



Säkerhetsrapport 2007



INNEHÅLL

A.1	RAPPORTENS RÄCKVIDD	5
A.2	SAMMANFATTNING	5
A.1	SCOPE OF THE REPORT	7
A.2	SUMMARY	7
B	INLEDNING.....	9
B.1	ERA arbetsgrupp angående nationell säkerhetsrapport	9
B.2	Nationell lagstiftning.....	9
B.3	Verksamhetsutövare	10
B.4	Undantagna verksamhetsutövare.....	11
C	ORGANISATION.....	12
C.1	Järnvägsstyrelsens relationer.....	12
D	UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN	14
D.1	Nationell säkerhet	14
D.1.1	Säkerhetsmål	14
D.1.2	Säkerhetshöjande aktiviteter	15
D.2	Verksamhetsutövarnas säkerhet.....	16
D.2.1	Säkerhetsmål	17
D.2.2	Säkerhetshöjande aktiviteter	17
D.3	Gemensamma säkerhetsindikatorer	19
D.3.1	Olyckor	20
D.3.2	Dödade och allvarligt skadade.....	21
D.3.3	Infrastrukturens tekniska säkerhet.....	23
D.3.4	Avvikelser.....	23
D.3.5	Kostnader och förlorade arbetstimmar på grund av olyckor	24
D.3.6	Säkerhetsstyrning.....	24
E	VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK..	25
F	UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÄND.....	25
F.1	Nationell lagstiftning.....	25
F.2	Numeriska data.....	25
F.3	Procedurella aspekter.....	26
G	SÄKERHETSTILLSYN.....	26
G.1	Järnvägsstyrelsens säkerhetstillsyn	26
G.2	Verksamhetsutövarnas egna tillsyn.....	28

H REKOMMENDATIONER FRÅN STATENS HAVERIKOMMISSION OCH SLUTSATSER	28
H.1 Rekommendationer från Statens haverikommission.....	28
H.2 Slutsatser och prioriteringar	29
H.2.1 Verksamhetsutövarnas säkerhetsrapport.....	29
H.2.2 Järnvägsstyrelsens slutsatser och prioriteringar	29
<i>Bilaga A.1: Det statligt ägda järnvägsnätet.....</i>	<i>1</i>
<i>Bilaga A.2.1: Förteckning över aktiva infrastrukturförvaltare 2006.....</i>	<i>2</i>
<i>Bilaga A.2.2: Förteckning över aktiva järnvägsföretag 2006.....</i>	<i>20</i>
<i>Bilaga B.1.1. Järnvägsstyrelsens organisationschema 2006</i>	<i>24</i>
<i>Bilaga C. Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer</i>	<i>25</i>
<i>Bilaga D: Förteckning över alla viktiga förändringar i nationell lagstiftning och övriga nationella regelverk</i>	<i>37</i>
<i>Bilaga E: Utveckling av utfärdade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd</i>	<i>41</i>
<i>Bilaga F: Använda definitioner</i>	<i>45</i>
<i>Bilaga G: Frågeställningar, Procedurella aspekter avsnitt F.3.</i>	<i>54</i>

A.1 RAPPORTENS RÄCKVIDD

Denna säkerhetsrapport avser att beskriva säkerheten i det svenska järnvägssystemet såsom det förordas i järnvägssäkerhetsdirektivet¹ (nedan kallat säkerhetsdirektivet). I Sverige regleras villkoren för järnvägssystemet huvudsakligen av Järnvägslagen². Spårväg och tunnelbana ingår inte i rapporten.

A.2 SAMMANFATTNING

Av EU:s säkerhetsdirektiv framgår att samtliga medlemsländer skall lämna en säkerhetsrapport avseende järnvägssystemets säkerhet till Europeiska järnvägsbyrån (ERA). Årets säkerhetsrapport som avser 2006 års verksamhet, är den första i sitt slag och den följer huvudsakligen den vägledning som ERA tillhandahållit för ändamålet.

Järnvägssystemet regleras förutom av EU-lagstiftning även av nationell lag framförallt av järnvägslagen. Säkerhetsdirektivet har införlivats i svensk lag fr.o.m. den 1 juli 2007. Detta betyder att en del av de efterfrågade uppgifterna saknas för 2006. Exempelvis har varken säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd enligt säkerhetsdirektivets Artikel 10 respektive 11 utfärdats under 2006.

I Sverige finns många järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Under 2006 var det 90 järnvägsföretag och 499 infrastrukturförvaltare som hade tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet.

De uppgifter som skall redovisas i säkerhetsrapporten är av sådan art att Järnvägsstyrelsen har begärt in uppgifter från verksamhetsutövarna, vilket skett i verksamhetsutövarnas säkerhetsrapport. Järnvägsstyrelsen har utnyttjat sin möjlighet att bevilja undantag från att lämna säkerhetsrapport vilket medfört att majoriteten av infrastrukturförvaltarna inte har behövt lämna någon säkerhetsrapport. Det har inkommit 162 säkerhetsrapporter till Järnvägsstyrelsen.

Av de inkomna säkerhetsrapporterna framgår att det är många enskilda och samverkande åtgärder som bidrar till att höja och bibehålla säkerheten i järnvägssystemet. Under 2006 hade Järnvägsstyrelsen anledning att p.g.a. tekniska problem med dörrförreglingen på vissa personvagnar, besluta om förbud för det aktuella företaget att använda den aktuella vagnstypen i avvaktan på att problemet utretts och åtgärdats. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har också vidtagit åtgärder för att komma till rätta med olycksrisker i sin verksamhet. Exempel på en aktivitet där infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag samverkat är ett projekt som syftar till att minska antalet otillåtna stoppassager.

Antalet dödade och allvarligt skadade personer har sedan 2000 varit cirka 40 personer per år om man exkluderar självmord. Under 2006 inträffade totalt 51 betydande

¹ Direktiv 2004/49/EG

² Järnvägslagen (2004:519)

olyckor³. Av de inträffade olyckorna var det åtta olyckor som kan hänföras till järnvägssystemet i form av exempelvis tågkollisioner och tågurspårningar. Majoriteten av olyckorna som inträffade var plankorsningsolyckor och personolyckor. Samtliga avlidna personer (19) omkom inom dessa två olyckskategorier. Även antalet allvarligt skadade (16) personer kan till största delen hänföras till plankorsnings- och personolyckorna.

Järnvägsstyrelsen har under 2006 bedrivit ett utvecklingsarbete beträffande säkerhetstillsyn över järnvägssystemet. Detta arbete är inte avslutat men tillsynen har förändrats och innebär numera att tillsynsaktiviteterna är både risk- och händelsebaserade. Även metoderna för säkerhetstillsynen är under förändring med en förskjutning mot systemrevision.

Verksamhetsutövarnas huvudsakliga tillsynsaktiviteter sker i form av besiktningar och funktionskontroller. Några större järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare utför revisioner i form av systemgranskning både internt och externt, gentemot inhyrda entreprenörer.

Statens haverikommissionens rekommendationer till Järnvägsstyrelsen under 2006 baserades på två inträffade händelser. Den ena händelsen var ett tillbud till kollision där Statens haverikommission ifrågasatte om en äldre typ av teknisk utrustning var tillräckligt säker. I det andra fallet baserades rekommendationerna på en utredning av en plankorsningsolycka där Statens haverikommission i rekommendationerna bl.a. menade att tillsynsansvaret för plankorsningsfrågor borde förtydligas.

En slutsats som Järnvägsstyrelsen drar av den sammanvägda redovisningen i årets säkerhetsrapport är att aktörerna i järnvägssystemet är väl skickade att ta hand om risker i järnvägssystemet för att undvika järnvägsolyckor. Däremot är det svårare att påverka och vidta konkreta säkerhetshöjande aktiviteter när olycksdrabbade områden gränsar till andra områden t.ex. plankorsningar som är en angelägenhet för aktörer inom både järnväg och väg.

När Järnvägsstyrelsen blickar framåt med ett säkerhetsperspektiv är det framförallt den påbörjade utvecklingen av säkerhetstillsynen i riktning mot riskbaserad tillsyn som förenklat uttryckt innebär att rätt objekt får rätt tillsyn, som är högt prioriterat.

I juli 2007 beslutade den svenska regeringen att bilda en gemensam tillsynsmyndighet för de fyra transportslagen väg, järnväg, flyg och sjöfart. Detta kan innebära en öppning för möjligheterna till samverkan mellan transportslagen i syfte att minska antalet olyckor t.ex. plankorsningsolyckor.

³ Betydande olycka = olycka där minst ett spårbundet fordon i rörelse var inblandat och där minst en person dödats eller allvarligt skadats eller att skadorna på materiel, spår eller andra installationer lett till kostnader på minst hundrafemtio tusen Euro. Även olyckor som orsakar skador på miljön eller som stör trafiken i hög utsträckning betraktas som betydande olyckor. Sjävmord är exkluderade. Se definitioner bilaga F.

A.1 SCOPE OF THE REPORT

The purpose of this safety report is to describe safety on the Swedish rail system as advocated in the railway safety directive⁴ (referred to below as the safety directive). In Sweden, the conditions for the rail system are primarily governed by the Railway Act⁵. Trams and metros are not covered by the report.

A.2 SUMMARY

According to the EU safety directive, all member states must submit to the European Rail Agency (ERA) a safety report concerning the safety of the national rail system. This year's safety report, which deals with operation during 2006, is the first of its kind. It mainly follows the guidelines provided for the purpose by the ERA.

The rail system is subject not only to EU legislation but also to national law, in particular the Railway Act. The safety directive has been incorporated into Swedish law since 1 July 2007. This means that some of the requested information is lacking for 2006. For example, neither safety certificates nor safety permits according to Articles 10 and 11 respectively of the safety directive were issued during 2006.

In Sweden there are many railway undertakings and infrastructure managers. During 2006 there were 90 railway undertakings and 499 infrastructure managers holding permits to conduct railway operations.

The nature of the details to be stated in the safety report is such that the Swedish Rail Agency has requested information from the conductors of the operations. This has been done in the safety report of the conductors of the operations. The Swedish Rail Agency has made use of its ability to grant exemptions from submitting a safety report. As result, there has been no need for the majority of the infrastructure managers to submit a safety report. The Swedish Rail Agency has received 162 safety reports.

It is evident from the received safety reports that there are many individual and interacting measures that contribute to enhancing and maintaining the safety of the rail system. Because the doors on a passenger carriage did not close, the Swedish Rail Agency had reason, during 2006, to decide to prohibit the company in question from using the particular type of carriage while awaiting investigation and correction of the problem. Railway undertakings and infrastructure managers have also taken steps to deal with accident risks in their operations. An example of an activity where infrastructure managers and railway undertaking have cooperated in order to achieve results is a project aimed at reducing the number of "spads" (signals passed at danger).

⁴ Directive 2004/49/EC

⁵ The Railway Act (2004:519)

Since 2000, the number of people killed or seriously injured has been about 40 per year, if suicides are excluded. During 2006, about 51 significant accidents⁶ occurred. Of these accidents, eight could be attributed to the rail system in the form of train collisions and derailments. The majority of the accidents were level crossing accidents or accidents involving individuals. All the individuals who lost their lives (19) fell into in these two accident categories. The number of seriously injured people (16) can also largely be attributed to level crossing accidents and individuals.

During 2006, the Swedish Rail Agency has carried out development work concerning safety supervision of the rail system. This work is not complete but supervision has been changed, with the effect that supervision activities are now both risk-based and event-based. The safety supervision methods are also undergoing change, with a shift towards system auditing.

The main supervision activities of the operators take the form of inspections and function checks. Some major railway undertakings and infrastructure managers carry out audits in the form of both internal and external system reviews, as compared to engaged contractors.

The Swedish Accident Investigation Board made several recommendations to the Swedish Rail Agency during 2006 based on two incidents. In the first case, the recommendations were based on an investigation of a near collision and the Accident Investigation Board was unsure if a certain type of equipment was sufficiently safe. In the second case, the recommendations were the result of a level crossing investigation where it was determined that areas of responsibility among the authorities should be clarified.

From the statement in the safety report for the year, the Swedish Rail Agency concludes that the players in the rail system are well able to handle risks in the rail system in order to avoid accidents. On the other hand it is more difficult to exert influence and conduct concrete safety-enhancing activities when accident-affected areas border on other areas such as level crossings, which are a matter for players from both rail and road.

When the Swedish Rail Agency looks ahead with an eye to safety, it is above all the initiated development of safety supervision towards risk-based surveillance which gets high priority, meaning, in simple terms, that the correct object receives supervision.

In July 2007, the Swedish government decided to set up a joint supervision agency for the four forms of transport: road, rail, air and sea. This may mean greater scope for cooperation between the various forms of transport, with a view to reducing the number of accidents, such as level crossing accidents.

⁶ Significant accident = an accident in which at least one rail-borne vehicle in motion was involved and in which at least one person was killed or seriously injured, or in which damage to materiel, tracks or other installations resulted in costs of at least one hundred and fifty thousand euros. Even accidents having significant consequences of the environment or which significantly delay rail traffic are included. Incidents of suicides are excluded. See definitions, Appendix F.

B INLEDNING

I säkerhetsdirektivet regleras att den nationella säkerhetsmyndigheten i varje medlemsland senast 30 september varje år skall lämna en säkerhetsrapport till Europeiska järnvägsbyrån (ERA)⁷. Syftet med säkerhetsrapporten är att beskriva den nationella säkerhetsnivån och den skall enligt säkerhetsdirektivet innehålla beskrivning av utvecklingen av järnvägssäkerheten, viktiga förändringar av lagstiftning och andra föreskrifter om järnvägssäkerhet, utvecklingen av säkerhetscertifiering och säkerhetstillstånd samt resultaten av och erfarenheterna från säkerhetsmyndighetens tillsynsverksamhet.

I säkerhetsdirektivet framgår att även verksamhetsutövarna, d.v.s. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, senast 30 juni skall lämna en årlig säkerhetsrapport till säkerhetsmyndigheten⁸. Denna skall enligt direktivet innehålla uppgifter om organisationens samlade säkerhetsmål, rapportering av uppgifter till gemensamma säkerhetsindikatorer, resultat av den interna revisionen och synpunkter på brister och fel i järnvägssystemet som skulle kunna vara av betydelse för säkerheten.

B.1 ERA arbetsgrupp angående nationell säkerhetsrapport

Inom ERA har sedan hösten 2006 en arbetsgrupp bestående av representanter från intresserade medlemsländers säkerhetsmyndigheter träffats (däribland Sverige), i syfte att ta fram vägledning och mallar för den nationella säkerhetsrapporten. Arbetsgruppen avslutade sitt arbete i februari 2007.

I Sverige har en referensgrupp med representanter från både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare under våren 2007 bidragit med synpunkter på Järnvägsstyrelsen vägledning innehållande instruktioner och definitioner till verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter. I maj fick verksamhetsutövarna vägledningen med anmodan att ta fram säkerhetsrapport 2007.

Årets säkerhetsrapport följer så långt möjligt ERA:s mallar för utformning av säkerhetsrapporten inklusive redovisning av de gemensamma säkerhetsindikatorerna.

B.2 Nationell lagstiftning

Svensk järnväg regleras genom järnvägslagen⁹. Regeringen har i järnvägsförordningen¹⁰ gett Järnvägsstyrelsen rätt att meddela föreskrifter för att detaljreglera området. Järnvägsstyrelsens föreskrifter publiceras i Järnvägsstyrelsens författningssamling (JvSFS).

Säkerhetsdirektivet som ingår i Andra järnvägspaketet är sedan den 1 juli 2007 införlivat i svensk lagstiftning. Detta innebär att all rapportering till årets säkerhetsrapport som beskriver förhållanden under kalenderåret 2006, är baserat på

⁷ Direktiv 2004/49/EG, Kapitel IV Artikel 18

⁸ Direktiv 2004/49/EG, Kapitel II, Artikel 9

⁹ Järnvägslagen (2004:519)

¹⁰ Järnvägsförordningen (2004:526)

lagstiftning som trädde i kraft den 1 juli 2004. Av denna anledning är inte samtliga efterfrågade uppgifter besvarade, exempelvis har inga säkerhetsintyg enligt säkerhetsdirektivets Artikel 10 eller säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare enligt Artikel 11 utfärdats. Rapportering av de gemensamma säkerhetsindikatorerna har huvudsakligen baserats på uppgifter insamlade enligt ERA:s föreslagna definitioner. I vissa fall har nationella definitioner använts vilket framgår av bilaga C.

B.3 Verksamhetsutövare

Det är verksamhetsutövarna som är järnvägssektorns huvudaktörer i egenskap av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Den som önskar bedriva järnvägsverksamhet i Sverige måste ansöka om tillstånd för detta hos Järnvägsstyrelsen. Tillstånd prövas enligt villkor i järnvägslagen och tilldelas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare var för sig. En organisation kan därför ha ett eller flera tillstånd t.ex. kan en infrastrukturförvaltare i vissa fall ha tillstånd även för järnvägstrafik. I svensk lagstiftning definieras infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag så här¹¹:

Järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

Infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen.

Tolkningen av definitionerna ovan innebär att Sverige under 2006 hade 589 verksamhetsutövare med tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet.

Tillståndsinnehavare	2006
Järnvägsföretag	90
Infrastrukturförvaltare	499
Totalt	589

Tabell 1: Uppgifter om antal verksamhetsutövare 2006, se förteckning i bilagorna A.2.1 och A.2.2.

Man kan dela upp järnvägssektorn i en järnvägsmarknad och en infrastrukturmarknad. Järnvägsföretagen agerar på järnvägsmarknaden och på denna bedrivs person- respektive godstrafik. Den största aktören på järnvägsmarknaden har sitt ursprung från tiden då all järnvägsverksamhet bedrevs av staten i egen regi. I Sverige skiljer sig förutsättningarna mellan person- och godstrafik åt. Persontrafiken är fortfarande reglerad och ett statligt ägt bolag har ensamrätt att trafikera den interregionala persontrafiken. I vissa fall fattas beslut att någon sträcka ska öppnas för konkurrens och då upphandlas trafiken eller tilldelas genom trafikplikt. Den regionala och lokal persontrafiken upphandlas av respektive trafik huvudman. Godstrafiken har öppnats för konkurrens men domineras fortfarande av det bolag som tidigare var en del i den statliga järnvägsförvaltningen.

Infrastrukturmarknaden är starkt dominerad av staten vilket innebär att infrastrukturförvaltaren av statens spåranläggningar är den dominerade aktören. Järnvägsnätet i Bilaga A.1 visar den geografiska spridningen för det statligt ägda

¹¹ Järnvägslagen (2004:519), 1 kap 4 §

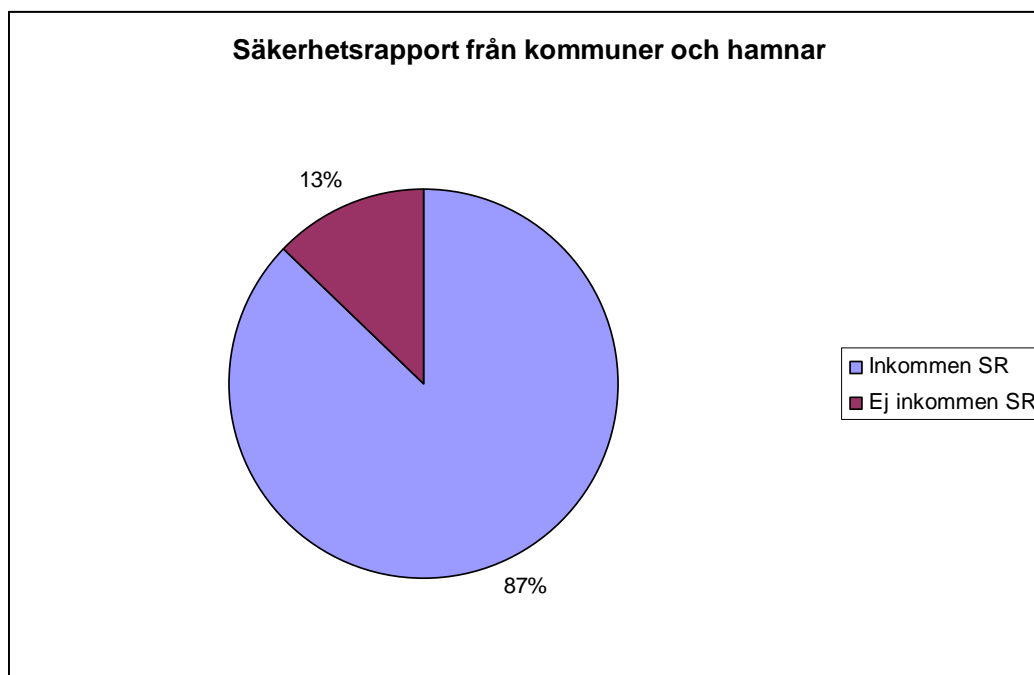
järnvägsnätet. Under 2006 fanns 499 infrastrukturförvaltare. Av dessa var endast ett tjugotal större aktörer uttryckt i termer av antal spårkilometer. Övriga infrastrukturförvaltare har i regel mindre spåranslagningar för eget bruk, exempelvis industriföretag som har ett eget spår som ansluter till statens spåranslagningar, i syfte att transportera eget gods.

