



Olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister

**Anmälda till
Järnvägsstyrelsens
telefonberedskap under
tertiäl 1 och 2 2008**



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

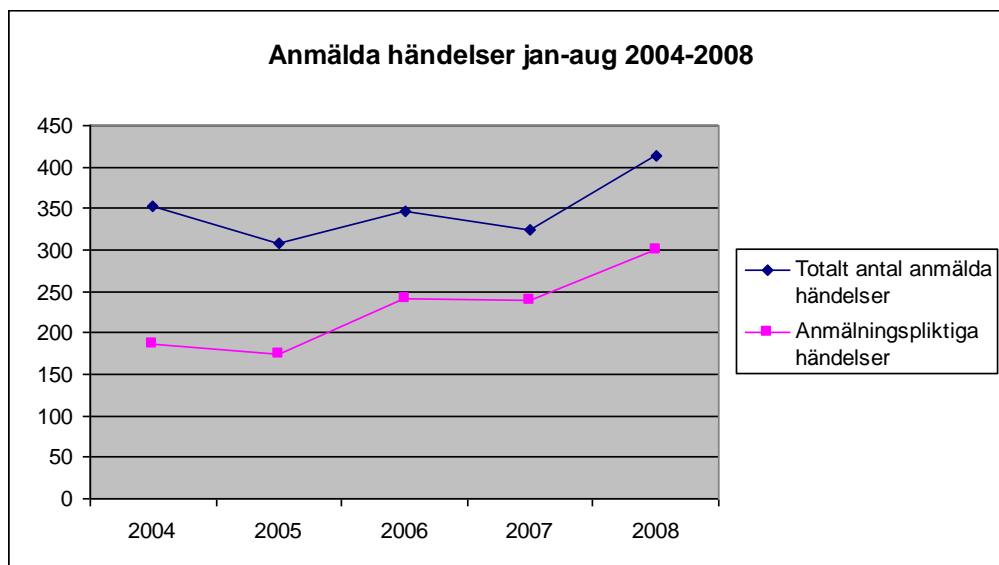
1	Inrapporterade händelser till JVS telefonberedskap.....	4
1.1	Omkomna och allvarligt skadade	10
2	Riskvärdering av rapporterade händelser.....	12
3	Händelser rapporterade vidare till SHK.....	15
4	Källor.....	17

1 Inrapporterade händelser till JVS telefonberedskap

Järnvägsstyrelsen upprätthåller en telefonberedskap dit verksamhetsutövare skall meddela inträffade olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende. Vilka händelser som är anmälningspliktiga framgår av Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:1) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg samt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:2) om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg¹. I korthet är det olyckor som lett till att minst en person omkommit eller blivit allvarligt skadad samt olyckor som uppskattas medföra kostnader på spårfordon, spåranläggning, miljön eller egendom som ej transporterats med spårfordonet för minst 1,4 miljoner. Även tillbud till nyss nämnda olyckor samt andra väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende är anmälningspliktiga. En olycka som i sig inte leder till allvarliga konsekvenser enligt ovan kan ändå vara anmälningspliktig om den utgör ett tillbud till en allvarligare olycka.

För perioden 2008-01-01 till och med 2008-08-31 har 415 (325) händelser rapporterats till Järnvägsstyrelsens telefonberedskap. Siffran inom parentes avser motsvarande period föregående år. Av dessa är 227 (217) olyckor, 102 (43) tillbud och 86 (65) andra fel och brister. 92 (83) procent av anmälningarna avser händelser på järnväg, 5 (6) procent avser händelser inom tunnelbana och resterande händelser avser händelser på spårväg. Antalet rapporterade olyckor är något fler än motsvarande period föregående år. Antalet rapporterade tillbud är mer än dubbelt så många som motsvarande period föregående år. Då antalet rapporterade tillbud ändå är lägre än antalet rapporterade olyckor finns det troligen ett mörkertal när det gäller rapporteringen av tillbud. En bidragande orsak till det kan vara att ett tillbud inte alltid är lika påtagligt som en olycka, vilket gör att de inblandade inte alltid tänker på att rapportera tillbudet. Väsentliga fel och brister är en ny kategori som i JvSFS 2008:1 och JvSFS 2008:2 ersatt den tidigare kategorin avvikelser. En jämförelse med föregående år är därför svår att göra. Notera att eftersom inte alla händelser är anmälningspliktiga till Järnvägsstyrelsen är siffran för antalet totalt anmälda händelser inte representativ för alla olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister som inträffar inom spårtrafiken.

¹ JvSFS 2008:1 och JvSFS 2008:2 ersatte den 1 juli 2008 Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1997:3) om rapportering av olyckor och tillbud. På www.jvs.se finns vägledning till de nya föreskrifterna.



