

# **SÄKERHETSRAPPORT JÄRNVÄG**

TRANSPORTSTYRELSENS ÅRSRAPPORT FÖR 2011 ENLIGT ARTIKEL  
18 I DIREKTIV 2004/49/EG (JÄRNVÄGSSÄKERHETSDIREKTIVET)



**Revisionsförteckning**

<b>Rev</b>	<b>Datum</b>	<b>Upprättad av</b>	<b>Fastställd av</b>
0.1	2012-09-14	Eva Karlsson	
1.0	2012-09-25	Eva Karlsson	Staffan Widlert

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

A.1	Rapportens räckvidd.....	4
A.2	Summary in English (optional) .....	4
<b>B</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>4</b>
B.1	Bakgrund och målgrupp .....	4
B.2	Verksamhetsutövare .....	6
B.2.1	Undantagna verksamhetsutövare .....	7
B.3	Sammanfattning/generell trendanalys .....	7
<b>C</b>	<b>ORGANISATION.....</b>	<b>9</b>
C.1	Transportstyrelsens organisation .....	9
C.2	Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelnings relationer .....	10
<b>D</b>	<b>UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN.....</b>	<b>12</b>
D.1	Initiativ för att bibehålla/öka säkerheten .....	12
D.1.1	Transportstyrelsens säkerhetshöjande aktiviteter.....	12
D.1.2	Verksamhetsutövarnas säkerhetshöjande aktiviteter.....	14
D.2	Gemensamma säkerhetsindikatorer .....	17
D.2.1	Olyckor.....	18
D.2.2	Dödade och allvarligt skadade .....	19
D.2.3	Infrastrukturens tekniska säkerhet.....	23
D.2.5	Kostnader och förlorade arbetstimmar på grund av olyckor .....	26
D.2.6	Säkerhetsstyrning .....	27
D.3	Resultatet av säkerhetsrekommendationer .....	27
<b>E</b>	<b>VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK.....</b>	<b>38</b>
<b>F</b>	<b>UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND .....</b>	<b>39</b>
F.2	Numeriska data.....	39
F.3	Procedurella aspekter.....	39
<b>G</b>	<b>SÄKERHETSTILLSYN .....</b>	<b>42</b>
<b>H</b>	<b>RAPPORTERING AV TILLÄMPNINGEN AV GEMENSAMMA SÄKERHETSMETODEN FÖR RISKVÄRDERING.....</b>	<b>45</b>
<b>I</b>	<b>SLUTSATSER OCH PRIORITERINGAR .....</b>	<b>46</b>
<b>J</b>	<b>KÄLLOR/ANVÄNDA DEFINITIONER.....</b>	<b>47</b>

## Bilagor

## **A.1 Rapportens räckvidd**

Denna rapport avser att beskriva säkerheten i det svenska järnvägssystemet såsom det förordas i järnvägssäkerhetsdirektivet<sup>1</sup> (nedan kallat säkerhetsdirektivet). I Sverige regleras villkoren för järnvägssystemet huvudsakligen av Järnvägslagen<sup>2</sup>.

Av EU:s säkerhetsdirektiv (2004/49/EG) framgår att samtliga medlemsländer skall lämna en årlig rapport avseende järnvägssystemets säkerhet till Europeiska järnvägsbyrån (ERA). Årets rapport som avser 2011 års verksamhet, är den sjätte i sitt slag och den följer huvudsakligen den vägledning som ERA tillhandahållit för ändamålet. Till följd av en ändring (2009/149/EG) av säkerhetsdirektivet rapporteras några nya indikatorer, några indikatorer har modifierats och någon indikator har helt strukits. Ändringen av direktivet har medfört att Transportstyrelsen reviderat Järnvägstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:1) om olycks- och säkerhetsrapportering. 2010 års rapportering av avlidna och allvarligt skadade personer som vistats obehörigt i spåret visade en stor ökning och eventuell kan det vara tecken på en negativ trend. ERA har bett att Transportstyrelsen ska analysera ökningen och presentera resultatet i årets säkerhetsrapport, vilket sker i avsnitt D.2.2. Verksamhetsutövarnas tillämpning av förordning 352/2009 om gemensamma säkerhetsmetoder för riskvärdering rapporteras för första året.

Observera att spårväg och tunnelbana inte ingår i denna rapport. Då vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport, se avsnitt B.2.1, är inte indikatorerna ett mått på all järnväg i Sverige. Exempelvis är verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, exempelvis Saltsjöbanan och Roslagsbanan, exkluderade i rapporten. Även verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods är exkluderade ur denna rapport.

## **A.2 Summary in English (optional)**

Please contact us for a summary in English.

## **B INLEDNING**

### **B.1 Bakgrund och målgrupp**

Denna rapport är framtagen på uppdrag av och för Europeiska Järnvägsbyrån (ERA). Men den kan också vara av intresse för medarbetare på Transportstyrelsen, Näringsdepartementet, Trafikanalys, andra myndigheter och forskningsinstitut, Järnvägsföretag, Infrastrukturförvaltare och andra aktörer inom järnvägsbranschen. Rapporten kan också vara av intresse för den som är allmänt intresserad av järnväg och järnvägssäkerhet.

Rapporten kommer att publiceras på Transportstyrelsens hemsida [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se) samt på ERA:s hemsida [www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu) där även andra länders rapporter publiceras. ERA publicerar även en sammanställd rapport baserad på de rapporter som länderna lämnar in.

---

<sup>1</sup> Direktiv 2004/49/EG

<sup>2</sup> Järnvägslagen (2004:519)

I säkerhetsdirektivet regleras att den nationella säkerhetsmyndigheten i varje medlemsland senast 30 september varje år skall lämna en rapport till Europeiska järnvägsbyrån (ERA)<sup>3</sup>. Syftet med rapporten är att beskriva den nationella säkerhetsnivån och den skall enligt säkerhetsdirektivet innehålla en 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 verksamhetsutövare, d.v.s. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, senast 30 juni varje år skall lämna en säkerhetsrapport till säkerhetsmyndigheten<sup>4</sup>. 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.

Svensk järnväg regleras genom järnvägslagen<sup>5</sup>. Regeringen har i järnvägsförordningen<sup>6</sup> gett Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter för att detaljreglera området. Transportstyrelsens föreskrifter publiceras i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS).

Mallar och vägledning till rapporten har tagits fram av en arbetsgrupp inom ERA bestående av representanter från intresserade medlemsländers säkerhetsmyndigheter ( däribland Sverige). I Sverige har en referensgrupp med representanter från både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bidragit med synpunkter på Transportstyrelsens vägledning<sup>7</sup> innehållande instruktioner och definitioner till verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter.

Säkerhetsdirektivet som ingår i Andra järnvägspaketet är sedan den 1 juli 2007 införlivat i svensk lagstiftning. Bilaga 1 till säkerhetsdirektivet (som beskriver rapporteringen av gemensamma säkerhetsindikatorer) har ändrats genom direktiv 2009/149/EG. Sverige har varit med i den arbetsgrupp som tagit fram den reviderade bilagan. Samma arbetsgrupp har även tagit fram en gemensam vägledning till indikatorerna för att öka enhetligheten i rapporteringen.

För att förenkla och minska den administrativa bördan för de verksamhetsutövare som omfattas av rapporteringen har Transportstyrelsen från och med 2008 samlat in säkerhetsrapporterna gemensamt med andra olycksuppgifter som samlas in och rapporteras till Trafikanalys (som i sin tur förutom att själva publicera uppgifterna som officiell olycksstatistik även rapporterar uppgifterna vidare till den europeiska statistikmyndigheten Eurostat). Vissa definitionsskillnader finns dock vilket gör att siffrorna skiljer sig åt något, då olyckor på fristående nät inkluderas i Trafikanalys statistik men exkluderas i statistiken till ERA, se avsnitt D.2 samt J. De rapporterade verksamhetsutövarna erbjuds att välja mellan att rapportera via ett webbaserat formulär på Transportstyrelsens hemsida, via e-post eller traditionell post.

---

<sup>3</sup> Direktiv 2004/49/EG, Kapitel IV Artikel 18

<sup>4</sup> Direktiv 2004/49/EG, Kapitel II, Artikel 9

<sup>5</sup> Järnvägslagen (2004:519)

<sup>6</sup> Järnvägsförordningen (2004:526)

<sup>7</sup> Vägledning för tillämpning av TSFS 2011:86, Dnr. TSG2012-152.

Ett ytterligare samarbete med Trafikanalys är att från och med 2011 års rapportering (som avser 2010 års uppgifter) använder Transportstyrelsen trafik- och bandata som insamlats av Trafikverket och därefter vidare rapporteras till Trafikanalys. Detta för att inte företagen ska behöva rapportera den typen av data till både Trafikanalys/Trafikverket<sup>8</sup>.

## B.2 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 Transportstyrelsen. 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 enligt följande<sup>9</sup>:

*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 2011 hade 506 verksamhetsutövare med tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet.

Tillståndsinnehavare	2011
Järnvägsföretag	101
Infrastrukturförvaltare	405
<b>Totalt</b>	<b>506</b>

*Tabell 1: Uppgifter om antal verksamhetsutövare 2011. I siffrorna ingår inte trafikutövare och spårinnehavare som bedriver verksamhet vid spårväg eller tunnelbana om de inte dessutom är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare*

Man kan dela upp järnvägssektorn i två delmarknader, 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 skilde sig förutsättningarna mellan person- och godstrafik åt 2008. Persontrafiken var 2008 fortfarande reglerad och ett statligt ägt bolag hade ensamrätt att trafikera den interregionala persontrafiken.

Under 2009 sa Sveriges riksdag ja till propositionen "Konkurrens på spåret" (2008/09:176) som innebar en stegvis öppning av marknaden för persontrafik på järnväg. Det första steget togs 1 juli

<sup>8</sup> Transportstyrelsen har bitt Trafikanalys/Trafikverket om uppgifter även för tidigare rapporteringsår för att sammanställningsmetoden ska bli densamma för alla år. Transportstyrelsen kommer att göra ev. nödvändiga justeringar när uppgifterna finns tillgängliga.