B.4 Undantagna verksamhetsutövare

Järnvägsstyrelsen får föreskriva att mindre verksamheter vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transport av eget gods undantas från att lämna säkerhetsrapport.

I årets säkerhetsrapport har möjligheten att bevilja undantag från att lämna säkerhetsrapport tillämpats. Det resulterade i att 427 verksamhetsutövare inte omfattas av kravet att lämna säkerhetsrapport och att det har inkommit 162 säkerhetsrapporter till Järnvägsstyrelsen.

En stor grupp som inte beviljats undantag är de 94 kommuner och hamnar som har tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet. Av dessa har 82 lämnat säkerhetsrapport vilket ger ett bortfall på 13 %. En del av detta bortfall kan hänföras till att verksamhetsutövaren anmält att de inte bedrivit någon järnvägsverksamhet under 2006.



Figur 1: Inlämnade säkerhetsrapporter respektive ej inlämnade rapporter från rapporteringskyldiga kommuner och hamnar.

C ORGANISATION

Järnvägsstyrelsen är en central förvaltningsmyndighet som bildades i samband med att ny lagstiftning inom järnvägsområdet trädde i kraft 2004-07-01.

I detta hänseende har Sverige uppfyllt säkerhetsdirektivets villkor att varje medlemsland skall ha en säkerhetsmyndighet som oberoende av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, har uppdrag att bl.a. besluta om tillstånd av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, besluta om godkännande för att ta i bruk tekniska delsystem och komponenter samt tillse att rullande materiel registreras. Järnvägsstyrelsen har även en normerande roll och utövar tillsyn över järnvägssystemet.

Järnvägsstyrelsens uppdrag preciseras i förordning¹² med instruktion för Järnvägsstyrelsen. Regeringen anger årligen i sitt regleringsbrev vilka villkor som skall gälla för Järnvägsstyrelsens verksamhetsutövning nästkommande budgetår. Regleringsbrevet innehåller bl.a. mål för transportpolitiken, krav på Järnvägsstyrelsen att återredovisa graden av måluppfyllelse till regeringen och budgetramar.

Järnvägsstyrelsen leds av en generaldirektör och den interna organisationen är uppdelad i fem olika enheter som huvudsakligen speglar järnvägssektorns uppdelning i bl.a. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Förutom järnvägsföretagsenheten och infrastrukturenheten som bl.a. beslutar om tillstånd, utför säkerhetstillsyn och omprövning av tillstånd finns en teknisk enhet som handlägger ärenden avseende godkännande av tekniska delsystem m.m. Den juridiska enheten ansvarar för framtagande av Järnvägsstyrelsens föreskrifter. Analys- och administrationsenheten har dels karaktären av en intern serviceenhet där allt som inte direkt anknyter till kärnverksamheten samlats, som exempel på detta kan nämnas personal- och ekonomiadministration samt IT-frågor. Analys av olycksdata såsom framtagande av årets säkerhetsrapport och telefonberedskap för olycksrapportering är exempel på arbetsområden som också ingår i analys- och administrationsenhetens ansvarsområden. Varje enhet leds av en enhetschef. I Järnvägsstyrelsens årsredovisning för 2006 framgår att Järnvägsstyrelsen vid årets slut hade 55 anställda varav 35 män och 20 kvinnor. Bilaga B.1 innehåller Järnvägsstyrelsens organisationsschema 2006.

C.1 Järnvägsstyrelsens relationer

Järnvägsstyrelsen är inte en solitär myndighet som ensam ansvarar för hela järnvägssystemets reglering. Det finns flera andra statliga myndigheter som ansvarar för sina respektive ansvarsområden t.ex. Elsäkerhetsverket, Boverket och Räddningsverket. Dessa myndigheter interagerar och utför myndighetsutövning gentemot järnvägssystemets aktörer inom sina respektive ansvarsområden. På bilden nedan (figur 2) exemplifieras detta med några statliga myndigheter som påverkar Järnvägsstyrelsen och järnvägssystemets övriga aktörer bl.a. genom att de har normerade uppgifter i vissa säkerhetsrelaterade frågor.

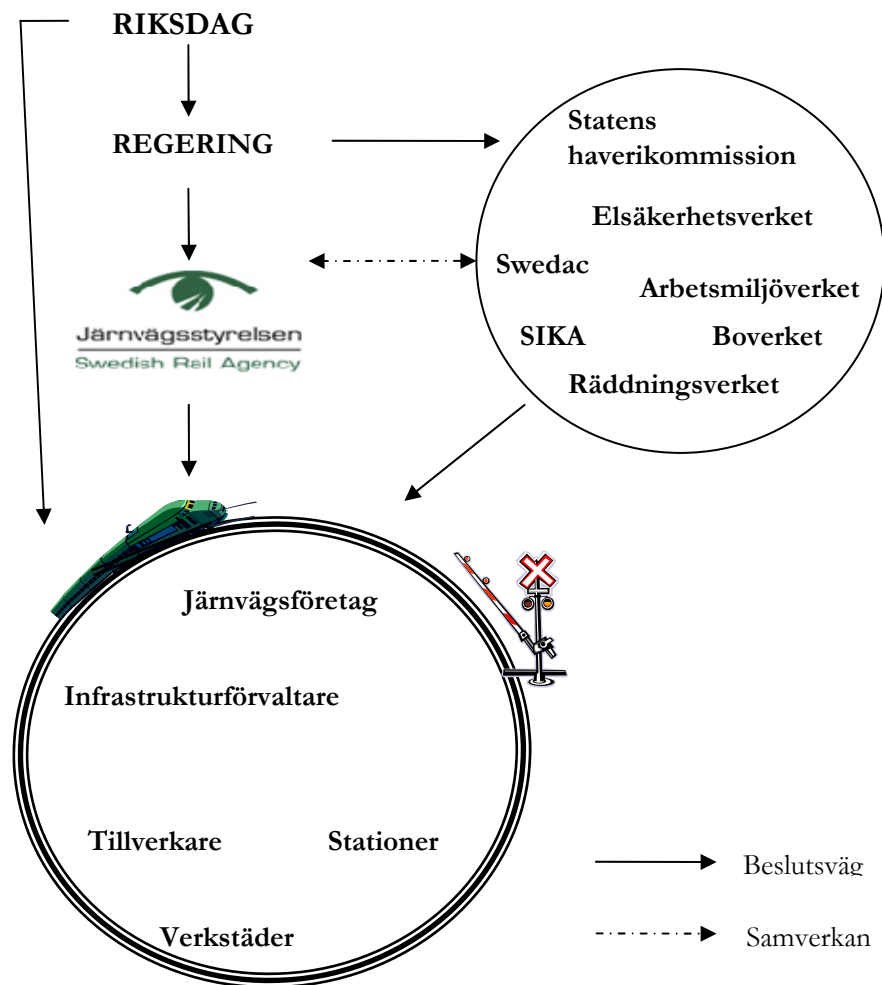
¹² Förordning (2004:527) med instruktion för Järnvägsstyrelsen

Swedac ackrediterar firmor som intygar att tekniska delsystem uppfyller gällande TSD.

Räddningsverket har ett övergripande och samordnande ansvar i sitt arbete för ett säkrare samhälle. Järnvägsstyrelsen samarbetar med Räddningsverket beträffande t.ex. tillsyn över transport av farligt gods.

Järnvägsstyrelsen rapporterar inträffade händelser till Statens haverikommission som är oberoende utredningsorgan enligt säkerhetsdirektivet. Statens haverikommission lämnar sina rekommendationer till Järnvägsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen skall i egenskap av säkerhetsmyndighet följa och vidta adekvata åtgärder till följd av rekommendationerna. Järnvägsstyrelsen skall även återrapportera till Statens haverikommission hur deras rekommendationer har behandlats och vilka åtgärder som vidtagits med anledning av rekommendationerna (se avsnitt H i denna rapport).

Järnvägsstyrelsen samverkar även med Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA). Järnvägsstyrelsen levererar statistiska uppgifter till SIKA som i sin tur levererar olycksstatistik till Eurostat¹³.



Figur 2: Järnvägsstyrelsens nationella relationer (denna bild ersätter Bilaga B.2).

¹³ Europeiska statistikmyndigheten

På bilden (figur 2) avser de heldragna pilarna beslutsvägar. De är därför enkelriktade medan den streckade linjen som är dubbelriktad avser samverkan.

Det är inte bara järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som agerar i järnvägssystemet utan där finns även tillverkare av tekniska system såsom fordon, signalanläggningar, ställverk. Fordon behöver underhållas och repareras vilket görs av verkstäder som ibland även har tillstånd både som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Tillverkare omfattas inte av Järnvägsstyrelsens ansvarsområde däremot skall Järnvägsstyrelsen godkänna att delsystemen får tas i bruk. Likaså regleras inte verkstädernas verksamhet av järnvägslagstiftningen men det finns regler som påverkar verkstädernas underhållsarbete t.ex. finns krav på att järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem även omfattar underhåll av fordon och järnvägsinfrastruktur.

D UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN

Arbetet med att hålla en hög och jämn säkerhetsnivå i järnvägssystemet engagerar samtliga aktörer i järnvägssystemet som beskrivs i figur 2. Exempelvis arbetar Järnvägsstyrelsen med att följa upp de säkerhetsmål som regeringen angett. Till hjälp för detta har Järnvägsstyrelsen bl.a. aktiviteter i form av säkerhetstillsyn och föreskrifter. Verksamhetsutövarna i sin tur följer föreskrivna regler och vidtar åtgärder vid behov.

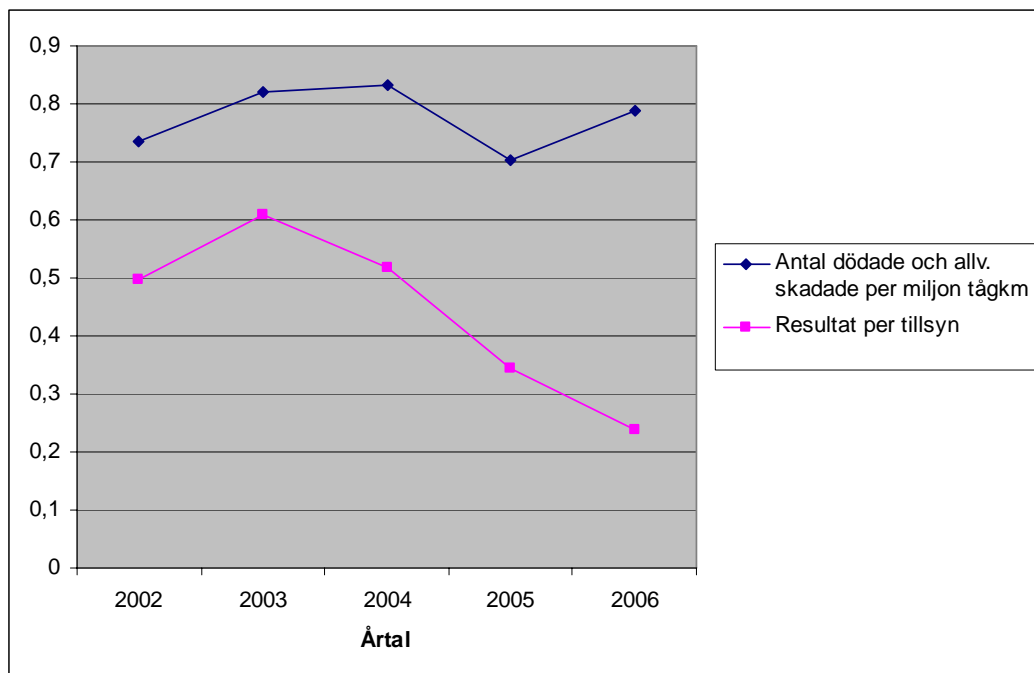
Den nationella säkerhetsnivån är därför beroende av att hela kedjan från regeringen via Järnvägsstyrelsen och ut till verksamhetsutövarna fungerar och är stark. Av denna anledning beskrivs den nationella säkerhetsnivån i form av de mål och säkerhetshöjande aktiviteter som vidtagits av både Järnvägsstyrelsen och av verksamhetsutövarna.

D.1 Nationell säkerhet

D.1.1 Säkerhetsmål

De mål som regeringen formulerat i regleringsbrev till Järnvägsstyrelsen är att Järnvägsstyrelsen skall bidra till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I regleringsbrevets säkerhetsmål har regeringen specifikt uppdragit åt Järnvägsstyrelsen att verka för en hög säkerhet i järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemen. Järnvägsstyrelsen följer årligen upp antalet dödade och allvarligt skadade personer där järnvägssystemet berörs. I årsredovisning för 2005 och 2006 jämfördes det totala antalet dödade och allvarligt skadade (inklusive självmord) i förhållande till miljon tågkilometer på den statligt ägda järnvägsinfrastrukturanläggningen med antalet åtgärder i form av förbud, förelägganden i förhållande till antalet utförda revisioner¹⁴.

¹⁴ Uppgifter i årsredovisning 2006 inkluderar även spårväg och tunnelbana varför siffrorn inte är jämförbara.



Figur 3: Säkerhetsrelaterade nyckeltal omfattande järnvägssystemet.

I förhållande till trafikvolymen men även i faktiska tal minskade antalet dödade och allvarligt skadade något under 2005 jämfört med 2004, det var antalet självmord som minskade. Under 2006 var det lika många personer som omkom eller blev allvarligt skadade (104)¹⁵ som under 2004. Däremot var trafikvolymen högre under 2006 än under 2004¹⁶.

D.1.2 Säkerhetshöjande aktiviteter

I Sverige har sedan 1996, tillsynen över järnvägssektorns aktörer varit inriktad mot att kontrollera att verksamhetsutövarna har en fungerande egenkontroll och besitter förmåga att vidta relevanta åtgärder om och när en avvikelse inträffar. Detta innebär att Järnvägsstyrelsen i sin tillsyn kontrollerar att verksamhetsutövarna följer aktuella regelverk och har organisation, rutiner, ansvarsfördelning, ekonomi etc. som säkerställer att villkoren för det utfärdade tillståndet även fortsättningsvis kan uppfyllas av verksamhetsutövaren.

De åtgärder/aktiviteter som Järnvägsstyrelsen har mandat att vidta är förbud med eller utan vite, förelägganden och ytterst indraget tillstånd. Det är verksamhetsutövarna som vidtar konkreta åtgärder för att reducera antalet oönskade

¹⁵ Av dessa var det 19 avlidna, 16 allvarligt skadade, 65 självmord och 4 självmordsförsök som slutade i allvarligt skadade.

¹⁶ Trafikvolymen för 2002 – 2005 är enbart baserad på körda tågkilometer på den statligt ägda järnvägsinfrastrukturen. Till säkerhetsrapporten har järnvägsföretagen rapporterat sina respektive körda tågkilometer 2006. Det resulterade i att värdet för tågkilometer ökade till 132 miljoner tågkilometer jämfört med 128 miljoner tågkilometer som järnvägstrafik på den statligt ägda järnvägen hade.

händelser (olyckor, tillbud och andra avvikelser). Järnvägsstyrelsen övervakar att verksamhetsutövarna vidtar relevanta åtgärder.

Under 2006 inträffade en händelse där Järnvägsstyrelsen utfärdade ett förbud mot att använda en viss typ av personvagnar i trafik. Förbudet har senare upphävts när det aktuella företaget kunde visa att felet var åtgärdat.

Säkerhetshöjande aktivitet	Olycka/tillbud eller annan avvikelse som startade aktiviteten		
	Datum	Plats	Händelsebeskrivning
Förbud mot trafik med vagnar littera WL4	2006-04-20	Stockholms central - Boden central	På sträckan Stockholm-Boden upptäckte ombordpersonalen att dörr inte gick att förregla i stängt läge på vagn littera WL4. Samma fel har funnits tidigare och därmed har Järnvägsstyrelsen fattat beslut att ta alla vagnar med samma littera ur trafik för det aktuella företaget.

Tabell 2: Händelse som lett till säkerhetshöjande aktiviteter.

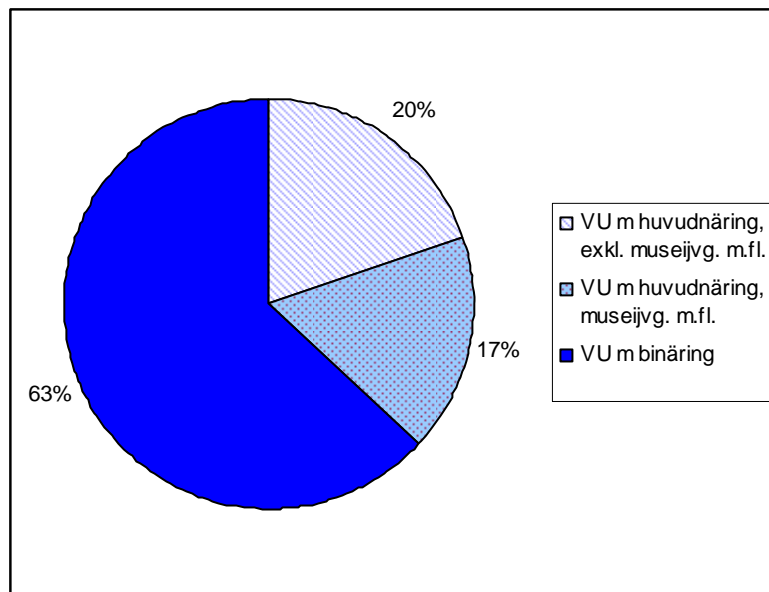
D.2 Verksamhetsutövarnas säkerhet

Majoriteten, cirka 91 %, av verksamhetsutövarna som lämnat säkerhetsrapport har inte haft några händelser som lett till att någon dödats eller allvarligt skadats.

Utöver de gemensamma säkerhetsindikatorerna innehåller säkerhetsrapporterna uppgifter om:

- Verksamhetens säkerhetsmål
- Vidtagna aktiviteter som avser att höja säkerhetsnivån
- Hur arbetet med säkerhetsrevisioner gått till, vilket redovisas i avsnitt G i denna rapport.

Järnvägsstyrelsen har fått in 162 säkerhetsrapporter från olika verksamhetsutövare. Majoriteten av alla inkomna säkerhetsrapporter (102) kan hänföras till kategorin verksamhetsutövare med järnvägsverksamhet som binäring. Till denna grupp verksamhetsutövare räknas i detta fall de som har en annan huvudverksamhet än järnväg och som utnyttjar järnvägen i huvudsak för transport av eget eller i vissa fall, andras gods.



Figur 4: Verksamhetsutövare med järnvägsverksamhet som huvudnäring resp. binäring.

Till gruppen verksamhetsutövare med järnvägsverksamhet som huvudnäring hänförs i detta fall förutom de större aktörerna (32) även mindre verksamhetsutövare (28) såsom exempelvis museijärnvägar och verkstäder vilket medför att gruppen blir förhållandevis stor ändå.

D.2.1 Säkerhetsmål

Det är 32 verksamhetsutövare som har järnvägsverksamhet som huvudnäring (exklusive museijärnvägar och verkstäder). I denna grupp har samtliga redovisat sina säkerhetsmål. Målen uttrycks ofta i termer av att ingen skall dödas eller skadas allvarligt med anledning av den egna organisationens verksamhet. Bland svaren i säkerhetsrapporterna finns även exempel på kvantitativa mål såsom att antalet otillåtna stoppassager och urspårningar skall minska eller också anges ett maximalt antal t.ex. inte fler än 4 urspårningar vid växlingsrörelser eller maximalt 30 lastningsfel av trailers, växelflak eller containrar, maximalt en oönskad händelse per 100 000 körda tågkilometer.

Om man ser på samtliga inkomna säkerhetsrapporter har 98 av verksamhetsutövarna redovisat sina säkerhetsmål (60 %). De mindre verksamhetsutövarna har t.ex. uppgett arbetsmiljömål och mål för den egna verksamheten. Sammantaget kan man säga att det behövs enhetlig vägledning för hur säkerhetsmålen ska uttryckas. Inom ERA pågår ett arbete med att ta fram säkerhetsmål för den europeiska järnvägen.

D.2.2 Säkerhetshöjande aktiviteter

Av de inkomna säkerhetsrapporterna har 76 verksamhetsutövare (48 %) redovisat att de vidtagit säkerhetshöjande åtgärder på grund av någon inträffad händelse, det behöver inte vara någon allvarlig konsekvens kopplad till händelsen. Mindre allvarliga händelser som tillbud till olycka och händelser vars konsekvens inte blev så allvarlig

som den skulle ha kunnat bli, har också medfört att säkerhetshöjande aktiviteter vidtagits.

Tabellen (tabell 3) nedan visar de vanligast rapporterade händelsekategorierna som lett till att säkerhetshöjande aktivitet vidtagits. Tabellen visar att urspårning (i detta begrepp inkluderas händelser på bangård, i depåer etc.) och otillåten passage av signal som visar stopp är de vanligast förekommande.

Händelse	Antal SR som tar upp händelsen	Aktiviteter
Urspårning.	22	Utbildning, information, underhåll.
Otillåten passage av signal som visar stopp ¹⁷ .	16	Samtal m personal, information och utbildning, ändrade rutiner. Ett samvekansprojekt mellan berörda aktörer har påbörjats.
Alla tillbud.	14	Utbildning, information, underhåll
Kollision eller påkörning.	13	Utbildning, information.
Tekniskt fel/materiefel.	11	Avvikelsehantering, Kontroller att fel avhjälpes och att underhåll sköts.
Brand.	5	Underhåll, information, utbildning, en brandriskanalys.