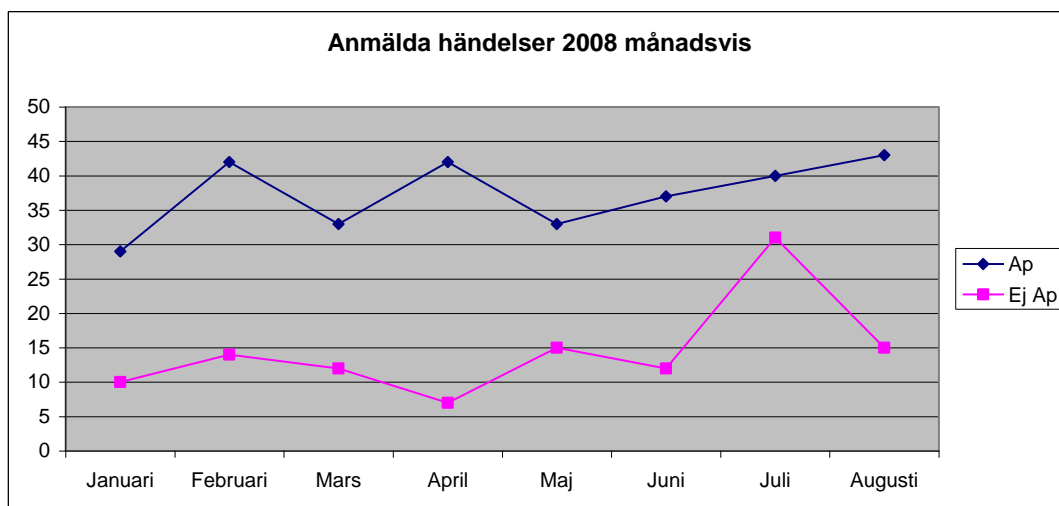
Figur 1: Anmälda olyckor, tillbud och väsentliga fel och brister/ avvikelser under januari till augusti år 2004-2008. Siffran för 2008 kommer att uppdateras och troligen öka något vid nästa insamling av olycksstatistik våren 2009.

Figur 1 visar antalet anmälda händelser till Järnvägsstyrelsen samt hur många av dessa som har bedömts som anmälningspliktiga under tertial 1 och 2 de senaste fem åren². Det är framförallt tillbud och väsentliga fel och brister (tidigare avvikelser) som anmälts i högre grad.

Av de inrapporterade händelserna under januari till augusti 2008 har 72 (74) procent bedömts som anmälningspliktiga enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter. 79 (83) procent av de anmälda olyckorna, 91 (88) procent av tillbuderna samt 40 (23) procent av avvikelserna/de väsentliga felen och bristerna har bedömts som anmälningspliktiga³. Antalet rapporterade anmälningspliktiga olyckor är något färre än motsvarande period föregående år. När det gäller antalet anmälningspliktiga tillbud har dessa mer än fördubblats jämfört med motsvarande period föregående år. Antalet rapporterade anmälningspliktiga väsentliga fel och brister är fler än antalet rapporterade avvikelser motsvarande period föregående år.

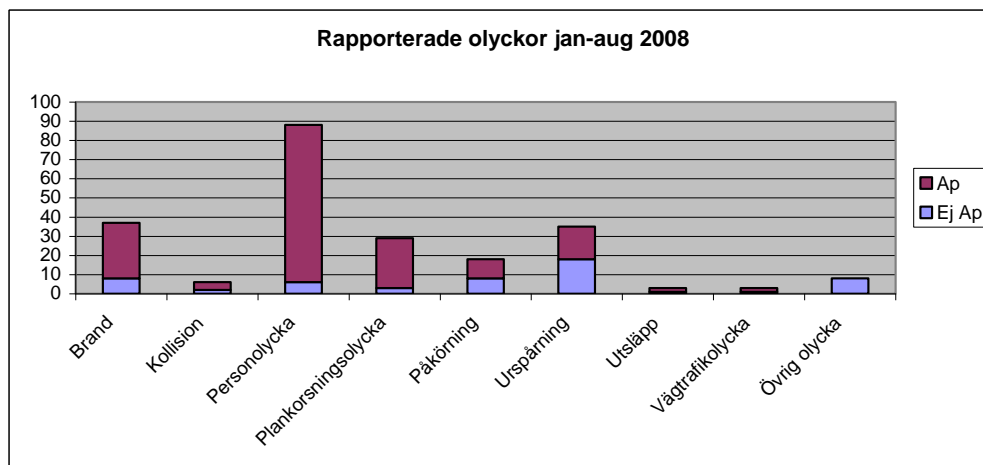
² Observera att siffrorna för 2008 ännu inte är helt jämförbara med tidigare år då siffrorna kommer att uppdateras i samband med insamling av olycksstatistik från verksamhetsutövare våren 2009.

³ Avvikelser enligt BV-FS 1997:3 till och med 2008-06-30 och väsentliga fel och brister enligt JvSFS 2008:1 och JvSFS 2008:2 från och med 2008-07-01.



Figur 2: Anmälda olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister under januari till augusti 2008. Ap = händelser som har bedömts som anmälningspliktiga enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter.

