personer efter personkategori enligt bilaga 3 avsnitt B samt deras skadeomfattning enligt bilaga 3 avsnitt D. För den årliga rapporteringen av allvarliga skador och omkomna ska även kön hos skadade anges.
10. Kostnader för skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön, eller uppskattade kostnader om skadeomfattningen inte är fullt känd vid rapporteringstillfället.
11. Eventuell följdolycka.
12. Om farligt gods transporterats i samband med händelsen samt godsets UN-nummer.
13. Kontaktperson inklusive kontaktuppgifter och rapporterande företag.
14. Eventuell unik identifierarkod för händelsen enligt järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltarnas egna händelserapporteringssystem.
15. Medgivande att information om händelsen rapporteras vidare från Transportstyrelsen till Europeiska unionens Järnvägsbyrås händelserapporteringssystem.



## Bilaga 2. Innehåll i den årliga säkerhetsrapporten för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Följande gemensamma säkerhetsindikatorer ska lämnas in av järnvägsföretag. För definitioner se bilaga 3.

1. Antal signifikanta olyckor per typ.
2. Antal omkomna och allvarligt skadade personer till följd av olyckorna efter personkategori.
3. Antal självmord och självmordsförsök.
4. Antal passerade stoppsignaler vid passage av en farlig punkt.
5. Antal passerade stoppsignaler utan passage av en farlig punkt.
6. Antal hjulbrott.
7. Antal axelbrott.
8. Procentandel tågkilometer med tågskyddssystem ombord på tåget.

Följande gemensamma säkerhetsindikatorer ska lämnas in av infrastrukturförvaltare. För definitioner se bilaga 3.

1. Antal signifikanta olyckor per typ.
2. Antal omkomna och allvarligt skadade personer till följd av olyckorna efter personkategori.
3. Antal självmord och självmordsförsök.
4. Antal rälsbrott.
5. Antal skevheter i spår och andra spårgeometrifel.
6. Antal säkerhetsfarliga signalfel.
7. Procentandel spår med tågskyddssystem som är aktiva.
8. Antal plankorsningar efter plankorsningstyp.

Säkerhetsrapporten ska även redovisa följande uppgifter om järnvägsföretagets och infrastrukturförvaltarens verksamhet:

1. Uppfyllelse av säkerhetsmål.
2. Resultat av handlingsplaner för att nå säkerhetsmålen.
3. Resultat av interna säkerhetsrevisioner.
4. Synpunkter på brister och fel i järnvägsdrift och infrastrukturförvaltning som kan vara av betydelse för säkerhetsmyndigheten.

För aktörer som endast bedriver trafik enligt lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem ska, utöver punkterna 1–4 ovan, även följande uppgifter redovisas.

5. En sammanfattning av besluten rörande de säkerhetsrelaterade ändringarnas grad av betydelse.
6. Resultaten av interna utredningar av olyckor eller tillbud och andra övervakningsaktiviteter.

## **TSFS 2024:2**

### *Bilaga 2*

7. Uppgifter om framsteg när det gäller att hantera ännu ej åtgärdade rekommendationer från nationella utredningsorgan.

8. Organisationens fastställda mål för hur säkerheten ska upprätthållas och förbättras samt handlingsplaner för att uppnå dessa mål.



