

Upprättad av
Gisela Liss
Väg och järnväg
Spårtrafik
Spårtrafikregler

Kompletterande upplysningar till Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg

Vägledning vid tillämpning av TSFS 2024:2

Datum
2026-03-09

Version
1,00

Dnr/Beteckning
TSG 2025-2083

Versionshistorik

| Version | Datum | Beskrivning | Ansvarig |
|---------|------------|-------------|-------------|
| 1,00 | 2026-03-09 | Upprättad | Gisela Liss |

Innehåll

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | SYFTE | 5 |
| 2 | OMFATTNING | 6 |
| 3 | MÅLGRUPP | 7 |
| 4 | VARFÖR SAMLAR TRANSPORTSTYRELSEN IN UPPGIFTER? | 7 |
| 4.1 | Bakgrund till föreskrifterna | 7 |
| 4.2 | Omedelbar rapportering..... | 7 |
| 4.3 | Årlig rapportering | 8 |
| 5 | DEFINITIONER | 9 |
| 5.1.1 | Mer om signifikant olyckor | 9 |
| 5.1.2 | Mer om tillbud | 9 |
| 6 | OMEDELBAR RAPPORTERING | 10 |
| 6.1 | Telefonberedskap dygnet runt | 10 |
| 6.2 | Vilka händelser/brister ska anmälas? | 11 |
| 6.2.1 | Mer om andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen | 11 |
| 6.2.2 | Mer om självmord och självmordsförsök | 11 |
| 6.2.3 | Mer om sabotagehandlingar vid järnvägsdriften | 12 |
| 6.2.4 | Mer om Signalfel som har lett till ett mindre restriktivt signalbesked än vad som krävs | 12 |
| 6.2.5 | Mer om Stoppsignalpassager som har inneburit en direkt kollisionsrisk..... | 12 |
| 6.2.6 | Mer om fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå | 13 |
| 6.2.7 | Mer om utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos järnvägsfordon vid rörelse på huvudspår eller motsvarande ... | 13 |
| 6.2.8 | Mer om händelser där järnvägsfordon har varit i, eller riskerat att ha kommit i, en lång okontrollerad rörelse | 13 |
| 6.2.9 | Mer om 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 | 13 |
| 6.2.10 | Mer om andra väsentliga fel och väsentliga brister | 14 |
| 6.3 | Övrig rapportering | 14 |
| 7 | ÅRLIG RAPPORTERING | 15 |
| 7.1 | Hur går det till?..... | 15 |
| 7.2 | Vad ska rapporteringen innehålla? | 15 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 8 | INNEHÅLL I RAPPORTER AV OLYCKOR, TILLBUD OCH VÄSENTLIGA FEL (BILAGA 1) | 17 |
| 8.1 | Uppgifter ska lämnas vid rapportering av händelser och vid den årliga rapporteringen | 17 |
| 8.1.1 | Mer om tid och plats för händelsen | 18 |
| 8.1.2 | Mer om vad som har hänt och orsakerna till händelsen, om de är kända | 18 |
| 8.1.3 | Mer om vidtagna åtgärder med anledning av händelsen | 18 |
| 8.1.4 | Mer om händelsen har inträffat vid persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning | 18 |
| 8.1.5 | Mer om vilken typ av trafikverksamhet som bedrevs | 18 |
| 8.1.6 | Mer om väder och ljusförhållanden vid händelsen, om det kan antas vara relevant för händelseförloppet | 18 |
| 8.1.7 | Mer om rörelsens eventuella beteckning | 18 |
| 8.1.8 | Mer om typ av olycka enligt bilaga 3 avsnitt A, om rapporten avser en olycka | 19 |
| 8.1.9 | Mer om 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 | 19 |
| 8.1.10 | Mer om kostnader för skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön, eller uppskattade kostnader om skadeomfattningen inte är fullt känd vid rapporteringstillfället | 19 |
| 8.1.11 | Mer om eventuell följdolycka | 20 |
| 8.1.12 | Mer om farligt gods transporterats i samband med händelsen samt godsets UN-nummer | 20 |
| 8.1.13 | Mer om Kontaktperson inklusive kontaktuppgifter och rapporterande företag | 21 |
| 8.1.14 | Mer om eventuell unik identifierarkod för händelsen enligt järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltarnas egna händelserapporteringsystem | 21 |
| 8.1.15 | Mer om medgivande att information om händelsen rapporteras vidare från Transportstyrelsen till Europeiska unionens Järnvägsbyrås händelserapporteringsystem | 21 |
| 9 | INNEHÅLL I DEN ÅRLIGA SÄKERHETSRAPPORTEN FÖR JÄRNVÄGSFÖRETAG OCH INFRASTRUKTURFÖRVALTARE (BILAGA 2) | 22 |
| 9.1.1 | Mer om säkerhetsmål | 23 |
| 9.1.2 | Mer om handlingsplaner | 23 |
| 9.1.3 | Mer om säkerhetsrevisioner | 23 |
| 9.1.4 | Mer om brister och fel i järnvägstrafik och infrastrukturförvaltning | 23 |
| 9.1.5 | Mer om procentandel tågkilometer | 24 |
| 9.2 | Återrapportering från erfarenheter av att tillämpa gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning | 24 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 10 | DEFINITIONER FÖR UPPGIFTER SOM SKA INGÅ I DEN ÅRLIGA SÄKERHETSRAPPORTEN (BILAGA 3) | 26 |
| 10.1 | Olyckstyper | 26 |
| 10.1.1 | Mer om kollision mellan tåg och järnvägsfordon | 26 |
| 10.1.2 | Mer om sammanstötning mellan tåg och hinder inom det fria rummet | 27 |
| 10.1.3 | Mer om tågurspårning | 27 |
| 10.1.4 | Mer om plankorsningsolycka | 27 |
| 10.1.5 | Mer om personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse | 28 |
| 10.1.6 | Mer om brand i rullande materiel | 28 |
| 10.1.7 | Mer om annan olycka | 29 |
| 10.2 | Personkategorier för omkomna och allvarligt skadade | 30 |
| 10.2.1 | Mer om passagerare | 30 |
| 10.2.2 | Mer om anställd eller entreprenör | 31 |
| 10.2.3 | Mer om plankorsningstrafikant | 31 |
| 10.2.4 | Mer om obehörig | 31 |
| 10.2.5 | Mer om annan person som befinner sig på en plattform | 31 |
| 10.2.6 | Mer om annan person som inte befinner sig på en plattform | 31 |
| 10.3 | Själv mord och självmordsförsök | 32 |
| 10.3.1 | Mer om självmord och självmordsförsök | 32 |
| 10.4 | Definitioner för signifikanta olyckor | 33 |
| 10.5 | Tillbud | 34 |
| 10.5.1 | Mer om rälsbrott | 34 |
| 10.5.2 | Mer om skevhet i spår och andra spårgeometrifel | 35 |
| 10.5.3 | Mer om säkerhetsfarligt signalfel | 35 |
| 10.5.4 | Mer om passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt | 35 |
| 10.5.5 | Mer om passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt | 35 |
| 10.5.6 | Mer om hjulbrott och axelbrott på rullande materiel i bruk | 36 |
| 10.6 | Plankorsningar och trafikmängd med tågskyddssystem | 37 |
| 10.6.1 | Mer om tågskyddssystem (TPS) | 38 |
| 10.6.2 | Mer om plankorsningar | 38 |
| 11 | FÖRVALTNING | 38 |

