

Ytterligare anvisningar för vad som ska anges i fält markerade med* finns under **Mer information**, som ligger sist i blanketten.

Inlämnade uppgifter från

Organisationsnamn		Organisationsnummer
Larmnummer*	E-post till säkerhetsansvarig funktion inom företaget*	

Ansvarig uppgiftslämnare

Namn på kontaktperson	
Telefonnummer	E-postadress

Kryssa i vilken verksamhet ni bedriver

<input type="checkbox"/> Järnvägsföretag som trafikerar statligt eller anslutande nät	<input type="checkbox"/> Infrastruktur-förvaltare på statligt eller anslutande nät	<input type="checkbox"/> Infrastruktur-förvaltare på fristående bana	<input type="checkbox"/> Järnvägsföretag som enbart trafikerar fristående bana
---	--	--	--

Järnvägsolyckor

Antal olyckor	År
---------------	----

De olyckor som ingår i siffran ovan ska:

- vara relaterade till järnvägsfordon i rörelse
- vara oönskade eller ouppsåtliga. Kommentar: självmord ska inkluderas i siffran ovan.
- 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, miljö eller egendom som inte transporteras med järnvägsfordonet fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppgått till minst 1,4 miljoner SEK (150 000 EURO)
- att tågtrafiken på den aktuella banan blev totalt avstängd i minst 6 timmar.

Ytterligare uppgifter om respektive olycka, inklusive antal avlidna och allvarligt skadade och företagets faktiska ekonomiska konsekvenser och antal förseningsminuter som olyckan lett till ska fyllas i på blankett, "Anmälan om olycka för verksamhetsutövare" (en blankett per olycka).

Gemensamma säkerhetsindikatorer – avvikelser järnvägsföretag

Typ av avvikelse	Antal
<input type="checkbox"/> Passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt *	
<input type="checkbox"/> Passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt *	
<input type="checkbox"/> Hjulbrott på rullande materiel i bruk *	
<input type="checkbox"/> Axelbrott på rullande materiel i bruk *	

Kommentar till avvikelser

Egna kommentarer

 Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

**Gemensamma säkerhetsindikatorer avseende järnvägsfordonens tekniska säkerhet -
järnvägsföretag**
Antal tågkilometer

Typ av tågskyddssystem (TPS) ombord på tågen *	Antal tågkilometer med TPS ombord på tåget
<input type="checkbox"/> a. varning	
<input type="checkbox"/> b. varning och automatiskt stopp	
<input type="checkbox"/> c. varning och automatiskt stopp och punktvis säkerhetsövervakning	
<input type="checkbox"/> d. varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning	
Totalt antal tågkilometer som er organisation kört under året:	

Gemensamma säkerhetsindikatorer – avvikelser infrastrukturförvaltare

Typ av avvikelse	Antal
<input type="checkbox"/> Rälsbrott *	
<input type="checkbox"/> Skevhet i spår och andra spårgeometrifel *	
<input type="checkbox"/> Säkerhetsfarligt signalfel som lett till ett mindre restriktivt signalbesked än vad som krävs *	

Kommentar till avvikelser

Egna kommentarer

 Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter

Beskriv t.ex. vilken typ av händelse som ledde till att aktiviteten beslutades samt beskriv vad aktiviteten har lett till, t.ex. färre OSPA, färre incidenter.

Beskriv säkerhetshöjande aktivitet i handlingsplan

Varför har aktiviteten genomförts

Resultat

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Beskriv säkerhetshöjande aktivitet i handlingsplan

Varför har aktiviteten genomförts

Resultat

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Beskriv säkerhetshöjande aktivitet i handlingsplan

Varför har aktiviteten genomförts

Resultat

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Beskriv säkerhetshöjande aktivitet i handlingsplan
Varför har aktiviteten genomförts
Resultat
<input type="checkbox"/> Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:
Beskriv säkerhetshöjande aktivitet i handlingsplan
Varför har aktiviteten genomförts
Resultat
<input type="checkbox"/> Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

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.

Antal planerade	Antal genomförda
Beskriv resultaten av de utförda systemrevisionerna	

Om ni inte genomförde alla planerade systemrevisioner – Vad var anledningen till detta?

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Rapportering av framsteg gällande ännu ej åtgärdade rekommendationer ställda av nationella utredningsorgan

I enlighet med punkt 4.5.1.2 d i bilagorna I och II till (EU) 2018/762 ska verksamhetsutövare inom järnväg meddela uppgifter om framsteg när det gäller att hantera ännu ej åtgärdade rekommendationer från nationella utredningsorgan.