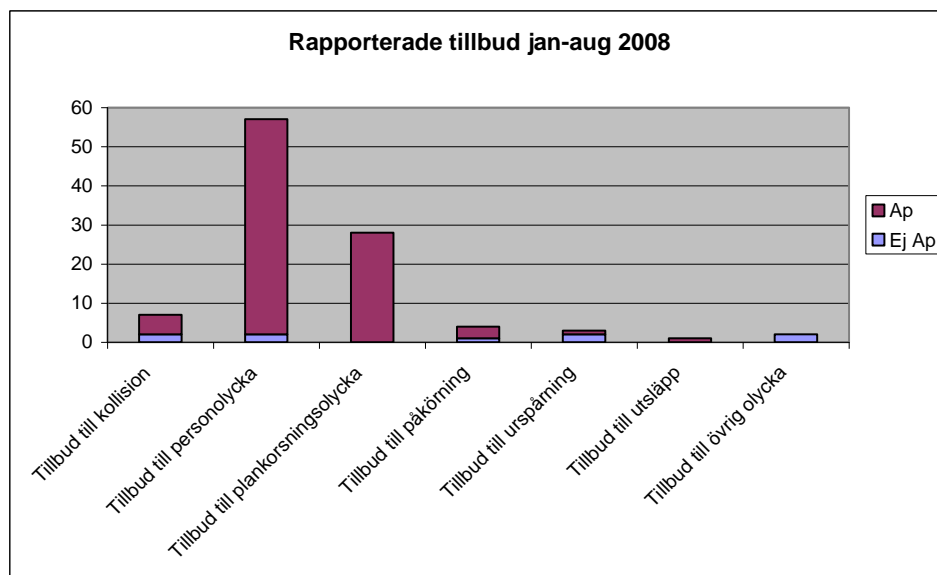
Figur 2 visar anmälda händelser under årets första åtta månader. Flest anmälningspliktiga händelser har rapporterats för augusti medan minst rapporterats för januari. Ser man till det totala antalet anmälda händelser finns en topp i juli. Två möjliga orsaker till det höga antalet ej anmälningspliktiga händelser som rapporterades i juli är att Järnvägsstyrelsens nya föreskrifter började gälla samtidigt som Banverket omorganiserade sin telefonberedskap och delade upp den i fyra beredskaper vilket kan ha bidragit till osäkerhet kring vad som är anmälningspliktigt. Det var framförallt ej anmälningspliktiga fel och brister som bidrog till den tillfälligt kraftiga ökningen.



Figur 3: Inrapporterade olyckor till Järnvägsstyrelsen under januari till augusti år 2008 fördelade på olyckskategorier. Ap = anmälningspliktig händelse enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter.

Figur 3 visar de 227 olyckor, varav 172 bedömda som anmälningspliktiga, som rapporterats under januari till augusti uppdelade på olyckskategorier. Som visas i

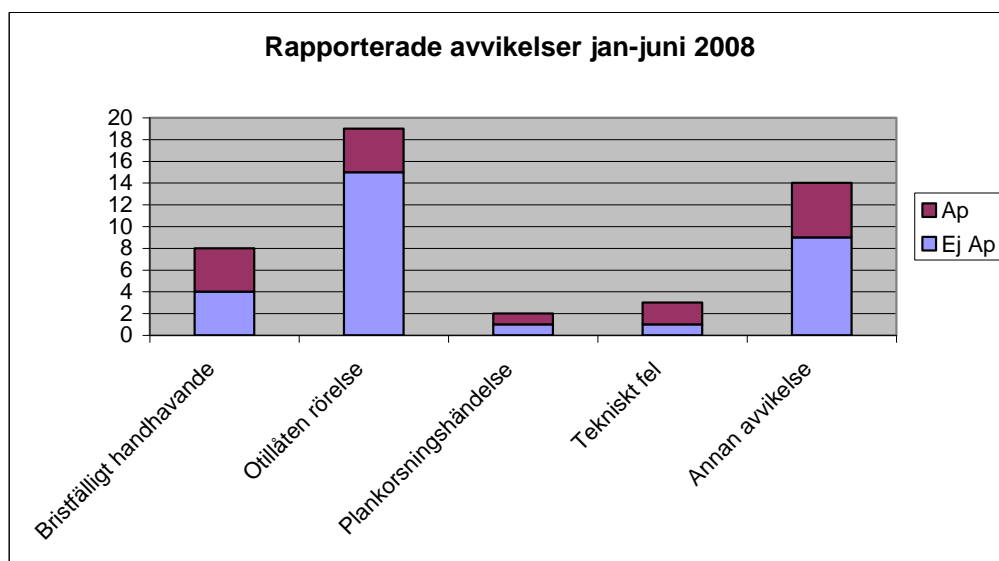
figuren är personolycka (här inklusive självmord) den vanligast förekommande olyckskategorin med 78 (106) olyckor som bedömts anmälningspliktiga följt av brand med 29 (20) anmälningspliktiga olyckor och plankorsningsolycka⁴ med 26 (18) anmälningspliktiga olyckor.



Figur 4: Inrapporterade tillbud till Järnvägsstyrelsen under januari till augusti år 2008 fördelade på tillbudskategori. Ap = anmälningspliktigt tillbud enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter.

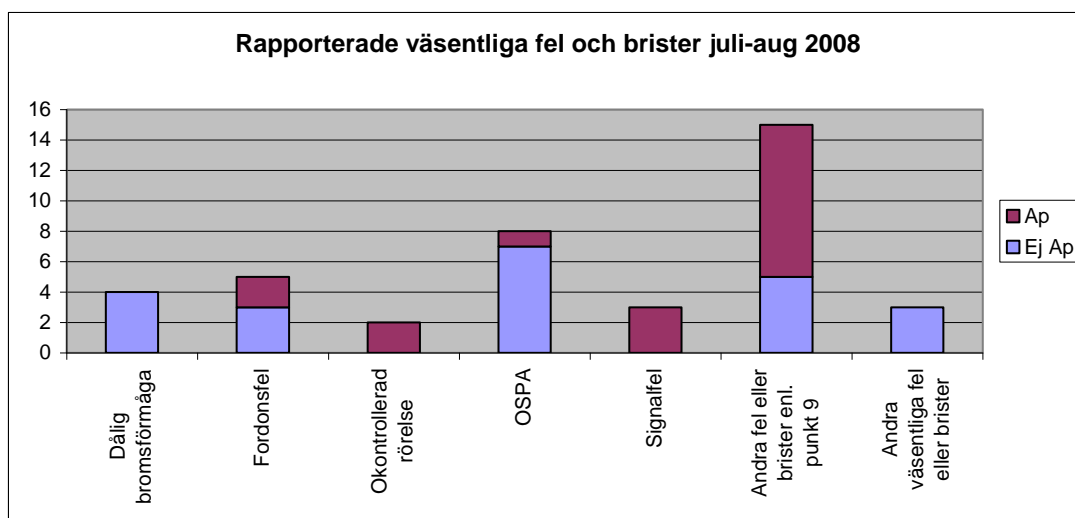
Figur 4 visar de 102 tillbud, varav 93 bedömda som anmälningspliktiga, som rapporterats under januari till augusti 2008 uppdelade på tillbudskategorier. Bland tillbudena är tillbud till personolycka med 55 (14) tillbud som bedömts som anmälningspliktiga den vanligast rapporterade kategorin följt av tillbud till plankorsningsolycka med 28 (17) tillbud.