<sup>9</sup> Järnvägslagen (2004:519), 1 kap 4 §

2009 då marknaden öppnades för veckosluts- och helgtrafik. Den 1 oktober 2009 öppnades marknaden för internationell persontrafik. Riksdagens beslut innebar också att marknaden öppnades helt från och med den 1 oktober 2010. Godstrafiken var redan tidigare öppnad 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 spåranslagningar är den dominerade aktören. Järnvägsnätet i Bilaga A.1 visar den geografiska spridningen för det statligt ägda järnvägsnätet. Under 2011 fanns 405 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.2.1 Undantagna verksamhetsutövare

Transportstyrelsen har i denna rapport med stöd i järnvägslagen (2004:519) undantagit järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som endast bedriver verksamhet vid

1. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik, eller
2. järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Transportstyrelsen har utnyttjat sin möjlighet att bevilja undantag från att lämna säkerhetsrapport vilket medfört att bland annat majoriteten av infrastrukturförvaltarna inte har behövt lämna någon säkerhetsrapport. En stor grupp som inte beviljats undantag är de kommuner och hamnar som har tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet.

Denna rapport är baserad på 152 säkerhetsrapporter från verksamhetsutövare. Ett fåtal (mindre) verksamhetsutövare som inte är undantagna har ej lämnat in säkerhetsrapport till Transportstyrelsen i tid. Bland dessa återfinns ett antal kommuner.

### B.3 Sammanfattning/generell trendanalys

2011 är ett år som delvis återgår till ett gammalt mönster vad gäller allvarliga olyckor, antal avlidna och allvarligt skadade personer. Transportstyrelsen har lagt stor kraft vid att genom tillsynsaktiviteter kontrollera verksamhetsutövarnas rutiner för spårarbete och vilka åtgärder som vidtas för att olyckan som hände 2010 då en passagerare avled i en kollision inte ska upprepas.

En annan olyckstyp som har ökat är antalet personer som omkommit till följd av obehörigt spårbeträdande. En stor del av dessa utgörs av händelser där polisen inte tagit ställning till om händelsen var orsakad av en olycka eller en självmordshandling. Transportstyrelsens generaldirektör har gett väg- och järnvägsavdelningen i uppdrag att ta fram en handlingsplan för minskat antal självmord i järnvägstrafiken och en förstudie har inletts under 2011.

Till skillnad från olycksuppgifterna är avvikelserna som begärs in genom säkerhetsrapporterna fortfarande relativt nya för verksamhetsutövarna att rapportera, vilket märks på så sätt att några verksamhetsutövare fortfarande rapporterar t.ex. alla OSPA och inte bara de som är rapporteringspliktiga. När avvikelser blir för stora jämfört med tidigare år har Transportstyrelsen ställt följdfrågor och då erhållit korrigerade siffror.

Transportstyrelsen har utfärdat säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd samt utövat tillsyn i form av främst revisioner i enlighet med säkerhetsdirektivet. Den tillsyn som Transportstyrelsen utövat under 2011 resulterade i 46 förelägganden och fyra förbud. Järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem är i huvudsak väl fungerande. De vanligaste bristerna som upptäckts i säkerhetstillsynen riktad mot infrastrukturförvaltare är fortfarande att åtgärder inte vidtagits i rätt tid efter en besiktning av spåranläggningen. En annan vanlig brist är att företagets trafiksäkerhetsinstruktion inte uppdaterats efter att Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter beslutades 2008. En orsak till att dessa brister fortfarande upptäcks är att antalet verksamhetsutövare som fått tillstånd innan Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter beslutades är betydligt fler än Transportstyrelsen hinner revidera varje år.

När det kommer till järnvägsföretag har revisionerna ofta resulterat i ett större antal avvikelser som bottenar i en bristande förmåga att hantera sin egen säkerhetsstyrning och intern uppföljning. Transportstyrelsen har pågående aktiviteter för att komma till rätta med problemet. En sådan aktivitet är en tillsyn särskilt riktad mot interna systemrevisioner.

Transportstyrelsen har under året omhändertagit ett antal rekommendationer från Statens haverikommission.

Ett utvecklingsområde som Transportstyrelsen arbetar med är ett pilotprojekt för att få tillgång till sjukhusuppgifter om personer som skadats i järnvägs- och båtoluckyckor. Sedan tidigare har Transportstyrelsen ett samarbete med sjukvården för vägtrafikolyckor. Ett annat område är utvecklingen av ett IT-system som ska underlätta processen för tillståndsansökan. Transportstyrelsen har även skapat trafikslagsövergripande kompetenscentrum för tillsynsverksamhet, tillståndsprövande verksamhet och HF/MTO<sup>10</sup>-relaterade uppgifter.

Transportstyrelsen fick den 3 juni 2010 uppdraget att redovisa hur verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak kan finansieras med avgifter från den 1 januari 2011. Väg- och järnvägsavdelningen har från och med januari 2011 avgiftsbelagt sin registerhållning för järnvägsfordon och för prövning av ansökningar om godkännande av tekniska system. Transportstyrelsen bedömde i sitt förslag att det inte var lämpligt att införa hela avgiftsfinansieringen för verksamheten på järnvägsområdet redan 2011 och därför beslutades att avgifterna skulle införas i tre steg; 2011, 2012 och 2013. Nästa steg 2012 blir att avgiftsbelägga säkerhets- och marknadstillsyn och utfärdande av tillstånd. Om avgiftsfinansieringen kommer att påverka antalet ansökningar är ännu för tidigt att säga.

Se mer detaljerad beskrivning av utvecklingen gällande olyckor, indikatorer, lagstiftning, tillståndsgivning och tillsyn i kommande kapitel.

---

<sup>10</sup> Human factors/Människa, teknik, organisation



## **C ORGANISATION**

### **C.1 Transportstyrelsens organisation**

Transportstyrelsen har ett samlat ansvar för normgivning, tillsyn, tillståndsgivning och registerhållning för de fyra trafikslagen järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Transportstyrelsen har även en normerande roll och utövar tillsyn över järnvägssystemet. I detta hänseende har Sverige uppfyllt säkerhetsdirektivets villkor att varje medlemsland skall ha en säkerhetsmyndighet som oberoende av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, har uppdrag att bland annat 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.

Transportstyrelsen är även ett regleringsorgan enligt artikel 30 i direktiv 2001/14/EG<sup>11</sup> men denna rapport berör det uppdrag som Transportstyrelsen har enligt säkerhetsdirektivet.

Transportstyrelsens uppdrag preciseras i förordning<sup>12</sup> med instruktion för Transportstyrelsen. Regeringen anger årligen i sitt regleringsbrev vilka villkor som skall gälla för Transportstyrelsens verksamhetsutövning nästkommande budgetår. Regleringsbrevet innehåller bland annat mål för transportpolitiken och krav på Transportstyrelsen att återredovisa graden av måluppfyllelse till regeringen och budgetramar.

Transportstyrelsen är en styrelsemyndighet, vilket innebär att myndigheten leds av en styrelse som är ansvarig för att verksamheten bedrivs effektivt och med god intern styrning och kontroll inför regeringen. Generaldirektören ingår i styrelsen och ansvarar för den löpande verksamheten.

Transportstyrelsen finns på 15 orter i landet och har cirka 1 650 anställda. Den största delen av verksamheten finns i Borlänge, Norrköping och Örebro. Huvudkontoret ligger i Norrköping. Där arbetar generaldirektören och där finns GD-staben, GD-juridik, GD-kansli samt följande avdelningar: ekonomi- förvaltningsavdelningen, IT-avdelningen, kommunikationsavdelningen och personalavdelningen. Utöver avdelningarna på huvudkontoret har Transportstyrelsen ytterligare sex avdelningar: körkortsavdelningen, skatte- och avgiftsavdelningen, väg- och järnvägsavdelningen, transportregisteravdelningen, luftfartsavdelningen, sjöfartsavdelningen. Det pågår för närvarande en process att slå ihop luft- och sjöfartsavdelningarna till en gemensam avdelning för bägge trafikslagen.

Väg- och järnvägsavdelningen bildades den 1 april 2011 och har förutom en avdelningschef och dennes stab, åtta enheter: behörigheter, fordon och teknik, juridik, marknadstillsyn och marknadsövervakning, strategi och analys, support, trafik och infrastruktur samt trafikföretag.

---

<sup>11</sup> Transportstyrelsen har till uppgift att övervaka att marknaderna för järnvägstjänster fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv och anmäla missförhållanden till Konkurrensverket. I sin tillsyn ska Transportstyrelsen bland annat övervaka att kapacitetstilldelning av järnvägsinfrastruktur och vissa järnvägsanknutna tjänster sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt, liksom att avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen är konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. Transportstyrelsen ska samråda med Konkurrensverket i konkurrensfrågor. Vidare ska Transportstyrelsen slita tvister mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare om dessa är oense om ett beslut av infrastrukturförvaltaren är lagligt eller inte. Därutöver har Transportstyrelsen till uppgift att övervaka att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppfyller de särskilda krav som ställs på sådana verksamhetsutövares ekonomiska redovisning.

<sup>12</sup> Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Nedan beskrivs kort vilka olika järnvägsfrågor enheterna ansvarar för. Utöver det ansvarar varje enhet även för vägfrågor. Trafik och infrastruktur samt trafikföretag utfärdar tillstånd och utövar tillsyn. För att få ett tillstånd prövas järnvägsföretagets och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Enheten för fordon och teknik utfärdar godkännande av tekniska delsystem. För att få ett delsystem godkänt innan det tas i bruk, måste den sökande visa att delsystemet är säkert och driftkompatibelt. Juridiska enheten ansvarar bland annat för framtagandet av föreskrifter. Strategi- och analysenheten ansvarar bland annat för hantering av Statens haverikommissionens rekommendationer samt olycksstatistik och framtagande av denna rapport. Det finns även en enhet för marknadsanalys och marknadsövervakning som bl.a. har ett långsiktigt uppdrag att övervaka marknadsutvecklingen på järnvägsområdet.

Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning har cirka 280 anställda, varav 147 män och 133 kvinnor. Ca 60 av dessa arbetar framförallt med järnvägsfrågor. Motsvarande fördelningen på hela Transportstyrelsen är 685 män och 805 kvinnor. Bilaga B innehåller Transportstyrelsens organisationsschema.

## **C.2           Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelnings relationer**

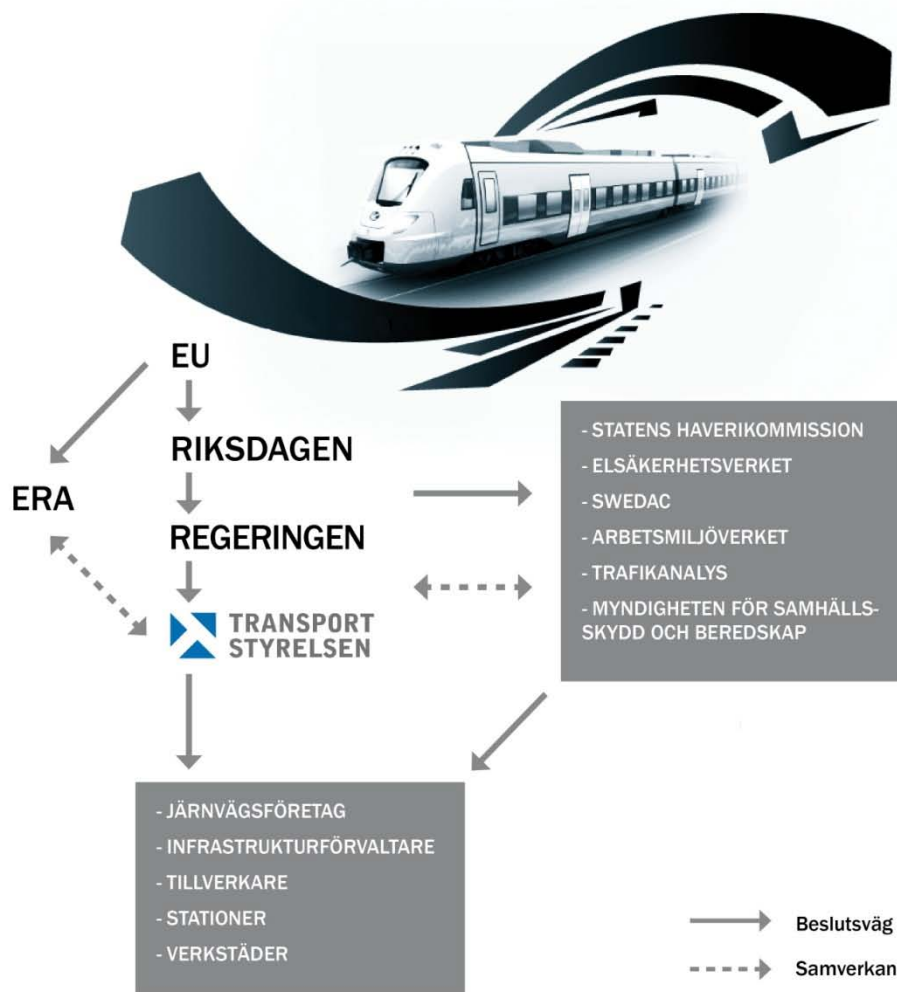
I detta avsnitt beskrivs Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelnings relationer till andra myndigheter. Fokus ligger på relationer inom järnvägsområdet. I och med att Transportstyrelsen även har ansvar för väg, sjöfart och luftfart finns ytterligare en mängd relationer som inte tas upp i denna rapport.

Transportstyrelsen 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 Myndigheten för samhällskydd och beredskap, MSB. Dessa myndigheter interagerar och utför myndighetsutövning gentemot järnvägssystemets aktörer inom sina respektive ansvarsområden. På bilden nedan (figur 1) exemplifieras detta med några statliga myndigheter som påverkar Transportstyrelsen och järnvägssystemets övriga aktörer bl.a. genom att de har normerande uppgifter i vissa säkerhetsrelaterade frågor.

Swedac ackrediterar firmor som intygar att tekniska delsystem uppfyller gällande tekniska specifikationer för driftkompatibilitet (TSD). MSB har ett övergripande och samordnande ansvar i sitt arbete för ett säkrare samhälle. Transportstyrelsen samarbetar med MSB beträffande t.ex. tillsyn över transport av farligt gods.

Transportstyrelsen rapporterar inträffade olyckor och tillbud till Statens haverikommission som är oberoende utredningsorgan enligt säkerhetsdirektivet. Statens haverikommission lämnar sina rekommendationer till Transportstyrelsen och Transportstyrelsen skall i egenskap av säkerhetsmyndighet följa och vidta adekvata åtgärder till följd av rekommendationerna. Transportstyrelsen skall även återrapportera till Statens haverikommission hur deras rekommendationer har behandlats och vilka åtgärder som vidtagits med anledning av rekommendationerna (se avsnitt D.3 i denna rapport).

Transportstyrelsen samverkar även med Trafikanalys. Transportstyrelsen levererar statistiska uppgifter till Trafikanalys som i sin tur levererar olycksstatistik till Eurostat. Trafikanalys publicerar även nationell statistik.



Figur 1: Transportstyrelsens (väg- och) järnvägsavdelnings nationella relationer.

På bilden (figur 1) 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 och ställverk. Fordon behöver underhållas och repareras vilket görs av verkstäder som ibland även har tillstånd både som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Tillverkare omfattas inte av Transportstyrelsens ansvarsområde däremot ska Transportstyrelsen 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 1. Exempelvis arbetar Transportstyrelsen med att följa upp de säkerhetsmål som regeringen angett. Till hjälp för detta har Transportstyrelsen 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 Transportstyrelsen 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 Transportstyrelsen och av verksamhetsutövarna.

### **D.1 Initiativ för att bibehålla/öka säkerheten**

#### **D.1.1 Transportstyrelsens säkerhetshöjande aktiviteter**

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

De åtgärder/aktiviteter som Transportstyrelsen har mandat att vidta är förbud med eller utan vite, förelägganden med eller utan vite och ytterst indraget tillstånd. Det är verksamhetsutövarna som vidtar konkreta åtgärder för att reducera antalet oönskade händelser (olyckor, tillbud och andra avvikelser). Transportstyrelsen övervakar att verksamhetsutövarna vidtar relevanta åtgärder.

Inom Transportstyrelsen pågår en kartläggning av hur tillsynen inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart utövas vilket kan mynna ut i nya metoder. Det första resultatet av projektet var en gemensam grundutbildning, det har också under 2010 bildats ett kompetenscentrum för tillsyn. Från och med den 1 januari 2011 finns tre kompetenscentrum inrättade vid Transportstyrelsen. Utöver tillsynsverksamhet finns ett för tillståndsprövande verksamhet och ett för HF/MTO<sup>13</sup>-relaterade uppgifter. Samtliga kompetenscentrum har ett trafikslagsövergripande perspektiv, där det arbete som utförs inom kompetenscentrumen ska gagna hela myndigheten.

Både under 2010 och 2011 har ett antal olyckor och tillbud skett vid arbete i spårmiljö och därför har stor kraft lagts vid att genom tillsynsaktiviteter kontrollera verksamhetsutövarnas rutiner för detta och vilka åtgärder som görs för att det inte ska upprepas.

---

<sup>13</sup> Human factors/Människa, teknik, organisation

Se även avsnitt D.3 för åtgärder som Transportstyrelsen och verksamhetsutövare gjort med anledning av rekommendationer från Statens haverikommission.

Olycka/tillbud eller annan avvikelse som startade aktiviteten			Beslutade säkerhetshöjande aktiviteter
Datum	Plats	Händelsebeskrivning	
2011-04-07	Malmö	Osäkerhet kring DSB Sverige AB:s ekonomiska förmåga	En tillsyn har genomförts där Transportstyrelsen har granskat att DSB Sverige AB uppfyller kravet på ekonomisk förmåga

Tabell 2: Exempel på säkerhetshöjande aktiviteter från Transportstyrelsens sida som "triggats" av en olycka eller ett tillbud.

Säkerhetshöjande aktivitet	Beskrivning av "trigger"	Beskrivning av problemområdet
Tillsyn mot Trafikverket gällande implementering och efterlevnad av regelverk kring arbete i spårmiljö, såsom SOS-planering och sänkt hastighet förbi arbetsområden.	Upptäckt vid tillsyn att information och nya föreskrifter kring detta inte efterlevs inom Trafikverkets egna organisation.	Entreprenörer utsätts för stora risker i samband med arbeten i spårmiljö.
Tillsyner har genomförts där Transportstyrelsen har granskat att DSB Sverige AB uppfyller kravet på ekonomisk förmåga.	Upptäckt vid tillsyn att brister fanns i DSB Sverige AB:s ekonomi. Krav skapades där bolaget fick ta fram handlingsplan för att åtgärda dessa brister.	Bolaget ska kunna uppfylla sina ekonomiska skyldigheter under de 12 närmaste månaderna.
Bromsprov som utförs av föraren själv. Kontroll av rutiner hos berörda Järnvägsföretag. Aktivitet pågår.	Enligt rekommendation från Statens haverikommission.	Ett antal tåg har gått med kraftig reducerad bromsverkan.
Ritningshantering	Enligt rekommendation från Statens haverikommission.	Om det finns ritningar i omlopp som inte stämmer med verkligheten kan det medföra allvarliga säkerhetsfel framförallt vid omkopplingar.
Besiktninganmärkingar	Media	Spåranläggningar som är drift är behäftade med akut- och veckofel.

Tabell 3: Exempel på säkerhetshöjande aktiviteter från Transportstyrelsens sida med andra "triggers" än en specifik händelse.

Ett antal olyckor och tillbud vid arbete i eller i närheten av trafikerade spår inträffade under 2010. Transportstyrelsen krävde att Trafikverket vidtog åtgärder som kunde öka säkerheten både på kort och på lång sikt. Trafikverket införde den 4 oktober 2010 en skärpning av sina interna regler vid arbete i spårområde. De nya reglerna var tillfälliga och skulle ersättas med mer långsiktiga åtgärder senast den 15 april 2011.