Rekommendation ställd till er organisation eller rekommendation ställd till organisation med liknande verksamhet.	Beskriv hur rekommendationen omhändertas samt status på arbetet
---	---

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Rekommendation ställd till er organisation eller rekommendation ställd till organisation med liknande verksamhet.	Beskriv hur rekommendationen omhändertas samt status på arbetet
---	---

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Rekommendation ställd till er organisation eller rekommendation ställd till organisation med liknande verksamhet.	Beskriv hur rekommendationen omhändertas samt status på arbetet
---	---

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Farligt gods (järnvägsföretag)

Fylls i av järnvägsföretag som transporterar farligt gods.

I enlighet med punkt 4.5.1.2 f i bilaga I till (EU) 2018/762 ska verksamhetsutövare inom järnväg i tillämpliga fall meddela slutsatserna i säkerhetsrådgivarens årsrapport, om organisationens verksamhet vad gäller transport av farligt gods. Se även RID-S 2025 punkt 1.8.3.3 tredje strecksatsen (Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter [MSBFS 2024:11] om transport av farligt gods på järnväg), om krav på säkerhetsrådgivares årsrapport.

Slutsatser från säkerhetsrådgivarens årsrapport

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Eventuella brister och fel i järnvägstrafik och infrastrukturförvaltning

Här kan ni fritt ange eventuellt upptäckta brister och fel i järnvägstransportsystemet som kan vara värdefullt att veta för Transportstyrelsen (tillsynsmyndigheten).

Ange eventuellt upptäckta brister och fel

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Återrapporering från erfarenheter av att tillämpa den gemensamma säkerhetsmetoden 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 genomförandeförordning (EU) nr 402/2013. Se även avsnitt 5.5 i vägledningen om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg.

Beskriv den/de viktigaste förändringarna som inte bedömts vara väsentliga:

Typ av förändring (teknisk, drift och/eller organisatorisk)	Ange enligt vilka beslutsriterier bedömningen gjorts
Typ av förändring (teknisk, drift och/eller organisatorisk)	Ange enligt vilka beslutsriterier bedömningen gjorts

Typ av förändring (teknisk, drift och/eller organisatorisk)	Ange enligt vilka beslutskriterier bedömningen gjorts
<input type="checkbox"/> Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:	

Beskriv de viktigaste väsentliga förändringarna där den gemensamma metoden för riskvärdering och riskbedömning har använts:

Var förändringen:			
<input type="checkbox"/> teknisk	<input type="checkbox"/> drift	<input type="checkbox"/> drift och organisatorisk	<input type="checkbox"/> organisatorisk
Typ av förändring			
Var underleverantörer inblandade i riskvärdering och riskbedömning?		Var bedömningsorgan inblandade i riskvärdering och riskbedömning?	
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Var förändringen:			
<input type="checkbox"/> teknisk	<input type="checkbox"/> drift	<input type="checkbox"/> drift och organisatorisk	<input type="checkbox"/> organisatorisk
Typ av förändring			
Var underleverantörer inblandade i riskvärdering och riskbedömning?		Var bedömningsorgan inblandade i riskvärdering och riskbedömning?	
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Var förändringen:			
<input type="checkbox"/> teknisk	<input type="checkbox"/> drift	<input type="checkbox"/> drift och organisatorisk	<input type="checkbox"/> organisatorisk
Typ av förändring			
Var underleverantörer inblandade i riskvärdering och riskbedömning?		Var bedömningsorgan inblandade i riskvärdering och riskbedömning?	
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej

Beskriv om revisioner har utförts för att följa upp riskhanteringsprocessen

Har revision utförts?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
Kommentar		
<input type="checkbox"/> Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:		

Ge en kort beskrivning av de erfarenheter som er organisation har, samt eventuellt inblandade underleverantörer och bedömningsorgan, av att tillämpa den gemensamma metoden för riskvärdering och riskbedömning.

Erfarenheterna är

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Åtterrapporering från erfarenheter av att tillämpa den gemensamma säkerhetsmetoden för övervakning

Enligt förordning (EU) nr 1078/2012, Artikel 5 om rapportering, ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag rapportera om tillämpningen av förordningen.