⁴ Här ingår i siffran för 2008 både plankorsningsolyckor med allvarliga konsekvenser och plankorsningsolyckor som av en ren slump inte lett till allvarliga konsekvenser (anmälningspliktiga enligt JvSFS 2008:1 och JvSFS 2008:2 som olyckor som av en ren tillfällighet inte medfört konsekvenser som en allvarlig olycka). Det totala antalet anmälda plankorsningsolyckor är ungefär detsamma som motsvarande period föregående år.



Figur 5: Inrapporterade avvikelser till Järnvägsstyrelsen under januari till juni år 2008 fördelade på avvikelsekategori. Ap = anmälningspliktig händelse enligt Järnvägsinspektionens föreskrifter om rapportering av olyckor och tillbud. I Järnvägsstyrelsens föreskrifter JvSFS 2008:1 och 2008:2 som började gälla 1 juli 2008 har avvikelser utgått, istället ska väsentliga fel och brister i säkerhetskänsliga rapporterats, se figur 6.

Figur 5 visar de 46 avvikelser, varav 16 anmälningspliktiga, som rapporterats under januari till juni 2008 uppdelade på avvikelsekategorier. Bland de anmälda avvikelserna är otillåten rörelse den vanligast förekommande kategorin sett till totalt antal anmälda otillåtna rörelser men endast fyra av dessa har bedömts som anmälningspliktiga. Från och med 1 juli 2008 har avvikelserna ersatts med väsentliga fel och brister. I figur 6 visas de fel och brister som har anmälts under juli och augusti.



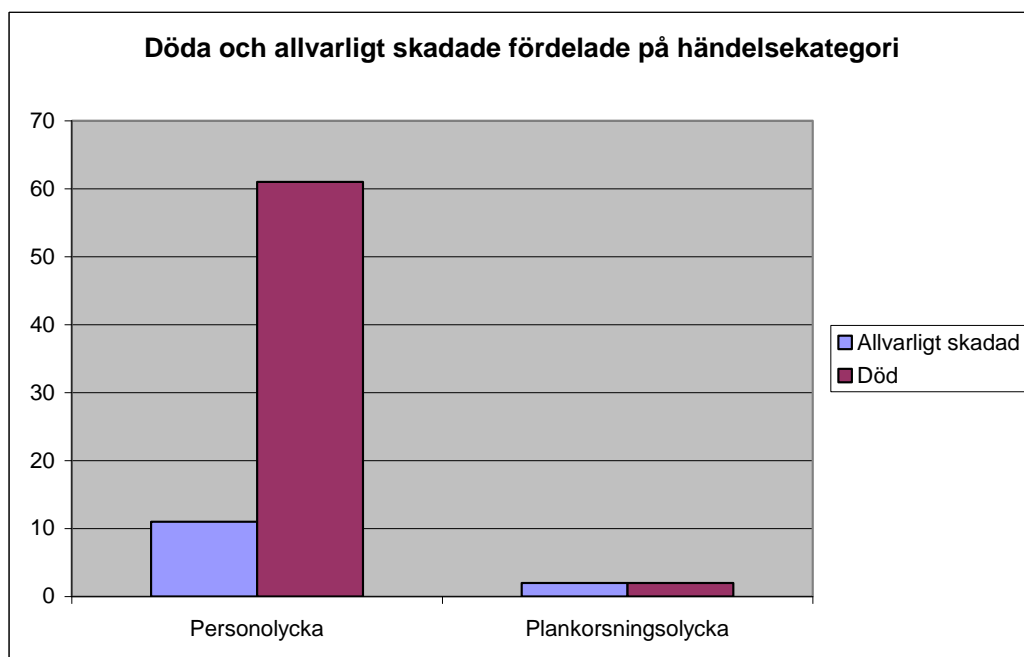
Figur 6: Inrapporterade väsentliga fel och brister till Järnvägsstyrelsen under juli till augusti år 2008 fördelade på kategorier. Ap = anmälningspliktig händelse enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:1) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg samt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:2) om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg.