Trafikverket presenterade under våren 2011 de långsiktiga åtgärderna för Transportstyrelsen, vilka bland annat inkluderade att:

- Trafikverket skulle ta fram en ny säkerhetspolicy,
- Trafikverket skulle tillsammans med Trafikverkets berörda underentreprenörer ta fram en checklista för riskbedömning inför arbete i spårområde,
- Trafikverkets planerade revisionsprogram skulle kompletteras med arbetsplatskontroller som skulle utföras av oberoende revisorer och minst tio oanmälda.

Transportstyrelsen ville försäkra sig om att Trafikverket kontinuerligt skulle kontrollera trafiksäkerheten när det gällde arbete i spårområde. Transportstyrelsen lade ett föreläggande den 16 maj 2011 (TSJ 2010-1860) mot Trafikverket att redovisa följande för tillsynsmyndigheten:

- senast den 30 september 2011 redogöra för hur man har infört checklistan i sin organisation och till berörda underentreprenörer,
- senast den 1 oktober 2011 lämna in den första månadsvisa rapporten med arbetsplatskontroller,
- under perioden 2011-06-01 till och med 2012-06-01 ska det utföras minst 10 stycken oanmälda arbetsplatskontroller. Resultatet ska redovisas till Transportstyrelsen.
- under perioden 2011-06-01 till och med 2012-06-01 anmäla avvikelser av allvarigare art som inträffat vid arbete i spårområde senast nästkommande arbetsdag. Detta går utanför den vanliga olycksrapporteringen (TSFS 2011:86<sup>14</sup>) som alla verksamhetsutövare är skyldigt att utföra.

Transportstyrelsens uppfattning är att Trafikverket arbetat seriöst med problemet och de har vidtagit flera åtgärder utöver kraven i föreläggandet. Det har resulterat i en nedåtgående trend när det gäller olyckor och tillbud vid arbete i spårmiljö. Med anledning av Trafikverket har uppfyllt de kravpunkter som fanns i föreläggandet har Transportstyrelsen beslutat att avsluta ärendet. Den löpande utvecklingen av olyckor och tillbud vid arbete i spårmiljö kommer emellertid att följas upp av Transportstyrelsen på kommande företagsmöten<sup>15</sup> med Trafikverket.

#### D.1.2 Verksamhetsutövarnas säkerhetshöjande aktiviteter

Majoriteten, cirka 90 %, av verksamhetsutövarna som lämnat säkerhetsrapport har inte haft några händelser som lett till att någon dödsats eller allvarligt skadats. Utöver de gemensamma

<sup>14</sup> Föregående föreskrifter JvSFS 2008:1

<sup>15</sup> Företagsmöte är en tillsynsform där Transportstyrelsen övergripande kontrollerar säkerhetsstyrningssystemets tillämpning och effekt samt säkerhetsutvecklingen hos en tillståndshavare (Transportstyrelsens styrande dokument TSG 2011-505 *Rutinbeskrivning för företagsmöten*).

säkerhetsindikatorerna innehåller säkerhetsrapporterna uppgifter om verksamhetens säkerhetsmål och vidtagna aktiviteter som avser att höja säkerhetsnivån.

#### *D.1.2.1 Säkerhetsmål*

Samtliga verksamhetsutövare som har järnvägsverksamhet som huvudnäring har redovisat sina säkerhetsmål. Om man ser på samtliga inkomna säkerhetsrapporter har 102 av 152 verksamhetsutövare redovisat sina säkerhetsmål (67 %). Spridningen i målformuleringarna är stor. Några av de rapporterade företagen har angett flera olika säkerhetsmål som ofta innehåller både långsiktigt övergripande mål kombinerat med nedbrutna detaljerade mål, t.ex. max antal OSPA under året. Kommunerna har ofta generella mål för sin verksamhet men inte nedbrutna mål för den infrastrukturanläggning de förvaltar och flertalet av dessa har därför inte rapporterat säkerhetsmål.

De övergripande målen uttrycks ofta i termer av att ingen skall dödas eller skadas allvarligt med anledning av den egna organisationens verksamhet, exempelvis att det ska vara tryggt och säkert att åka tåg. Bland svaren i säkerhetsrapporterna finns även exempel på kvantitativa mål såsom att minska antalet olyckor till en viss nivå. Finns även mer nedbrutna mål som exempelvis att hitta åtgärder för att förhindra obehörigt spårbeträdande och åtgärder för barn och ungas säkerhet.

#### *D.1.1.2 Handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter*

Av de inkomna säkerhetsrapporterna har 41 % av verksamhetsutövarna redovisat att de vidtagit säkerhetshöjande aktiviteter på grund av någon inträffad händelse, tillbud eller av förebyggande skäl vilket är en minskning jämfört med föregående år (46 %). Flertalet av verksamhetsutövarna har redovisat mer än en säkerhetshöjande aktivitet. 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. Flera av verksamhetsutövarna har vidtagit säkerhetshöjande aktiviteter i förebyggande syfte, exempelvis förbättring av avvikelserapportering. Tabell 4 nedan visar några exempel på säkerhetshöjande aktiviteter som vidtagits av verksamhetsutövare och vad som initierat aktiviteterna. Utöver exemplen i tabell 4, som visar några specifika aktiviteter, anges att årlig säkerhetsbesiktning inklusive åtgärder för att reducera besiktningssanmärkningarna samt kompetenshöjning hos personalen genom både utbildning och arbetsplatsträffar är aktiviteter som lägger grunden för hög säkerhet i järnvägsverksamheten. Några verksamhetsutövare nämner även att Transportstyrelsens granskning lett till säkerhetshöjande aktiviteter, exempelvis ny ledningsorganisation, uppdaterat och förbättrat dokumentation, revision av underleverantörer och genomförande av riskanalys.

Orsak bakom aktiviteten	Konsekvens eller potentiell konsekvens	Säkerhetshöjande aktivitet
För många OSPA: Fel i vagnslistor.	Antal OSPA gick ner, vagnslistorna blev bättre.	Uppföljning av OSPA. Genomgång av processer för hantering av vagnslistor. Förarutbildning.
För många OSPA: Samtal i telefon och OSPA visar samband och nya förare har högre frekvens av OSPA.	Nya regler infördes i slutet av 2011, inga resultat har kunnat mätas än. Potentiell konsekvens är färre OSPA och säkrare rutiner för nya förare.	Nya regler för mobiltelefon i förarhytt, nya rutiner för uppföljning av nya förare samt nya regler för signal i stopp.
Urspåring	Färre urspåringar	Sänkt axeltryck och sänkt hastighet på viss sträcka inom hamnområde.
Olyckor vid av- och påstigning	Färre olyckor vid av- och påstigning	Ombyggnation av dörrar för att förhindra öppna dörrar då tåg är i rörelse.

Tabell 4: Exempel på säkerhetshöjande aktiviteter 2011 rapporterade av verksamhetsutövare

Den statliga infrastrukturförvaltaren, Trafikverket, har i sin säkerhetsrapport beskrivit att det övergripande säkerhetsmålet är att antalet dödade och allvarligt skadade inom järnvägstransportsystemet ska minska. Målet har inte uppfyllts, trots olika åtgärder för att förhindra bl.a. obehörigt spårinträdande. Trafikverket bedömer att otillräcklig kunskap, otillräcklig respekt för risker och regler i kombination med ökad trafik kan vara en förklaring.

Då målet inte har uppfyllts har Trafikverket beslutat att använda samma angreppssätt för järnväg som för säkerheten på väg. Trafikverket deltar i EU-projektet RESTRAIL som ska ta fram förslag till åtgärder för att förhindra obehörigt spårinträdande inklusive suicid och de har påbörjat ett systematiskt angreppssätt på målstyrning av säkerhetsarbetet med etappmål som följs upp via valda indikatorer. Angreppssättet bygger på långsiktighet, systematik och på målstyrning av säkerhetsarbetet med etappmål som följs upp via valda indikatorer. Etappmålen ska tas fram i samverkan. En nationell samverkansgrupp (som kallas GNS Järnväg) har etablerats. Gruppen ska hantera såväl specifika spårtrafikfrågor som trafikslagsövergripande frågor. Under 2011 har arbete påbörjats med att ta fram indikatorer för tillståndet, utveckla mått och göra inledande analyser.

En säkerhetshöjande åtgärd som återfinns i säkerhetsrapporten, är en aktivitetsplan för att få systematik i planeringen, på både kort och lång sikt, av entreprenörernas spårarbeten. Ambitionen är att samtliga banåtgärder ska koordineras. Trafikverket har även tagit fram en aktivitetsplan som visar på möjliga åtgärder för att försvåra obehörigt tillträde till spårområdet på särskilt utsatta platser.

Från att tidigare år ha direktinformerat barn i skolor om farorna med järnväg satsar Trafikverket nu på att tillhandahålla lärarhandledningar till grundskolorna. Handledningarna kopplas till läroplanen för att ge lärarna möjlighet att arbeta över längre tidsperiod med frågorna.

Under 2011 har Trafikverket fortsatt bygga ut detektorsystemet. 15 nya strömavtagardetektorer och två nya varmgångs-/tjuvbromsdetektorer har installerats.



Under 2011 minskade rälsbrotten på statens infrastrukturanläggning samma år ökande antalet konstaterade solkurvor, jämfört med 2010.

Riksrevisionen har säkerhetsgranskat några bangårdar inom den statliga infrastrukturförvaltarens verksamhetsområde. Riksrevisionens anmärkningar innebär att Trafikverket inte uppfyller lagkrav och att risknivån är oacceptabel. Trafikverket har avsatt 14,5 miljoner SEK för att åtgärda de granskade bangårdarna under 2012 och har tagit fram en modell för säkerhetsgranskning av bangårdar.

