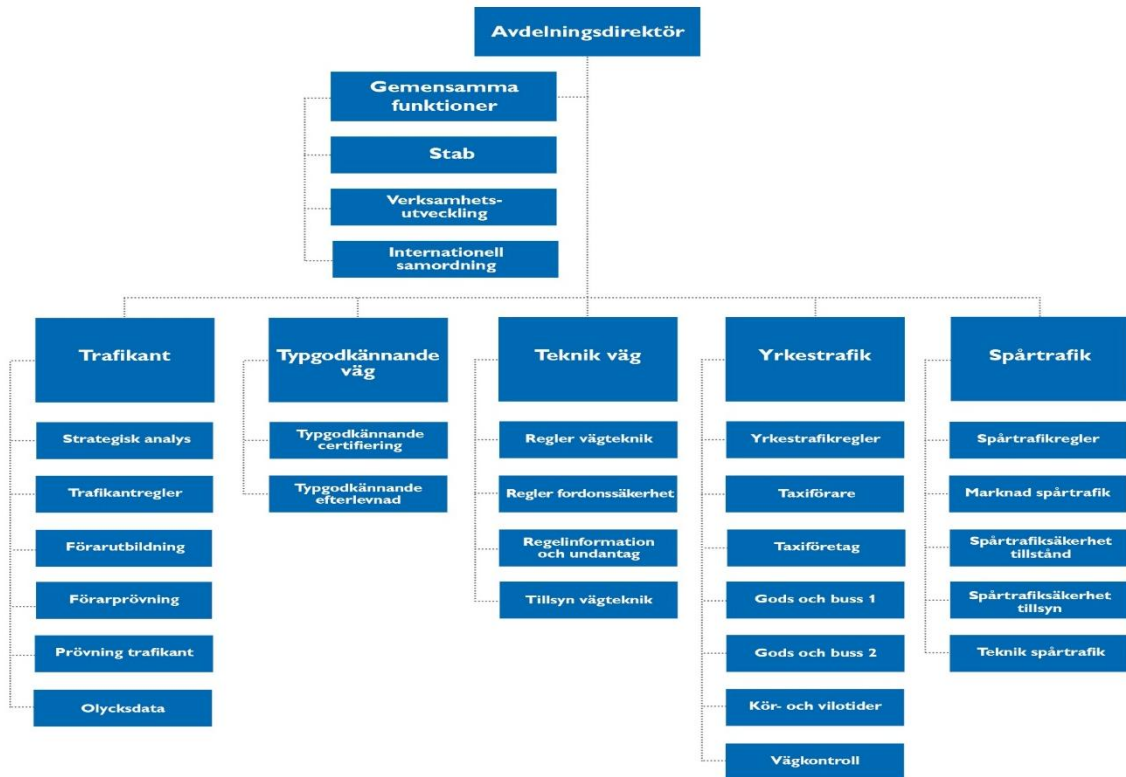


Telefonberedskap Spårtrafik

Sektion Spårtrafiksäkerhet Tillsyn

Väg och järnväg



Telefonberedskap, väg och järnväg

Magnus Jonsson, samordnare

Martin Fridleifer, Lars Flood, Gisela Liss, Ida Håkansson,
Joakim Gustafsson, Katarina Bjurman



Varför rapportera?

- Lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 24 §
- Förordning (1990:1165) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 4 §
- Lag (1990:712) om undersökning av olyckor
- Förordning (1990:717) om undersökning av olyckor

Omedelbar rapportering

Syftet med omedelbara muntliga rapporteringen är att Transportstyrelsen så snabbt som möjligt ska kunna skaffa sig en bild av vad som hänt för att bedöma om händelsen behöver anmälas vidare till Statens haverikommission. Statens haverikommission bedömer om händelsen behöver utredas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

TSFS 2011:87

Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för tunnelbana och spårväg

[Föreskrifter och vägledningar för omedelbar och årlig rapportering - Transportstyrelsen](#)

TSFS 2011:87 3§

3 § Trafikutövare, spårinnehavare och den som driver särskild trafikledningsverksamhet ska omedelbart per telefon till Transportstyrelsen anmäla

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

TSFS 2011:87 5§

Vid den omedelbara telefonrapporteringen ska anges

1. tid och plats för händelsen,
2. vad som hänt och, om känt, orsakerna till händelsen,
3. vidtagna åtgärder med anledning av händelsen,
4. om händelsen inträffat vid persontrafik, banunderhåll eller provkörning,
5. om händelsen inträffat vid tågrörelse, rangering, färd med arbetsfordon eller annan rörelse,
6. i förekommande fall rörelsens beteckning,
7. om en olycka är en brand, kollision, personolycka, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning, vägtrafikolycka eller annan olycka,
8. antal passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga personer inom spårområdet och övriga personer som avlidit eller blivit skadade,
9. uppskattade kostnader för skador på spårfordon, spåranläggning, miljön och egendom som inte transporterats med spårfordonet,
10. i förekommande fall följdolycka, samt
11. kontaktperson vid rapporterande företag.