Figur 6 visar de 40 väsentliga fel och brister, varav 18 anmälningspliktiga, som anmälts under juli och augusti 2008. De väsentliga fel och brister som är anmälningspliktiga är (se även 4 respektive 3 § i JvSFS 2008:1 och 2008:2):

- Signaltekniska fel som har inneburit ett mindre restriktivt signalbesked
- Fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå
- Utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos spårfordon vid rörelse på tågspår eller trafikspår
- Händelser där spårfordon har varit i eller riskerat att ha kommit i en lång okontrollerad rörelse
- Stoppsignalpassager där spårfordon kommer ut i tågväg för ett annat tåg som har fått eller uppfattat körbesked
- Andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen/spåranläggningen, energiförsörjningen eller spårfordonen, som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå (punkt 9 i 4 respektive 3 § i JvSFS 2008:1 och 2008:2)
- Andra väsentliga fel eller brister i säkerhetshänseende

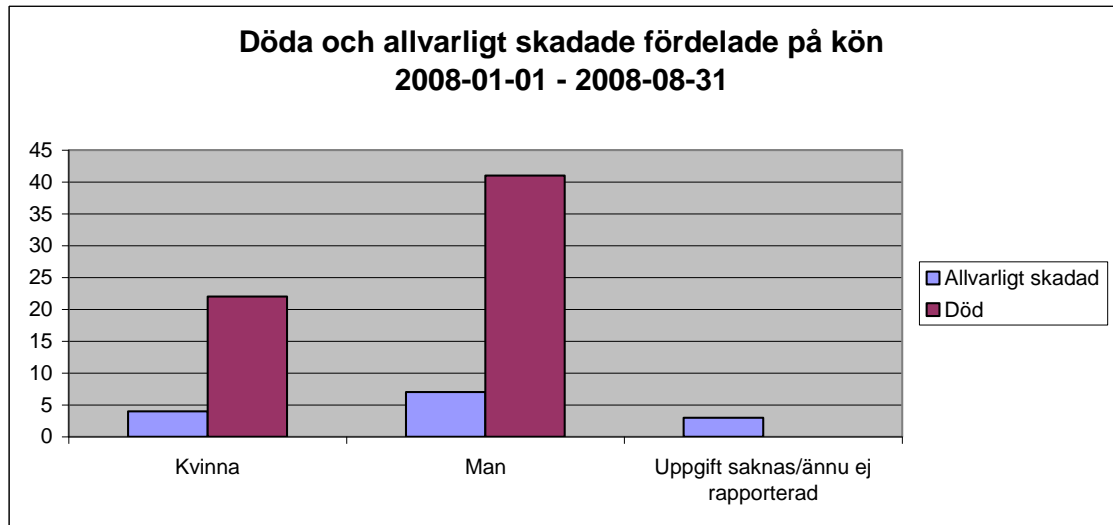
Bland de tio anmälningspliktiga andra fel eller brister enligt punkt 9 i 4 respektive 3 § i JvSFS 2008:1 och 2008:2 som anmälts finns tre bristfälliga handhavanden, tre öppna dörrar, en utebliven ordergivning, en tappad last, en brist i anläggning och en felaktig bomuppgång.

1.1 Omkomna och allvarligt skadade



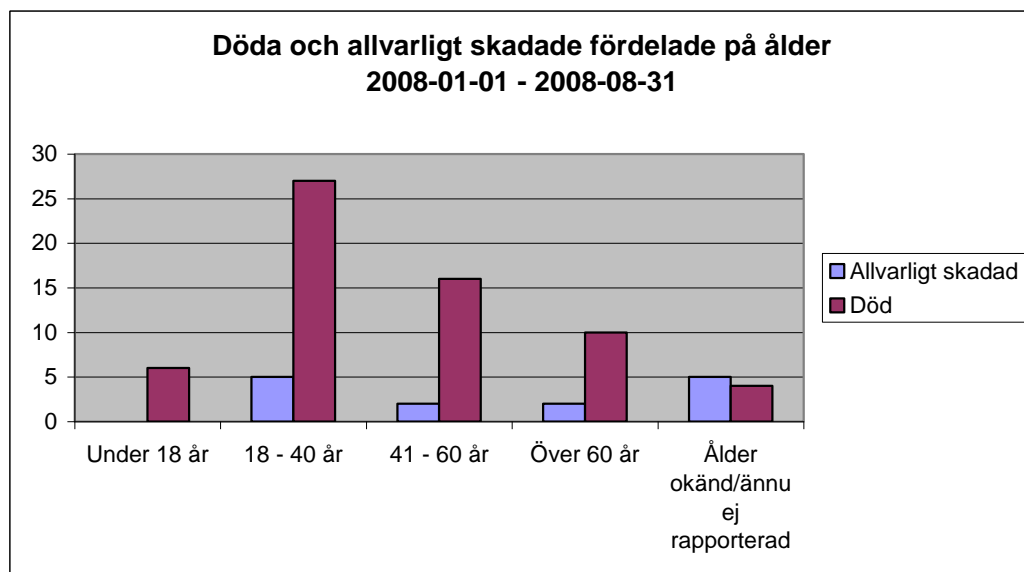
Figur 7: Antal omkomna och allvarligt skadade inom spårtrafiken under januari till augusti 2008 fördelade på händelsekategori. Av de 61 omkomna i personolyckor kan 49 härröras till självmord, 9 till obehörigt spårbedrädande och tre till annat. Av de 11 allvarligt skadade i personolyckor kan 3 härröras till självmord, 6 till anställda som skadad sig (i tidigare föreskrifter benämnda som arbetsolyckor) en till olycka vid av-/påstigning och en till olycka till följd av obehörigt spårbedrädande. Observera att uppgifterna är preliminära.