1 Syfte

Denna vägledning är ett stöd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som tillämpar Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2024:2) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg. Föreskrifterna reglerar vilka olyckor, tillbud, andra väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende samt säkerhetsuppgifter inom järnväg som omedelbart och/eller årligen ska anmälas till Transportstyrelsen.

Detta dokument har som syfte att tydliggöra vilka uppgifter som ska rapporteras omedelbart och vilka uppgifter som ska ingå i den årliga olycks- och säkerhetsrapport som ska överlämnas till tillsynsmyndigheten.

2 Omfattning

Denna vägledning ersätter vägledning TSG 2012-152, daterad 2012-06-18 om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg. Vägledningen har uppdaterats med anledning av att Transportstyrelsen har gett ut nya föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg samt att:

- Det fjärde järnvägspaketet genomförts i svensk lagstiftning. Dåvarande järnvägslagen (2004:519) och järnvägsförordningen (2004:526) har därmed ersatts av fyra nya lagar och fyra nya förordningar¹. Transportstyrelsens föreskrifter behövde som en följd av detta anpassas till ny svensk lagstiftning och bemyndiganden.
- Det omarbetade järnvägssäkerhetsdirektivet², som utgör en del i det fjärde järnvägspaketet, ställer fortfarande krav på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare årligen ska ge in en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten. Direktivet anger vilka uppgifter den årliga säkerhetsrapporten ska innehålla och vilka gemensamma säkerhetsindikatorer som årligen ska rapporteras till tillsynsmyndigheten. Definitioner av gemensamma säkerhetsindikatorer har justerats för att överensstämma med det omarbetade järnvägssäkerhetsdirektivet.
- Kraven om den årliga säkerhetsrapporteringen har kompletterats med uppgifter som baseras på bestämmelserna i kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 om krav på säkerhetsstyrningssystem för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.
- I kommissionens genomförandebeslut från den 7 januari 2019³ utfärdades ett mandat till Europeiska unionens järnvägsbyrå (fortsättningsvis benämnd ERA) att utarbeta ett förslag till gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av säkerhetsnivå och

¹ Järnvägsmarknadslagen (2022:365), järnvägstekniklagen (2022:366), järnvägssäkerhetslagen (2022:367), lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem, järnvägsmarknadsförordningen (2022:416), järnvägsteknikförordningen (2022:417), järnvägssäkerhetsförordningen (2022:418) och förordningen (2022:419) om nationella järnvägssystem.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2020/700.

³ Commission Implementing Decision of 7 January 2019 on a mandate to the European Union Agency for Railways to draft common safety methods for assessing the Safety level and the Safety Performance of railway operators at national and Union level (C(2018) 8887 final).

uppfyllandet av andra säkerhetskrav nationellt och i unionen. Ett förslag till förordning finns framtaget och benämns CSM ASLP⁴. En anpassning har därför utförts för att undvika dubbelreglering och definitioner samt begrepp har harmoniserats.

3 Målgrupp

Målgruppen utgörs främst av de järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som tillämpar Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg.

4 Varför samlar Transportstyrelsen in uppgifter?

4.1 Bakgrund till föreskrifterna

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 § 4järnvägssäkerhetslagen (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.

Föreskrifterna har två huvuddelar. Dels den omedelbara rapporteringen av olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende, dels den årliga olycks- och säkerhetsrapporten.

4.2 Omedelbar rapportering

Bestämmelser om rapportering av järnvägsolyckor och tillbud till sådana olyckor samt väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende finns i järnvägssäkerhetslagen, lagen om nationella järnvägssystem och i lagen om undersökning av olyckor⁵. Syftet med den omedelbara rapporteringen är främst att Statens haverikommission (SHK) via Transportstyrelsen ska få kännedom om inträffade olyckor och direkt kunna påbörja sin

⁴ Common Safety Method for Assessing Safety Level and Performance.