TS kriterier för SHK anmälan

1 Olyckor och tillbud vid järnvägs-, tunnelbane-, eller spårvägsdrift.	
1.1	<p>Med <i>olyckor</i> avses här kollisioner mellan spårfordon, urspårningar eller andra händelser av betydelse för säkerheten som medfört att</p> <ol style="list-style-type: none">1. minst en person har avlidit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade, eller2. spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporterats med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro. <p>Med olyckor avses dock <u>inte</u></p> <ul style="list-style-type: none">• plankorsningsolyckor, såvida inte resande eller anställda avlidit eller skadats eller det finns misstankar om signaltekniska fel,• personolyckor och påkörningar vid otillåten vistelse i spår, eller• avsiktliga handlingar i syfte att påverka spårfordon, spåranläggningar eller individer negativt. <p>Oavsett vad som anges ovan ska dock alltid olyckor där minst 5 personer har avlidit eller blivit allvarligt skadade anmälas.</p>

Forts. TS kriterier för SHK anmälan

Tillbud till sådana händelser som avses under 1.1 ska anmälas om tillbudet inneburit en *allvarlig fara* för att en olycka skulle inträffa eller tillbudet tyder på ett *väsentligt fel* hos spårfordonet eller spåraneläggningen, eller på andra *väsentliga brister* i säkerhetskänseende.

Med *väsentligt fel hos spårfordon* avses framför allt följande.

1. Fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå, däribland fordonstekniskt ”fel åt fel håll”, t.ex. ett ATC-fel som medför att nödbroms riskerar utebli.
2. Utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos spårfordon vid rörelse på trafikspår, huvudspår eller motsvarande.
3. Händelser där spårfordon har varit i eller riskerat att ha kommit i en lång okontrollerad rörelse.

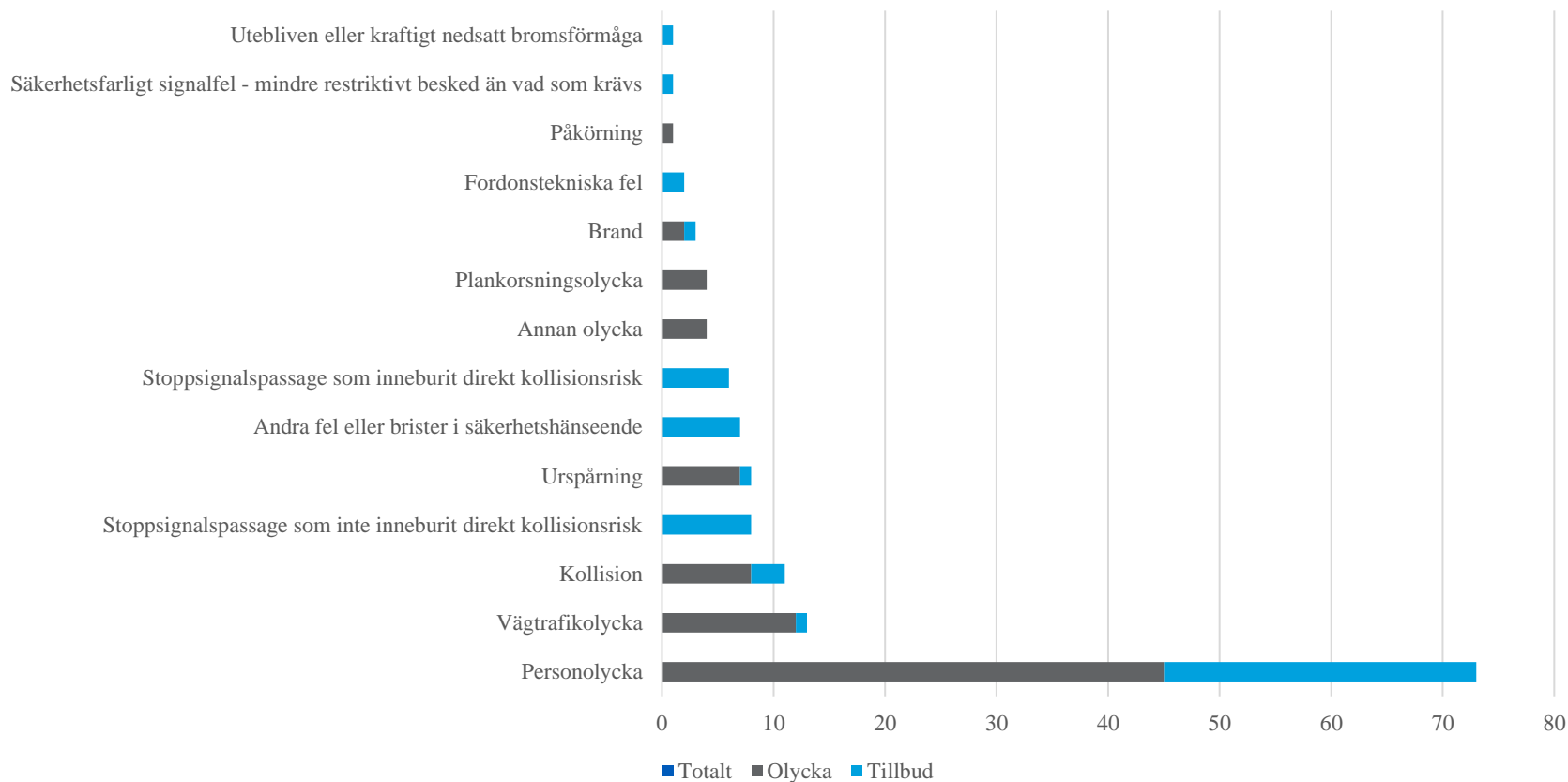
Med *väsentligt fel hos spåraneläggningen* avses exempelvis fel som inneburit ett mindre restriktivt signalbesked, däribland signaltekniskt ”fel åt fel håll”, t.ex. risk för att ”kör”-signal visas mot ett upptaget spår eller ett fel i en plankorsningsaneläggning.