Tabell 3: Exempel på händelskategorier som enligt flest rapporter har lett till säkerhetshöjande aktivitet.

De säkerhetshöjande aktiviteter som nämns i tabellen är vanligt förekommande även för andra händelsekategorier. Man tar upp inträffade händelser på nästkommande repetitionsutbildning, informationsmöte med personal/entreprenör. Dessutom har man ofta ett individuellt samtal med berörd person i de fall händelsen har att göra med bristfälligt handhavande. Ibland har även en ny intern instruktion skrivits och delgivits de anställda. Vanligt förekommande aktiviteter är även underhåll samt en ökad kontroll av att planerat underhåll utförts.

Brand är en händelsekategori som också nämns och i ett fall har ett järnvägsföretag genomfört en brandriskanalys i syfte att minska den typen av händelser.

Den statligt ägda infrastrukturförvaltaren och berörda järnvägsföretag har under 2006 drivit ett gemensamt projekt för att minska antalet otillåtna stoppassager. Det har även pågått ett projekt med den statligt ägda infrastrukturförvaltaren och andra berörda organisationer i syfte minska antalet plankorsningsolyckor (Plankorsnings-OLA). Projektet avslutades under 2006 och ett antal förbättringsåtgärder identifierades exempelvis: förbättra vägskyddsanläggningar, ta bort plankorsningar, öka antalet planskilda korsningar och informera allmänheten om plankorsningar.

Tabellen (tabell 4) nedan visar exempel på händelser som har lett till säkerhetshöjande aktiviteter hos den statligt ägda infrastrukturförvaltaren.

¹⁷ OSPA

Händelse	Beskrivning	Konsekvens	Aktiviteter
Växeluppkörning	Medväxel ligger fel eller att motväxel inte sluter	Urspårning	Information och genomgång på repetitionsutbildning och på ledningens genomgång. Uppföljning av mätetal.
OSPA	Otillåten passage av signal som visar stopp	Kollision	Information och genomgång på repetitionsutbildning och på ledningens genomgång. Uppföljning av mätetal.
Raset i Ånn 2006-07-30	Banvall och vägbank underminerades av ovanligt stor vattenföring. Banvallen rasade omedelbart bakom ett persontåg.	Kunde ha lett till mycket allvarliga konsekvenser.	Utveckling av metod för bedömning av risker vid underminering av banvall.
Kollision Hok 2003	Vagnuttagning släpptes ut mot tåg och kolliderade med detta när det stod stilla vid plattform	Kunde ha lett till mycket allvarliga konsekvenser.	Förstärkning avsystemet med tåganmälan genom forcerad MobiSIR-utbyggnad, elektronisk tam-bok och ERTMS regional.
Gasoltågolycka Borlänge 2000	Godståg framfördes med för hög hastighet och spårade ur i växelkurva	Kunde ha lett till mycket allvarliga konsekvenser	Bortbyggande av ATC-öar.
Varmgång och tjuvbroms vid olika tillfällen	Varmgång eller tjuvbroms kan leda till urspårning på linjen i hög hastighet	Kan ge mycket allvarliga konsekvenser	Fler och bättre detektorer.

Tabell 4: Händelser som utlöst säkerhetshöjande aktiviteter av mer nationellt övergripande karaktär, av den statligt ägda infrastrukturförvaltaren.

D.3 Gemensamma säkerhetsindikatorer

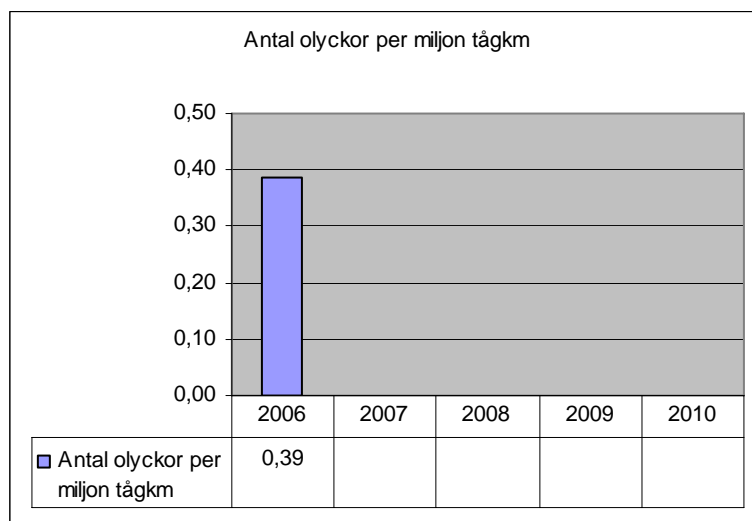
I detta avsnitt redovisas kommentarer till de gemensamma säkerhetsindikatorerna. Tanken är att de gemensamma säkerhetsindikatorerna skall redovisas som ett genomsnittligt värde baserat på värden för fem år. År 2006 är det första året som uppgifter samlas in på detta sätt varför ett medelvärde för fem år inte kan presenteras. Värdet som redovisas i denna rapport avser därför enbart 2006 såvida inget annat framgår av text eller figur. De gemensamma säkerhetsindikatorerna består av data om inträffade olyckor och avvikelser som sätts i relation till antal tågkilometer eller i vissa fall resandekilometer. Definitioner som använts för insamlade uppgifter

redovisas i bilaga F. I de flesta fall har säkerhetsdirektivets definitioner använts men i vissa fall har nationella definitioner använts vilket framgår av tabellen i bilaga C. Några grundläggande uppgifter om järnvägssystemets trafikvolym, spårlängd, plankorsningar, vägskyddsanläggningar m.m. har också insamlats bl.a. för att beräkna säkerhetsindikatorerna. Samtliga insamlade uppgifter framgår av bilaga C.

D.3.1 Olyckor

Det inträffade 51 betydande olyckor under 2006.

En indikator som beräknats är det totalt antal olyckor per miljon tågkilometer. För 2006 blev detta 0,39 olyckor per miljon tågkilometer. I indikatorn ”antal olyckor per miljon tågkilometer” definieras en olycka som en betydande olycka vilket framgår av definitioner i bilaga F.



Figur 5: Diagram över totalt antal olyckor per miljon tågkilometer (2006).

Olyckorna delas i sin tur upp i olyckskategorierna: tågkollisioner, tågurspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor, bränder och övriga olyckor.

De olyckskategorier för vilka det har rapporterats flest olyckor är plankorsningsolyckor (16) och personolyckor (17) orsakade av rullande materiel i rörelse. De olyckor som har rapporterats i dessa olyckskategorier har i de flesta fall lett till avlidna eller allvarligt skadade personer. De tågurspårningar (5), tågkollisioner(3) bränder (3) och övriga olyckor (7) som rapporterats har i de flesta fall rapporterats på grund av att de givit upphov till betydande konsekvenser i form av stora skadekostnader och/eller stora trafikstörningar. De har dock inte lett till några omkomna människor under 2006. Antalet olyckor inom dessa kategorier är lågt och varje enskild betydande olycka i form av en tågkollision eller tågurspårning påverkar påtagligt det statistiska underlaget.

Ingen resande har dödats på grund av en urspårning eller en kollision sedan 1990. Flera av de olyckor som klassificerats som övriga olyckor är också kollisioner och urspårningar men med växlingsrörelser.

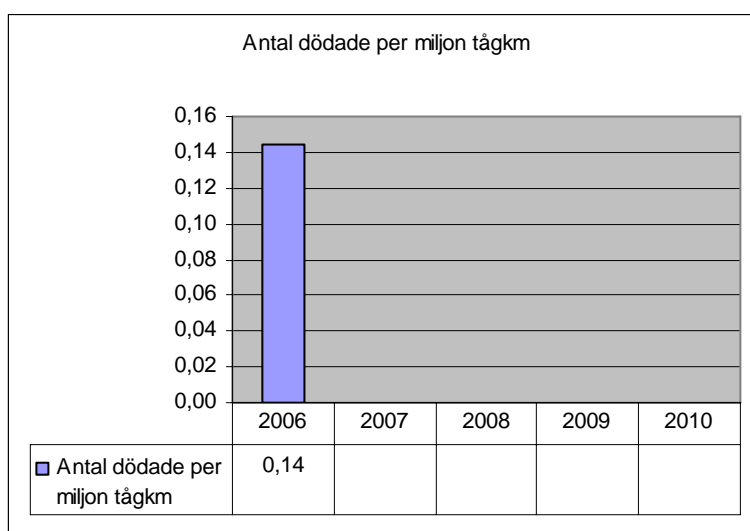
De olyckor som fortfarande är alltför ofta förekommande är plankorsningsolyckor och personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse. Dessa olyckor beror

huvudsakligen på två faktorer. Plankorsningsolyckorna har orsakats av att vägtrafikanter inte uppmärksammat ett annalkande tåg eller vägskyddsanläggningens varningssignalering. Personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse har främst orsakats av att obehöriga personer uppehållit sig i spåret. Utöver dessa olyckor har det dessutom inträffat 69 självmordsolyckor.

D.3.2 Dödade och allvarligt skadade

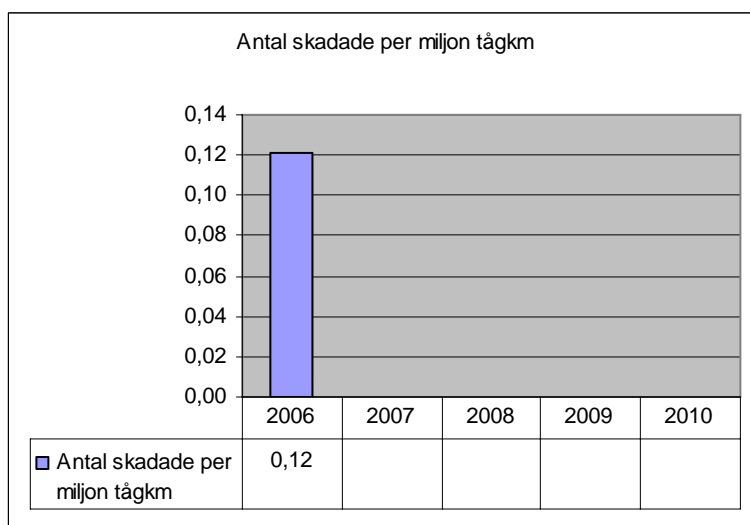
I denna grupp av indikatorer ingår antalet dödade och allvarligt skadade personer.

Indikatorn antal dödade per miljon tågkilometer är 0,14 personer per miljon tågkilometer. Vilket betyder att 1,4 personer dödats per 10 miljoner körda tågkilometer. I Sverige kördes cirka 132 miljoner tågkilometer under 2006.



Figur 6: Indikator antal dödade per miljon tågkilometer (2006).

Indikatorn antal skadade personer per miljon tågkilometer är 0,12 personer för 2006 vilket framgår av diagrammet nedan. Med skadade (personer) avses i detta fall allvarligt skadade personer vilket framgår av definition i bilaga F.

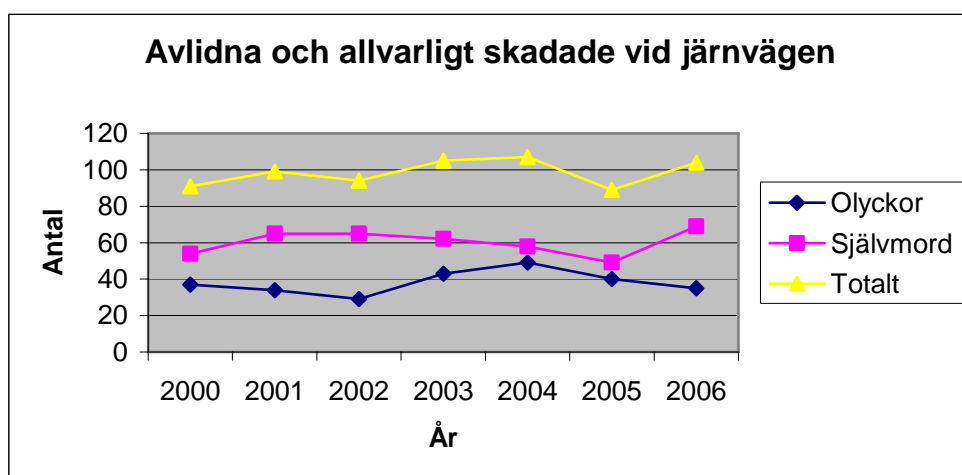


Figur 7: Indikator antal skadade per miljon tågkilometer (2006).

År 2006 blev 16 personer allvarligt skadade. En osäkerhet i denna uppgift är att Sverige hittills tillämpat en nationell definition för när en person skall anses allvarligt skadad. Den nationella definitionen innebär att en person är allvarligt skadad om skadan lett till minst 14 dagars sjukskrivning. Enligt indikatorns definition av allvarligt skadad skall personen ha vistats minst 24 timmar på sjukhus p.g.a. olyckan.

Utveckling av antalet dödade och allvarligt skadade

Antalet dödade och allvarligt skadade personer vid järnvägen har under de senaste åren legat runt 40 personer per år förutom självmorden. Diagrammet nedan visar utvecklingen av antalet avlidna och allvarligt skadade vid betydande olyckor och självmordsolyckor.



Figur 8: Antal avlidna och allvarligt skadade år 2000 – 2006.

Av de 35 personer som skadades allvarligt eller dödades vid en betydande olycka under 2006 var sju barn¹⁸, två flickor och fem pojkar. Av de övriga 28 personerna var åtta kvinnor och 20 män.

Vid plankorsningsolyckor är det användare av plankorsningen, d.v.s. vägtrafikanter, som har dödats (9) eller skadats allvarligt (8). Vid personolyckorna är det till den allra största delen obehöriga personer som uppehållit sig i spåret och blivit påkörda. Vid sådana olyckor är det tio personer som dödats och fyra som skadats allvarligt. Inga resande har dödats eller skadats allvarligt vid urspårningar, bränder, plankorsningsolyckor eller kollisioner. Det är värt att notera att en personolycka som inneburit att en person blivit påkörd av ett tåg nästan alltid får dödlig utgång. Vid en plankorsningsolycka däremot är det ofta tillfälligheter som avgör huruvida det blir en olycka utan personskador (t.ex. då ett fordons kupé förblir oskadad vid olyckan) eller en olycka med personskador av olika grad.

¹⁸ Barn är personer under 18 år.

D.3.3 Infrastrukturens tekniska säkerhet

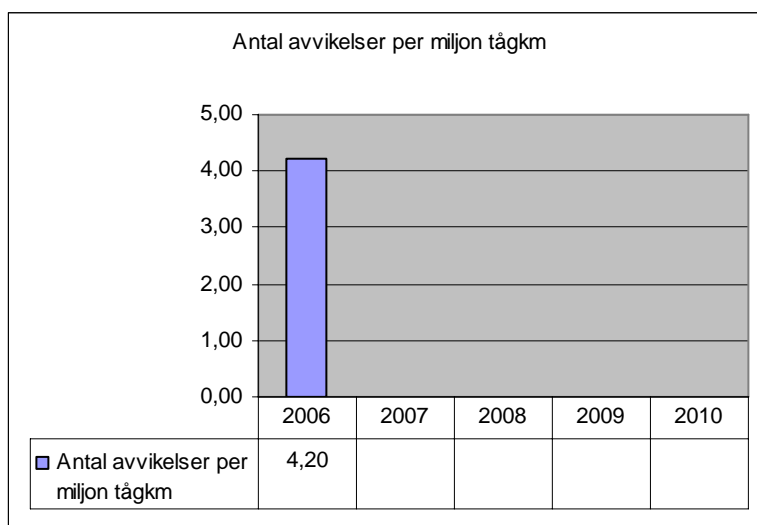
I denna grupp av indikatorer ingår andel spår som har ATP (Automatic Train Protection) och andel plankorsningar med automatisk eller manuell vägskyddsanläggning.

Andel spår som har ATP är 71 %. Den största delen av trafiken sker således på banor med hög teknisk säkerhet.

Den indikator under denna rubrik som har störst påverkan på de inträffade olyckorna 2006 är förekomsten av plankorsningar. Den statligt ägda infrastrukturförvaltaren har under flera år arbetat aktivt med att förbättra säkerheten vid plankorsningar vilket har lett till att antalet allvarliga plankorsningsolyckor har visat en neråtgående trend. En av de åtgärder som vidtagits har varit att slopa plankorsningar utan aktiv vägskyddsanläggning och ersätta dessa med plankorsningar med automatisk vägskyddsanläggning. Av samtliga plankorsningar är det 34 % som har någon form av vägskyddsanläggning.

D.3.4 Avvikelser

I denna indikator summeras alla rapporterade händelser som avser rälsbrott, spårgeometrifel, axelbrott, hjulbrott, obehörig eller otillåten stoppsignalpassage (OSPA) och säkerhetspåverkande signalfel. Rapporterade avvikelser är 556 och indikatorn ger ett värde på 4,20 avvikelser per miljon tågkilometer.



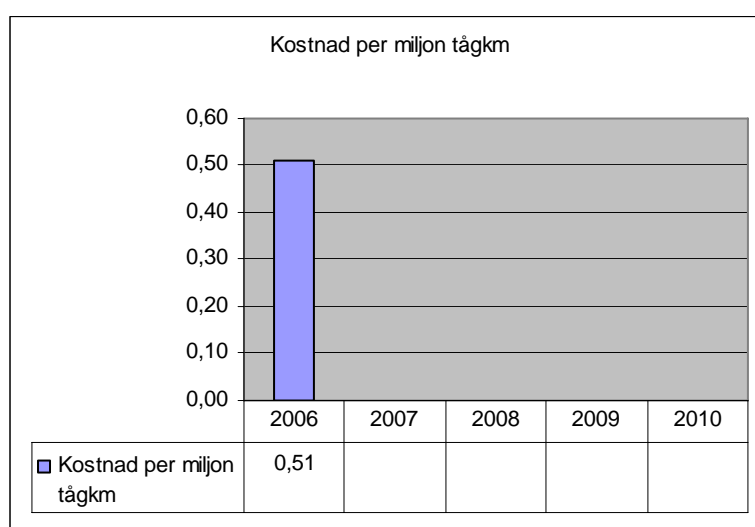
Figur 9: Indikator antal avvikelser per miljon tågkilometer (2006).

I denna kategori av händelser är det två typer av avvikelser som klart dominerar: rälsbrott (256) samt OSPA (194) av 556 rapporterade avvikelser. Spårgeometrifel är också en stor grupp med 80 rapporterade avvikelser. Värt att notera är att i Järnvägsstyrelsens säkerhetsrapport ingår alla rälsbrott, d.v.s. även sådana som varit på sidospår. Antalet rälsbrott på tågspår är därmed lägre. Detta är en följd av att rapporteringskravet även omfattar rälsbrott på sidospår. Det kan också konstateras att antalet av de övriga avvikelserna varit få. Antalet rapporterade säkerhetspåverkande signalfel har varit åtta, antalet hjulbrott åtta och antalet rälsbrott har varit tio.

Det är oklart hur stort mörkertal det finns när det gäller rapporteringen av avvikelser. Detta beror på att det sannolikt är så att alla avvikelser inte rapporteras. En möjlig orsak till detta är att en avvikelse inte alltid är lika påtaglig som en olycka, vilket gör att de inblandade inte alltid tänker på att rapportera till exempel en OSPA. Avvikelserna är dock viktiga att fortsätta att bevaka eftersom de kan utgöra förebud om allvarliga olyckor.

D.3.5 Kostnader och förlorade arbetstimmar på grund av olyckor

Denna indikator är ett försök att mäta den totala kostnaden som uppstår i järnvägssystemet på grund av inträffade olyckor. Kostnaden uttrycks i miljoner Euro¹⁹ och relateras till antalet körda tågkilometer (angivet i miljon tågkilometer).



Figur 10: Indikator för kostnad orsakad av olyckor per miljon tågkilometer (2006).

De rapporterade verksamhetsutövarna har uppgett att dessa uppgifter är mycket osäkra. Eftersom det är första året med rapportering av dessa indikatorer är alla system ännu inte anpassade för att en helt tillförlitlig rapportering skall kunna göras. Systemen håller dock på att utvecklas och förbättras. Av dessa skäl går det inte att dra några slutsatser av de rapporterade uppgifterna.

De verksamhetsutövare med järnvägsverksamhet som binäring har oproportionerligt stor mängd arbetstimmar rapporterade, exempelvis har en stor industri med ett spår endast en bråkdel av sina arbetstimmar relaterade till järnvägsverksamhet men kravet är att de ska rapportera den totala arbetstiden. Detta leder till att indikatorer som baseras på uppgifter om arbetstimmar inte blir jämförbara med verksamhetsutövare som har järnvägsverksamhet som huvudnäring.

D.3.6 Säkerhetsstyrning

Nyckeltalet som används i årets säkerhetsrapport är förhållandet mellan antalet planerade (325) och antalet utförda (319) revisioner under år 2006. Det är svårt att se hur detta nyckeltal skall kunna ge ett tillräckligt bra underlag för att man skall kunna

¹⁹ Vid beräkning av kostnader i Euro har växlingskurs 1 Euro = 9,30 SEK använts.

dra slutsatser om nivån på verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem. En del av de frågor och kommentarer som har inkommit till Järnvägsstyrelsen på denna punkt har visat att det har varit svårt för verksamhetsutövarna att tolka och förstå vad som är en rapporteringspliktig revision. I ERA:s arbetsgrupp för gemensamma säkerhetsindikatorer har det också diskuterats nya indikatorer för säkerhetsstyrningssystem.

E VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK

Under 2006 har inga viktiga förändringar i järnvägslagstiftningen ägt rum. Järnvägsstyrelsen har gett ut tio nya föreskrifter under året, en föreskrift som reglerar godkännande av tekniska system och de övriga nio föreskrifterna avser tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som efter EU-beslut, har införlivats i den svenska rättsordningen (i form av JvSFS) (se specifikation i bilaga D).

F UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND

Säkerhetsdirektivet 2004/49/EG har inte införts i Sverige förrän 1 juli 2007 och därför har varken säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd i enlighet med säkerhetsdirektivet utfärdats under 2006. Nedan lämnas i möjligaste mån svar på uppgifter som efterfrågas i ERA:s vägledning.

F.1 Nationell lagstiftning

1.1. Startdatum för utfärdande av Säkerhetsintyg enligt Artikel 10 i Säkerhetsdirektivet 2004/49/EG är 2007-07-01.

1.2. Startdatum för utfärdande av Säkerhetstillstånd enligt Artikel 11 i Säkerhetsdirektivet 2004/49/EG är 2007-07-01.

1.3. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har tillgång till nationella säkerhetsregler eller annan relevant lagstiftning på Järnvägsstyrelsens hemsida på Internet²⁰. Järnvägsstyrelsen ger även ut en handbok som innehåller relevant lagstiftning samt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (handboken finns för övrigt också på hemsidan).

F.2 Numeriska data

Järnvägssäkerhetsdirektivet började tillämpas i Sverige 2007-07-01 varför det saknas numeriska data för 2006. I bilaga E redovisas relevanta numeriska data.

²⁰Järnvägsstyrelsens Internet-adress: www.jvs.se

F.3 Procedurella aspekter

3.1 Säkerhetsintyg Del A

Frågeställningarna avseende erhållna erfarenheter av utfärdande av säkerhetsintyg besvaras inte här, med undantag för frågan om avgifter som kan vara av principiellt intresse, eftersom inga säkerhetsintyg enligt säkerhetsdirektivet Artikel 10 utfärdats under 2006. Frågeställningarna återfinns i bilaga G.

3.1.5. Tar NSA ut någon avgift för utfärdande av säkerhetsintyg del A?

Svar: Nej, men frågan utreds.

3.2 Säkerhetsintyg Del B

Frågeställningarna avseende erhållna erfarenheter av utfärdande av säkerhetsintyg besvaras inte här, med undantag för frågan om avgifter som kan vara av principiellt intresse, eftersom inga säkerhetsintyg enligt säkerhetsdirektivet Artikel 10 utfärdats under 2006. Frågeställningarna återfinns i bilaga G.

3.2.3. Tar NSA ut någon avgift för utfärdande av säkerhetsintyg del B?

Svar: Nej, men frågan utreds.

3.3 Säkerhetstillstånd

Frågeställningarna avseende erhållna erfarenheter av utfärdande av säkerhetstillstånd besvaras inte här, med undantag för frågan om avgifter som kan vara av principiellt intresse, då inga säkerhetstillstånd enligt säkerhetsdirektivet Artikel 11 utfärdats under 2006. Frågeställningarna återfinns i bilaga G.

3.3.6. Tar NSA ut någon avgift för utfärdande av säkerhetstillstånd?

Svar: Nej, men frågan utreds.

G SÄKERHETSTILLSYN

G.1 Järnvägsstyrelsens säkerhetstillsyn

Det finns en övergripande strävan hos Järnvägsstyrelsen att all säkerhetstillsyn i första hand skall ske i form av säkerhetsrevisioner vars syfte är att granska verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem.

För att identifiera vilka verksamhetsutövare som skall få tillsyn har metodiken förändrats till att mer utgå mer från ett riskperspektiv. Följande två kriterier är vägledande för att vidta tillsynsaktiviteter:

- Verksamheter där en olycka kan få stor konsekvens och sannolikheten för att den inträffar inte är försumbar.
- Verksamheter där det är hög sannolikhet för att en olycka inträffar och konsekvenserna inte är acceptabla.

Härutöver är strävan att planering av tillsynsaktiviteter sker preliminärt. Planeringen omvärderas varje kvartal utifrån de händelser som inträffat. Planeringen har numer även utrymme för att snabbt kunna sätta in en ny tillsyn i fall en händelse skulle indikera behov av det. Tillsynen har således blivit både risk- och händelsestyrd för att snabbt kunna fånga förändringar i järnvägssystemet.

Under 2006 var detta förhållningssätt under utveckling varför tillsynsaktiviteterna pågick enligt då gällande rutiner vilket redovisas i tabellerna 5-7 nedan.

Järnvägsstyrelsen genomför samtliga revisioner med egen personal. I underlag till årsredovisning 2006 framgår att cirka 12 handläggare (7,95 årsarbetare) arbetar med säkerhetstillsyn. I genomsnitt 13 515 arbetstimmar användes i processen säkerhetstillsyn under 2006. Det motsvarar cirka 16 % av Järnvägsstyrelsens totala arbetskraft (administrativ personal är inkluderad i den totala arbetskraften).

Under 2006 utfördes varken inspektioner eller revisioner med utgångspunkt från krav i säkerhetsdirektivet eftersom säkerhetsdirektivet inte var infört i nationell lag. Däremot utförde Järnvägsstyrelsen både inspektioner och revisioner med utgångspunkt från då gällande lagstiftning. I tabellerna nedan redovisas antal tillsynsaktiviteter.

Antal inspektioner utförda av Järnvägsstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter (specificeras)
3. Antal inspektioner av JF/IF under 2006	Planerade	0	0	0	Inspektioner 200 Företagsmöten 20 Temainspektioner 6
	Utförda	0	0	0	Inspektioner 165 Företagsmöten 42 Temainspektioner 4

Tabell 5: Antal planerade respektive utförda inspektioner 2006.

En jämförelse mellan antal utförda inspektioner och antal planerade inspektioner visar att utförda inspektioner var 211 jämfört med planerade som var 226. Det ger en uppfyllandegrad på 93,4 %.

Antal revisioner utförda av Järnvägsstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter
4. Antal revisioner av JF/IF under 2006	Planerade	0	0	0	5
	Utförda	0	0	0	3

Tabell 6: Antal planerade respektive utförda revisioner 2006.

Under 2006 utfördes 3 revisioner medan det planerade antalet revisioner var 5. Uppfyllandegraden var 60 %.

		Antal
RESULTAT	Förbud	5
	Föreläggande	8
	Påpekande	38
	Åklagare	0

Tabell 7: Sammanställning av resultat från tillsynsaktiviteter 2006.

Tabell 7 visar att de tillsynsaktiviteter som genomfördes under 2006 resulterade i 51 förbud, förelägganden eller påpekanden, där påpekanden är den vanligaste formen av resultat av tillsynsaktivitet.

G.2 Verksamhetsutövarnas egna tillsyn

Revisioner enligt säkerhetsdirektivets definition²¹ har förekommit i undantagsfall. Verksamhetsutövarnas redogörelser för sina revisioner visar att dessa huvudsakligen består av planerade besiktningar och funktionskontroller, ibland oanmälda. Hänvisning till arbetsmiljökontroller (skyddsronder) eller till organisationens ordinarie kvalitetsledningssystem är inte ovanligt. Kommuner och andra mindre infrastrukturförvaltare tar många gånger in en extern entreprenör som utför besiktning av deras spåranslaggning. Entreprenören som utför besiktning av anläggningen kan vara en etablerad verksamhetsutövare med järnvägsverksamhet som huvudnäring.

En sammanställning av säkerhetsrapporternas uppgifter om utförda revisioner visar att 91 verksamhetsutövare sammantaget hade planerat att göra 325 revisioner under 2006. Det faktiska utfallet var 319 revisioner vilket ger en uppfyllandegrad på 98 %.

Det är förhållandevis många som varken planerat eller utfört någon revision alls (71). Samtliga ingår i gruppen verksamhetsutövare med järnvägsverksamhet som binäring.

H REKOMMENDATIONER FRÅN STATENS HAVERIKOMMISSION OCH SLUTSATSER

H.1 Rekommendationer från Statens haverikommission

Järnvägsstyrelsen har under år 2006 arbetat med rekommendationer från Statens haverikommission gällande två händelser. Den ena händelsen var ett tillbud till kollision på stationen Ljung den 12 maj 2004 och den andra händelsen var en plankorsningsolycka i Nosaby mellan Fjälkinge och Kristianstad den 10 september 2004.

Rekommendationerna från tillbudet i Ljung den 12 maj 2004 fokuserade på frågan om signalställverkets tekniska standard på stationen. Signalställverkets funktion var vid händelsen helt riktig i förhållande till specifikationen för ställverkstypen men

²¹ se bilaga F, punkt 32

Statens haverikommission visade i sin utredning att det kan ifrågasättas om denna äldre typ av signalställverk är tillräckligt säker. Järnvägsstyrelsen begärde med anledning av rekommendationerna en redovisning av den berörda infrastrukturförvaltaren av vilka åtgärder de planerade vidta med anledning av rekommendationerna. Infrastrukturförvaltaren har tagit fram ett åtgärdsprogram som bland annat skall se över förekomsten av signalställverk som bedöms inte kunna nå upp till acceptabel standard. Detta gäller främst mindre stationer på banor med manuell tåganmälan.

Rekommendationerna från tillbudet i Nosaby den 10 september 2004 pekar på att det är oklart hur ansvaret för tillsynen över plankorsningar är fördelat. En plankorsning är ett möte mellan två trafikslag, väg och järnväg. Statens haverikommission rekommenderar Järnvägsstyrelsen att tillsammans med Vägtrafikinspektionen verka för att tillsynsansvaret beträffande plankorsningsfrågor tydliggörs. I denna fråga har Järnvägsstyrelsen följt ett projekt (OLA-projektet) där syftet varit att minska antalet plankorsningar.

H.2 Slutsatser och prioriteringar

H.2.1 Verksamhetsutövarnas säkerhetsrapport

Huvudintrycket av verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter är att både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är noggranna och seriösa i sitt säkerhetsarbete. Detta framgår inte minst av verksamhetsutövarnas redovisning av genomförda säkerhetsrevisioner och inspektioner. Det utförs en stor mängd besiktningar och ett brett underhållsarbete både vad gäller anläggningar och fordon, personalutbildning och de interna instruktionernas aktualitet och dokumentation. Det är detta arbete som utgör grunden för ett hållbart järnvägssystem.

Analysen av de gemensamma säkerhetsindikatorerna visar också att säkerheten i järnvägssystemet är hög. Det inträffar förhållandevis få olyckor där människor omkommer eller skadas allvarligt. De statistiska uppgifterna pekar på att olyckor där människor skadas allvarligt eller dödas är av kategorin plankorsnings- och personolyckor. I båda dessa fall handlar det om att järnvägssystemet möter andra delar av samhället. Det är också i dessa situationer som ansvaret är otydligt och svårt att utkräva.

H.2.2 Järnvägsstyrelsens slutsatser och prioriteringar

Järnvägsstyrelsens bedömning utifrån säkerhetsrapporten 2007 och av den samlade erfarenheten av olyckor vid järnvägen är att det finns en god förmåga hos järnvägssystemets aktörer att kontrollera och följa upp de risker som är förknippade med tågurspårningar och tågekollisioner. Det händer inga eller förhållandevis få betydande olyckor inom dessa områden.

Det finns också händelser som indikerar att metoder för att identifiera risker i järnvägssystemet behöver vidareutvecklas. Exempel på detta är rasolyckor som indikerar att riskbilden ständigt förändras beroende på förändringar i omgivningen t.ex. klimatet. Likaså kan den tekniska utbyggnaden av mer utvecklade signalanläggningar såsom ERTMS, skapa nya situationer där säkerhetsbedömningar

kan behöva göras inom nya områden. Järnvägsstyrelsen arbetar aktivt med att utveckla arbetsmetoder som på ett tidigt stadium indikerar säkerhetsrisker som finns eller är på väg att uppstå.

Järnvägsstyrelsen har därför prioriterat arbetet med att omdana säkerhetstillsynen. Dess inriktning skall fokuseras på att identifiera säkerhetsrisker i järnvägssystemet så att tillsynsaktiviteter riktar sig mot objekt med en risk för att säkerheten försvagats. Händelsestyrd tillsyn är ett exempel på arbetsätt som medför att aktiviteter av säkerhetshöjande karaktär, exempelvis tillsyns- eller föreskriftsarbete, kan vidtas efter en riskvärdering.

När det gäller plankorsningsolyckor visar uppgifterna i säkerhetsrapporten att samverkan mellan aktörer från olika transportslag behöver förstärkas ur ett säkerhetsperspektiv. Den 19 juli 2007 offentliggjorde regeringen ett beslut i denna riktning som innebär att myndigheterna för de fyra trafikslagen (väg, flyg, sjöfart och spår) skall slås samman till en transportstyrelse. Detta bör skapa förutsättningar för att ett tydligt tillsynsmandat kan pekas ut.

Bilaga A.1: Det statligt ägda järnvägsnätet



Källa: Järnvägens framtidsplaner 2004 – 2015, sid 75, Banverket.
(www.banverket.se)

Bilaga A.2.1: Förteckning över aktiva infrastrukturförvaltare 2006

För adress till hemsida med publicerad järnvägsnätsbeskrivning hänvisas till Banverkets hemsida: www.banverket.se Klicka på länk till Banportalen.

Namn	Adress	Postnr	Ort
Aarhus Karlshamn Sweden AB	V. Kajen	374 82	Karlshamn
AB Banankompaniet	Box 27294	102 53	Stockholm
AB Banankompaniet	Skeppsgatan 3B	721 32	Västerås
AB Bohmans Fanerfabrik	Box 544	572 25	Oskarshamn
AB Borlänge Energi	Box 834	781 28	Borlänge
AB Elektrokoppar	Box 914	251 09	Helsingborg
AB Gustaf Kähr	Box 805	384 28	Blomstermåla
AB Hannells Industrier	Box 174	311 22	Falkenberg
AB Karl Hedin Emballage	Box 84	775 26	Krylbo
AB Motala Verkstad	Box 950	591 29	Motala
AB O Hallqvist Återvinning	Box 204	665 25	Kil
AB Rundvirke	Box 6	820 26	Marmaverken
AB Sandvik Materials Technology		811 81	Sandviken
AB SkandiaTransport	Box 50	261 22	Landskrona
AB Stabsvecia Södra Vi	Box 40	590 80	Södra Vi
AB Storstockholms lokaltrafik		105 73	Stockholm
AB Strängbetong	Örnvägen 20	890 51	Långviksmon
AB Strängbetong	Box 500	736 25	Kungsör
AB Strängbetong	Box 137	430 20	Veddige
AB Svenska Shell, Distribution	Gustavslundsvägen 8	167 80	Bromma
AB Wibe	Box 401	792 27	Mora
AB Västerbottens Fodercentral	Box 76	913 22	Holmsund
ABB Automation Technologies AB	Box 865	971 26	Luleå

Namn	Adress	Postnr	Ort
ABB Fastighet AB	Box 6350	721 57	Västerås
ABetong Precon AB	Hästhagen	340 30	Vislanda
AerotechTelub Internservice AB	Box 360	831 25	Östersund
Akzo Nobel Base Chemicals AB	Box 503	663 29	Skoghall
Akzo Nobel Salt AB	Box 357	401 25	Göteborg
Akzo Nobel Surface Chemistry AB		444 85	Stenungsund
Akzo Nobel Surface Chemistry AB	Box 13028	850 13	Sundsvall
Almer Oil Company AB	Cisternvägen	805 95	Gävle
Alstom Transport AB	Gamla Brogatan 34	111 20	Stockholm
Arctic Paper Häfreströms AB	Fack	464 82	Åsenbruk
Arctic Paper Munkedals AB	Stampgatan 14	411 01	Göteborg
Arizona Chemical	Box 66	820 22	Sandarne
Armstrong World Industries AB	Box 5	913 21	Holmsund
Assi Domän Nord Trä AB, Lövholmen	Box 740	941 28	Piteå
A-Train AB (Arlanda Express)	Box 130	101 22	Stockholm
Axel Bergkvist AB	Box 401	793 13	Insjön
Bergs kommun	Box 73	840 40	Svenstavik
Bergslagernas Järnvägssällskap (Bjs)	Bergslags-Lärje	415 02	Göteborg
Billerud AB Gruvöns Bruk	Box 500	664 28	Grums
Billerud Karlsborg AB		952 83	Karlsborgsverken
Billerud Skärblacka AB	Skärblacka Bruk	617 10	Skärblacka
Blåsbälgen 1 Fastighets AB	c/o Ax Fast AB	164 94	Kista
Bläse Industrimuseum	Fleringe	620 34	Lärbro
Bläster och lack i Luleå AB	Betongvägen 34	973 45	Luleå
Bodafors Trä AB	Box 111	570 21	Malmbäck
Bodens kommun	Stadshuset	961 86	Boden
Boliden Bergsöe AB	Box 132	261 22	Landskrona
Boliden Mineral AB, Rönnskärsverken	Smältverk, Rönnskär	932 81	Skelleftehamn
Bombardier Transportation Sweden AB	Att. Christoffer Wendel	721 73	Västerås
Botniabanan AB	Strandgatan 7	891 33	Örnsköldsvik

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Namn	Adress	Postnr	Ort
Boxholm Timber AB	Box 12	590 10	Boxholm
Brinova Trelleborg AB	c/o Brinova Fastigheter	252 27	Helsingborg
Brogårdsand AB	Box 117	566 22	Habo
Bromölla kommun	Box 18	295 21	Bromölla
Brunnsta Industrihus KB2	c/o Celero Support	631 85	Eskilstuna
Bruza Timber AB	Bellö	570 32	Hjärtevad
Bräcke kommun, Bräcke	Box 190	840 60	Bräcke
Bröderna Edstrand AB	Box 8980	402 74	Göteborg
Bröderna Edstrand AB	Box 6054	600 06	Norrköping
Bröderna Edstrand AB	Box 225	201 22	Malmö
BS Mekaniska Verkstads AB	Box 84	521 84	Falköping
Burlövs kommun	Box 53	232 21	Arlöv
Banverket		781 85	Borlänge
Bäckstaken Umeå AB	Box 1221	901 22	Umeå
Callans Trä AB	Öhlingsholm	841 97	Erikslund
Casco Products AB	Box 13000	850 13	Sundsvall
Casco Products AB	Box 422	681 29	Kristinehamn
Cementa AB	Box 47328	100 74	Stockholm
Cementa AB	Box 33	541 21	Skövde
Cerealía Foods AB		153 81	Järna
Chiquita Sweden AB	Stångjärnsgatan 10	753 23	Uppsala
Coca-Cola drycker Sverige AB		136 87	Haninge
Coop Norden Sverige AB Logistics		197 25	Bro
Coop Sverige AB, DT Växjö	Box 1215	351 12	Växjö
Coop Sverige DistributionsFastigheter AB	Box 15 200	104 65	Stockholm
Coor Service Management	Avd 63411 TB3	405 08	Göteborg
Copenhagen Malmö Port AB	Box 566	201 25	Malmö
Crema Produktions AB	Box 188	432 24	Varberg
Danafjord Fastigheter AB		405 08	Göteborg

Namn	Adress	Postnr	Ort
Danisco Sugar AB	Stationsvägen 5	270 22	Köpingebro
Danisco Sugar AB	Örtofta Sockerbruk	241 93	Eslöv
Danisco Sugar AB, Arlövs Sockerbruk	Box 32	232 21	Arlöv
DHL Express (Sweden) AB	Box 206	201 22	Malmö
DHL Rail AB; Trelleborg	Box 57	231 21	Trelleborg
DHL Solutions Sweden AB	Box 444	551 16	Jönköping
Dila logistik AB	Box 162	551 13	Jönköping
Domsjö Fabriker AB	Domsjö fabriker	891 86	Örnsköldsvik
Dow Sverige AB	Box 783	601 17	Norrköping
Draka Kabel Sverige AB		571 88	Nässjö
E.ON Gas Sverige AB	Box 84	374 22	Karlshamn
E.W Nilsson	Box 145	631 03	Eskilstuna
EFTEC AB	Box 149	281 22	Hässleholm
Eka Chemicals AB		445 80	Bohus
Eka Chemicals AB Albyfabrikerna	Albyfabrikerna	841 44	Alby
Ekefors Skrothandel AB	Ekefors	514 94	Sjötofta
Electrolux Floor Care And Light Appliances	Box 401	542 24	Mariestad
El-Giganten Logistik AB	Box 577	175 26	Järfälla
Elon Elkedjan Logistic AB	Box 22094	702 31	Örebro
Ericsson Network Technologies AB	Box 731	791 29	Falun
Ericsson Network Technologies AB		824 82	Hudiksvall
Esab AB	Box 55	284 21	Perstorp
Eskilstuna kommun, Serviceavdelningen/Trafikservic		631 86	Eskilstuna
Eskilstuna kommunfastigheter AB	Box 5035	630 05	Eskilstuna
Eslövs kommun		241 80	Eslöv
EuroMaint Rail AB	Box 1555	171 29	Solna
EuroShuttle A/S	Essingeringen 24 B	112 64	Stockholm
Eurosteel Nybro AB	Box 827	382 28	Nybro
Fagersta Stainless AB	Box 508	737 25	Fagersta