Figur 7 visar antalet omkomna och allvarligt skadade i de olyckor som har rapporterats till Järnvägsstyrelsens telefonberedskap under januari till augusti 2008. I och med JvSFS 2008:1 och JvSFS 2008:2 definieras allvarligt skadad som en person som blivit så allvarligt skadad att det lett till (eller vid omedelbar anmälan uppskattas leda till) sjukhusvård i mer än 24 timmar. Tidigare var definitionen 14 dagars sjukskrivning. Figur 7 visar att samtliga personer som omkommit inom spårtrafiken under januari till augusti i likhet med föregående år faller inom någon av kategorierna personolycka eller plankorsningsolycka. Noterbart är att antalet omkomna och allvarligt skadade i plankorsningsolyckor är färre än motsvarande period föregående år. Dock ska uppgifterna för 2008 ses som preliminära, de kommer att uppdateras vid insamling av årlig olycksstatistik våren 2009. Majoriteten av de omkomna och allvarligt skadade kan som figur 7 visar härröras till kategorin personolycka där 61 (71) personer omkommit och 11 (31) personer skadats allvarligt. Av dessa har 49 (54) personer omkommit till följd av självmord och 3 (2) personer skadats allvarligt i självmordsförsök. 9 (13) personer har omkommit och 1 (1) person har skadats allvarligt till följd av obehörigt spårbedrädande. Ingen passagerare eller anställd har omkommit under perioden. En person har dock skadat sig allvarligt vid ett försök att kliva på ett tåg i rörelse och sex anställda har rapporterats allvarligt skadade vid arbete i spår eller i elolycka.



Figur 8: Antal döda och allvarligt skadade under januari till augusti 2008 fördelade på kön. Siffrorna är preliminära.

Figur 8 visar antalet omkomna och allvarligt skadade fördelade på kön. Som figur 8 visar har nästan dubbelt så många män som kvinnor omkommit under perioden vilket är en liknande fördelning som för helåret 2007. 19 av 22 kvinnor och 30 av 42 män har under januari till augusti 2008 omkommit till följd av självmord.



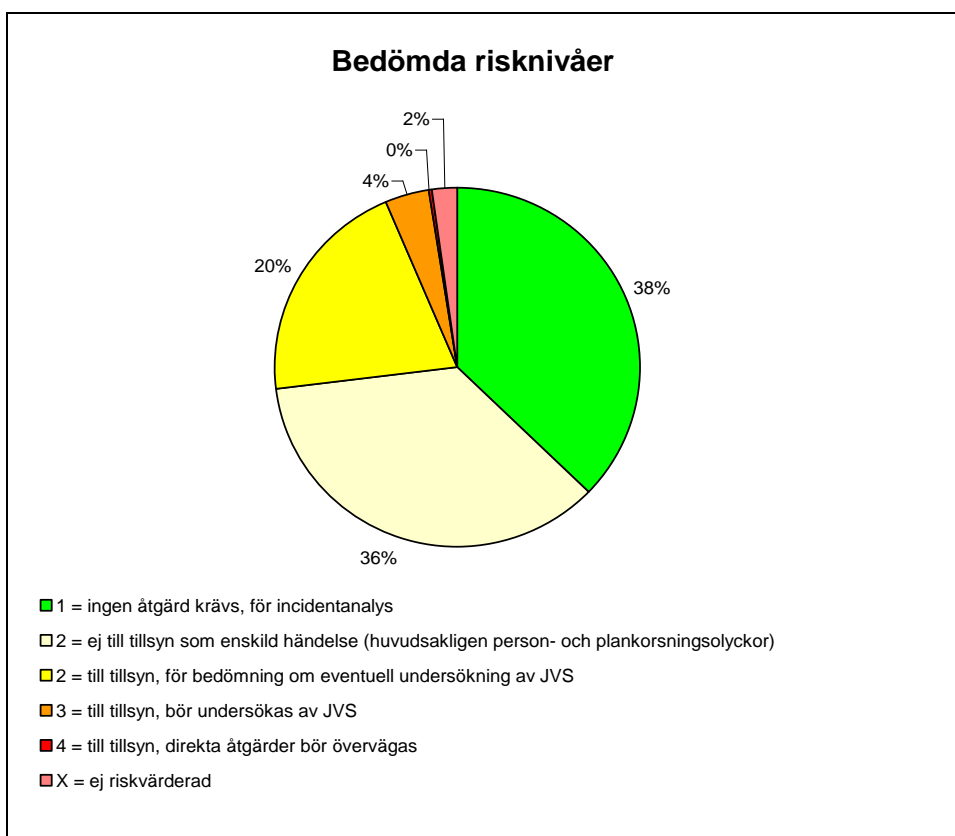
Figur 9: Antal döda och allvarligt skadade under januari till augusti 2008 fördelade på ålder. Siffrorna är preliminära.

Figur 9 visar antalet omkomna och allvarligt skadade fördelade på ålder under januari till augusti 2008. Sex personer under 18 år har omkommit under årets åtta första månader, en person i en plankorsningsolycka och sju personer i självmordshändelser.

Flest antal omkomna återfinns i åldersgruppen 18 – 40 år där 13 av 27 personer omkommit till följd av självmord. 13 av 16 personer i åldersgruppen 41 – 60 år och 8 av 10 personer över 60 år har omkommit till följd av självmord.

2 Riskvärdering av rapporterade händelser

De händelser som rapporteras till Järnvägsstyrelsen riskvärderas utifrån potentiell konsekvens och allvarlighetsgrad (grad av kontroll över förloppet samt händelsens relevans som indikator på systembrister). Baserat på denna bedömning placeras varje händelse in på en fyrgradig skala där 1 representerar lägst risk och 4 representerar högst risk.