Erfarenheterna av tillämpning av förordningen är

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Eventuella kommentarer t.ex. avvikande definitioner, kostnadsberäkningar, justeringar av föregående års uppgifter

Typ av uppgift

Kommentar

Typ av uppgift

Kommentar

Ytterligare valfri information t.ex. en övergripande sammanfattning av verksamheten för året ur säkerhetshänseende

Egna kommentarer

Uppgift om arbetsbördan för årlig olycks- och säkerhetsrapportering

Den tid som använts för att plocka fram underlag och besvara frågorna i enkäten

Ange hur lång tid det har tagit att förbereda och fylla i blanketten	Arbetad tid i timmar och minuter
Ange hur lång tid det har tagit att förbereda och fylla i blanketten/blanketterna "Anmälan om olycka för verksamhetsutövare"	Arbetad tid i timmar och minuter

Skicka blanketten till

Transportstyrelsen
Väg och järnväg
Box 237, 781 23 Borlänge
eller mejla till
jarnvag@transportstyrelsen.se

Ange diarienummer TSJ 2025:1217 i ärendemeningen.

Mer information

Larmnummer:

Det nummer hos er organisation som kan nås dygnet runt gällande frågor om olyckor och tillbud som sker inom er verksamhet

Säkerhetsansvarig funktion:

Avses att vi vill säkerställa att epost direkt når ansvariga för säkerhet inom organisationen. Undvik helst adresser som innehåller personnamn med tanke på personalomsättning. Information som kan komma att skickas till denna adress är exempelvis säkerhetsinformation från myndigheten, remisser, påminnelse om denna säkerhetsrapportering, info inför tillsyn och enkäter.

Passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt:

varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet och bortom den farliga punkten (punkt 4 bilaga 1 Kommissionens direktiv 2014/88/EU). Tidigare benämning: Obehörig stoppsignalpassage (OSPA). Att köra längre än tillåtet innebär att tåget passerar:

- en ljussignal eller semafor vid spåret som signalerar stopp, eller en stopporder då ett tågskyddssystem (TPS) är ur bruk
- en av säkerhetsskäl angiven slutpunkt enligt körbeskedet i ett tågskyddssystem
- en viss punkt som i enlighet med föreskrifterna meddelats muntligen eller skriftligen
- stoppskyltar (ej stoppbockar) eller handsignaler.

Fordon utan dragenhet eller oövervakade tåg som passerar en stoppsignal ingår inte. De fall då stoppsignalen oavsett anledning slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår inte.

Passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt:

varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet men inte bortom den farliga punkten (punkt 4 bilaga 1 Kommissionens direktiv 2014/88/EU). Tidigare benämning: Obehörig stoppsignalpassage (OSPA).

Hjulbrott:

Ett brott som påverkar hjulet och därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

Axelbrott:

Ett brott som påverkar axeln och därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

Ombordsystem:

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 kan beskrivas på följande sätt:

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).

Rälsbrott:

Räl som är delad i två eller fler delar eller räl från vilken metall har lossnat, vilket efterlämnar i ett hål på löpytan som är mer än 50 mm långt och mer än 10 mm djupt.

Skevhets i spår och andra spårgeometrifel:

Fel som hör samman med spårkontinuitet och spårgeometri, som kräver att spåret tas ur bruk eller att den tillåtna hastigheten omedelbart sänks.

Säkerhetsfarligt signalfel:

Varje tekniskt signalfel (antingen på infrastruktur eller rullande materiel) som ger upphov till en mindre restriktiv signalinformation än vad som krävs. *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.*

Plankorsning:

En korsning på samma nivå som en väg eller övergång och en järnväg, erkänd av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för offentliga och privata användare. Övergångar mellan plattformar på stationer omfattas inte, och inte heller övergångar över spår som endast får användas av anställda.

Väg: för olycksstatistiken rörande järnvägar, en allmän eller privat väg, gata eller landsväg, även angränsande gång- och cykelbanor.

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.

Plankorsningar 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.

Skydd i form av fysiska anordningar:

- Halva eller hela bommar
- Grindar.

Varning genom fast utrustning vid plankorsningar:

- Synliga skyddsanordningar: ljussignaler
- Hörbara skyddsanordningar: klockor, signaler, sirener med mera.

a Manuella: plankorsningar där skydd och varningssignaler mot vägen aktiveras manuellt av en järnvägsanställd.

b Automatiska varningssignaler mot vägen: plankorsningar där varningssignaler mot vägen aktiveras av det ankommande tåget.

c Automatiska skydd mot vägen: plankorsningar där skydd mot vägen aktiveras av det ankommande tåget. Detta ska inbegripa 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.