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Namn	Adress	Postnr	Ort
Falkenbergs kommun	Stadsbyggnadskontoret	311 80	Falkenberg
Falköpings kommun		521 81	Falköping
Fastighets AB Polaris	Stadshuset	931 85	Skellefteå
Fastighets AB Ångturbinen	Friedningsgatan 7	721 37	Västerås
Fastighets AB, Mixtura	Knut Påls väg 8	256 69	Helsingborg
Findus Sverige AB		267 81	Bjuv
Fläkt Woods AB	Fläktgatan 1	551 84	Jönköping
Fortum Service Industripartner AB	Transportavdelningen	691 80	Karlskoga
Fortum Värme		115 77	Stockholm
Frigoscandia Distribution AB	Box 912	251 09	Helsingborg
Fundia Armering AB	Box 119	301 04	Halmstad
Föreningen Böda Skogsjärnväg	Grankulla 1473	380 75	Byxelkrok
Föreningen för Landabanan	att: Göran Malm	821 41	Bollnäs
Föreningen Gotlandståget	Hesselby jernvägsstationen	620 24	Dalhem
Föreningen Nynäshamns järnvägsmuseum (NJM)	Nynäsgråds lokstall	149 43	Nynäshamn
Förvaltnings AB Ellipsen	Västkustvägen 21	211 24	Malmö
Förvaltnings AB Smålandsbanan (FAS)	c/o I Qvarnström,	593 33	Västervik
G E Healthcare	Björkgatan 30	751 84	Uppsala
Gamla Varvet AB	Stora Varvsgatan 14	211 19	Malmö
Gestamp Hardtech AB	Box 828	971 25	Luleå
Granngården AB	Box 727	941 28	Piteå
Green Cargo AB	Box 39	171 11	Solna
Greif Sweden AB, Div. Plåteballage	Box 174	137 23	Västerhaninge
Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum (GBBJ)	Box 82	772 22	Grängesberg
Gåsgruvan Kalcit AB	Högbergsvägen 55	682 40	Filipstad
Gällö Såg AB	Gällö såg	840 50	Gällö
Gävle kommun, Tekniska kontoret		801 84	Gävle
Gävle Lagerhus AB	Fredriksskans	805 95	Gävle
Gävle stål AB	Box 14	801 02	Gävle

Namn	Adress	Postnr	Ort
Göteborgs Hamn AB	Anläggningsavdelningen	403 38	Göteborg
Göteborgs spårvägar AB	Box 424	401 26	Göteborg
Göteborgs stad, Trafikkontoret	Box 2403	403 16	Göteborg
HA Industri Göteborg AB	Importgatan 47	422 46	Hisings Backa
HA Industri Stockholm AB	Box 8245	163 08	Spånga
HA Industri Trading AB	Indiska Oceanen	418 34	Göteborg
Hallsbergs Terminal AB	Hallsbergs Kommun	694 80	Hallsberg
Halmstads Hamn och Stuveri AB	Box 1	301 02	Halmstad
Halmstads kommun	Box 153	301 05	Halmstad
Haninge kommun	Tekniska kontoret	136 81	Haninge
Hargs Hamn AB	Hamnen	742 50	Hargshamn
Helsingborg stad, Tekniska förvaltningen	Gåsebäcksvägen 4	252 27	Helsingborg
Helsingborgs Hamn AB	Box 821	251 08	Helsingborg
Hercules AB	Box 622	251 06	Helsingborg
Hessels Stål AB	5:e Tvärgatan 1-3	802 84	Gävle
Holmen Paper AB	Bravikens Pappersbruk	601 88	Norrköping
Holmen Paper AB		763 81	Hallstavik
Hudiksvalls kommun, Tekniska Förvaltningen		824 80	Hudiksvall
Hultsfreds kommun	Box 500	577 26	Hultsfred
Husqvarna AB	Torsviksfabriken Box 502	562 28	Norrahammar
Hydro Polymers AB		444 83	Stenungsund
Håbo Fastighets AB	Box 24	746 21	Bålsta
Härjedalens kommun, Tekniska kontoret	Medborgarhuset	842 80	Sveg
Härjedalens Miljöbränsle AB	Södra Hantverksg 4	842 31	Sveg
Härnösands kommun	Härnösands hamn	871 80	Härnösand
Hässleholms kommun, Tekniska kontoret	Kringelvägen 42	281 41	Hässleholm
Hässleholms Lokstall	Kraftgatan 6	234 31	Lomma
Höganäs Halmstadverken	Box 619	301 16	Halmstad
ICA Fastighets AB	Stensborgsgatan 4	721 84	Västerås
ICA Fastighets AB	Sjöhagsvägen 3	721 84	Västerås

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Namn	Adress	Postnr	Ort
ICA Fastighets AB	Box 263	651 07	KARLSTAD
ICA Handlarna AB	Box 1223	901 22	Umeå
Iggesund Paperboard AB	Holmen	825 80	Iggesund
IKEA AB Förvaltning	Box 700	343 81	Älmhult
IKEA AB Förvaltning	Box 640	251 06	Helsingborg
IKEA Fastigheter AB	Box 700	343 81	Älmhult
IKEA Fastigheter AB	Box 640	251 06	Helsingborg
IL Recycling Returpapper AB	Box 5388	102 49	Stockholm
Imatra Kilsta AB	Box 428	691 27	Karlskoga
Imerys Mineral AB	Ekonomivägen 3-5	436 33	Askim
Impregna AB	Box 76	771 22	Ludvika
Industrial Quality Recycling AB (IQR)	Stallbackavägen 26	461 38	Trollhättan
Industrispår i Ystad AB	Dragongatan 51	271 39	Ystad
Inlandsbanan AB (IBAB)	Box 561	831 27	Östersund
Interfleet Technology	Box 35	171 11	Solna
ISS TrafficCare AB	Box 905	170 09	Solna
Itab Fastigheter i Nässjö AB	Box 9054	550 09	Jönköping
Jernhusen Verkstäder AB	Box 703	851 21	Sundsvall
Jämtlands läns museum	Box 709	831 28	Östersund
Järnmalmer AB	Box 2079	403 12	Göteborg
Järnvägsföreningen Dellenbanans vänner AB	c/o Nordins, Tingsvägen 1	820 60	Delsbo
Järnvägssällskapet Åmål-Årjängs Järnvägs (JÅÅJ)	Stenbecksgatan 10	662 32	Åmål
Jästbolaget AB	Box 7003	192 07	Sollentuna
Jönköpings kommun		551 89	Jönköping
Kalix kommun	Nygatan 4	952 81	Kalix
Kalmar Hamn	Box 810	391 28	Kalmar
Kalmar kommun, gatu- och parkkontoret	Box 611	391 26	Kalmar
Kalmar Veterantåg (KV)	Box 331	391 23	Kalmar
Kamewa AB, södra verken	Box 1010	681 29	Kristinehamn

Namn	Adress	Postnr	Ort
Kappa Förenade Well	Box 4036	800 04	Gävle
Kappa Förenade Well	Box 1104	241 26	Eslöv
Kappa Mittpac AB	Box 76	840 60	Bräcke
Karl Ljungberg & CO AB	Box 2014	281 02	Hässleholm
Karlshamn Kraft AB	Box 65	374 21	Karlshamn
Karlshamns hamn AB	Box 8	374 21	Karlshamn
Karlshamns kommun	Tubbarydsvägen 6	374 33	Karlshamn
Karlskoga Industrifastighets AB	Box 305	591 26	karlskoga
Karlskrona kommun, tekniska förvaltningen	Ö. Hamngatan 7 B	371 83	Karlskrona
Karlstads kommun, Tekniska verken		651 84	Karlstad
Kemetyl AB	Box 533	136 25	Haninge
Kemira Kemi AB	Box 902	251 09	Helsingborg
KF Avtalsfastigheter	c/o KF Fastigheter, Box	104 65	Stockholm
KF Dagligvaruterminäl Umeå	Box 3015	903 02	Umeå
KGK Fastighet Lunda AB		191 81	Sollentuna
Kils kommun, Tekniska förvaltningen	Box 88	665 23	Kil
Klippans kommun		264 80	Klippan
Konstruktionssvets AB	Box 161	444 22	Stenungsund
Konsum Värmland, lagercentralen	Timmergatan 4	651 15	Karlstad
Korsnäs AB		801 81	Gävle
Korsnäs Frövi AB	Korsnäs Frövi AB	718 80	Frövi
Kraft Foods Sverige AB, Gevaliarosteriet	Box 615	801 26	Gävle
Kramfors kommun		872 80	Kramfors
Kristianstads kommun, mark- och exploateringskonto	V. Boulevarden 13	291 32	Kristianstad
Kristinehamns kommun, Tekniska förvaltningen	Tekniska förvaltningen	681 84	Kristinehamn
Krokoms kommun		835 80	Krokom
Kubikenborg Aluminium AB (Kubal)		851 76	Sundsvall
Kumla kommun		692 80	Kumla
Kundvagnen Fastigheter Grön AB	Box 809	781 28	Borlänge

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Namn	Adress	Postnr	Ort
Kuusakoski Sverige AB	Svedjevägen 6	931 36	Skellefteå
Kuusakoski Sverige AB	Cementvägen 3	973 45	Luleå
Köpings kommun, Tekniska kontoret	Köping	731 85	Köping
Landskrona kommun	Tekniska verken	261 80	Landskrona
Landskrona Varvet AB	Box 746 - Varvsudden	261 27	Landskrona
Lantmännen Mills AB	Box 100	595 21	Mjölby
Lantmännen Mills AB	Box 446	751 06	Uppsala
Latexia Sverige AB	Box 1023	820 21	Vallvik
LignoTech Sweden AB	Wargöns Bruk	468 82	Vargön
Lilla Edets kommun		463 80	Lilla Edet
Lindberg & Son AB	Box 5171	102 44	Stockholm
Lindbergs i Forsbacka AB	Box 5171	102 44	Stockholm
Linköpings kommun, Gatuenheten	Drottninggatan 45	581 81	Linköping
Ljungafors fastigheter AB	Industriområde 2	840 10	Ljungaverk
LKAB, Produktion/Järnväg	Box 821	971 25	Luleå
Lucchini Sweden AB	Box 210	735 23	Surahammar
Luleå Hamn	Strömörvägen 9	974 37	Luleå
Luleå kommun, Mark- och exploateringsavdelningen		971 85	Luleå
Lundstam Åkeri & Återvinning AB	Box 5003	831 05	Östersund
Lycksele kommun	Box 505	921 81	Lycksele
Lysekils Hamn ny	Hamnkontoret	453 80	Lysekil
Löfbergs Lila Fastigheter AB	Box 1501	651 21	Karlstad
M2 Fastigheter Hamn-City AB	Garnisonsgatan 25	254 66	Helsingborg
Malmbanans vänner	Arcusvägen 95	975 94	Luleå
Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB)	LKAB FK	981 86	Kiruna
Malmö stad, fastighetskontoret		205 80	Malmö
Malmö stad, gatukontoret		205 80	Malmö
Malmö-Limhamns Järnvägs AB	Box 30022	200 61	Limhamn

Namn	Adress	Postnr	Ort
Map Sverige AB	Box 553	136 25	Haninge
Marieholms järnvägsspår ekonomiska förening	c/o Fracht Sweden AB	415 02	Göteborg
MEFOS - Metallurgical Research Institute AB	Box 812	971 25	Luleå
Metsä Tissue AB	Pauliström	570 19	Pauliström
Metsä Tissue AB	Katrinefors bruk	542 88	Mariestad
Midwaggon AB	Bultgatan 1	841 31	Ånge
Mindab Assidomän, Bergslagens Trä AB	Timmervägen 1	774 68	Horndal
Mjölby kommun, Tekniska kontoret		595 80	Mjölby
Moelven Valåsen AB	Box 404	691 27	Karlskoga
Moelven Värmlands Trä AB	Box 136	661 23	Säffle
Mondi Packaging Dynäs AB		873 81	Väja
Mondi Packaging Örebro AB	Box 926	701 30	Örebro
Mora kommun		792 80	Mora
Motorn Tre Fastighetsförvaltning AB	Annebergsvägen 3	645 41	STRÄNGNÄS
Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ)	Box 300	441 26	Alingsås
Museiföreningen Gefle-Dala jernväg (MfGDJ)	Centralplan	791 31	Falun
Museiföreningen Munkedals Jernväg	Östra Åtorpsvägen 18	455 31	Munkedal
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar ULJ	Box 3076	750 03	Uppsala
Museiföreningen Wadstena Fogelsta Järnväg	Järnvägsstationen	592 30	Vadstena
Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar (mfÖSJ)	V.Storgatan 89	291 54	Kristianstad
Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ)	Box 53	647 22	Mariefred
Museispårvägen Malmköping AB (MUMA)	Falkenbergsgatan 2	115 21	Stockholm
Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)	Jädraås station	816 91	Jädraås
Mälarenergi AB	Box 14	721 03	Västerås
Mälärhamnar AB	Gamla Hamnvägen	731 23	Köping
Mälärhamnar AB	Seglångatan 3	721 32	Västerås
Möbeldirekten AB	Box 4304	102 67	Stockholm
Mönsterås kommun, tekniska kontoret	Box 54	383 22	Mönsterås

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Namn	Adress	Postnr	Ort
Naturbränsle i mellansverige AB	Box 1931	791 19	Falun
NCC Roads AB, Sverige Öst	Box 745	194 27	Upplands Väsby
Nerikes Allehanda		701 92	Örebro
Neste LPG AB	Ortviksvägen 4	856 33	Sundsvall
Nilsson Group AB	Box 508	432 19	Varberg
Nora Bergslags Veteranjärnväg (NBVJ)	Box 52	713 22	Nora
Nordic Paper Seffle AB	Box 61	661 29	Säffle
Nordisk Carbon Black AB	Kusthamnsgatan 1	211 24	Malmö
Nordkalk AB	Box 901	731 29	Köping
Norrköpings kommun	Tekniska nämnden	601 81	Norrköping
Norrlandspojkarna Fastighet AB	Heffnersvägen 1	856 33	Sundsvall
Norrskog Wood Products AB	Box 213	831 23	Östersund
Norske Skog Jämtland AB	Box 106	830 47	Trångsviken
Notvikens Fastighet AB	Timotejstigen 9	954 35	Gammelstad
Nybro kommun, tekniska kontoret		382 80	Nybro
Nässjö järnvägs museum	Box 7	571 21	Nässjö
Nässjö kommun		571 80	Nässjö
Ohns bruks järnvägs museiförening (OBJ)	Box 179	351 04	Växjö
OMYA AB	Kalendegatan 18	211 35	Malmö
Osby kommun	Gatukontoret	283 80	Osby
Oscarson Skog AB	Stampuddsvägen 7	863 33	Sundsbruk
Oskarshamns Hamn AB	N Strandgatan 50	572 32	Oskarshamn
Osram Aktiebolag	Box 504	136 25	Haninge
Outokumpu Stainless AB		644 80	Torshälla
Outokumpu Stainless AB	Box 74	774 22	Avesta
Outokumpu Stainless AB		693 81	Degerfors
Ovako Bar AB		777 80	Smedjebacken
Ovako Bar AB	Box 5	590 10	Boxholm
Ovako Forsbacka AB	Box 100	818 03	Forsbacka

Namn	Adress	Postnr	Ort
Ovako Steel AB	Box 77	712 80	Hällefors
Ovako Steel AB		813 82	Hofors
Oxelösunds Hamn AB	Box 1200	613 24	Oxelösund
Pacwire AB		860 35	Söråker
Pergo (Europe) AB	Box 1010	231 25	Trelleborg
Perstorp Fastighets AB		284 80	Perstorp
Perstorps kommun		284 84	Perstorp
Piteå kommun	Öjagatan 95	943 31	Öjebyn
Posten Sverige AB	Produktion Brevnätet	105 00	Stockholm
Preem Raffinaderi AB	Box 48084	418 23	Göteborg
Procordia Food AB		241 81	Eslöv
Procordia Food AB	Viagatan 17	692 82	Kumla
Procordia Food AB	Åbyvägen 11	701 31	Örebro
Ramnäs Bruk AB	Box 14	730 60	Ramnäs
Rexam Beverage Fosie AB	Box 9016	200 39	Malmö
Rexam Glass Limmared AB		514 83	Limmared
Rohm and Haas Nordiska AB	Box 45	261 22	Landskrona
Rottneros Rockhammar AB		718 81	Frövi
Rottneros Rockhammar AB	Rottneros Bruk	686 94	Rottneros
Ruukki Sverige AB, Virsbo	Box 100	730 61	Virsbo
Saab Automobile AB		461 80	Trollhättan
Saint Gobain Isover AB	Box 501	260 50	Billesholm
Saint Gobain Isover AB	Gunnebovägen 1	860 35	Söråker
Sandviken Energi AB	Gävlevägen 96	811 40	Sandviken
SAPA Industriservice AB		621 81	Finspång
Sapa Profiler AB	Fack	574 81	Vetlanda
SCA Graphic Sundsvall AB	Östrands massafabrik	861 81	Timrå
SCA Hygiene Paper AB, Edet bruk		463 81	Lilla Edet
SCA Hygiene Products AB	Box 243	311 23	Falkenberg
SCA Packaging Munksund AB		941 87	Piteå

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Namn	Adress	Postnr	Ort
SCA Packaging Sweden AB	Box 504	331 25	Värnamo
SCA Packaging Sweden AB	Box 241	542 23	Mariestad
SCA Skog AB Virke Nord	Box 783	941 28	Piteå
SCA Skog AB		851 88	Sundsvall
SCA Timber AB	Box 100	873 80	Bollstabruk
SCA Timber AB	Box 783	941 28	Piteå
Scana Steel Björneborg AB	Kristinehamnsvägen 1	680 71	Björneborg
Scandinavian Distripoint AB	c/o Göteborgs Hamn AB	403 38	Göteborg
ScanDust AB	Box 204	261 23	Landskrona
Scania CV AB		151 87	Södertälje
ScanPole Sverige AB	Åsavägen 10	690 45	Åsbro
Schenker Logistics AB		551 90	Jönköping
Shell Raffinaderi AB	Box 8889	402 72	Göteborg
Siemens industrial Turbomachinery AB		612 83	Finspång
Siljan Timber AB	Box 435	792 27	Mora-Noret
SJ PP AO SL Pendeltrafik		105 50	Stockholm
Skanska Sverige AB	Div Asfalt & Betong avd	380 30	Rockneby
Skara-Lundsbrunns järnvägar (SkLJ)	Tullportagatan 1	532 30	Skara
Skellefteå kommun, Tekniska kontoret	Skeppargatan 16	931 85	Skellefteå
Skellefteå Lastbilsstation	Hallvägen 8	931 36	Skellefteå
SKF Sverige AB	Fastighetsförvaltningen	415 50	Göteborg
Skrotfrag	Ö Nyebrovägen	424 38	Angered
Skånska Järnvägar AB	Brösarps stationsväg 3	277 55	Brösarp
Skånska Makadam AB	Vramsvägen 1	265 32	Åstorp
Smalspåret i Hultsfred AB	c/o Callvik,	141 59	Huddinge
Smurfit Kappa Kraftliner Piteå		941 86	Piteå
Smurfit Munksjö Lagamill AB	Box 43	285 21	Markaryd
Smurfit Munksjö Packaging AB	Box 826	382 28	Nybro
Smurfit Packaging AB	Box 693	601 15	Norrköping

Namn	Adress	Postnr	Ort
SSAB Oxelösund AB		613 80	Oxelösund
SSAB Tunnbrått AB		781 84	Borlänge
SSAB Tunnbrått AB Ämnen Luleå		971 88	Luleå
Stena Aluminium AB	Box 44	343 21	Älmhult
Stena Gotthard Fragmentering AB	Box 1009	301 10	Halmstad
Stena Gotthard Återvinning AB	Box 39	860 30	Sörberge
Stena Gotthard Återvinning AB	Spårvägen 16	901 31	Umeå
Stena Gotthard Återvinning AB	Box 4088	400 40	Göteborg
Stena Gotthard Återvinning AB	Kungsgatan 81	632 21	Eskilstuna
Stena Scanpaper AB	Allevägen 1	291 62	Kristianstad
Stena Scanpaper AB	Box 137	631 03	Eskilstuna
Stena Scanpaper AB	Box 4088	400 40	Göteborg
Stena Stål AB	Kvekatorpsvägen 31	311 32	Falkenberg
Stena Stål AB	Skeppsgatan 1	721 32	Västerås
Stensele Såg i Storuman AB	Gamla Vilhelminavägen 2	923 21	Stensele
Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ)	Box 14	666 21	Bengtstors
Stockholms hamn AB	Box 27314	102 54	Stockholm
Stockholms kultursällskap för ånga och järnväg	Box 35	191 21	Sollentuna
Stockholms stad, gatu och fastighetskontoret	Box 8311	104 20	Stockholm
Stora Enso Fine Paper AB	Nymölla bruk	295 80	Nymölla
Stora Enso Fors AB		774 89	Fors
Stora Enso Hylte AB	att: Anders Magnusson	314 81	Hyltebruk
Stora Enso Kvarnsveden AB		781 83	Borlänge
Stora Enso Packaging Boards, Skoghalls bruk	Box 501	663 29	Skoghall
Stora Enso Pulp	Box 4	817 21	Norrsundet
Stora Enso Pulp AB		814 81	Skutskär
Stora Enso Timber AB	Box 502	820 20	Ljusne
Structo AB	Box 1003	688 29	Storfors
Strömsunds kommun	Box 500	833 24	Strömsund
STT Svensk Tågteknik AB	Gölgatan 8A	574 34	Nässjö