Figur 10: Riskbedömningar av samtliga inrapporterade händelser till telefonberedskapen 2008-01-01 till 2008-08-31.

Figur 10 visar fördelningen mellan bedömda risknivåer. Av de 415 händelser som har anmälts till Järnvägsstyrelsen under perioden januari till augusti 2008 har ett tillbud till kollision bedömts som risknivå 4 och lämnats till tillsyn med rekommendation om att Järnvägsstyrelsen bör överväga direkta åtgärder. Tillbudet visade på att hanteringen av medgivande till signalpassage har brutit.

17 händelser har bedömts som risknivå 3 och lämnats vidare till tillsyn med rekommendation om att händelsen bör undersökas:

- En otillåten rörelse där ett felaktigt fordon som skulle forslas bort kom i rullning. Händelsen värderades till risknivå 3 då fordonet blev stående på ett avsnitt som skulle kunna ha varit en annan tågväg.
- En otillåten rörelse med uppställda vagnar som kom i rullning och rullade ett flertal kilometer ut på linje bedömdes som risknivå 3. Graden av kontroll bedömdes låg då inga barriärer fanns kvar och det var ren tur att det var uppförslut på sträckan. De potentiella konsekvenserna bedömdes som höga då det kunde ha lett till allvarliga personskador om vagnarna kolliderat med något.
- En plankorsningsolycka bedömdes som risknivå 3 då de potentiella konsekvenserna var höga (tungt vägfordon), graden av kontroll låg (obevakad plankorsning med mycket järnvägstrafik) och indikation på systembrist hög då det hänt flera olyckor tidigare vid samma plats (Mora-Garsås).
- En plankorsningshändelse där en buss fastnat på plankorsning bedömdes till risknivå 3 då de potentiella konsekvenserna bedömdes höga, graden av kontroll låg (halka), och viss indikation på systembrist fanns då det ska ha hänt en liknande incident tidigare vid samma plats (Östersund central – Järpen).
- En urspårning med timmervagnar inne på station bedömdes till risknivå 3 då graden av kontroll bedömdes låg (lokföraren har ingen möjlighet att se vad som händer i bakre delen av tåget, kontrollen ligger i säkerhetssyning innan tåget avgår), indikationen på systembrist medel (har hänt en del med timmer) och potentiell fara för personskada bedömdes finnas.
- Ett tillbud till arbetsolycka värderades till risknivå 3 då ingen begäran av a-arbete gjorts och risk för allvarliga personskador fanns.
- En plankorsningsolycka bedömdes som risknivå 3 då de potentiella konsekvenserna var höga (tungt vägfordon) och graden av kontroll låg (obevakad plankorsning).
- En arbetsolycka där två personer kom för nära kontaktledning vid arbete värderades till risknivå 3. Graden av kontroll värderades låg då det var oklart om e-arbete fanns och potentiella konsekvensen värderades till allvarliga personskador.
- En plankorsningsolycka bedömdes som risknivå 3 då de potentiella konsekvenserna var höga (tungt vägfordon, farligt gods i vagnuttagningen) och graden av kontroll låg.
- En plankorsningsolycka värderades till risknivå 3 då de potentiella konsekvenserna var höga (tungt vägfordon), graden av kontroll låg och

indikationen på systembrist medel (har hänt tidigare händelser vid platsen, Nällden).

- En urspårning värderades till risknivå 3 då den misstänkta orsaken var en lös hjulring vilket ger indikation på systembrist och risk för att problemet finns även på andra hjul typer med hjulring från samma batch.
- Ett tillbud till plankorsningsolycka mellan ett tåg och en trailer värderades till risknivå 3 på grund av höga potentiella konsekvenser och låg grad av kontroll (alla barriärer var borta då halvbommen hade gått ned så långt att det blev klart i signalen).
- Ett tillbud till urspårning värderades till risknivå 3 då det stannade vid ett tillbud tack vare att hastigheten var nedsatt av annat skäl och föraren hann upptäcka solkurvan.
- En utebliven ordergivning om hastighetsnedsättning värderades till risknivå 3 på grund av potentiell konsekvens urspårning och låg grad av kontroll då nedsättningen inte skyltats eller utrustats med baliser.
- En urspårning värderas till risknivå 3 då den kunde ha lett till allvarliga konsekvenser och graden av kontroll värderades som låg då det endast var växellådan som höll loket kvar på spåret.
- Ett tillbud till plankorsningsolycka där en lastbil fastnat med sitt släp på en plankorsning värderas till risknivå 3 då den kunde ha lett till allvarliga konsekvenser. Graden av kontroll över vägtrafikanter värderades till låg och indikationen på systembrist värderades till medel på grund av frågetecken kring hanteringen av ändrade trafikförhållanden vid större arbeten.
- En påkörning där ett tåg körde på en grävmaskin värderades till risknivå 3 med tanke på de allvarliga konsekvenser den kunde ha lett till och då graden av kontroll över okontrollerade rörelser intill spåret värderades till låg och händelsen väckte frågetecken kring ev. brist i SOS-planering eller utförandet av planeringen.

