

Inlämnade uppgifter från

Organisationsnamn		Organisationsnummer
Adress		
Postnummer	Postort	
Företagets officiella webbsida (om sådan finns)		

Ansvarig uppgiftslämnare

Namn på kontaktperson	
Telefonnummer	E-postadress

Tillståndet avser

<input type="checkbox"/> Järnvägsföretag	<input type="checkbox"/> Infrastrukturförvaltning	<input type="checkbox"/> Järnvägsföretag och Infrastrukturförvaltning
--	---	---

Järnvägsolyckor

Antal olyckor	År
---------------	----

De olyckor som ingår i siffran ovan ska:

- vara relaterade till järnvägsfordon i rörelse
- vara oönskade eller ouppsåtliga, dvs. vandalism och sabotage exkluderas
Kommentar: självmord ska inkluderas i siffran ovan. Mer specifika uppgifter om varje olycka/ självmord lämnas på blankett "Anmälan om olycka".
- 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 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 fylls i på blankett, "Anmälan om olycka" (en blankett per olycka).

Det är viktigt att uppge de egna faktiska ekonomiska konsekvenserna och antal förseningsminuter som olycka lett till. Se blankett "Anmälan om olycka".

Gemensamma säkerhetsindikatorer – avvikelser järnvägsföretag

Typ av avvikelse	Antal avvikelser
1. <input type="checkbox"/> Passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt	
2. <input type="checkbox"/> Passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt	
3. <input type="checkbox"/> Hjulbrott på rullande materiel i bruk	
4. <input type="checkbox"/> Axelbrott på rullande materiel i bruk	

Gemensamma säkerhetsindikatorer – avvikelser infrastrukturförvaltare

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

Kommentar till antalet avvikelser

Egna kommentarer

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

8. Gemensamma säkerhetsindikatorer avseende järnvägsinfrastrukturens tekniska säkerhet - infrastrukturförvaltare

Typ av tågskyddssystem ombord på tågen	Procentandel spår med TPS som är aktiva	Procentandel tågkilometer med TPS ombord på tåget där dessa tillhandahåller:
<input type="checkbox"/> a. varning		
<input type="checkbox"/> b. Varning och automatiskt stopp		
<input type="checkbox"/> c. Varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning		
<input type="checkbox"/> d. Varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning		

9. Typ av plankorsningar

	Antal plankorsningar
10. <input type="checkbox"/> Plankorsningar med passiva skyddsanordningar	
11. <input type="checkbox"/> Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar	
<input type="checkbox"/> a. Manuella	
<input type="checkbox"/> b. Automatiska varningssignaler mot vägen	
<input type="checkbox"/> c. Automatiska skydd mot vägen	
<input type="checkbox"/> d. Med hinderkontroll	

Årlig olycks- och säkerhetsrapportering för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inom järnväg

Gemensam metod för att beräkna ekonomiska konsekvenser av allvarliga olyckor

Ekonomiska konsekvenser i form av faktiska eller uppskattade kostnader, minst 150 000 euro, som uppstått på grund av en allvarlig olycka och

Antal förseningsminuter om trafiken stoppats i minst 6 timmar

Uppgifter om kostnader och förseningsminuter ska redovisas på blankett "Anmälan om olycka" (en blankett per olycka) som uppfyller ett eller bägge kraven.

Verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem

12. Uppfyllelse av säkerhetsmål

Avser år	Säkerhetsmål	Är målet uppfyllt? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Delvis
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Delvis
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Delvis
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Delvis
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Delvis
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Delvis

13. Skriv en kommentar om hur målet har uppfyllts eller varför har målet inte uppfyllts

Egna kommentarer

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

14. Handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter

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:

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

15. Systemrevisioner

Antal planerade	Antal genomförda
-----------------	------------------

Beskriv resultaten av de utförda systemrevisionerna

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

16. Eventuella brister och fel i järnvägstrafik och infrastrukturförvaltning

Ange eventuellt upptäckta brister och fel

Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Återrapportering 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 beslutskriterier bedömningen gjorts

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

Årlig olycks- och säkerhetsrapportering för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inom järnväg

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
<input type="checkbox"/> Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Återrapportering 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
<input type="checkbox"/> Dokument bifogat, ange namn på dokumentet:

Årlig olycks- och säkerhetsrapportering för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inom järnväg

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

Typ av uppgift	Kommentar

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

Egna kommentarer

17. Uppgift om arbetsbördan för årlig olycks- och säkerhetsrapportering

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 "Anmälan om olycka"	Arbetad tid i timmar och minuter

Skicka blanketten till

Ange diarienummer TSJ 2024-30 i ärendemeningen

Transportstyrelsen Väg och järnväg Box 267, 781 23 Borlänge eller mejla till: jarnvag@transportstyrelsen.se

Upplysningar

OBS! Om någon av avvikelserna lett till en allvarlig olycka ska den även rapporteras som en olycka på blankett "Anmälan om olycka"

1. 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).
2. 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).
Kommentar till punkt 1:
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.
3. Ett brott som påverkar hjulet och därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision). Tidigare benämning: Hjulbrott.
4. Ett brott som påverkar axeln och därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision). Tidigare benämning: Axelbrott.
5. 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. Tidigare benämning: Rälsbrott (oförändrad).
6. Fel som hör samman med spårkontinuitet och spårgeometri, som kräver att spåret tas ur bruk eller att den tillåtna hastigheten omedelbart sänks. Tidigare benämning: Spårgeometrifel.
7. Varje tekniskt signalfel (antingen på infrastruktur eller rullande materiel) som ger upphov till en mindre restriktiv signalinformation 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. Tidigare benämning: Signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs.
8. 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).

Årlig olycks- och säkerhetsrapportering för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inom järnväg

9. 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.
10. 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.
11. 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 innebära 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.
12. Ange säkerhetsmål för verksamheten både långsiktiga och för det år som rapporteringen avser. Säkerhetsmålen ska finnas i säkerhetsstyrningssystemets dokumentation. Skriv ett mål per rad.
13. Skriv en kommentar om hur målet har uppfyllts eller varför har målet inte uppfyllts.
14. Beskriv t.ex. vilken typ av händelse som ledde att aktiviteten beslutades samt beskriv vad aktiviteten har lett till, t.ex. färre OSPA, färre incidenter.
15. 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.
16. Ett utrymme för att fritt ange eventuellt upptäckta brister och fel i järnvägstransportssystemet som kan vara värdefullt att veta för Transportstyrelsen (tillsynsmyndigheten).
17. Den tid som används för att plocka fram underlag och besvara frågorna i enkäten. Tid för att hålla ordning på uppgifter som omfattas av säkerhetsstyrningssystemet ingår inte.