### Bilaga 3. Definitioner för uppgifter som ska ingå i den årliga säkerhetsrapporten

A. Den gemensamma säkerhetsindikatorn *antal signifikanta olyckor* ska beräknas per följande olyckstyper:

<i>kollision mellan tåg och järnvägsfordon</i>	frontalkollision, bakifrånkollision eller sidokollision mellan delar av ett tåg och delar av ett annat tåg eller järnvägsfordon, eller med fordon under växling
<i>sammanstötning mellan tåg och hinder inom det fria rummet</i>	<i>sammanstötning</i> mellan delar av ett tåg och fasta eller tillfälligt placerade föremål på eller nära spåret (förutom vid plankorsningar om föremålet härrör från ett korsande fordon eller andra korsande trafikanter), inklusive kollisioner med kontaktledningar
<i>tågurspårning</i>	varje fall då minst ett av tågets hjul lämnar spåret
<i>plankorsningsolycka</i>	olycka vid en plankorsning mellan minst ett järnvägsfordon och ett eller flera korsande fordon, andra plankorsningstrafikanter såsom fotgängare eller andra föremål som tillfälligt befinner sig på eller nära spåret och som härrör från korsande fordon eller trafikanter
<i>personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse</i>	olycka där en eller flera personer blir skadade av antingen ett järnvägsfordon eller ett föremål som är fogat till eller har lossnat från fordonet  Här ingår personer som ramlar av järnvägsfordon, liksom personer som faller eller skadas av lösa föremål när de reser med fordonen.
<i>brand i rullande materiel</i>	brand eller explosion som inträffar i järnvägsfordon (även i lasten) när det är på väg mellan avgångsstationen och slutstationen, även när det står stilla på avgångsstationen, slutstationen eller däremellan, samt vid omrangering
<i>annan (olycka)</i>	varje annan olycka än kollision mellan tåg och järnvägsfordon, kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet, tågurspårning, plankorsningsolycka, personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse samt brand i rullande materiel

B. Den gemensamma säkerhetsindikatorn *antal omkomna och allvarligt skadade i olyckor* ska beräknas för följande personkategorier:

<i>passagerare</i>	varje person, exklusive någon i tågpersonalen, som reser med ett järnvägsfordon, endast i olycksstatistiken en passagerare, som försöker stiga på eller av ett tåg i rörelse
<i>anställd eller entreprenör</i>	varje person vars anställning har anknytning till järnvägen och som arbetar när olyckan sker, inbegripet entreprenörens personal, entreprenörer som är egenföretagare, tågpersonalen samt personer som hanterar rullande materiel och infrastrukturanläggningar
<i>plankorsnings- trafikant</i>	en person som använder en plankorsning för att korsa järnvägslinjen med hjälp av ett transportmedel eller till fots
<i>obehörig</i>	alla personer som regelvidrigt uppehåller sig på järnvägsområdet, undantaget plankorsningstrafikanter
<i>annan person som befinner sig på en plattform</i>	varje person på en plattform som inte definieras som passagerare, anställd eller entreprenör, plankorsnings- trafikant, obehörig eller annan person som inte befinner sig på en plattform
<i>annan person som inte befinner sig på en plattform</i>	varje person som inte befinner sig på en plattform och som inte definieras som passagerare, anställd eller entreprenör, plankorsningstrafikant, annan person som befinner sig på en plattform eller obehörig

C. Den gemensamma säkerhetsindikatorn *antal självmord och självmordsförsök* ska räknas utifrån följande indelning:

<i>självmord</i>	avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden
<i>självmordsförsök</i>	avsiktlig självdestruktiv handling som leder till allvarlig personskada

D. För att bedöma huruvida en olycka är signifikant, eller någon personskada anses som allvarlig, ska följande definitioner användas:

<i>dödsfall (avliden person)</i>	varje person som till följd av en olycka omedelbart avlider eller avlider inom 30 dagar, undantaget självmord
<i>allvarlig person- skada (allvarligt skadad person)</i>	varje skadad person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar, undantaget självmordsförsök

<i>kostnad för miljöskador</i>	kostnader som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, enligt uppskattning baserad på erfarenhet, står inför vid arbetet med att återställa det skadade området till det skick det befann sig i före järnvägsolyckan
<i>kostnad för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur</i>	kostnad för att tillhandahålla ny rullande materiel eller ny infrastruktur, med samma funktion och tekniska parametrar som den som inte går att reparera, och kostnad för att återställa rullande materiel eller infrastruktur som går att reparera till det skick den befann sig i före olyckan, ska uppskattas av järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare utifrån deras erfarenhet
	Här ingår också kostnader för hyra av rullande materiel som ersätter skadade fordon.