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Namn	Adress	Postnr	Ort
Sundsvalls Hamn AB	Box 805	851 23	Sundsvall
Sundsvalls kommun	Gatu och Markavd.	851 85	Sundsvall
Surahammars Bruk AB	Box 201	735 23	Surahammar
Swedish Match Distribution AB,Solna		171 89	Solna
Swedspan AB	Box 502	577 26	Hultsfred
Swedwire AB	Box 170	432 24	Varberg
SweMaint AB	Utbyvägen 151	415 07	Göteborg
Svenska Lantmännen Ek. för.	Box 905	601 19	Norrköping
Svenska Lantmännen Ek.för	Box 1743	701 17	Örebro
Svenska Lantmännen Ek.för.		311 83	Falkenberg
Svenska Statoil AB Gasol/LPG	Torkel Knutssons gata 24	118 88	Stockholm
Sveriges Järnvägmuseum	Box 407	801 05	Gävle
SWT Swedtrac Sverige AB	Box 7092	170 07	Solna
Sydkraft Mälärvärme AB	Box 1822	701 18	Örebro
Sydkraft Sakab	Box 904	692 85	Kumla
Sydskånes Avfallsaktiebolag	Box 50344	202 13	Malmö
Sydåtervinning AB	Sturkögatan 2	211 24	Malmö
SÅBI Pellets AB	Götafors ind.omr.	567 92	Vaggeryd
Sågverkens Trädprodukter AB	Storsjöstråket 15	831 34	Östersund
Säffle kommun		661 80	Säffle
Sällskapet Ostkustbanans Vänner (OKBv)	Box 458	851 06	Sundsvall
Söderberg & Haak Maskin AB	Box 504	245 25	Staffanstorp
Söderhamns Stuveri & Hamn AB	Box 5082	826 05	Söderhamn
Södertälje Hamn AB	Box 2016	151 02	Södertälje
Södertälje kommun	Samhällsbyggnadskontoret	151 89	Södertälje
Södra Cell		383 25	Mönsterås
Södra Cell AB	Mörrums Bruk	375 86	Mörrum
Södra Cell Värö	Värö Bruk	430 24	Väröbacka
Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB	Yttershamnen	294 35	Sölvesborg

Namn	Adress	Postnr	Ort
Tankmobil AB	Box 54	271 22	Ystad
Tarkett AB		289 89	Hanaskog
Terminal West AB	Box 18	432 21	Varberg
Terramet Stålcenter AB	Box 45	551 12	Jönköping
Tetra pak Business Support AB	Ruben Rausings Gata	221 86	Lund
Tetra Pak Packaging Material AB	Box 502	686 28	Sunne
TGOJ trafik AB	Gredbyvägen 3-5	632 21	Eskilstuna
Thule Trailers AB	Industrigatan 16	553 02	Jönköping
Tibnor AB	Box 909	731 29	Köping
Tibnor AB	Box 4260	102 66	Stockholm
Tibnor AB Stockholm	Box 4260	102 66	Stockholm
Tibnor Sundsvall AB	Box 770	851 22	Sundsvall
Timrå kommun	Kultur och Teknik	861 82	Timrå
Tjärnviks Trä AB	Gryttje 1372	820 77	Gnarps
Transportstaden Örebro AB C/O Brinnova			
Fastigheter	Verksatadsgatan 13	252 27	Helsingborg
Trelleborgs Hamn AB	Box 51	231 21	TRELLEBORG
Tågakeriet i Bergslagen AB (TÅGAB)	Bangårdsgatan 2	681 30	Kristinehamn
Uddevalla Hamnterminal AB	Box 543	451 21	Uddevalla
Umeå Hamn AB	Box 83	913 22	Holmsund
Umeå kommun, Samhällsbyggnadskontoret		901 84	Umeå
Unilever Bestfoods AB	Box 156	751 04	UPPSALA
Unilever Bestfoods AB/Slotts	Box 156	751 04	Uppsala
Univar AB	Box 48	401 20	Göteborg
Univar AB	Box 4072	203 11	Malmö
Uppsala kommun, Gatu & Trafikkontoret		753 75	Uppsala
Ursvikens Mekaniska Verkstads AB	Mekanvägen 71	932 82	Ursviken
Waggeryd Cell AB	Box 7	567 21	Waggeryd
Vagnmakarens samfällighetsförening	c/o Gävle-Dala Inkasso AB	801 37	Gävle

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Namn	Adress	Postnr	Ort
Vallviks Bruk AB		820 21	Vallvik
Varbergs kommun		432 80	Varberg
Wasabröd AB		682 82	Filipstad
Vattenfall AB Värme Norden	Box 600	753 82	Uppsala
Vattenfall Eldistribution AB		191 97	Sollentuna
Vectus LTD	Box 570	752 37	Uppsala
Vetlanda kommun, gatukontoret		574 80	Vetlanda
Vida Alvesta AB/Tongen 17	Box 100	342 21	Alvesta
Vida Hestra AB	Box 119	330 27	Hestra
Vilhelmina kommun		912 81	Vilhelmina
VLT Press AB	Box 873	721 23	Västerås
Volvo Personvagnar AB, Karosskomponenter		293 80	Olofström
Volvo Powertrain Corporation	Volvo Division, Facility	541 87	Skövde
Volvo Wheel Loaders AB	Box 303	671 83	Arvika
Vopak Logistics Nordic AB	Brännoljegatan,	418 34	Göteborg
Vopak Logistics Nordic AB	Brännoljegatan 12	418 34	Göteborg
Vossloh Nordic Switch System AB	Box 1512	271 00	Ystad
VTAB		405 02	Göteborg
Vänerhamn AB	Stuvargatan 1	652 21	Karlstad
Värnamo kommun	Tekniska Kontoret	331 83	Värnamo
Västerberslagens Värme AB	Box 860	771 28	Ludvika
Västerbottens-Kuriren AB		901 70	Umeå
Västerviks kommun		593 80	Västervik
Västerås stad, fastighetskontoret		721 87	Västerås
Yara AB	Box 908	731 29	Köping
Yara AB	Box 516	261 24	Landskrona
Yara AB	Kommendantvägen	602 38	Norrköping
Ystad Hamn Logistik AB	Hamntorget 2	271 39	Ystad
Ystads kommun, Teknik och Fastighet	Tekniska förvaltningen	271 80	Ystad

Namn	Adress	Postnr	Ort
Zamia Fastighets AB/ Norrvidden Fastigheter AB	Box 179	851 03	Sundsvall
Åhus Hamn & Stuveri AB	Krangatan 2	296 32	Åhus
Åkers Sweden AB		640 60	Åkers styckebruk
Åre Kommun, Tekniska Avdelningen	Box 201	830 05	Järpen
Älmhults kommun	Box 500	343 23	Älmhult
Älmhults Terminal AB	Box 500	343 23	Älmhult
Älvsbyns kommun	Storgatan	942 85	Älvsbyn
Ättehögen Ö:a 3 KB	Box 27106	102 52	Stockholm
Örebro kommun, tekniska förvaltningen	Box 33 300	701 35	Örebro
Öresundsbrokonsortiet	Vester Sögade 10	DK1601	Köpenhamn
Östersunds kommun	Nämndkontoret	831 82	Östersund

Bilaga A.2.2: Förteckning över aktiva järnvägsföretag 2006

Namn	Adress	Postnr	Ort
AB Motala Verkstad	Box 950	591 29	Motala
AB Sandvik Materials Technology		811 81	Sandviken
AB SkandiaTransport	Box 50	261 22	Landskrona
AB Storstockholms lokaltrafik		105 73	Stockholm
ABetong Precon AB	Hästhagen	340 30	Vislanda
Alstom Transport AB	Gamla Brogatan 34	111 20	Stockholm
A-Train AB (Arlanda Express)	Box 130	101 22	Stockholm
Axel Bergkvist AB	Box 401	793 13	Insjön
Bergslagernas Järnvägssällskap (BJs)	Bergslags-Lärje	415 02	Göteborg
Billerud AB Gruvöns Bruk	Box 500	664 28	Grums
Billerud Skärblacka AB	Skärblacka Bruk	617 10	Skärblacka
Bläse Industrimuseum	Fleringe	620 34	Lärbro
Boliden Mineral AB, Rönnskärsverken	Smältverk, Rönnskär	932 81	Skelleftehamn
Bombardier Transportation Sweden AB	Att. Christoffer Wendel	721 73	Västerås
Copenhagen Malmö Port AB	Box 566	201 25	Malmö
Danisco Sugar AB, Arlövs Sockerbruk	Box 32	232 21	Arlöv
Dow Sverige AB	Box 783	601 17	Norrköping
Ekefors Skrothandel AB	Ekefors	514 94	Sjötofta
EuroMaint Rail AB	Box 1555	171 29	Solna
Föreningen Böda Skogsjärnväg	Grankulla 1473 Hesselby	380 75	Byxelkrok
Föreningen Gotlandståget	jernvägsstationen	620 24	Dalhem
Föreningen Nynäshamns järnvägmuseum (NJM)	Nynäsgråds lokstall	149 43	Nynäshamn
Green Cargo AB	Box 39	171 11	Solna
Grängesbergsbanornas Järnvägmuseum (GBBJ)	Box 82	772 22	Grängesberg
Göteborgs spårvägar AB	Box 424	401 26	Göteborg

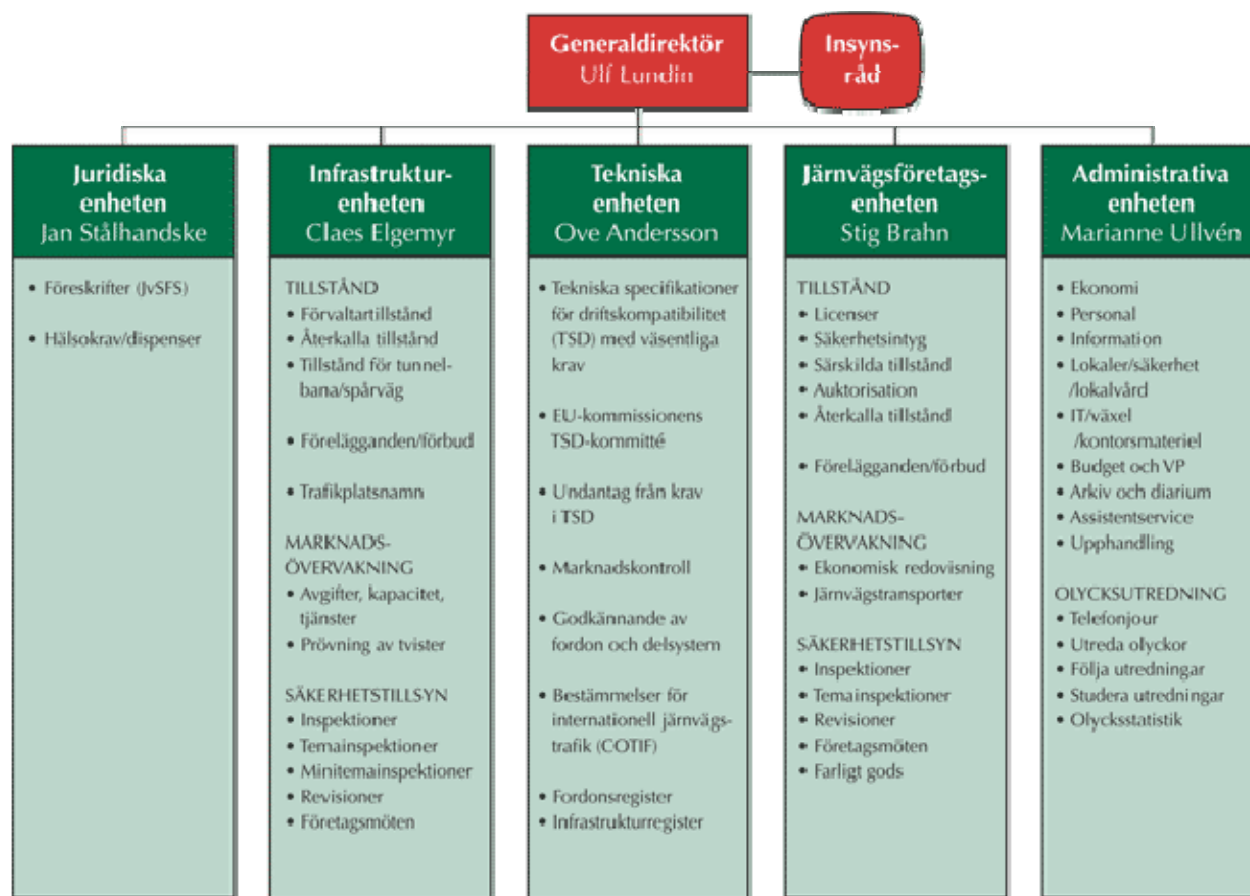
Namn	Adress	Postnr	Ort
Göteborgs stad, Trafikkontoret	Box 2403	403 16	Göteborg
Holmen Paper AB		763 81	Hallstavik
Imerys Mineral AB	Ekonomivägen 3-5	436 33	Askim
Industrial Quality Recycling AB (IQR)	Stallbackavägen 26	461 38	Trollhättan
Inlandsbanan AB (IBAB)	Box 561	831 27	Östersund
Interfleet Technology	Box 35	171 11	Solna
ISS TrafficCare AB	Box 905	170 09	Solna
	c/o Nordins, Tingsvägen		
Järnvägsföreningen Dellenbanans vänner AB	1	820 60	Delsbo
Järnvägssällskapet Åmål-Årjängs Järnvägs (JÅÅJ)	Stenbecksgatan 10	662 32	Åmål
Kalmar Veterantåg (KV)	Box 331	391 23	Kalmar
Korsnäs AB		801 81	Gävle
Korsnäs Frövi AB	Korsnäs Frövi AB	718 80	Frövi
Malmbanans vänner	Arcusvägen 95	975 94	Luleå
Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB)	LKAB FK	981 86	Kiruna
Malmö-Limhamns Järnvägs AB	Box 30022	200 61	Limhamn
Midwaggon AB	Bultgatan 1	841 31	Ånge
Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ)	Box 300	441 26	Alingsås
Museiföreningen Gefle-Dala jernväg (MfGDJ)	Centralplan	791 31	Falun
Museiföreningen Munkedals Jernväg	Östra Åtorpsvägen 18	455 31	Munkedal
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar ULJ	Box 3076	750 03	Uppsala
Museiföreningen Wadstena Fogelsta Järnväg	Järnvägsstationen	592 30	Vadstena
Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ)	Box 53	647 22	Mariefred
Museispårvägen Malmköping AB (MUMA)	Falkenbergsgatan 2	115 21	Stockholm
Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)	Jädraås station	816 91	Jädraås
Nora Bergslags Veteranjernväg (NBVJ)	Box 52	713 22	Nora

Bilaga A.2.2 Förteckning över järnvägsföretag

Namn	Adress	Postnr	Ort
Nordic Paper Seffle AB	Box 61	661 29	Säffle
Nordkalk AB	Box 901	731 29	Köping
Norrköpings kommun	Tekniska nämnden	601 81	Norrköping
Nässjö järnvägsmuseum	Box 7	571 21	Nässjö
Ohs bruks järnvägs museiförening (OBJ)	Box 179	351 04	Växjö
Outokumpu Stainless AB		693 81	Degerfors
Ovako Bar AB		777 80	Smedjebacken
Perstorp Fastighets AB		284 80	Perstorp
Rexam Glass Limmared AB		514 83	Limmared
Ruukki Sverige AB, Virsbo	Box 100	730 61	Virso
Saint Gobain Isover AB	Gunnebovägen 1	860 35	Söråker
Sandviken Energi AB	Gävlevägen 96	811 40	Sandviken
SCA Hygiene Paper AB, Edet bruk		463 81	Lilla Edet
Scana Steel Björneborg AB	Kristinehamnsvägen 1	680 71	Björneborg
ScanPole Sverige AB	Åsavägen 10	690 45	Åsbro
Shell Raffinaderi AB	Box 8889	402 72	Göteborg
Skara-Lundsbrunns järnvägar (SkLJ)	Tullportagatan 1	532 30	Skara
Skånska Järnvägar AB	Brösarps stationsväg 3	277 55	Brösarp
Smalspåret i Hultsfred AB	c/o Callvik,	141 59	Huddinge
SSAB Oxelösund AB		613 80	Oxelösund
SSAB Tunnbrått AB		781 84	Borlänge
SSAB Tunnbrått AB Ämnen Luleå		971 88	Luleå
Stena Gotthard Återvinning AB	Box 4088	400 40	Göteborg
Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ)	Box 14	666 21	Bengtstors
Stockholms kultursällskap för ånga och järnväg	Box 35	191 21	Sollentuna
Stora Enso Fine Paper AB	Nymölla bruk	295 80	Nymölla
Stora Enso Fors AB		774 89	Fors
Stora Enso Packaging Boards, Skoghalls bruk	Box 501	663 29	Skoghall

Namn	Adress	Postnr	Ort
STT Svensk Tågteknik AB	Gölgatan 8A	574 34	Nässjö
Surahammars Bruk AB	Box 201	735 23	Surahammar
SweMaint AB	Utbyvägen 151	415 07	Göteborg
Svenska Statoil AB Gasol/LPG	Torkel Knutssons gata 24	118 88	Stockholm
Sveriges Järnvägsmuseum	Box 407	801 05	Gävle
SWT Swedtrac Sverige AB	Box 7092	170 07	Solna
Sällskapet Ostkustbanans Vänner (OKBv)	Box 458	851 06	Sundsvall
TGOJ trafik AB	Gredbyvägen 3-5	632 21	Eskilstuna
Tågåkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB)	Bangårdsgatan 2	681 30	Kristinehamn
Vossloh Nordic Switch System AB	Box 1512	271 00	Ystad
Yara AB	Box 908	731 29	Köping
Åkers Sweden AB		640 60	Åkers styckebruk

Bilaga B.1.1. Järnvägsstyrelsens organisationsschema 2006



Ett mer aktuellt organisationsschema kan hämtas på Järnvägsstyrelsens hemsida: www.jvs.se

Bilaga C. Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

Svensk översättning av ERA:s blankett för uppgifter om gemensamma säkerhetsindikatorer

Fält nr	Datakod	Beskrivning av data	Dataformat	Data	Def.
0. Detaljer om rapporterande land					
01	CC	Rapporterande land	Format: ISO beteckning med två bokstäver enligt ISO 3166 alpha-2.	SE	
02	YY	Uppgifter avser år	Format: ÅÅÅÅ, fyra siffror	2006	
1.1a. Antal olyckor, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
1	N00	Totalt antal olyckor	Numeriskt värde	51	1.
2	N01	Antal tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	3	1.
3	N02	Antal tågurspårningar	Numeriskt värde	5	1.
4	N03	Antal plankorsningsolyckor inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	16	1.
5	N04	Antal personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	17	1.
6	N05	Antal bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	3	1.
7	N06	Antal övriga olyckor	Numeriskt värde	7	1.
1.1a. Totalt antal självmordsolyckor					
8	N07	Totalt antal självmordsolyckor	Numeriskt värde	69	1.
1.1b. Antal olyckor i förhållande till miljoner tågkilometer, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
9	N10	Totalt antal olyckor i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,386	
10	N11	Antal tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,023	
11	N12	Antal tågurspårningar i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,038	

Bilaga C. Gemensamma säkerhetsindikatorer

12	N13	Antal plankorsningsolyckor inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,121	
13	N14	Antal personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse i förhållande till tågkilometer, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,129	
14	N15	Antal bränder i rullande materiel i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,023	
15	N16	Antal övriga olyckor i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,053	
1.1b. Antal självmordsolyckor i förhållande till miljoner tågkilometer					
16	N17	Antal självmordsolyckor i förhållande till tågkm	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,522	
1.2a. Totalt antal allvarligt skadade personer, i alla olyckor och nedbrutet i olyckskategorier					2.
17	TS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	16	
18	TS01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
19	TS02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
20	TS03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	8	
21	TS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	7	
22	TS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
23	TS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	1	
1.2b. Totalt antal allvarligt skadade i förhållande till miljoner tågkilometer, i alla olyckor och nedbrutet i olyckskategorier					
24	TS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,121	
25	TS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
26	TS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
27	TS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,060	
28	TS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,053	
29	TS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
30	TS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,008	
1.2a. Antal allvarligt skadade resande, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.