Kopparstöld är ett stort och växande problem för järnvägen. Förutom ökade risker för entreprenörer som arbetar i spåret medför stölderna förseningar i tågtrafiken och ökade kostnader för underhåll och investering. Trafikverket har en arbetsgrupp som arbetar med åtgärder för att förhindra stölderna. Exempel på åtgärder är ökad bevakning, ändrad utformning för att försvåra stöld. Tillsammans med polis, skatteverket, tull och andra myndigheter försöker man motverka de organiserade ligornas verksamhet. Ett förslag är ökade tillstånds- och redovisningskrav för skrothandlare.

Efter stormarna Gudrun och Per beslutade Trafikverket, år 2006, att träsäkra cirka 430 mil järnväg. Projektet som sträcker sig fram till 2016, har till och med år 2011 säkrat över 340 mil.

Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem för järnväg är baserat på den f.d. myndigheten Banverkets tidigare verksamhetssystem. En successiv integrering och översyn av dokumenten i säkerhetsstyrningssystemet kommer att ske under 2012 och 2013. Trafikverket har fem driftsområden och samtliga har haft revision under 2011. De två genomgående anmärkningarna handlar om risker med ny organisation bl.a. avseende ansvarsfördelning och otydligt gränssnitt mellan olika organisatoriska enheter.

Trafikverket har genomfört en större omorganisation under 2011. Två nya verksamhetsområden skapades, Trafikledning och Underhåll, och ett verksamhetsområde upphörde, Trafik. Samtidigt infördes ny arbetsordning för hela Trafikverket. Av särskild betydelse är att verksamhetsområde Samhälle fick funktionellt ansvar för trafiksäkerheten och att personal som arbetar med trafiksäkerhet inom järnväg och väg samlades på Samhälle.

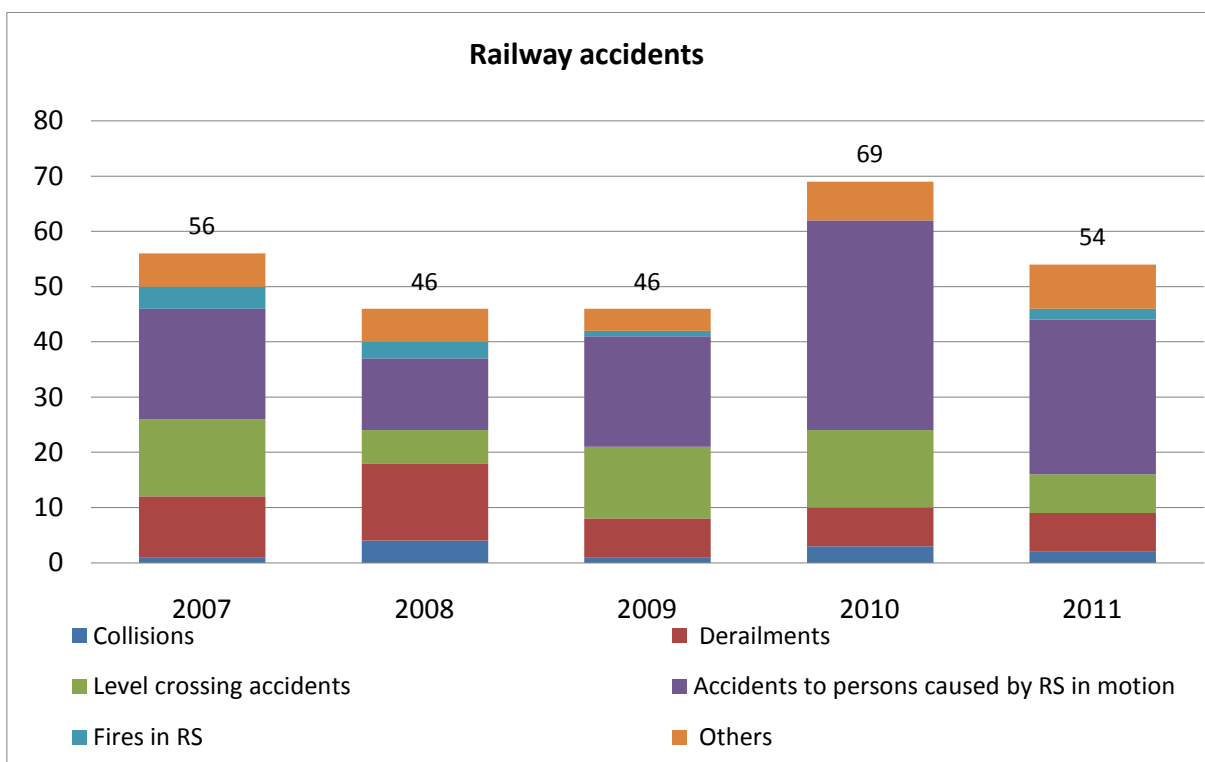
## **D.2 Gemensamma säkerhetsindikatorer**

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 2012 är det sjätte året som uppgifter samlas in på detta sätt varför indikatorerna för 2011 redovisas som ett medelvärde baserat på värden för 2011, 2010, 2009, 2008 och 2007. Vissa indikatorer har tillkommit sedan starten 2006, i dessa fall redovisas de år som har tillgängliga värden. De gemensamma säkerhetsindikatorerna består av data om inträffade olyckor och avvikelser som sätts i relation till antal tågkilometer eller i vissa fall passagerarkilometer. I årets rapport har Trafikanalys lämnat uppgifter om trafikarbete och spårkilometer. Det kan innebära att tågkilometer och spårkilometer avviker från andra källor, t.ex. Trafikverket. Källor och definitioner som använts för insamlade uppgifter redovisas i kapitel J.

Då vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport, se avsnitt B.2.1, är inte indikatorerna ett mått på all järnväg i Sverige. Exempelvis är verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, som exempelvis Saltsjöbanan och Roslagsbanan, exkluderade i denna rapport. Siffrorna för antal döda och allvarligt skadade skiljer sig därför mot de siffror som Sverige årligen lämnar till Eurostat och mot de siffror som årligen publiceras i Trafikanalys officiella statistikpublikation Bantrafikskador<sup>16</sup>.

### D.2.1 Olyckor

Under 2011 inträffade det 54 (69, 46, 46, 56) olyckor som ska rapporteras i enlighet med säkerhetsdirektivets bilaga 1<sup>17</sup>. Siffrorna inom parentes avser 2010, 2009, 2008 respektive 2007. Medelvärde för de senaste fem åren är 0,39 olyckor per miljon tågkilometer. I korta drag kan sägas att det är olyckor med järnvägsfordon i rörelse som lett till att minst en person omkommit eller skadats allvarligt; kostnader för mer än 1,4 miljoner svenska kronor uppstått eller totalt trafikstopp varat i minst sex timmar som ingår i dessa siffror.



Figur 2: Diagram över antal järnvägsolyckor per olyckskategori.

<sup>16</sup> Se kapitel J för närmare redovisning av skillnaderna i olycksstatistiken.

<sup>17</sup> Olyckor där minst ett spårbundet fordon i rörelse var inblandat och där minst en person dödades 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 rapporteringspliktiga olyckor. Själv mord är exkluderade. Händelser där polis inte tagit ställning till om orsaken varit olycka eller självmord inkluderas som olyckor. Se definitioner bilaga F.

Olyckorna i figur 2 delas upp i olyckskategorierna: tågkollisioner, tågurspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor orsakade av rullande materiel, bränder i rullande materiel och andra olyckor.

Den olyckskategori för vilken det har rapporterats flest olyckor 2011 är personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse 28 (38, 20, 13, 20). Liksom tidigare år har majoriteten av de personkonsekvenser som uppstått berott på obehörigt beträtt spårområdet. Det var 15 personer som avled och åtta personer blev allvarligt skadade under 2011. Själv mord har exkluderats från dessa siffror men det är långt ifrån alltid som det går att säga säkert om det rör sig om ett självmord. I de fall polisen, som är behörig myndighet, inte tagit ställning till om en händelse är en olycka eller ett självmord redovisas händelserna som olyckor. Se ytterligare analys av ökat antal avlidna och allvarligt skadade personer pga. obehörigt spårbehandling som Transportstyrelsen, på uppdrag av ERA, gjort avseende 2010 års händelser (se avsnitt D.2.2).

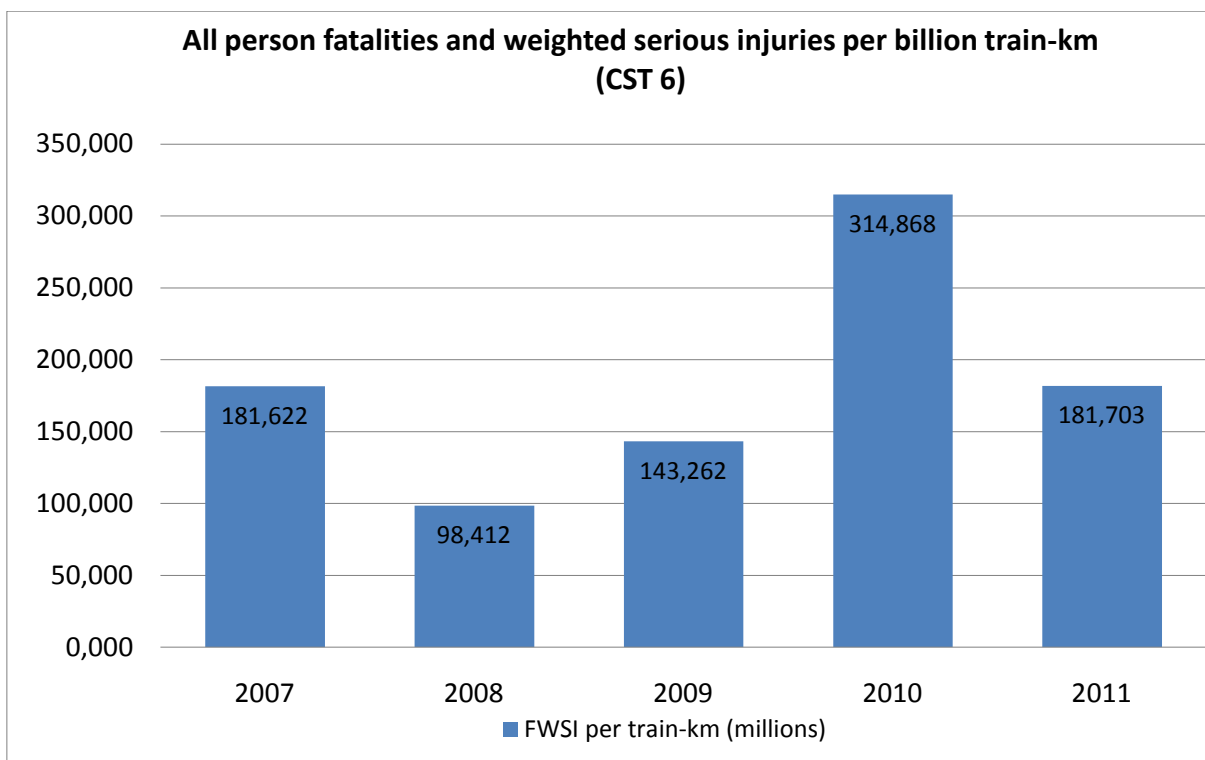
Plankorsningsolyckor har tidigare år varit på andra plats bland olyckskategorierna. Denna trend bröts 2011 då det var 7 plankorsningsolyckor, vilket kan jämföras med åren 2010 - 2007 (14, 13, 6, 14). 2008 var det också få plankorsningsolyckor varför det är bäst att avvakta den fortsatta utvecklingen innan några slutsatser om en minskande trend kan dras. Det är övriga olyckor som är på andra plats med 8 olyckor 2011 (7, 4, 6, 6). Flera av de övriga olyckorna består av kollisioner och urspårningar med växlingsrörelser och de har rapporterats på grund av att de gett upphov till betydande konsekvenser i form av stora skadekostnader och/eller stora trafikstörningar.