⁵ Lag (1990:712) om undersökning av olyckor

undersökning. Informationen är även väsentlig för Transportstyrelsens tillsynsverksamhet.

4.3 Årlig rapportering

Enligt 2 kap. 13 § järnvägssäkerhetslagen och 2 kap. 9 § lagen om nationella järnvägssystem ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag varje år överlämna en säkerhetsrapport (med tillhörande olyckor) till tillsynsmyndigheten, om det närmast föregående kalenderåret.

Det övergripande syftet med säkerhetsrapporten är att på europeisk gemenskapsnivå övervaka säkerheten inom järnvägen och bedöma om järnvägssystemet uppfyller uppsatta mål.

Enligt 2 kap. 1 och 11 §§ järnvägssäkerhetsförordningen ska Transportstyrelsen årligen samla in säkerhetsindikatorer, upprätta och offentliggöra en rapport som överlämnas till regeringen och ERA. Rapporten baseras till stor del på verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter.

Transportstyrelsen samlar, på uppdrag av Trafikanalys, årligen in uppgifter om olyckor inom järnväg som används i nationell offentlig statistik. Uppgifterna samlas in i enlighet med Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2018/643 om järnvägstransportstatistik.

Informationen i verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter används också av Transportstyrelsen som ett underlag för att bedriva en riskbaserad tillsyn.

5 Definitioner

| | |
|---|--|
| <i>2 § I dessa föreskrifter avses med huvudspår</i> | spår som är avsett för tågrörelse, olycka önskad eller uppsåtlig plötslig händelse, eller en följd av sådana händelser, som får skadliga följder, |
| <i>signifikant olycka</i> | varje olycka där minst ett järnvägsfordon i rörelse är inblandat och som resulterar i att <ul style="list-style-type: none">– en eller flera personer avlider,– en eller flera personer skadas allvarligt,– skador uppstår på materiel, spår, andra installationer eller miljön motsvarande minst 150 000 euro, eller– trafikstopp på huvudspår i 6 timmar eller mer, |
| <i>tillbud händelse</i> | som skulle ha kunnat ge upphov till en olycka 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 olycka eller tillbud men där någon olämplighet i tekniska delsystem eller drift uppstår, så att dessa skulle kunna bidra till olycka. |

5.1.1 Mer om signifikanta olyckor

Definierades tidigare som allvarlig olycka.

5.1.2 Mer om tillbud

Även en olycka som endast av en ren tillfällighet inte medfört konsekvenser som en signifikant olycka ska anmälas som ett tillbud till en signifikant 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 allvarligare 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 för att anmälan enligt reglerna ska ske.

5.1.3 Mer om väsentliga fel och väsentliga brister

Syftet med att väsentliga fel och brister ska anmälas är att fånga upp fel och brister som varken är en olycka eller ett tillbud, men skulle kunna bidra till en sådan olycka.

6 Omedelbar rapportering

6.1 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 telefon: 0771-510 920, alternativt personsökare: 0746-46 31 85 (numerisk), 0746-46 31 86 (text).

Syftet med omedelbar muntliga rapportering är att Transportstyrelsen så snabbt som möjligt ska kunna skaffa sig en bild av vad som hänt. Myndigheten kan då bedöma om händelsen ska anmälas vidare till Statens haverikommission och/eller initiera en tillsynsaktivitet.

Statens haverikommission bedömer om händelsen behöver undersökas enligt lagen 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 till Transportstyrelsen behöver inte innehålla alla de uppgifter som efterfrågas. Anmälan kan kompletteras efter hand då uppgifterna blir kända. Se vidare kapitel 8.

6.2 Vilka händelser/brister ska anmälas?

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.

6.2.1 Mer om andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen

Anmälningsplikten gäller även vid misstanke om allvarliga systemfel, även om händelsen i sig inte medfört eller riskerat att medföra konsekvenser motsvarande en signifikant olycka. Ett systemfel kan till exempel vara ett säkerhetsfarligt fel i ställverk, ett fel som misstänks finnas på fler fordon eller ett upptäckt fel som kan röra alla spårväxlar 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 signifikant olycka eller ett tillbud till signifikant olycka, även om det vid den aktuella olyckan eller tillbudet inte gjorde det.

6.2.2 Mer om självmord och självmordsförsök

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

6.2.3 Mer om sabotagehandlingar vid järnvägsdriften

Denna kategori omfattar misstänkta eller faktiska sabotagehandlingar vid järnvägsdriften som medfört eller kunnat leda till samma konsekvenser som en signifikant olycka ska anmälas. Exempel på sabotage kan vara en urspårning eller tillbud till sådan på grund av att föremål lagts ut på spåret.

6.2.4 Mer om signalfel som har lett till ett mindre restriktivt signalbesked än vad som krävs

Denna kategori omfattar alla fel på signalsystemet (både markbaserad- och fordonsbaserad trafikstyrning och signalering) 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 är tillåtet eller som inte ger ett ”stoppbesked” då detta krävs. Här inkluderas även motsvarande fel med avseende på presentationen i förarhytten.

Med ”stoppbesked” 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 ska tolkas som ”stopp”. Ett annat exempel på en händelse som inte ska anmälas är om en signal visat körbesked men oväntat slår om till stopp framför tåget, eftersom detta innebär ett mer restriktivt signalbesked.

Ett exempel på en händelse som ska anmälas är om en signal visar ”körbesked” trots att inte alla förutsättningar för ett körbesked är uppfyllda.