E. Gemensamma säkerhetsindikatorer över antal tillbud ska beräknas enligt följande indelning:

<i>rälsbrott</i>	räl som är delad i två eller fler delar eller räl från vilken en metallbit har lossnat, vilket efterlämnar ett hål på löpytan som är mer än 50 mm långt och 10 mm djupt
<i>skevhet i spår och andra spårgeometrifel</i>	fel som hör samman med spårkontinuitet och spårgeometri, som kräver att spåret tas ur bruk eller att den tillåtna hastigheten omedelbart sänks
<i>säkerhetsfarligt signalfel</i>	varje tekniskt signalfel (antingen på infrastruktur eller rullande materiel) som ger upphov till mindre restriktiv signalinformation än vad som krävs
<i>passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt</i>	varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet och bortom den farliga punkten  De fall då stoppsignalen oavsett anledning slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår ej.
<i>passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt</i>	varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet men inte bortom den farliga punkten
<i>hjulbrott på rullande materiel i bruk</i>	brott som påverkar hjulet och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision)

*axelbrott på rullande materiel i bruk* brott som påverkar axeln och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision)

F. Den gemensamma säkerhetsindikatorn *antal plankorsningar och trafikmängd med tågskyddssystem* ska beräknas enligt följande indelning:

*tågskyddssystem (TPS)* ett system som genomdriver efterlevnad av signaler och hastighetsbegränsningar

*ombordssystem* system som hjälper föraren att observera signalering utmed banan och signalering inne i hytten och därigenom tillhandahåller skydd av farliga punkter och upprätthållande av hastighetsbegränsningar

Tågskyddssystem ombord på tåget omfattar följande alternativ:

a) *varning*: automatisk varning till föraren

b) *varning och automatiskt stopp*: automatisk varning till föraren och automatiskt stopp när tåget passerar en stoppsignal

c) *varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning*: skydd av farliga punkter, där punktvis hastighetsövervakning avser övervakning av hastigheten vid vissa platser (hastighetsfällor) när tåget närmar sig en signal

d) *varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning*: skydd av farliga punkter och kontinuerlig övervakning av hastighetsbegränsningar på linjen, där kontinuerlig hastighetsövervakning avser kontinuerlig angivelse och upprätthållande av den högsta tillåtna målhastigheten på alla delar av linjen

Typ d betraktas som ett system för automatisk tågkontroll (ATP).

*plankorsning* en korsning på samma nivå mellan en väg eller övergång och en järnväg, erkänd av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för offentliga och privata användare

Övergångar mellan plattformar på stationer omfattas ej, och inte heller de övergångar över spår som endast får användas av anställda.

*plankorsning med passiva skyddsanordningar* en plankorsning utan någon form av varningssystem eller skydd som aktiveras när det inte är säkert för trafikanter att ta sig över korsningen

*plankorsning med aktiva skyddsanordningar* en plankorsning där användarna skyddas från eller varnas för ankommande tåg genom att skyddsanordningar aktiveras när det inte är säkert för användarna att ta sig över korsningen

Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar klassificeras enligt följande:

a) *manuella*: plankorsningar där skydd och varningssignaler mot vägen aktiveras manuellt av en järnvägsanställd

b) *automatiska med varningssignaler mot vägen*: plankorsningar där varningssignaler mot vägen aktiveras av det ankommande tåget

c) *automatiska med skydd mot vägen*: plankorsningar där skydd mot vägen aktiveras av det ankommande tåget

Typ c inbegriper plankorsningar med både skydd mot vägen och varningssignaler mot vägen.

d) *med hinderkontroll*: en plankorsning där en signal eller annat tågskyddssystem tillåter ett tåg att passera först när plankorsningen är helt skyddad från vägsidan och fri från intrång