234 händelser har bedömts hamna på risknivå 2. Av dessa är 166 personolyckor, plankorsningsolyckor samt tillbud till sådana. Personolyckor och plankorsningsolyckor hamnar i regel på risknivå 2 då den potentiella, och tyvärr ofta även den faktiska, konsekvensen är dödsfall. Dessa händelser lämnas dock inte vidare till tillsyn varje gång de sker då det anses svårt att sätta in åtgärder utifrån enstaka sådana händelser. Under perioden har dock 27 sådana händelser med bedömd risknivå 2 lämnats vidare till tillsyn för bedömning av eventuell åtgärd då de bedömts indikera en större risk. Av händelserna på risknivå 2 har totalt 85 händelser lämnats till tillsyn för bedömning av eventuell åtgärd.

154 händelser har bedömts som risknivå 1 vilket innebär att ingen åtgärd krävs men att uppgifterna om händelsen kan komma att användas i incidentanalyser.

Av alla händelser oavsett risknivå har även ett antal händelser lämnats som information till Järnvägsstyrelsens tillsynsenheter, tekniska enhet och juridiska enhet.

9 händelser har ej riskvärderats. Dessa utgörs av en brand i en omriktare som inte var inkopplad i trafiken och en brand i en butik, fyra misstänkta läckage som visade sig inte vara läckage, en sprängningsolycka samt två arbetsolyckor mer hörande till elsäkerhetsverkets ansvarsområde.

3 Händelser rapporterade vidare till SHK

Händelse	Datum	Plats/sträcka	Ap	Anmäld till SHK
Plankorsningsolycka	2008-01-08	Mora - Garsås	Ja	Ja
Otillåten rörelse	2008-01-16	Alby - Ovansjö	Ja	Ja
Urspårning	2008-01-20	Motala	Ja	Ja
Plankorsningsolycka	2008-02-02	Erikslund - Ånge	Ja	Ja
Annat	2008-02-08	Sävenäs rangerbangård	Nej	Ja
Tillbud till Plankorsningsolycka	2008-02-12	Gräsberg - Ludvika	Ja	Ja
Plankorsningsolycka	2008-02-14	Ryr - Uddevalla hamn	Ja	Ja
Plankorsningsolycka	2008-02-14	Tunadal - Sundsvalls central	Ja	Ja
Brand	2008-02-15	Tekniska högskolan	Ja	Ja
Urspårning	2008-02-17	Simonstorp - Åby	Ja	Ja
Brand	2008-03-05	Vrena - Oxelösund	Ja	Ja
Plankorsningsolycka	2008-03-09	Storflon - Trångsviken	Ja	Ja
Utsläpp	2008-03-19	Göteborgs norra	Ja	Ja
Brand	2008-03-25	Akalla	Ja	Ja
Tillbud till Kollision	2008-04-01	Ånge	Ja	Ja
Tillbud till Plankorsningsolycka	2008-04-11	Stora Höga - Kode	Ja	Ja
Bristfälligt handhavande	2008-04-24	Alingsås - Bryngenäs	Ja	Ja

Plankorsningsolycka	2008-05-06	Nässjö central - Vetlanda	Ja	Ja
Kollision	2008-05-08	Vännäs	Nej	Ja
Otillåten rörelse	2008-05-27	Älvsjö	Ja	Ja
Brand	2008-05-29	Hökmora-Avesta Krylbo	Ja	Ja
Urspårning	2008-06-04	Rotebro - Upplands Väsby	Ja	Ja
Urspårning	2008-06-04	Aspeå - Stormyran	Ja	Ja
Tillbud till Kollision	2008-06-09	Bryngenäs	Ja	Ja
Tillbud till Kollision	2008-06-09	Hillared - Limmared	Ja	Ja
Bristfälligt handhavande	2008-06-16	Stavreviken - Härnösand	Nej	Ja
Tillbud till Kollision	2008-06-17	Umeå central - Brännland	Ja	Ja
Tillbud till Plankorsningsolycka	2008-06-26	Kumla - Mosås	Ja	Ja
Signalfel	2008-07-06	Stenungsund	Ja	Ja
Okontrollerad rörelse	2008-07-14	Ervalla - Frövi	Ja	Ja
Tillbud till Plankorsningsolycka	2008-07-23	Gemla	Ja	Ja
Tillbud till Kollision	2008-07-28	Kil	Ja	Ja
Signalfel	2008-07-29	Torneträsk	Ja	Ja
Tillbud till Plankorsningsolycka	2008-08-07	Virso - Brattheden	Ja	Ja
Signalfel	2008-08-23	Hässleholm - Mosselund	Ja	Ja
Urspårning	2008-08-24	Fors - Morshyttan	Ja	Ja
OSPA	2008-08-25	Karlberg	Ja	Ja
Påkörning	2008-08-27	Örtofta	Ja	Ja

Tabell 1: Händelser som har anmälts av Järnvägsstyrelsen till Statens haverikommission 2008-01-01 – 2008-08-31. Ap=anmälningspliktig till Järnvägsstyrelsen. Två av händelserna har efter kompletterande inkommen information bedömts som ej anmälningspliktiga till Järnvägsstyrelsen.

I tabell 1 visas de händelser, totalt sett 38 stycken, som Järnvägsstyrelsen har anmält till Statens haverikommission under årets första åtta månader.

4 Källor

Uppgifterna är hämtade från Järnvägsstyrelsens händelseregister i JAS samt från veckomötesanteckningar från genomförda riskbedömningar.

Rapporten är sammanställd av Eva-Lotta Högberg, Järnvägsstyrelsen, 2008-12-09.

Rapport 2008:6



Järnvägsstyrelsen