6.2.5 Mer om stoppsignalpassager som har inneburit en direkt kollisionsrisk

Detta avser händelser där ett järnvägsfordon obehörigt passerar en stoppsignal och kommer in i en tåg- eller växlingsväg för:

- Tågfärd eller spärrfärd som har fått eller uppfattat ett körbesked.
- Växling som har fått signalbeskedet "rörelse tillåten"

Med körbesked avses både optiskt signalbesked och signalbesked via ATC eller ETCS.

En stoppsignalpassage som inte inneburit risk för kollision, det vill säga ingen annan rörelse befann sig inom samma tågväg/signalsträcka, ska inte anmälas i samband med den omedelbara rapporteringen om inte annan risk för signifikant olycka fanns. Det är alltid den mest troliga konsekvensnivån som avgör om en händelse ska anmälas eller ej.

6.2.6 Mer om 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 kontroller i enlighet med eget säkerhetsstyrningssystem och som kunnat utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Den ordinarie planerade kontroll som åsyftas är sådan som utförs i det operativa arbetet, av till exempel bangårdspersonal, förare eller ombordpersonal.

Med lägre säkerhetsnivå avses fel som i förlängningen, eller under andra omständigheter, sannolikt hade kunnat leda till en signifikant olycka eller ett tillbud till en sådan. Exempel på denna typ av fel kan vara felaktig lastning, lastsäkring eller öppen dörr/lucka på fordon i rörelse.

6.2.7 Mer om utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos järnvägsfordon vid rörelse på huvudspår eller motsvarande

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.

6.2.8 Mer om händelser där järnvägsfordon har varit i, eller riskerat att ha kommit i, en lång okontrollerad rörelse

Syftet med kategorin är att fånga upp rörelser utom kontroll eftersom signaler och tågskyddssystem 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 1 000 meter eller längre.

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

6.2.9 Mer om 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

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 berör 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 en signifikant olycka eller ett tillbud till en sådan. Med ordinarie planerad kontroll avses de återkommande kontroller som ingår i den löpande verksamheten. 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 körplan och med system M.
- Spårlägesfel.
- Brister i underhållsdokumentation.

Observera att signifikanta olyckor och tillbud till sådana, samt händelser där allvarliga systemfel misstänks, alltid ska anmälas enligt 3 § punkt 1 – 3.

6.2.10 Mer om andra väsentliga fel och väsentliga brister

Ett fel eller en brist som inte uppfyller 3 § punkt 5–10, men som bedöms som väsentliga, ska anmälas om de under andra omständigheter sannolikt hade kunnat leda till tillbud till en signifikant olycka.

Detta gäller även om felet upptäcks vid en ordinarie kontroll, till exempel vid misstänkta materialfel på säkerhetskritiska komponenter som även används av andra företag.

6.3 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.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare kan rapportera andra händelser till Transportstyrelsen som de anser är av betydelse för säkerheten på järnvägen.

7 Årlig rapportering

Samtliga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska inkomma med en årlig säkerhetsrapport till Transportstyrelsen.

7.1 Hur går det till?

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

De uppgifter som lämnas i årlig säkerhetsrapport till Transportstyrelsen distribueras även till Trafikanalys, Eurostat och ERA. 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 och digital rapportering för ifyllnad samt en vägledning till den årliga rapporteringen (detta dokument). Samtliga dokument finns på Transportstyrelsens hemsida, transportstyrelsen.se.

7.2 Vad ska rapporteringen innehålla?

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.

Observera att även punkt 4.5.1.2 i både bilaga I och bilaga II till förordningen (EU) 2018/762⁶ ställer krav på vad som årligen ska rapporteras till berörda nationella säkerhetsmyndigheten.

De olyckor som ska rapporteras i årlig säkerhetsrapport ska:

- vara relaterade till järnvägsfordon i rörelse. Förutom när det gäller olyckor med farligt gods och brand.
- vara oönskade eller ouppsåtliga dvs. vandalism och terrorism exkluderas. Självmord ska dock rapporteras.
- inte ha inträffat i verkstäder, lager eller depåer (t.ex. lokstallar). Gränsen för verkstäder, lager eller depåer (t.ex. lokstallar) utgörs av

⁶ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010, i lydelsen enligt delegerade förordning (EU) 2020/782.

den punkt där det krävs ett tillstånd för infrastrukturförvaltning.
Denna punkt kan identifieras med en märktavla.

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, järnvägsinfrastruktur⁷, miljö eller egendom som inte transporteras med järnvägsfordonet fått sådana kostnader att skadorna för dessa uppgått till minst 150 000 Euro.
- att tågtrafiken på den aktuella banan blev totalt avstängd i minst 6 timmar. Detta oavsett om tåg kan styras om till andra banor. Om en bana har fler än ett spår måste olyckan medföra tågstopp på alla spår för att banan ska anses vara avstängd. Observera att händelser som genererat ”trafikstopp på huvudspår i 6 timmar eller mer” endast ska anmälas i säkerhetsrapporten om det berör närmast föregående år.

⁷ järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande. Se järnvägssäkerhetslagen (2022:367).

8 Innehåll i rapporter av olyckor, tillbud och väsentliga fel (bilaga 1 till föreskrifterna)

8.1 Uppgifter ska lämnas vid rapportering av händelser och vid den årliga rapporteringen

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 händelserapporteringsystem.
15. Medgivande att information om händelsen rapporteras vidare från Transportstyrelsen till Europeiska unionens Järnvägsbyrås händelserapporteringsystem.