31	PS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	1	
32	PS01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
33	PS02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
34	PS03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
35	PS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	1	
36	PS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
37	PS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.2b. Antal allvarligt skadade resande i förhållande till miljoner tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
38	PS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,008	
39	PS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
40	PS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
41	PS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
42	PS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,008	
43	PS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
44	PS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.2c. Antal allvarligt skadade resande i förhållande till miljard resandekm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
45	PS20	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,103	
46	PS21	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
47	PS22	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
48	PS23	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
49	PS24	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,001	
50	PS25	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
51	PS26	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	

Bilaga C. Gemensamma säkerhetsindikatorer

				resandekm)		
1.2a. Antal allvarligt skadad järnvägspersonal inkl. entreprenörers personal, totalt och nedbrutet i olyckskategorier						1.
52	SS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde		1	
53	SS01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde		0	
54	SS02	I tågurspårningar	Numeriskt värde		0	
55	SS03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde		0	
56	SS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde		0	
57	SS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde		0	
58	SS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde		1	
1.2b. Antal allvarligt skadad järnvägspersonal inkl. entreprenörers personal i förhållande till miljoner tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier						
59	SS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)		0,008	
60	SS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)		0,000	
61	SS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)		0,000	
62	SS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)		0,000	
63	SS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)		0,000	
64	SS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)		0,000	
65	SS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)		0,008	
1.2a. Antal allvarligt skadade vägtrafikanter på plankorsning, totalt och nedbrutet i olyckskategorier						1.
66	LS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde		8	
67	LS01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde		0	
68	LS02	I tågurspårningar	Numeriskt värde		0	
69	LS03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde		8	
70	LS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde		0	
71	LS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde		0	

72	LS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.2b. Antal allvarligt skadade vägtrafikanter på plankorsning i förhållande till miljon tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
73	LS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,060	
74	LS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
75	LS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
76	LS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,060	
77	LS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
78	LS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
79	LS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.2a. Antal allvarligt skadade obehöriga personer, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
80	US00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	4	
81	US01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
82	US02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
83	US03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
84	US04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	4	
85	US05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
86	US06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.2b. Antal allvarligt skadade obehöriga personer i förhållande till miljon tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
87	US10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,030	
88	US11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
89	US12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
90	US13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
91	US14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,030	

Bilaga C. Gemensamma säkerhetsindikatorer

92	US15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
93	US16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.2a. Antal allvarligt skadade andra personer, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
94	OS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	2	
95	OS01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
96	OS02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
97	OS03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
98	OS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	2	
99	OS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
100	OS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.2b. Antal allvarligt skadade andra personer i förhållande till miljon tågkm, totalt eller nedbrutet i följande olyckskategorier					
101	OS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,015	
102	OS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
103	OS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
104	OS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
105	OS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,015	
106	OS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
107	OS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3a. Totalt antal dödade personer, i alla olyckor och nedbrutet i olyckskategorier					1.
108	TK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	19	
109	TK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
110	TK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
111	TK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	9	
112	TK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	10	

113	TK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
114	TK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Totalt antal dödade i förhållande till miljoner tågkilometer, i alla olyckor och nedbrutet i olyckskategorier					
115	TK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,144	
116	TK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
117	TK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
118	TK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,068	
119	TK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,076	
120	TK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
121	TK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3a. Antal dödade resande, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
122	PK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	0	
123	PK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
124	PK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
125	PK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
126	PK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	0	
127	PK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
128	PK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Antal dödade resande i förhållande till miljoner tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
129	PK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
130	PK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
131	PK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
132	PK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
133	PK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
134	PK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	

Bilaga C. Gemensamma säkerhetsindikatorer

135	PK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3c. Antal dödade resande i förhållande till miljarder resandekm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
136	PK20	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
137	PK21	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
138	PK22	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
139	PK23	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
140	PK24	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
141	PK25	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
142	PK26	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
1.3a. Antal dödad järnvägspersonal inkl. entreprenörers personal, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
143	SK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	0	
144	SK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
145	SK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
146	SK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
147	SK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	0	
148	SK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
149	SK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Antal dödad järnvägspersonal inkl. entreprenörers personal, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
150	SK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
151	SK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
152	SK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
153	SK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	

154	SK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
155	SK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
156	SK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3a. Antal dödade vägtrafikanter på plankorsning, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
157	LK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	9	
158	LK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
159	LK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
160	LK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	9	
161	LK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	0	
162	LK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
163	LK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Antal dödade vägtrafikanter på plankorsning i förhållande till miljon tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
164	LK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,068	
165	LK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
166	LK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
167	LK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,068	
168	LK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
169	LK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
170	LK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3a. Antal dödade obehöriga personer, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
171	UK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	10	
172	UK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
173	UK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
174	UK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	

Bilaga C. Gemensamma säkerhetsindikatorer

175	UK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	10	
176	UK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
177	UK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Antal dödade obehöriga personer i förhållande till miljoner tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
178	UK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,076	
179	UK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
180	UK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
181	UK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
182	UK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,076	
183	UK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
184	UK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3a. Antal dödade andra personer, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
185	OK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	0	
186	OK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
187	OK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
188	OK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
189	OK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	0	
190	OK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
191	OK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Antal dödade andra personer i förhållande till miljoner tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
192	OK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
193	OK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
194	OK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
195	OK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	

196	OK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
197	OK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
198	OK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
2.1a. Antal avvikelser, totalt och nedbrutet i avvikelsekategorier					
199	100	Totalt antal avvikelser	Numeriskt värde	556	
200	101	Totalt antal rälsbrott	Numeriskt värde	256	1.
201	102	Totalt antal spårgeometrifel	Numeriskt värde	80	1.
202	103	Totalt antal signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs	Numeriskt värde	8	1.
203	104	Totalt antal obehöriga stoppsignalpassager (OSPA)	Numeriskt värde	194	1.
204	105	Totalt antal hjulbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde	8	1.
205	106	Totalt antal axelbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde	10	1.
2.1b. Antal avvikelser i förhållande till miljon tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
206	110	Totalt antal avvikelser och tillbud	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	4,203	
207	111	Totalt antal rälsbrott	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	1,935	
208	112	Totalt antal spårgeometrifel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,605	
209	113	Totalt antal signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,060	
210	114	Totalt antal obehöriga stoppsignalpassager (OSPA)	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	1,466	
211	115	Totalt antal hjulbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,060	
212	116	Totalt antal axelbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,076	
3.1a. Total kostnad i Euro för alla olyckor					
213	C00	Total kostnad för alla olyckor	Numeriskt värde (Euro)	67 145 296,24	
214	C01	Kostnad för dödade	Numeriskt värde (Euro)	35 775 161,29	2.
215	C02	Kostnad för skadade	Numeriskt värde (Euro)	8 724 086,02	2.
216	C03	Kostnad för utbyte eller reparation av skadad rullande materiel och järnvägsinfrastruktur	Numeriskt värde (Euro)	21 078 726,56	1.
217	C04	Kostnad för förseningar, störningar och trafikomläggningar, inkl extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter	Numeriskt värde (Euro)	1 567 322,37	1.
3.1b. Kostnader i Euro för alla olyckor i förhållande till miljoner tågkm					
218	C10	Total kostnad för alla olyckor	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	507 540,975	
219	C11	Kostnad för dödade	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	270 418,946	

Bilaga C. Gemensamma säkerhetsindikatorer

220	C12	Kostnad för skadade	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	65 944,025	
221	C13	Kostnad för utbyte eller reparation av skadad rullande materiel och järnvägsinfrastruktur	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	159 330,855	
222	C14	Kostnad för förseningar, störningar och trafikomläggningar, inkl extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	11 847,149	
3.2a. Totalt antal förlorade arbetstimmar för järnvägspersonal inklusive entreprenörers personal till följd av olyckor					
223	W00	Totalt antal förlorade arbetstimmar för järnvägspersonal inklusive entreprenörers personal till följd av olyckor	Numeriskt värde	2299	2.
3.2b. Förlorade arbetstimmar i förhållande till totalt arbetade timmar för järnvägspersonal inklusive entreprenörers personal					
224	W10	Andel förlorade arbetstimmar i förhållande till totala antalet arbetstimmar för järnvägspersonal inklusive entreprenörers personal till följd av olyckor	Numeriskt värde	0,015%	
4. Indikatorer relaterade till teknisk säkerhet på infrastruktur och dess införande					
225	T01	Procentuell andel spår med ATP i bruk	Numeriskt värde (%)	71%	1
226	T02	Procentuell andel tågkm på spår med ATP i bruk	Numeriskt värde (%)	N/A	
227	T03	Totalt antal plankorsningar	Numeriskt värde	10 541	
228	T04	Totalt antal plankorsningar per linjekm	Numeriskt värde	0,686	
229	T05	Procentuell andel plankorsningar med automatiskt eller manuellt vägskydd	Numeriskt värde (%)	34%	
5. Indikatorer relaterade till säkerhetsstyrning					
230	A01	Totalt antal utförda revisioner	Numeriskt värde	319	
231	A02	Procentuell andel genomförda revisioner av planerade	Numeriskt värde (%)	98%	
6. Referensdata					
232	R01	Antal tågkilometer	Numeriskt värde (miljon tågkm)	132,295	
233	R02	Antal resandekilometer	Numeriskt värde (miljard resandekm)	9,716	
234	R03	Antal spårkilometer (dubbelspår skall räknas var för sig)	Numeriskt värde (km)	15 360,000	
235	R04	Totalt antal arbetade timmar	Numeriskt värde	15 163 144	
Använd definition					

1. Säkerhetsdirektivet 2004/49/EG

2. Nationell definition, se förklaring i bilaga F

Bilaga D: Förteckning över alla viktiga förändringar i nationell lagstiftning och övriga nationella regelverk

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
Allmän nationell lagstiftning om järnvägssäkerhet	Ingen förändring			
Lagstiftning angående NSA	Ingen förändring			
Lagstiftning angående anmält organ, assessor, tredje parts myndighet för registrering (third parties bodies for registration), examination etc.	Ingen förändring			
Nationella regler (föreskrifter?) angående järnvägssäkerhet	Ingen förändring			
Regler (föreskrifter?) angående nationella säkerhetsmål och metoder	Ingen förändring			
Regler angående krav på säkerhetsstyrningssystem och säkerhetsintyg för järnvägsföretagare	Ingen förändring			
Regler angående krav på säkerhetsstyrningssystem och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare	Ingen förändring			

Bilaga D. Viktiga förändringar i nationell lagstiftning och övriga nationella regelverk

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
Regler angående krav på "vagnskötare" (wagonkeepers) antagligen underhåll av fordon.	Ingen förändring			
Regler angående krav på underhåll av verksstäder	Ingen förändring			
Regler angående krav på tillstånd (godkännande) för att ta i bruk och underhålla ny eller väsentligt förändrade fordon, inklusive regler för att byta fordon mellan järnvägsföretag, registreringssystem och krav på testverksamhet (prövotid).	Föreskrifter som publicerats 2006: JVFS 2006:1 Föreskrift om godkännande av tekniska delsystem inom järnvägs m.m.		Införande av EU beslutade tekniska specifikationer för driftskompatibilitet i svenskt regelverk.	
	JVsFS 2006:2 Föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Infrastruktur" för höghastighetståg			
	JVsFS 2006:3 Föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Energiförsörjning" för höghastighetståg			
	JVsFS 2006:3 Föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Energiförsörjning" för höghastighetståg			
	JVsFS 2006:4 Föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Trafikstyrning" för höghastighetståg			
	JVsFS 2006:5 Föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel" för höghastighetståg			

Bilaga D. Viktiga förändringar i nationell lagstiftning och övriga nationella regelverk

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
	JVsFS 2006:6 Föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Underhåll" för höghastighetståg			
	JVsFS 2006:7 Föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Drift" för höghastighetståg			
	JVsFS 2006:8 Föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel" för konventionella tåg vad gäller buller			
	JVsFS 2006:9 Föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Trafikstyrning och signalering" för konventionella tåg			
	JVsFS 2006:10 Föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel" för konventionella tåg vad gäller godsvagnar			
Gemensamma driftsatta (fungerande, operating) regler över järnvägsnätet, inklusive regler relaterade till signalsystem och trafikledning.	Ingen förändring			
Regler som ställer krav på järnvägsföretagare och infrastrukturförvaltare att inrätta företaginterna regler.	Ingen förändring			

Bilaga D. Viktiga förändringar i nationell lagstiftning och övriga nationella regelverk

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
Regler angående krav på personal med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, inkluderande krav på urvalskriterier, hälsa, språkbruk/träning samt certifiering (certification)	Ingen förändring			
Regler angående utredning av olyckor och tillbud till olyckor inklusive rekommendationer	Ingen förändring			
Regler angående krav på gemensamma säkerhetsindikatorer inklusive rapportering och analys.	Ingen förändring			
Regler angående krav på godkännande för ibruktagande av infrastruktur (spår, broar, tunnlar, ATC, radio, signalsystem, blockering, plankorsningar, plattformar etc.).	Ingen förändring			

Bilaga E: Utveckling av utfärdade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd**E.1 Säkerhetsintyg enligt direktiv 2001/14/EG**

Antal säkerhetsintyg utfärdade med stöd av direktiv 2001/14/EG till järnvägsföretagare under 2006	I eget land	12
	I ett annat medlemsland	

E.2 Säkerhetsintyg enligt direktiv 2004/49/EG

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.2.1. Antal giltiga Säkerhetsintyg Del A gällande för järnvägsföretag som blivit registrerade under 2006	I eget land	0	0	0
	I annat medlemsland	0	0	0

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.2.2. Antal giltiga säkerhetsintyg Del B gällande för järnvägsföretag som blivit registrerade under 2006	I eget land	0	0	0
	I annat medlemsland	0	0	0

Bilaga E. Utfärdade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd

			Acceperat	Avslag	Pågår
E.2.3. Antal ansökningar angående säkerhetsintyg Del A inlämnade av järnvägsföretag som blivit registrerade under 2006	I eget land	Nytt intyg	0	0	0
		Uppdaterat/ändrat intyg	0	0	0
		Förnyat intyg	0	0	0
	I annat medlemsland	nytt intyg	0	0	0
		Uppdaterat/ändrat intyg	0	0	0
		Förnyat intyg	0	0	0

			Acceperat	Avslag	Pågår
E.2.4. Antal ansökningar angående säkerhetsintyg Del B inlämnade av järnvägsföretag som blivit registrerade under 2006	I eget land	Nytt intyg	0	0	0
		Uppdaterat/ändrat intyg	0	0	0
		Förnyat intyg	0	0	0
	I annat medlemsland	Nytt intyg	0	0	0
		Uppdaterat/ändrat intyg	0	0	0
		Förnyat intyg	0	0	0

E.3. Säkerhetstillstånd enligt direktiv 2004/49/EG

	Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.3.1. Antal giltiga säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare som under 2006 är registrerade i det egna landet.	0	0	0

		Accepterat	Avslag	Pågår
E.3.2. Antal ansökningar om säkerhetstillstånd inlämnade av infrastrukturförvaltare och som blivit registrerade under 2006	Nytt tillstånd	0	0	0
	Uppdaterat/ändrat tillstånd	0	0	0
	Förnyat tillstånd	0	0	0

E.4. Procedurella aspekter - säkerhetsintyg Del A

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
Handläggningstid, efter att all nödvändig information inkommit, från mottagandet av ansökan till beslut om säkerhetsintyg Del A för järnvägsföretag och som blivit registrerade under 2006	Ett intyg beviljat i eget land	0	0	0
	Ett intyg beviljat i annat medlemsland	0	0	0

E.5. Procedurella aspekter - säkerhetsintyg Del B

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
Handläggningstid, efter att all nödvändig information inkommit, från mottagandet av ansökan till beslut om säkerhetsintyg Del B för järnvägsföretag och som blivit registrerade under 2006	Ett intyg beviljat i eget land	0	0	0
	Ett intyg beviljat i annat medlemsland	0	0	0

E.6. Procedurella aspekter - säkerhetstillstånd

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
Handläggningstid, efter att all nödvändig information inkommit, från mottagandet av ansökan till beslut om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare och som blivit registrerade under 2006	Ett intyg beviljat i eget land	0	0	0
	Ett intyg beviljat i annat medlemsland	0	0	0

Bilaga F: Använda definitioner

Gemensamma säkerhetsindikatorer – övergripande definitioner

Olycka

En oönskad eller ouppsåtlig plötslig händelse, eller en viss följd av sådana händelser, som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor (Dir 2004/49/EG art. 3).

Betydande olycka

Varje olycka där minst ett spårbundet fordon i rörelse är inblandat, där minst en person dödas eller skadas allvarligt eller som orsakar omfattande skador på materiel, spår eller andra installationer. Även olyckor som orsakar skador på miljön eller som stör trafiken i hög utsträckning betraktas som allvarliga olyckor. Olyckor i verkstäder, lagerhallar och depåer omfattas ej (Förordning 1192/2003/EG²²).

De olyckor som skall rapporteras som gemensam säkerhetsindikator utgör en kombination av ovanstående begrepp. Detta innebär sammanfattningsvis att de olyckor som skall rapporteras som gemensam säkerhetsindikator skall:

- vara relaterat till järnvägsfordon i rörelse
- ha lett till att minst en person dödats eller minst en person blivit allvarligt skadad eller omfattande skador på materiel, spår eller andra installationer eller lett till stora trafikstörningar
- inte ha skett i verkstäder, lager eller depåer
- vara oönskade eller ouppsåtliga d.v.s. vandalism och sabotage exkluderas, självmord redovisas separat

Med *omfattande skador på materiel, spår eller andra installationer* avses skador som lett till kostnader på 150 000 Euro eller mer (ca 1,4 miljoner SEK).

Med *stora trafikstörningar* avses totalt trafikstopp som varat i minst sex timmar.

Med *person som dödats* avses en person som till följd av en olycka omedelbart avlidit eller avlider inom 30 dagar (Förordning 1192/2003/EG).

Med *allvarligt skadad* avses en person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar (Förordning 1192/2003/EG).

²² Definition överensstämmer i stort sett med definitionen av ”significant accident” i förordningen 1192/2003/EG vilket på svenska har översatts till ”allvarlig olycka”. Anledningen till att det i detta dokument står ”betydande olycka” är att säkerhetsdirektivets (2004/49/EG) ”serious accident” också är översatt till ”allvarlig olycka” men med en annan betydelse. Vidare har ordet ”stock” i den definition som står i förordningen 1192/2003/EG översatts till ”varor” vilket förefaller ologiskt eftersom ”stock” i järnvägssammanhang brukar syfta på ”rollig stock” dvs. rullande materiel. Järnvägsstyrelsen har valt materiel eftersom det bara står ”stock” på engelska. Om man dessutom följer den officiella svenska översättningen (där ”stock” översatts till ”varor”) skulle det innebära att skador på rullande materiel inte skulle ingå i bedömningen om huruvida en olycka skall räknas som betydande, dvs som en ”significant accident”.

Kommentar: Allvarligt skadad är även person som vistats på sjukhus i mer än 24 timmar med anledning av den inträffade händelsen.

Nationell definition som används i årets säkerhetsrapport: Allvarligt skadad är person som blivit sjukskriven minst 14 dagar till följd av olyckan.

Om en olycka leder till en följdolycka, till exempel en kollision som leder till en brand, skall den rapporteras enligt kategorin för den primära olyckan. Detta innebär i exemplet att även om följdolyckan brand lett till de största konsekvenserna skall den ändå rapporteras som en kollision.

Själv mord

En av de gemensamma säkerhetsindikatorerna är självmord. Dessa skall klassificeras enligt följande:

En självmordsolycka som endast leder till skador eller dödsfall på den person som begår självmordet klassificeras det som självmord.

En självmordsolycka som leder till skador på andra än den som begår självmordet skall det klassificeras inom den relevanta olyckskategorin d.v.s. som en tågkollision, tågurspårning, plankorsningsolycka, personolycka orsakad av rullande materiel i rörelse, brand eller övrigt.

Detta innebär till exempel att om någon begår självmord genom att sitta i sin bil på en plankorsning och plankorsningsolyckan leder till att personen avlider och till att en resenär dödas skall olyckan klassificeras som plankorsningsolycka.

Kommentar: Rapportera alla misstänkta självmord som personolycka. Det är i regel Järnvägsstyrelsen som slutligt bedömer om en personolycka skall klassificeras som självmord. Denna uppgift är därför osäker för verksamhetsutövarna.

Avvikelser och tillbud

Avvikelser från det normala är ett samlingsbegrepp för när något i en verksamhet inte fungerar som det är avsett. Inom järnvägssektorn har av tradition avvikelserna delats upp i tillbud och avvikelse (eller förhållanden eller annan avvikelse). I säkerhetsrapporten kommer begreppen att behandlas enligt nedan.

Tillbud

En händelse som inte är en olycka men som under något andra omständigheter hade kunnat leda till en olycka. Exempelvis är det tillbud till kollision eller tillbud till personolycka. Det är endast antalet olyckor som ingår i de gemensamma säkerhetsindikatorerna. Tillbudena rapporteras således inte här.

Avvikelse

En händelse eller ett förhållande som inte utgör en olycka eller ett tillbud till en olycka men som har samband med tågtrafiken och påverkar säkerheten i verksamheten. De avvikelser det handlar om vid rapportering av gemensamma säkerhetsindikatorer utgör förbud om olyckor och det som skall rapporteras är rälsbrott, spårgeometrifel (t.ex. solkurvor), signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs, otillåten stoppsignalpassage (OSPA), hjulbrott och axelbrott. Det är samtliga inträffade avvikelser som skall rapporteras.