Med *andra väsentliga brister i säkerhetskänseende* avses t.ex. en stoppsignalpassage som inneburit en direkt kollisionsrisk, som när spårfordon kommer ut i tågväg för ett tåg eller spårrefärd som har fått eller uppfattat ett körbesked, eller händelser där det inte funnits några administrativa eller tekniska barriärer kvar som skulle kunna förhindra en olycka.

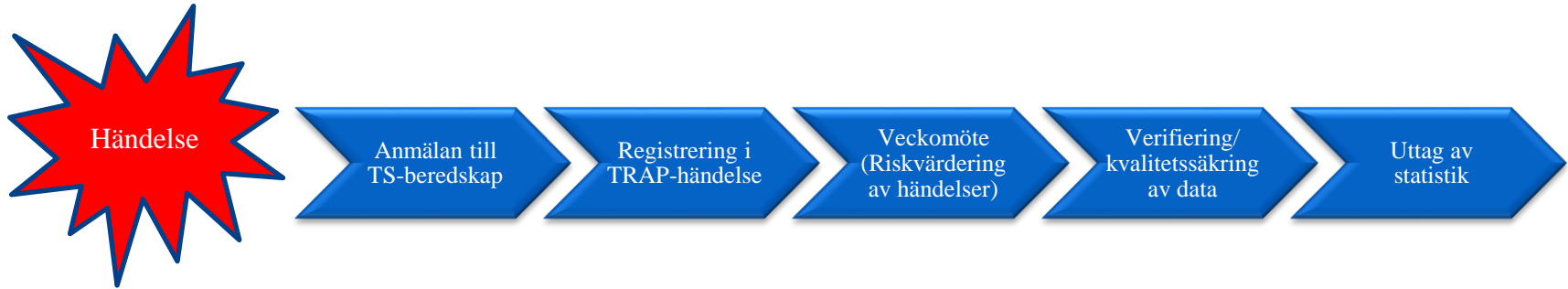
Forts. TS kriterier för SHK anmälan

1.3	<p>Andra olyckor och tillbud än sådana under 1.1 och 1.2, som Transportstyrelsen bedömer bör anmälas till SHK kan omfatta</p> <ul style="list-style-type: none">– händelser där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom det inträffade,– olyckor eller tillbud som utgör en del av en serie av olyckor eller tillbud av betydelse för systemet som helhet, t.ex. ett flertal plankorsningsolyckor eller tillbud till plankorsningsolyckor vid samma plankorsning eller upprepade händelser med samma fordonstyp, eller– olyckor och tillbud som kan få inverkan på järnvägssäkerheten inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och Schweiz.
-----	---

Anmälda händelser 2025



Händelseprocessen spårtrafik



Frågor?

joakim.gustafsson@transportstyrelsen.se

Tack för mig