Uppgifterna i bilaga 1 till föreskrifterna uppges vid den omedelbara rapporteringen i den mån de är tillgängliga, enligt 4 §. Anmälan kan lämpligen kompletteras efter hand uppgifter blir kända.

8.1.1 Mer om tid och plats för händelsen

Datum och exakt klockslag eller, om detta saknas, ungefärlig tid för händelsen.

Plats kan vara driftplats, driftsplatsdel, hållställe, hållplats eller linjeplats alternativ linje mellan två driftplatser. I förekommande fall även namn på plankorsning, bro eller tunnel. Kilometerangivelse kan anges för att mer specificera var händelsen inträffade.

8.1.2 Mer om vad som har hänt och orsakerna till händelsen, om de är kända.

En beskrivning av vad som föranlett händelsen och vad den resulterat i, samt preliminär orsaksbedömning.

8.1.3 Mer om vidtagna åtgärder med anledning av händelsen.

Uppgift om vilka åtgärder som har vidtagits.

8.1.4 Mer om händelsen har inträffat vid persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning.

Om syftet med den inblandade rörelsen/rörelserna varit persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning.

8.1.5 Mer om vilken typ av trafikverksamhet som bedrevs.

Om händelsen inträffat vid tågfärd, växling, spärrfärd, eller annan trafikverksamhet.

8.1.6 Mer om väder och ljusförhållanden vid händelsen, om det kan antas vara relevant för händelseförloppet

Uppgift om väder och ljusförhållanden som kan ha påverkat händelseförloppet. Till exempel kraftigt regn, bländande sol eller dimma.

8.1.7 Mer om rörelsens eventuella beteckning.

I förekommande fall tågets eller spärrfärdens beteckning. Beteckningen kan vara ett tågnummer, numret på en numrerad spärrfärd eller en numrerad växlingsrörelse.

8.1.8 Mer om typ av olycka enligt avsnitt A i bilaga 3 till föreskrifterna, om rapporten avser en olycka.

De olika olyckstyperna förklaras i avsnitt A i bilaga 3 till föreskrifterna. 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.

8.1.9 Mer om antal skadade personer efter personkategori enligt avsnitt B i bilaga 3 samt deras skadeomfattning enligt avsnitt D i bilaga 3. För den årliga rapporteringen av allvarliga skador och omkomna ska även kön hos skadade anges.

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

8.1.10 Mer om kostnader för skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön, eller uppskattade kostnader om skadeomfattningen inte är fullt känd vid rapporteringstillfället.

Ange en preliminär kostnadsuppskattning vid första anmälan. Det som efterfrågas är en bedömning av om kostnaden sannolikt når upp till eller överstiger 150 000 euro. Om exakt kostnad saknas i samband med inlämnandet av olycks- och säkerhetsrapporten anges en uppskattad/bedömd kostnad.

Alla kostnader som uppstår i samband med den materiella skadan bör beaktas, även om de täcks av en tredje part såsom försäkringsbolag. Alla skador som drabbat tredje part bör inkluderas. Det innebär att kostnader för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur inkluderar:

- kostnader för att tillhandahålla ny rullande materiel eller infrastruktur med samma funktion och tekniska parametrar som de som inte går att reparera; och
- kostnader för att återställa rullande materiel eller infrastruktur, som går att reparera, till det skick de befann sig i före olyckan. Både kostnader för att återställa rullande materiel och infrastruktur ska uppskattas av järnvägsföretag respektive infrastrukturförvaltare. 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 olyckan. Till exempel vid olyckor som inneburit utsläpp av förorenande ämnen, både ämnen som transporteras som farligt gods och andra farliga ämnen såsom till exempel läckande drivmedel eller hydraulolja från järnvägsfordon.

Exempel på händelser som ingår i skador på miljön:

- Förorening av ett område inom eller utanför järnvägsinfrastrukturen genom fasta ämnen, vätske- eller gasutsläpp.
- Materiella skador på ett område inom eller utanför järnvägsinfrastrukturen (t.ex. skogsområden eller våtmarker som skadas till följd av en urspårning)
- Bränder i ett område inom eller utanför järnvägsinfrastrukturen (t.ex. bränder orsakade av rullande materiel i rörelse)

Endast kostnader för skador som orsakats direkt av järnvägsolyckan ska rapporteras. Om ett tåg exempelvis kör in i ett jordskred, ska kostnaderna för skador på fordonet inkluderas, men inte kostnaderna för att återställa själva infrastrukturen efter skredet.

När det gäller de gemensamma säkerhetsindikatorer som berör de ekonomiska konsekvenserna för olyckor ska järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens samlade kostnader för alla olyckor rapporteras, dvs. även olyckor som inte uppfyller kriterierna för signifikant olycka.

8.1.11 Mer om eventuell följdolycka.

Om en olycka leder till en följdolycka, t.ex. en urspårning som även leder till en kollision, ska det anges vid anmälan.

8.1.12 Mer om farligt gods transporterats i samband med händelsen samt godsets UN-nummer.

Om farligt gods transporterats i samband med händelsen ska det anges om:

- farligt gods släppts ut, eller
- farligt gods varit inblandat i händelsen, eller
- farligt gods har medförts i rörelsen.

Med farligt gods avses farligt gods enligt RID-S⁸. 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.

⁸ RID-S är benämningen på myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg

8.1.13 Mer om kontaktperson inklusive kontaktuppgifter och rapporterande företag.

För att Transportstyrelsen ska kunna ställa följdfrågor ska verksamhetsutövaren uppge en kontaktperson och ett telefonnummer. Telefonnumret kan vara till en funktion till exempel larmmottagningen, drifttekniker, säkerhetsjouren.