Om någon av dessa händelser leder till en rapporteringspliktig händelse skall den rapporteras både som olycka och som avvikelse. Om till exempel en OSPA leder till en kollision skall det rapporteras som 1 OSPA och 1 kollision.

Ekonomiska konsekvenser av olyckor

När det gäller de gemensamma säkerhetsindikatorer som berör de ekonomiska konsekvenserna för olyckor skall järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltarens samlade kostnader för alla olyckor rapporteras, dvs. här ingår både de som klassats som betydande och de som inte klassats som betydande.

Definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna

Indikatorer knutna till olyckor

1. Tåg

ett eller flera lok eller motorvagnar, med eller utan tillkopplade vagnar vilka framförs enligt tidtabell och med en angiven nummerbeteckning. (Förordning 1192/2003/EG med den justeringen att även tåg med ensamt lok räknas.)

Kommentar:

En tidtabellsenlig vagnuttagnings räknas i detta sammanhang som tåg.

2. Tågekollision, inklusive påkörning av föremål inom det fria rummet

Tågekollision delas upp i två undergrupper vid rapporteringen av indikatorerna: **tågekollision** och **påkörning**.

Med **tågekollision** avses alla typer av sammanstötningar mellan ett tåg och ett annat järnvägsfordon, till exempel mellan ett tåg och

- ett annat tågs front
- ett annat tågs bakända
- den del av ett annat tåg som är innanför det fria rummet
- en växlingsrörelse

Med **tågpåkörning** avses sammanstötningar mellan ett tåg och

- ett fast föremål
- ett föremål som tillfälligt befinner sig inom det fria rummet (förutom föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning)

Kommentar:

En tågekollision som leder till en urspårning skall rapporteras som en tågekollision. I kategorin "påkörning" ingår även påkörning av djur om det leder till en betydande olycka. En kollision mellan enbart fordon som inte framförs som tåg skall rapporteras under kategorin "övrigt". Påkörning av föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning skall rapporteras som en "plankorsningsolycka".

3. Tågurspårning

En olycka där minst ett hjul på ett tåg lämnar rälsen.

Kommentar:

Även de händelser som inneburit att tåget hamnat rätt på spåret igen skall rapporteras om de lett till en betydande olycka. Urspårningar med rörelser som inte är tåg skall rapporteras som "övrigt" om de lett till en betydande olycka.

4. Plankorsningsolycka

En olycka som inträffar på en plankorsning med minst ett järnvägsfordon och ett eller flera vägfordon, gående eller cyklister. En kollision med ett föremål som tappats på en plankorsning av en vägtrafikanter skall rapporteras som en plankorsningsolycka.

Kommentar:

En kollision med ett föremål på en plankorsning vilket inte har tappats av en vägtrafikant skall rapporteras som en påkörning och inte som en plankorsningsolycka.

5. Personolycka orsakad av rullande materiel i rörelse

Olyckor där en eller flera personer blivit träffade av ett järnvägsfordon eller av ett föremål som är fäst vid eller som har lossnat från ett fordon. Olyckor med personer som fallit från ett järnvägsfordon i rörelse är inkluderade liksom också olyckor med personer som fallit i ett järnvägsfordon eller som blivit träffade av ett löst föremål inne i ett järnvägsfordon.

6. Själv mord

En avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden, och vilken klassificeras och registreras som ett självmord av Järnvägsstyrelsen (Förordning 1192/2003/EG).

Kommentar: Rapporteras som personolycka. Själv mord bestäms av Järnvägsstyrelsen.

7. Brand i rullande materiel

Olyckor där bränder eller explosioner inträffat i järnvägsfordon (inklusive lasten) som är i rörelse. Bränder eller explosioner som inträffar under ett tågs uppehåll på en mellanliggande trafikplats eller vid växling på en mellanliggande trafikplats skall också rapporteras. Bränder i resandetåg räknas från det att ett tågsätt är uppställt vid plattform och upplåtet för resande till dess att tåget anlant till slutstationen och resande har lämnat tåget.

Kommentar: Som brand räknas även rökutveckling med tydligt definierad härd.

Anlagda bränder skall inte rapporteras och inte heller bränder som inträffar under uppställning eller rangering på bangårdar.

8. Övrig olycka

Alla olyckor som inneburit en ”betydande olycka” men inte kan klassificeras som tågkollision, tågurspårning, plankorsningsolycka, personolycka orsakad av rullande materiel i rörelse, brand eller självmord.

Kommentar:

De huvudsakliga olyckstyper som hamnar i denna kategori bör vara:

Kollisioner och urspårningar med andra rörelser än tåg

Utsläpp av farligt gods under transport

Löst föremål som inte fraktas med tåget, skjuts iväg från ett tåg exempelvis ballast, is eller dylikt.

9. Resande

En person 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 ”resande”. (Förordning 1192/2003/EG)

Kommentar:

En person som korsar spåren på en station på ett ställe där detta är förbjudet klassificeras som en ”obehörig”, i övriga fall klassificeras personen som ”annan”. Personer som uppehåller sig på plattformen, till exempel de som väntar på ett tåg, klassificeras som ”annan”.

10. Järnvägspersonal

En person som har en anställning vilken är knuten till järnvägen och vilken tjänstgör då en olycka inträffar. Här ingår tågpersonal och anställda som arbetar med järnvägsfordon eller järnvägsinfrastruktur.

11. Vägtrafikanter på plankorsning

En person som använder en plankorsning för att korsa järnvägsspår antingen på/i ett fordon eller till fots.

12. Obehörig person på järnvägsområde

En person som utan tillstånd uppehåller sig inom järnvägens område där detta är förbjudet.

13. Annan person

En person som inte kan klassificeras som resande, järnvägspersonal, vägtrafikanter på plankorsning eller obehörig.

14. Dödade

En person som till följd av en olycka omedelbart avlidit eller avlider inom 30 dagar exklusive självmord. (Förordning 1192/2003/EG med förtydligande angående självmord.)

Kommentar: Rapportera alla dödade. Järnvägsstyrelsen skiljer ut självmorden.

15. Allvarligt skadad

En person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar, självmordsförsök vilka redovisas separat. (Förordning 1192/2003/EG med förtydligande angående självmordsförsök.)

Lindrigt skadad person är person som blivit skadad till följd av olycka men skadan är inte allvarlig.

Indikatorer knutna till avvikelser

Samtliga förekommande avvikelser som nämns nedan skall rapporteras, alltså inte bara de som lett till en olycka.

16. Rälsbrott

En räl som har blivit delad i två eller flera delar, eller en räl från vilken metall har lossnat vilket resulterat i ett gap som är mer än 50 mm långt och mer än 10 mm djupt i rälsens löpyta.

17. Spårgeometrifel

Alla fel relaterade till spårets geometri och vilka kräver omedelbar avstängning eller reducering av hastigheten för att upprätthålla säkerheten.

18. Signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs

Alla fel på signalsystemet (både järnvägsinfrastruktur och fordon) vilka leder till signalinformation som är mindre restriktiv än vad som krävs.

Kommentar:

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

19. Otillåten stoppsignalpassage (OSPA)

Händelse där en del av eller hela tåget utan tillstånd passerat den reserverade tågvägens slutpunkt.

Kommentar:

Exempel på OSPA:

otillåten passage av huvudsignal som visar ”stopp”

otillåten passage av slutpunkten för en tågväg enligt besked via hyttsignalering

otillåten passage av S-tavla eller stillabällen stoppsignal (flagga eller motsvarande)

Händelser där fordon kommit i rullning okontrollerat och passerat en stoppsignal omfattas inte av denna indikator och inte heller OSPA som beror på att en signal gått om till "stopp" för sent för att föraren skall hinna stanna.

20. Hjulbrott

Ett brott på hjulet vilket skapat en risk för urspårning eller lett till en urspårning.

21. Axelbrott

Ett brott på axeln vilket skapat en risk för urspårning eller lett till en urspårning.

Metoder att beräkna ekonomiska konsekvenser

Det saknas generella metoder för beräkning av ekonomiska konsekvenser av inträffade olyckor. Ett generellt råd för beräkning av ekonomiska konsekvenser är att basera beräkningarna på egna, faktiska kostnader. För att Järnvägsstyrelsen skall kunna jämföra olika verksamhetsutövares kostnader är det bra om beräkningssätt (vad som ingår i summorna) redovisas t.ex. i sista fältet på ifyllnadsblanketten.

Europeiska järnvägsbyrån arbetar med att revidera de gemensamma säkerhetsindikatorer som är knutna till olyckskonsekvenser. För att kunna mäta de samhällsekonomiska konsekvenserna av olyckor och den samhällsekonomiska nyttan av att förhindra olyckor kommer indikatorerna att revideras. Nedanstående gäller dock tills vidare.

Kommentar:

Från de kostnader som verksamhetsutövaren rapporterar skall skadestånd eller ersättning som erhållits eller väntas erhållas från tredje man, exempelvis fordonsägare som är inblandade i plankorsningsolyckor, dras av. Ersättning som verksamhetsutövaren erhållit genom sina försäkringar skall inte dras av.

Schablonvärden för olyckskostnader får användas som en grund för verksamhetsutövarens rapportering.

22. Kostnader relaterade till dödade och skadade

En metod är under utarbetande för att beräkna de samhällsekonomiska konsekvenserna av dödade och skadade vid järnvägsolyckor.

För år 2006 skall antalet dödade, allvarligt skadade och lindrigt skadade rapporteras till Järnvägsstyrelsen. Bedömningen av kostnaderna kommer att utföras av Järnvägsstyrelsen de kommer att grundas på statistiska värden.

Nationell definition: Antal döda multiplicerat med rekommenderat värde för dödsfall i trafiken.

Nationell definition: Antal skadade multiplicerat med rekommenderat värde för skadad i trafiken.

Beräkningsmetod inkl. källhänvisning:

Uppgifterna baseras på kalkylerade värden på dödsfall och skador ur samhällsekonomiskt perspektiv, framtagna av SIKA i PM 2005:16²³. I detta ingår även kostnaderna för lindrigt skadade. De kalkylerade värdena är sedan multiplicerade med antalet döda och skadade. Antalet allvarligt skadade och döda hämtas från tabellen i bilaga C. Antalet lindrigt skadade baseras på verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter. En viss osäkerhet finns när det gäller lindrigt skadade då dessa uppgifter för att undvika dubbelrapportering enbart begärts in från järnvägsföretag vilket medför att exempelvis personal vid infrastruktur företag som skadats lindrigt inte inkluderas. Uppgifterna om lindrigt skadade är heller inte rapporterade och kontrollerade för varje enskild händelse vilket uppgifterna om allvarligt skadade och dödade är. Alla uppgifter om kostnader är omräknade till Euro med kursen 9,3.

²³ Kalkylvärden och kalkylmetoder (ASEK) En sammanfattning av Verksgruppens rekommendationer, PM 2005:16, http://www.sika-institute.se/Doclib/Import/106/pm_2005_16.pdf s.11, 2007-07-18.

23. Kompensation för förluster eller skador på passagerares, personals eller tredje mans egendom

Den summa som, baserat på verksamhetsutövarens erfarenhet, måste utbetalas eller har utbetalats som kompensation till passagerare, personal eller tredje man p.g.a. deras förluster eller skador med anledning av olyckor.

24. Kompensation för skador på miljön

Den summa som, baserat på verksamhetsutövarens erfarenhet, måste utbetalas eller har utbetalats för att återställa ett skadat område till det skick området var innan en järnvägsolycka.

Kommentar:

Denna indikator gäller olyckor som inneburit utsläpp av förorenande ämnen, både ämnen som transporteras som farligt gods och andra miljöfarliga ämnen såsom till exempel drivmedel.

25. Kostnader för utbyte eller reparation av järnvägsinfrastruktur eller rullande materiel

Kostnaderna för att anskaffa ny järnvägsinfrastruktur eller rullande materiel med samma funktionalitet och tekniska prestanda som den utrustning som inte kan repareras, och kostnaderna för att återställa skadad järnvägsinfrastruktur eller rullande materiel till samma nivå som före en olycka. Kostnaderna skall uppskattas av verksamhetsutövaren baserat på dennes erfarenhet och inkluderar eventuella kostnader för att hyra rullande materiel under den tid som ett fordon är otillgängligt p.g.a. en olycka.

26. Kostnader för förseningar, störningar och trafikomläggning inklusive extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter

En metod är under utarbetande för att beräkna de samhällsekonomiska konsekvenserna av de förseningar som uppstår på grund av olyckor.

För år 2006 baseras rapporteringen på de kostnader som, baserat på verksamhetsutövarens erfarenhet, verksamhetsutövaren haft för förseningar, omledningar och inställd trafik p.g.a. olyckor. Detta inkluderar:

- ersättning till passagerare
- övertid för personal
- ersättning till godskunder
- kostnader för ersättningsbussar
- förlust av intäkter p.g.a. inställda tåg

Kommentar

Förlust av intäkter rapporteras endast i de fall som ersättningstrafik inte har gått att anordna. Om till exempel bussar har ersatt tågen skall kostnaderna för ersättningsbussarna rapporteras men inte förlust av intäkter.

27. Antalet arbetstimmar för egen personal och entreprenörers personal vilka gått förlorade p.g.a. olyckor

Det antal arbetstimmar som, baserat på verksamhetsutövarens erfarenhet, gått förlorade genom frånvaro från arbetet för egen och entreprenörers personal p.g.a. att dessa blivit skadade vid olyckor.

Kommentar: I arbetstimmar som gått förlorade skall timmar man är frånvarande från arbetet ingå. Omplacering till andra arbetsuppgifter p.g.a. olycka är inte förlorade arbetstimmar.

Nationell definition: Endast fysiska skador till följd av olyckor ingår.

28. Totala antalet arbetstimmar under ett år

Det antal arbetstimmar som, baserat på verksamhetsutövarens bedömning, skulle ha utförts under året av egen och entreprenörers personal inom verksamhetsutövarens alla aktiviteter.

Indikatorer relaterade till järnvägsinfrastrukturens tekniska säkerhet

Detta avsnitt gäller enbart infrastrukturförvaltare.

29. ATP (Automatic Train Protection)

Med ATP avses ett tekniskt system som övervakar att signalbesked och hastighetsrestriktioner följs genom hastighetsövervakning och automatiskt nödstopp vid stoppsignaler. Infrastrukturförvaltare skall ange vilka ATP-system som denne har i bruk.

Indikatorn består av två delar:

Procent av spår med ATP i bruk

Procent tågkilometer som utförts på spår med ATP

Beräkningsmetod och källhänvisning:

Indikatorn baseras på uppgift om banlängd och banlängd med ATC från SIKAs statistikpublikation Bantrafik_2005_Infrastruktur²⁴. Siffran baseras på 2005 års uppgifter eftersom 2006 års uppgifter inte finns redovisade för hela Sveriges järnvägsnät. I årets begäran om säkerhetsrapportering från verksamhetsutövarna har inte totalt antal spårkilometer begärts från infrastrukturförvaltare. Endast antalet kilometer spår med ATC har begärts från verksamhetsutövarna i säkerhetsrapport 2007.

30. Plankorsning

En korsning i samma plan mellan en väg och en järnväg, anvisad av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för användare av allmän eller privat väg.

- Följande ingår i indikatorn:
- Antalet plankorsningar totalt
- Antalet plankorsningar per linjekilometer
- Antalet plankorsningar med vägskyddsanläggning som aktivt varnar vägtrafikanter med ljud, ljus eller bommar.

Kommentar

Plattformsövergångar räknas inte som plankorsning.

31. Väg

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

²⁴ http://www.sika-institute.se/Templates/Page_45.aspx

Tabell B1: Järnvägar - spårlängder, banlängder och investeringar, 2007-07-18.

Indikatorer relaterade till säkerhetsstyrning

32. Revision

En revision är en systematisk, oberoende och dokumenterad process för att ta fram fakta och utvärdera dessa fakta för att avgöra huruvida revisionskriterierna är uppfyllda. I indikatorn ingår:

det totala antalet utförda revisioner under året

det totala antalet revisioner som planerades äga rum under året.

Indikatorer relaterade till andra data

33. Tågakilometer

Måttenhet för ett tågs rörelse över en kilometer. Den sträcka som används skall om möjligt vara den sträcka som faktiskt tillryggalagts, annars skall järnvägsnätets standardavstånd mellan utgångs- och slutpunkt användas. Endast den sträcka som tillryggalagts på svenskt territorium skall beaktas (Förordning 1192/2003/EG).

34. Passagerarkilometer (resandekilometer)

Måttenhet för järnvägstransport av en passagerare (resande) under en kilometer. Endast den sträcka som tillryggalagts på svenskt territorium skall beaktas (Förordning 1192/2003/EG).

Bilaga G: Frågeställningar, Procedurella aspekter avsnitt F.3.

Frågeställningar avsnitt F.3.3.1, säkerhetsintyg Del A

3.1.1. Orsaker till att uppdatera/ändra säkerhetsintyg avseende Del A.

(det kan vara p.g.a. förändring i tjänsteutbud, omfattning av trafik, storlek på företag).

3.1.2. Huvudsakliga orsaker till att genomsnittlig handläggningstid för ansökan om säkerhetsintyg Del A överskridit de 4 månader som förutsätts i Artikel 12(1) i säkerhetsdirektivet.

(begränsat till de tillstånd som anges i bilaga E. Genomsnittlig handläggningstid räknas fr.o.m. all nödvändig information inkommit till myndigheten).

3.1.3. Övergripande redovisning av förfrågningar från andra NSA för att verifiera/ge tillgång till information om säkerhetsintyg Del A för järnvägsföretag som har tillstånd i det egna landet och som ansöker om Del B i något annat medlemsland.

3.1.4. Summera problem med den ömsesidiga överenskommelsen innebärande att säkerhetsintyg Del A gäller över hela europeiska gemenskapen.

3.1.5. Tar NSA ut någon avgift för utfärdande av säkerhetsintyg del A?

3.1.6. Summera de problem som uppstått med att använda harmoniserade regler för säkerhetsintyg Del A.

3.1.7. Summera allmänna problem/svårigheter för NSA att bereda en tillståndsansökan för säkerhetsintyg Del A.

3.1.8. Summera problem som järnvägsföretag tagit upp i samband med ansökan om säkerhetsintyg Del A.

3.1.9. Finns procedur för återkoppling eller frågor som innebär att järnvägsföretag kan uttrycka sin åsikt i fråga om ansökningsrutiner/tillämpningar eller framföra klagomål?

Frågeställningar avsnitt F.3.3.2, säkerhetsintyg Del B

3.2.1. Orsaker till att uppdatera/ändra säkerhetstillstånd avseende Del B.

(kan vara p.g.a. förändring i tjänsteutbud, omfattning av trafik, typ av fordon, personalkategorier väsentliga förändringar i operativa rutiner etc.).

3.2.2. Huvudsakliga orsaker till att genomsnittlig handläggningstid för ansökan om säkerhetsintyg Del B överskridit de 4 månader som förutsätts i Artikel 12(1) i säkerhetsdirektivet.

(begränsat till de tillstånd som anges i bilaga E. Genomsnittlig handläggningstid räknas fr.o.m. all nödvändig information inkommit till myndigheten).

3.2.3. Tar NSA ut någon avgift för utfärdande av säkerhetsintyg del B?
(Ja, Nej, Avgiftsbelopp).

3.2.4. Summera de problem som uppstått med att använda harmoniserade regler för säkerhetsintyg Del B.

3.2.5. Summera allmänna problem/svårigheter för NSA att bereda en tillståndsansökan för säkerhetsintyg Del B.

3.2.6. Summering av problem som järnvägsföretag uppgett i samband med ansökan om säkerhetsintyg Del B.

3.2.7. Finns procedur för återkoppling eller frågor som innebär att järnvägsföretag kan uttrycka sin åsikt i fråga om ansökningsrutiner/tillämpningar eller framföra klagomål?

Frågeställningar avsnitt F.3.3.3, säkerhetstillstånd

3.3.1 Orsaker för att uppdatera/ändra säkerhetstillstånden.

(Orsakerna skall kunna hänföras till individuella ansökningar, exempel ny spåranläggning, nytt signalsystem, väsentliga förändringar i operativa rutiner).

3.3.2. Huvudsakliga orsaker till att genomsnittlig handläggningstid för ansökan om säkerhetstillstånd överskridit de 4 månader som förutsätts i Artikel 12(1) i säkerhetsdirektivet.

(begränsat till de tillstånd som anges i bilaga E. Genomsnittlig handläggningstid räknas fr.o.m. all nödvändig information inkommit till myndigheten).

3.3.3 Summera regelbundna (återkommande) problem/svårigheter i ansökningsförfarandet för säkerhetstillståndet.

3.3.4. Summera problem som infrastrukturförvaltare uppgett i samband med ansökan om säkerhetstillstånd.

3.3.5. Finns procedur för återkoppling eller frågor som innebär att infrastrukturförvaltare kan uttrycka sin åsikt i fråga om ansökningsrutiner/tillämpningar eller framföra klagomål?

3.3.6. Tar NSA ut någon avgift för utfärdande av säkerhetsintyg?
(Ja, Nej, Avgiftsbelopp).

JVS säkerhetsrapport 2007



Järnvägsstyrelsen