Tågkollisioner 2(3,1,4,1) och tågurspårningar 7(7,7,14) som rapporterats för 2011 har också rapporterats på grund av skadekostnad och/eller omfattande trafikstörning. De har dock inte lett till några allvarligt skadade eller omkomna människor. Det har rapporterats 2 bränder (0,1,3,4) för 2011. Bägge bränderna rapporterades pga. omfattande materiella kostnader, inga människor skadades allvarligt eller avled pga. bränderna.

Utöver de olyckor som rapporteras i denna rapport har det under 2011 dessutom inträffat 62 (68, 67, 71, 78) självmordsolyckor som lett till dödsfall eller allvarlig skada.

#### D.2.2 Dödade och allvarligt skadade

I denna grupp av indikatorer ingår antalet dödade och allvarligt skadade personer. Under 2011 avled 24(42, 19, 13, 23) personer och 15(25, 15, 6, 14) personer skadades allvarligt. Indikatorn för antal dödade per miljard tågkilometer (CST 6) har minskat från 2010, som var ett extraordinärt år, och värdena för 2011 är åter jämförbara med tidigare värden (2007 – 2009).



*Figur 3: Indikator antal omkomna och allvarligt skadade per miljard tågkilometer (CST 6).*

Det var 24 (42,19,13,23,16) personer som omkom i olyckor till följd av järnvägsverksamhet under 2011. Den största gruppen är personolyckor där 17 (34,13,9,14,9) personer omkommit pga. obehörigt spårbeträdande. Resterande som avlidit är plankorsningstrafikanter 7(7,6,4,9). Jämfört med 2010 är det färre avlidna pga. obehörigt spårbeträdande än 2010.

Under 2011 var det 15 (25,15,6,14) personer som skadats allvarligt till följd av järnvägsverksamhet. Två passagerare skadades allvarligt, en person vid en kollision och en person vid avstigning. Två anställda skadades vid växlingsrörelse. Majoriteten av de som skadades allvarligt var dock personer som obehörigt beträtt spåret 8 (5,2,1,2,4). Allvarligt skadade personer som obehörigt beträtt spåren har ökat under 2011. Det råder en viss osäkerhet när det gäller antalet allvarligt skadade då det är svårt att få fram tillförlitliga uppgifter om tid för 24 timmars vistelse på sjukhus. Uppgiften om personskadegrad hämtas från polisen alternativt berörda företag. Transportstyrelsen har påbörjat ett pilotprojekt som undersöker om det går att få fram uppgifterna via de sjukhuskontakter som idag används för vägtrafikolyckor. Inom projektets ram har uppdragats att plankorsningsolyckor i hög grad återfinns i vägtrafikregistret STRADA, där förutom polisen även sjukvården rapporterar data om olyckor.

#### ***Transportstyrelsens analys av antalet avlidna och allvarligt skadade personer som obehörigt vistats på spåret***

Under våren 2012 presenterade ERA sin rapport om uppföljning av nationella säkerhetsmål (CST) för 2010. Några medlemsstater hade negativ utveckling på vissa punkter och alla kunde accepteras utom Sveriges negativa utveckling av dödade och allvarligt skadade obehöriga personer på spåret. Transportstyrelsen har analyserat detta ytterligare för att se om det finns en negativ trend eller om det är tillfälligheter bakom statistiken.

Transportstyrelsen sammanställer årligen statistik över bl.a. utvecklingen av antalet avlidna och allvarligt skadade personer i järnvägsdrift, s.k. allvarlig olycka med personskada. Statistiken för perioden 2006 till 2011 finns i rapporterade säkerhetsindikatorer (CSI). De personkategorier som följs upp är passagerare, anställda, plankorsningstrafikanter samt personer som obehörigt vistats i spåret, s.k. obehörigt spårbedrädande. Den personkategori som har flest avlidna och allvarligt skadade är genomgående obehörigt spårbedrädande.

En annan stor grupp som omkommer och skadas allvarligt är de som begår eller försöker begå självmord i järnvägssystemet. Självmord och självmordsförsök är en egen kategori och ingår inte i statistiken över allvarliga olyckor med personskada. Det är information från polismyndigheternas utredningar som avgör om en avliden eller allvarligt skadad person ska klassificeras som självmord, självmordsförsök eller om det var en allvarlig olycka med personskada i form av obehörigt spårbedrädande. I kategorin obehörigt spårbedrädande inryms olyckor med personskador där de skadade/avlidna personerna varken är passagerare, anställda, plankorsningstrafikanter eller har begått/försökt begå självmord. Detta innebär att tveksamma fall, speciellt om det varit självmord eller inte, hänförs till gruppen obehörigt spårbedrädande.

#### *Analys av obehörigt spårbedrädande*

Om man granskar antalet avlidna och allvarligt skadade personer i järnvägsdrift under perioden 2000 till 2011 framgår att 2010 var ett avvikande år med 67 avlidna/allvarligt skadade personer (se figur 4). För de övriga åren, inklusive 2011, varierar antal avlidna och allvarligt skadade personer mellan 23 och 49 personer. Avvikelsen 2010 består uteslutande av ett ökat antal obehöriga spårbedrädanden.

Under 2010 anmälde Transportstyrelsens handläggare som utförde personskadekontroll ett ökande antal fall där polisen inte tagit ställning i frågan om självmord. Dessa händelser klassificerades som obehörigt spårbedrädande i enlighet med rådande kutym.

I Transportstyrelsens IT-system för anmälda järnväghändelser återfinns 112 händelser som klassificerats som obehörigt spårbedrädande under perioden 2006<sup>18</sup> - 2011. Bland dessa 112 händelser finns en del *troliga självmord/självmordsförsök*, dvs. händelser som inte har klassificerats som självmord/självmordsförsök av polisen. Hädanefter benämns självmord och självmordsförsök som självmord.

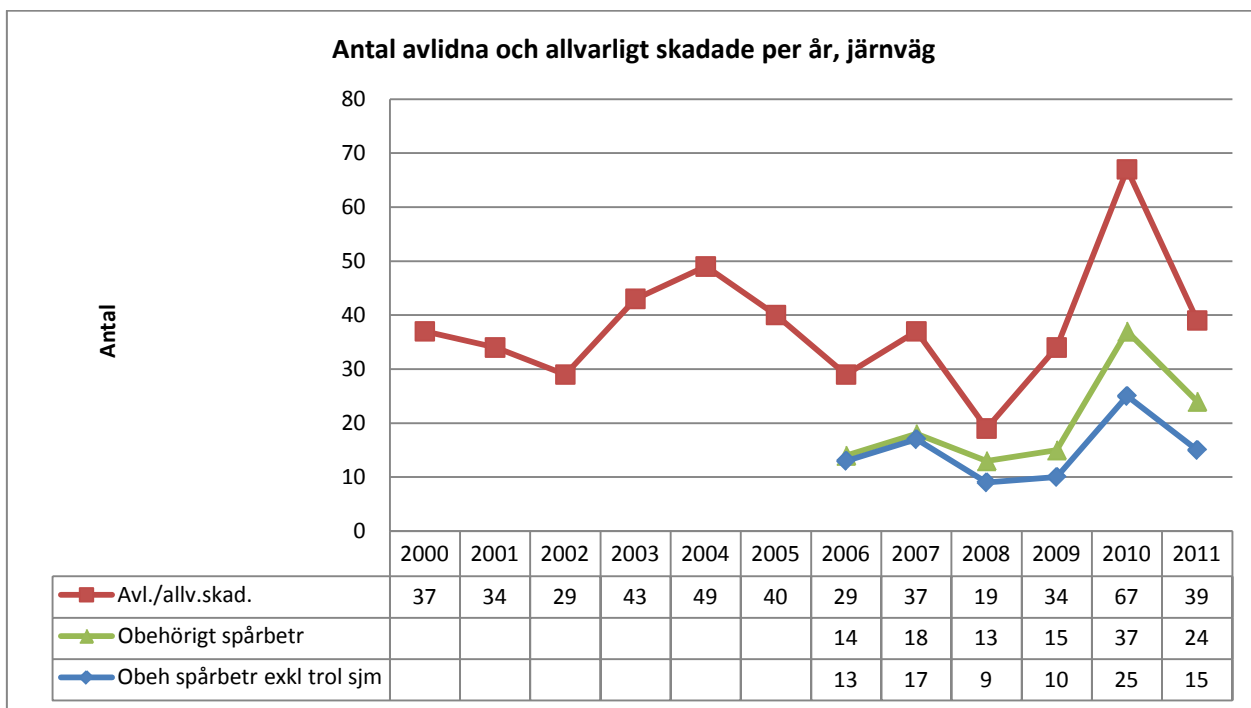
I figur 4 redovisas den officiella siffran obehörigt spårbedrädande per år, från år 2006 enligt CSI. Figur 4 redovisar även obehörigt spårbedrädanden både före och efter att troliga självmord har dragits ifrån. De troliga självmorden som exkluderats från gruppen obehörigt spårbedrädande är sådana där händelsebeskrivningen klart uttrycker misstänkt eller troligt självmord, alternativt att det klart framgår att personen lagt sig på spåret eller suttit i spåret utan att reagera på lokförarens varningssignaler. När gruppen obehörigt spårbedrädande rensats från de troliga självmorden minskar gruppen obehörigt spårbedrädande exkl. troligt självmord markant både 2010 och 2011. Differensen mellan obehörigt spårbedrädande och obehörigt spårbedrädande exkl. troliga självmord har ökat successivt sedan 2008. Detta stärker uppfattningen att det är svårt och har

---

<sup>18</sup> Under åren 2000 – 2005 redovisades plankorsningstrafikanter och obehörigt spårbedrädande i kategorin Övriga, därför kan obehörigt spårbedrädande endast följas fr.o.m. 2006.

blivit svårare att få fram underlag som bidrar till att bedöma om en händelse ska klassificeras som självmord.