8.1.14 Mer om eventuell unik identifierarkod för händelsen enligt järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltarnas egna händelserapporteringssystem.

Tillämpas inte ännu.

8.1.15 Mer om medgivande att information om händelsen rapporteras vidare till ERA:s händelserapporteringssystem.

Tillämpas inte ännu.

9 Innehåll i den årliga säkerhetsrapporten för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (Bilaga 2)

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.
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.

Observera att förordningen (EU) 2018/762 i Bilaga II 4.5.1.2 också ställer krav på vad som årligen ska rapporteras till berörda nationella säkerhetsmyndigheten.

9.1.1 Mer om 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 orsaker till detta anges. Även genomförda eller planerade åtgärder för att nå de ej uppfyllda eller enbart delvis uppfyllda målen ska anges.

9.1.2 Mer om handlingsplaner

Beskriv de handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter som tagits fram och orsaker till att de säkerhetshöjande aktiviteterna beslutats. Om de säkerhetshöjande aktiviteterna grundar sig på en specifik händelse ska denna beskrivas övergripande. Redogör för typ av olycka eller tillbud, väsentliga fel eller brister, omständigheterna vid tillfället samt faktiska eller potentiella konsekvenser.

Beskriv också resultatet av aktiviteterna i handlingsplanerna.

9.1.3 Mer om interna säkerhetsrevisioner

En intern säkerhetsrevision är en systematisk undersökning av säkerhetspåverkande aktiviteter. Syftet är att avgöra om resultaten stämmer överens med planeringen, samt om aktiviteterna har genomförts effektivt och är lämpliga för att nå målen (enligt (EU) 2018/762 eller TSFS 2022:39⁹). Följande ska rapporteras:

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

9.1.4 Mer om brister och fel i järnvägstrafik och infrastrukturförvaltning

Utrymmet ska användas för att lämna synpunkter till Transportstyrelsen om eventuellt upptäckta brister och fel i unionens järnvägssystem respektive det nationella järnvägssystemet.

⁹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:39) om riskkontroll och säkerhetsstyrningssystem för nationellt infrastruktur tillstånd och nationellt trafiksäkerhetstillstånd

9.1.5 Mer om procentandel tågkilometer

Transportstyrelsen ska lämna uppgifter till ERA om tågkilometer i procentandel för hela Sverige. För att kunna redovisa detta begär Transportstyrelsen in uppgifter om tågkilometer i enheten antal för hela året från verksamhetsutövarna.

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

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska i den årliga säkerhetsrapporten kort beskriva sina erfarenheter av att tillämpa förordningen om den gemensamma metoden för riskvärdering och riskbedömning¹⁰. Detta framgår både i artikel 18 förordningen (EU) 402/2013 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 ändringar som är av teknisk, driftsmässig eller organisatorisk art. När det gäller organisatoriska ändringar ska enbart ändringar som kan påverka drifts- eller underhållsprocesser beaktas.

Det som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska återrapportera är:

- 1 En beskrivning av de viktigaste förändringarna som inte bedömts vara väsentliga:
 - Typ av förändring (teknisk, driftsmässig och/eller organisatorisk)
 - Beslutskriterier (kriterierna återfinns i förordning (EU) 402/2013)

Avsikten med dessa uppgifter är att uttyda hur processen av att tillämpa beslutskriterierna fungerar.

¹⁰ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009, i lydelsen enligt genomförandeförordning (EU) 2015/1136.

2 Beskrivning av de viktigaste väsentliga förändringarna:

- Typ av förändring (teknisk, driftmässig och/eller organisatorisk)
- Inblandning av underleverantörer
- Inblandning av bedömningsorgan som anlitas för oberoende bedömning av hur förordning (EU) 402/2013 ska tillämpas på ett korrekt sätt
- 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 (EU) 402/2013.

10 Definitioner för uppgifter som ska ingå i den årliga säkerhetsrapporten (Bilaga 3)

10.1 Olyckstyper

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

kollision mellan tåg och järnvägsfordon

frontalkollision, bakifrånkollision eller sidokollision mellan delar av ett tåg och delar av ett annat tåg eller järnvägsfordon, eller med fordon under växling

sammanstötning mellan tåg och hinder inom det fria rummet

sammanstötning 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

tågurspårning

varje fall då minst ett av tågets hjul lämnar spåret

plankorsningsolycka

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

personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse

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.

brand i rullande materiel

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

annan (olycka)

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

10.1.1 Mer om kollision mellan tåg och järnvägsfordon

Alla typer av kollisioner mellan ett tåg och ett annat järnvägsfordon avses. En kollision som leder till en urspårning ska rapporteras som en kollision.

Kollision mellan en växling och ett annat järnvägsfordon rapporteras som annan olycka.

10.1.2 Mer om sammanstötning mellan tåg och hinder inom det fria rummet

Sammanstötning mellan tåg och hinder inom det fria rummet benämns även som kollision med hinder/föremål inom det fria rummet.

Exempel på hinder som kan finnas inom det fria rummet:

- Staket
- Stenblock
- Skred
- Träd
- Tappad last
- Tappade delar från järnvägsfordon
- Glömda föremål i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur

I kategorin ingår även sammanstötning av djur om det leder till en signifikant olycka.

Sammanstötning mellan växling och hinder inom det fria rummet rapporteras som annan olycka.

10.1.3 Mer om tågurspårning

Även om urspårningen inneburit att järnvägsfordonet hamnat rätt på spåret igen ska händelsen rapporteras som en urspårning, om händelsen lett till en signifikant olycka.

En urspårning som medvetet orsakades av att tillämpa säkerhetsrutiner som svar på en nödsituation klassificeras som annan olycka.

En urspårning i samband med växling rapporteras som annan olycka.

En urspårning som inträffar till följd av en kollision mellan tåg och järnvägsfordon, klassas primärt som kollision. Urspårningen är att anses som följdolycka.

10.1.4 Mer om plankorsningsolycka

Med plankorsningsolycka menas en olycka som inträffar på en plankorsning med minst ett järnvägsfordon och ett eller flera vägfordon, gående, cyklist eller motsvarande. Alla vägtrafikanters färdmedel ingår, oavsett om de är motoriserade eller inte.

En kollision med ett föremål som fallit av ett vägfordon eller tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning klassas som en plankorsningsolycka.

En kollision med ett föremål som fallit av ett järnvägsfordon på en plankorsning klassas som sammanstötning mellan tåg och hinder inom det fria rummet eller som annan olycka beroende järnvägsfordonets rörelseform.

Påkörning av djur som övervakas av människor (till exempel husdjur) på en plankorsning klassas som en plankorsningsolycka.

Påkörning av vilda djur på en plankorsning klassas som sammanstötning mellan tåg och hinder inom det fria rummet eller som annan olycka beroende järnvägsfordonets rörelseform.

10.1.5 Mer om personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse

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 spårrområde, på/i fordon och elolycka.
- Olyckor som drabbar personer som obehörigt beträder spåret och elolyckor.
- Olyckor som drabbar personer på plattform.
- Olyckor som drabbar personer som ramlar av järnvägsfordon.
- Olyckor som drabbar personer som genar mellan plattformar och som då påkörs av ett järnvägsfordon.

Även om en personolycka misstänks vara eller konstaterats vara ett självmord ska den rapporteras. Vid årlig rapportering ska det uppges om personolyckan är ett konstaterat eller misstänkt självmord. Transportstyrelsen kontrollerar även uppgifterna med Polismyndighet och Rättsmedicinalverket.

10.1.6 Mer om brand i rullande materiel

Bränder i järnvägsfordon ska anmälas oavsett om de uppstått under drift eller uppställning/parkering. Bränder i annan egendom ska anmälas endast om de uppstått till följd av drift.

Bränder eller explosioner som inträffar i järnvägsfordon under ett tågs uppehåll vid en trafikplats ska också rapporteras. Oavsett om branden startade när järnvägsfordonet stod stilla eller inte, så ska den anmälas.

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 alla passagerare har lämnat tåget.

Som brand räknas även rökutveckling, hetta och explosion till följd av en brand.

Anlagda bränder ska rapporteras som sabotagehandling.

10.1.7 Mer om annan olycka

Alla olyckor som inte omfattas i någon annan kategori, till exempel:

- Kollision mellan en växling och ett annat järnvägsfordon (som inte utgörs av ett tåg)
- Sammanstötning mellan växling och hinder inom det fria rummet
- Urspårning i samband med växling
- Kollisioner och urspårningar som avsiktligt orsakats av tillämpning av säkerhetsrutiner som svar på en nödsituation.
- Utsläpp av farligt gods under transport
- Objekt som projekteras av tåg, som makadam, is, etc.

10.2 Personkategorier för omkomna och allvarligt skadade

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

passagerare

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

anställd eller entreprenör

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 infrastrukturåtgångar

plankorsningstrafikant

en person som använder en plankorsning för att korsa järnvägslinjen med hjälp av ett transportmedel eller till fots

obehörig

alla personer som regelvidrigt uppehåller sig på järnvägsområdet, undantaget plankorsningstrafikanter

annan person som befinner sig på en plattform

varje person på en plattform som inte definieras som passagerare, anställd eller entreprenör, plankorsningstrafikant, obehörig eller annan person som inte befinner sig på en plattform

annan person som inte befinner sig på en plattform

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

10.2.1 Mer om passagerare

Med passagerare avses personer 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 (EU) 2018/643).

Följande klassas också som passagerare:

- Personer som faller mellan tåget och plattformen vid av- eller påstigning från ett stilla stående tåg, och där tåget avgår utan att personalen märkt händelsen.
- Andra personer som färdas i förarhytten än auktoriserad personal.

10.2.2 Mer om anställd eller entreprenör

Med anställd eller entreprenör avses personer som har en anställning som är knuten till järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren och tjänstgör då olycka inträffar. Även underentreprenörer ingår.

10.2.3 Mer om plankorsningstrafikant

Med plankorsningstrafikant avses personer som använder en plankorsning för att korsa järnvägsspår antingen på/i ett fordon eller till fots.

En övergång som inte sträcker sig över samtliga spår på platsen utan enbart leder till plattform, anses inte vara en plankorsning. En olycka som inträffar på en plattformsövergång klassas däremt utifrån vad som inträffat, exempelvis personolycka.

10.2.4 Mer om obehörig

Med obehöriga avses till exempel:

- Personer som korsar spåren eller uppehåller sig inom järnvägsområdet där det är förbjudet. Personer som befinner sig på plattformar där det är förbjudet.
- Personer som otillåtet färdas utanpå fordon (t.ex. tågsurfing, koppelåkning).

10.2.5 Mer om annan person som befinner sig på en plattform

Med kategorin avses personer som uppehåller sig på plattformen, till exempel de som väntar på ett tåg.