Statistiken i figur 4 visar att 2010 är ett avvikande år, vare sig hänsyn tas till troliga självmord och självmordsförsök eller inte. Intrycket stärks av att 2011 års uppgifter visar en återgång till en lägre nivå, även om det fortfarande är en hög andel allvarliga olyckor med personskador pga. obehörigt spårbedrädande.



Figur 4: Antal avlidna och allvarligt skadade personer i järnvägsdrift från 2000 till 2011.

#### Sveriges statistik över självmord

Nationellt centrum för suicidforskning och prevention av psykisk ohälsa (NASP) följer självmordens utveckling i Sverige. Det finns statistik t.o.m. 2010. Av statistiken framgår att utvecklingen av självmord i Sverige är sjunkande (Självmord i Sverige 1987-2010, sid 4). I rapporten framgår även att både säkra och osäkra självmord inkluderas i den nationella statistiken och att självmord genom "hopp/fall från höjd, framför föremål i rörelse, genom motorfordon" har en uppåtgående trend hos både män och kvinnor (sid 23).

#### Slutsatser av analys av obehörigt spårbedrädande 2010

En slutsats av analysen är att det är tillfälligheter som ligger bakom ökningen av allvarliga olyckor med personskada pga. obehörigt spårbedrädande 2010 samt att det har blivit svårare att få tillgång till underlag som bekräftar självmord, vilket lett till att gruppen obehörigt spårbedrädande har ökat ytterligare. Slutsatserna baseras på att statistiken för 2011 års allvarliga olyckor med personskador har återgått till tidigare års nivåer och att andelen troliga självmord hög är fortsatt hög 2011. Analysen bekräftar att upplevda problem med att få fram underlag som bekräftar självmord är reella.

### D.2.3 Infrastrukturens tekniska säkerhet

I denna grupp av indikatorer ingår bland annat andel spår som har automatisk tågövervakning i bruk, exempelvis ATC eller ERTMS och antal plankorsningar med olika typer av vägskyddsanläggning. Den största infrastrukturförvaltaren i Sverige är Trafikverket. De uppger i sin säkerhetsrapport för 2011 att de har 9714 km med ATC av totalt 11969 km spår. Detta innebär att andelen spår med automatisk tågövervakning i bruk (ATC) är ca 81 % (65 %). Avvikelsen mellan 2010 och 2011 kan bero på att olika källor använts (Trafikverket respektive Trafikanalys).

I årets säkerhetsrapport uppger Trafikverket att det preliminära antalet tågakilometer med ATC under 2011 var ca 140,6 miljoner tågakilometer. Andelen tågakilometer som körts på spår med automatisk tågövervakning i bruk är ca 97 %. Den största delen av trafiken sker således på banor med hög teknisk säkerhet.

Den statligt ägda infrastrukturförvaltaren, Trafikverket, 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 alternativt att ta bort plankorsningen.

Typ av plankorsning	Antal	
1. Antal plankorsningar med automatisk ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	843	(918)
2. Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	9	(31)
3. Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2196	(2280)
4. Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	78	(19)
5. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	87	(62)
6. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	2	(5)
7. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 5 och 6	29	(19)
8. Antal passiva plankorsningar	5486	(8036)
<b>Totalt:</b>	<b>8 730</b>	<b>(11 370)</b>

Tabell 5: Antal plankorsningar uppdelade efter typ av vägskyddsanläggning och totalt av samtliga inkomna säkerhetsrapporter, dvs. inkl. Trafikverket. Siffran inom parentes avser 2010.

Typ av plankorsning	Antal	
1. Antal plankorsningar med automatisk ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	710	(721)
2. Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	0	(0)
3. Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2111	(2120)
4. Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	78	(76)
5. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	17	(17)
6. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	0	(0)
7. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 5 och 6	0	(0)
8. Antal passiva plankorsningar	3422	(3521)
<b>Totalt:</b>	<b>6 338</b>	<b>(6 455)</b>

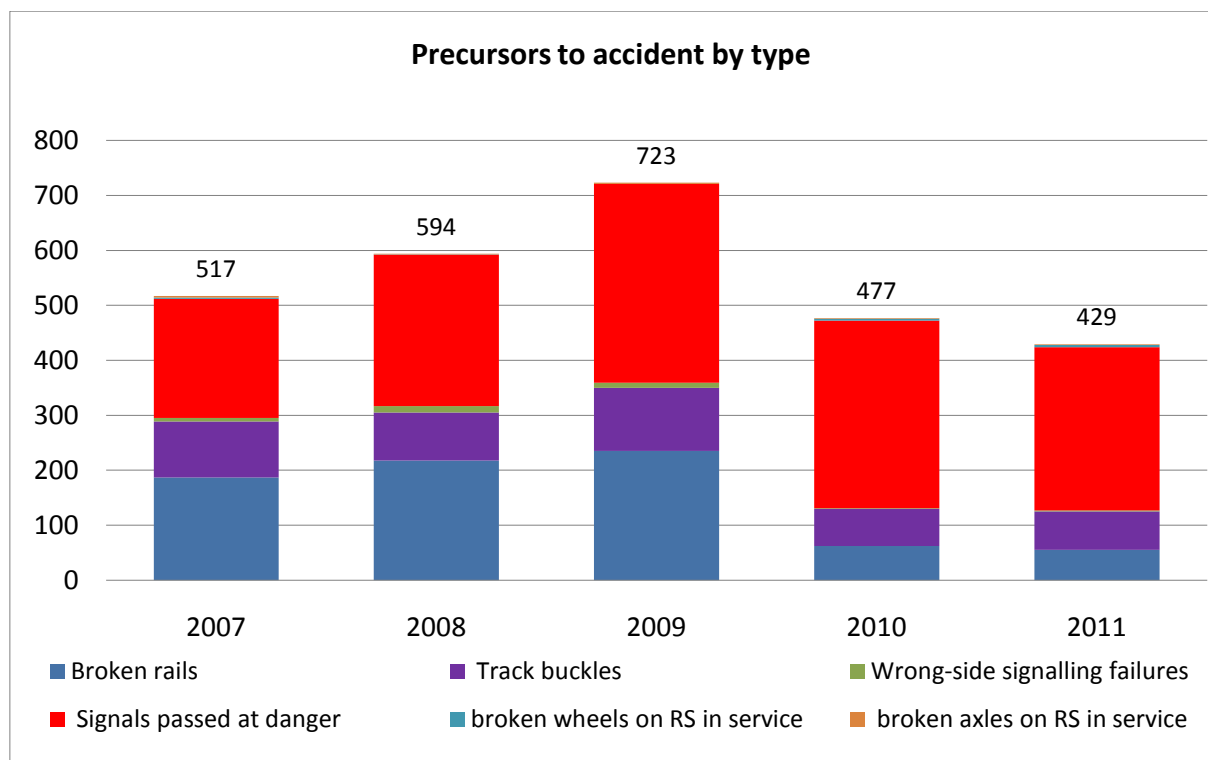
Tabell 6: Antal plankorsningar på den statligt ägda infrastrukturen uppdelade efter typ av vägskyddsanläggning. Siffran inom parentes avser 2010.

Tabellerna 5 och 6 skiljer sig såtillvida att tabell 5 inkluderar samtliga vägskyddsanläggningar som verksamhetsutövarna rapporterat i sina säkerhetsrapporter. Tabellerna skiljer sig inte nämnvärt åt mer än att de mindre infrastrukturförvaltarna i tabell 5 har både manuellt manövrerade och automatiska anläggningar med bommar eller grindar, vilket saknas hos den statliga infrastrukturförvaltaren. Den statligt ägda infrastrukturen har 6338 (6455) plankorsningar. 2010 års uppgifter i tabell 6 har uppdaterats enligt uppgifter i Trafikverkets säkerhetsrapport. Tabell 5, som innehåller samtliga rapporterade plankorsningar, har inte uppdaterats pga. att uppdaterade uppgifter per infrastrukturförvaltare saknas. I några enstaka fall har infrastrukturförvaltare angett att de har plankorsningar men inte uppgivit vilket skydd plankorsningen har varför det totala antalet plankorsningar i tabell 5 kan vara något högre än 8730 (11370). Totalt sett bekräftas att antalet plankorsningar minskar.

#### D.2.4 Avvikelser

I denna indikator summeras alla rapporterade avvikelser som avser rälsbrott, spårgeometrifel, axelbrott, hjulbrott, obehörig stoppsignalpassage och säkerhetspåverkande signalfel. Rapporterade avvikelser för år 2011 är 429 (477, 723, 594, 516).





Figur 5: Antal avvikelser per år.