Exempel på scenarier som ingår:

- Person som står på plattformen och träffas av en utstående komponent (ex, backspegel) eller utstående föremål (last) på järnvägsfordon.
- Person som står på plattformen och träffas av en komponent eller ett föremål som ramlar av tåget.
- Person som ramlar från plattformen och träffas av ett tåg.
- Person (förutom anställda) som träffas av tåget vid en övergång mellan plattformar.

Observera att personer som stiger på eller av tåg i rörelse klassas som passagerare.

10.2.6 Mer om annan person som inte befinner sig på en plattform

I kategorin ingår personer som inte kan klassificeras som passagerare, anställd, entreprenör, vägtrafikant på plankorsning, annan person på plattform eller obehörig. Till exempel:

- Person i ett vägfordon som inte är på en plankorsning och blir påkörd av tåget.
- Person utanför spårområdet som blir påkörd av ett urspårat tåg.
- Person utanför spårområdet som blir träffad av ett föremål som fallit av ett tåg.

10.3 Självmord och självmordsförsök

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

självmord

avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden

självmordsförsök

sjelvdestruktiv handling som leder till allvarlig personskada

10.3.1 Mer om självmord och självmordsförsök

Endast personer som tar sitt eget liv klassas som självmord. Det innebär att om en person omkommer till följd av en annans persons självmord klassas inte båda personerna som självmord.

Om ett självmord med bil i en plankorsning orsakar dödsfall eller skador på personer ombord på ett tåg, klassas dessa som drabbade passagerare eller anställda i en plankorsningsolycka. Bilföraren klassas i sin tur som självmord. Eventuella medpassagerare i bilen som inte själva haft för avsikt att ta sitt liv ska däremot inte rapporteras i säkerhetsindikatorerna. Detta beror på att de betraktas som offer för ett brott (mord eller dråp) och faller därmed utanför statistiken, även om händelsen i övrigt uppfyller kriterierna för en signifikant olycka gällande kostnader eller trafikstörningar. En passagerare som hoppar från ett tåg i avsikt att begå självmord klassas som självmord.

10.4 Definitioner för signifikanta olyckor

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

dödsfall (avliden person)

varje person som till följd av en olycka omedelbart avlider eller avlider inom 30 dagar, undantaget självmord

allvarlig personskada (allvarligt skadad person)

varje skadad person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar, undantaget självmordsförsök

kostnad för miljöskador

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

kostnad för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur

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.

10.5 Tillbud

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

rälsbrott

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

skevhet 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 mindre restriktiv signalinformation än vad som krävs

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. De fall då stoppsignalen oavsett anledning slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår ej.

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

hjulbrott på rullande materiel i bruk

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)

Om någon av rubricerade indikatorer leder till en signifikant olycka ska den även rapporteras som en olycka. Om till exempel en *passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt* leder till en *kollision* ska den rapporteras som en (1) passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt och en (1) kollision.

10.5.1 Mer om rälsbrott

I kategorin ingår brott på en räl, fel på en svets eller fel på komponenter som håller samman rälen. Detta inkluderar även motsvarande fel i spårväxlar.

10.5.2 Mer om skevhet i spår och andra spårgeometrifel

Det räknas som ett spårfel (och inte flera spårfel) om beslut fattas om att sänka hastigheten inom ett område med flera på varandra följande spårfel.

10.5.3 Mer om säkerhetsfarligt signalfel

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

10.5.4 Mer om passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt

Passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt innebär 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 (till exempel OSPA-B eller OSPA-C).

Den farliga punkten är en punkt där tåget kommer att vara i fara för en olycka (kollision, plankorsningsolycka, olycka för person orsakad av rullande materiel i rörelse eller urspårning). Det definieras vanligtvis i specifikationerna av tågskyddssystemet.

I system E definieras den farliga punkten som punkt bortom plats där körtillstånd upphört att gälla och där risk för kollision finns.

Den farliga punkten är ofta densamma som hinderfrihetspunkten. Exempel på passerad stoppsignal med passage av en farlig punkt är passerad stoppsignal och sedan intrång på fientlig lagd väg och/eller fordon på samma signalsträcka.

Ytterligare information om farlig punkt finns att läsa på Transportstyrelsen webbplats.

10.5.5 Mer om passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt

Passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt innebär varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet men inte bortom den farliga punkten.

Ett exempel på passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt är en passage av stoppsignal som leder mot skyddsväxel och/eller stoppbock, där ingen risk för kollision med andra spårgående fordon finns.

10.5.6 Mer om hjulbrott och axelbrott på rullande materiel i bruk

Inkluderar till exempel:

- Brott eller sprickor som orsakat en olycka.
- Brott eller sprickor identifierade under kontroller före avgång och som är så pass allvarligt att fordonet hindras från vidare färd.
- Brott eller sprickor upptäckts under drift och som är så pass allvarligt att fordonet hindras från vidare färd.

Brott eller sprickor som upptäcks i samband med underhåll ingår inte.

10.6 Plankorsningar och trafikmängd med tågskyddssystem

- 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

10.6.1 Mer om tågskyddssystem (TPS)

System där spårsignalinformation ersätts och/eller kompletteras med hyttsignalering ingår.

10.6.2 Mer om plankorsningar

Med plankorsning anses en korsning i samma plan mellan en väg¹¹ och järnväg, anvisad av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för användare av allmän eller privat väg. Plattformsövergångar som enbart leder till och från en plattform räknas inte som plankorsning, inte heller övergångar som enbart används av anställda.

11 Förvaltning

Transportstyrelsens sektion Spårtrafikregler ansvarar för förvaltningen av detta dokument.

¹¹ Allmän eller privat väg eller gata, inklusive gång- och cykelvägar.