Den kategori av indikatorer som klart dominerar är obehöriga stoppsignalpassager 297 (341, 362, 275, 217). Det kan vara värt att notera att antalet rapporterade obehöriga stoppsignalpassager har minskat för andra året i rad sedan rapporteringen påbörjades, men de är fortfarande fler än 2007 och 2008.

Övriga avvikelser har med undantag för hjulbrott minskat. Notera dock kommentar ovan om osäkerhet i data.

Spårgeometrifel: 70 (68, 115, 87, 102)

Rälsbrott: 55 (62, 235, 218, 187)

Säkerhetspåverkande signalfel: 2 (1, 9, 12, 6)

Hjulbrott: 4 (4, 0, 1, 2)

Axelbrott: 1 (1, 2, 1, 3)

### D.2.5 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 Euro<sup>19</sup>.

ERA har tagit fram nya metoder för att rapportera kostnader. De nya metoderna utgår från samhällets kostnader istället för järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas kostnader. Två typer av kostnader baseras dock fortfarande på järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas erfarenheter av de kostnader:

1. Miljökostnader som järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare erfarenhetsmässigt står inför vid arbetet med att återställa det skadade området till det skick det befann sig i före järnvägsolyckan. Företagen har inte rapporterat några miljökostnader för 2011. Som skäl har angetts att de antingen inte haft några sådana kostnader alternativt inte har kännedom o eventuella miljökostnader. 2010 rapporterades inte heller några miljökostnader.
2. Kostnad för att tillhandahålla ny rullande materiel eller infrastruktur, med samma funktion och tekniska parametrar som de som inte går att reparera, och kostnad för att återställa rullande materiel eller infrastruktur som går att reparera till det skick de befann sig i före olyckan. Företagens rapporterade kostnader för 2011 är cirka 19 miljoner Euro (8 miljoner Euro 2010, 16 miljoner Euro 2009). Företagen har uppgett att det är stor osäkerhet i dessa data.

Följande kostnader ska baseras på samhällets kostnader:

- Kostnader för döda ca 59 miljoner Euro (ca 98 miljoner Euro 2010, 46 miljoner 2009) och allvarligt skadade ca 7 miljoner Euro (ca 11 miljoner Euro 2010, 7 miljoner 2009) i järnvägsolyckor.
- Kostnader för förseningar på grund av olyckor: ca 24 miljoner Euro (ca 72 000 Euro 2010).

Uppgifterna om kostnader för döda och allvarligt skadade baseras på kalkylerade värden på dödsfall och allvarliga skador ur samhällsekonomiskt perspektiv, framtagna av SIKKA i PM 2008:3 Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4. Kostnaden har sedan multiplicerats med antalet döda och allvarligt skadade.

Beräkning av kostnader för förseningar på grund av olyckor rapporteras i år för andra gången. Det kalkylerade värdet erhålls från ERA:s CSI data form. Uppgiften om antal förseningsminuter innehåller även förseningsminuter på grund av tillbud och täcker enbart den statligt ägda infrastrukturen.

Det är stora differenser i uppgifterna, vilket tyder på att det finns ett behov att utveckla validering av rapporterade förseningsminuter. 2010 var det 2054 förseningsminuter för passagerartåg och 2723 förseningsminuter för godståg och 2011 var det 120742 förseningsminuter för passagerartåg och 151430 förseningsminuter för godståg.

---

<sup>19</sup> Vid beräkning av kostnader i Euro har växlingskurs 1 Euro = 9,034 SEK (Sveriges Riksbanks medelvärdeskurs för 2011) använts för 2011 då rapporterade järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare anger sina kostnader i SEK.

## D.2.6 Säkerhetsstyrning

Nyckeltalet som används är förhållandet mellan verksamhetsutövarnas antal planerade 202 (214, 221, 177, 194) och antal utförda 179 (187, 164, 156, 188) systemrevisioner under år 2011. 65 av 152 verksamhetsutövare har angett att de planerat och utfört minst en systemrevision under 2011. Ytterligare några verksamhetsutövare har angett att de planerat men inte utfört systemrevisioner under 2011. Ett exempel på revisionsområde är: revision av underleverantörer och säkerhetsstyrningssystemet. Några exempel på mer generellt funna brister är brister i efterlevnad av myndighetskrav, brister i kompetensstyrning, brister i säkerhetsstyrning. Under denna punkt rapporteras även planerade och genomförda underhållsbesiktningar som även anses vara en säkerhetshöjande aktivitet. I ca 10 rapporter hänvisar verksamhetsutövarna till Transportstyrelsens revision som en källa till anmärkningarna.

## D.3 Resultatet av säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen är mottagare av säkerhetsrekommendationer i spårtrafik som lämnas av den oberoende utredningsmyndigheten, Statens haverikommission (SHK). Transportstyrelsen har under år 2011 behandlat samtliga 20 säkerhetsrekommendationer lämnade i följande utredningsrapporter:

SHK rapport	Rekommendation	Transportstyrelsens svar
RJ 2010:03 Tillbud till kollision mellan tåg och växling i Stockholms östra den 5 augusti 2007.	RJ 2010:03 R1 – R4	20 april 2011
RJ 2010:04 Urspårning med tåg på sträckan Upplands Väsby–Rotebro den 24 juni 2008.	RJ 2010:04 R1 – R3	30 mars 2011
RJ 2011:01 Tillbud med rullande vagnar på sträckan Östavall–Alby den 2 maj 2009	RJ 2011:01 R1 – R2	9 juni 2011
RJ 2011:02 Tillbud till kollision mellan två tåg på Skutskär södra den 13 mars 2010.	RJ 2007:02 R1 och RJ 2011:02 R2 RJ 2011:02 R1 – R4	31 maj 2011
RJ 2011:03 Olycka med påkörd spårarbetare i Lingham den 1 februari 2010	RJ 2011:03 R1 – R4	19 september 2011
RJ 2011:04 Plankorsningsolycka med tåg på plankorsningen Solgården den 9 september 2010	RJ 2011:04 R1 – R3	29 november 2011

Tabell 7: sammanställning över rekommendationer från Statens haverikommission som Transportstyrelsen besvarat under 2011.

Nedan återges SHK:s säkerhetsrekommendationer, i kursiv stil, tillsammans med Transportstyrelsens svar till utredningsmyndigheten på hantering av dessa.

**RJ 2010:03 Tillbud till kollision mellan tåg och växling i Stockholms östra den 5 augusti 2007.**

Svar lämnat 20 april 2011.

*Rekommendation RJ 2010:03 R1*

- *i samband med tillståndsgivning och revision av infrastrukturförvaltare kontrollera att säkerhetsstyrningssystemet säkerställer att säkerhetskritisk utrustning uppfyller de krav på säker funktion som kan ställas*

Enligt bestämmelserna i BV-FS 1997:2 om besiktning och underhåll av spåranläggning så ansvarar infrastrukturförvaltaren för att ibruktagandebesiktning utförs innan en nybyggd, ombyggd eller del av spåranläggning tas i bruk. Enligt 7 § ansvarar infrastrukturförvaltaren för att det finns bestämmelser för besiktning och underhåll.

I tillståndsprövningen granskar Transportstyrelsen att infrastrukturförvaltaren har ett system för ibruktagandebesiktning samt även har ett system för avvikelshantering under förvaltandet av infrastrukturanläggningen och dess säkerhetskritiska utrustning. Myndigheten utför inte någon granskning av teknisk säkerhetsstyrning vid ansökan om säkerhetstillstånd.

Teknisk säkerhetsstyrning fångas upp i processen om godkännande av delsystem inom järnväg enligt föreskrifterna (JvSFS 2010:116). Enligt bestämmelserna ska verksamhetsutövaren vid en förändring i komponenter och delsystem inför tillsynsmyndigheten bevisa att:

- Ett nytt delsystem är minst lika säkert som det delsystem som idag används på motsvarande sätt.
- Ett fel i en enskild komponent inte orsakar att resande, personal, materiel eller miljö skadas allvarligt.
- Fordon, trafikstyrningssystem och infrastruktur minst är lika säkra efter modifiering som före.

Transportstyrelsen har olika bedömningsgrunder beroende på systemets tekniska och säkerhetsmässiga omfattning. Detta får då en indirekt påverkan på vad Transportstyrelsen ställer för krav på dokumentation av systemets säkerhet. Transportstyrelsen begär mer underlag vid godkännande av nya och ändrade delsystem som har stor säkerhetspåverkan.

Transportstyrelsen har gjort och gör regelbundet säkerhetstillsyn på systemen för ibruktagandebesiktning och för avvikelshantering hos infrastrukturförvaltare.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R1 är uppfylld.

*Rekommendation RJ 2010:03 R2*

- *genomföra en revision av hur kraven på arkivering av dokumentation av dels personalens behörighet och dels genomförda besiktningar följs*

Transportstyrelsen har beslutat att genomföra en säkerhetstillsyn av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) utifrån kraven på dokumentering och arkivering i (BV-FS 1997:2) *föreskrifterna om besiktning och underhåll av spåranläggning*.

Rekommendationens andra del, gällande säkerhetstillsyn av dokumentation och arkivering av personalens behörighet, har Transportstyrelsen beslutat att lägga i myndighetens tillsynsbank inför kommande verksamhetsplanering av säkerhetstillsyn.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R2 är uppfylld.

*Rekommendation RJ 2010:03 R3*

- *utreda förutsättningarna för att införa ett behörighetsregister (liknande registret över förarbevis) för samtlig personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten för att underlätta övergång mellan olika verksamhetsutövare*

Europeiska järnvägsbyrån (ERA) har presenterat en rapport utifrån artikel 28 i *Lokförardirektivet* (2007/59/EG) om kompetensprofil och säkerhetskritiska uppgifter för annan ombordpersonal. *Report on the profile and tasks of the other crew members reforming safety-critical tasks under article 28 of directive 2007/59/EC* (ERA/CON/2010-03/INT).

Enligt vad som framgår i rapporten är ERA:s bedömningar att de säkerhetskritiska arbetsuppgifterna skiljer sig inom gods- respektive persontrafik och att kompetensprofil för godstrafiken inte bör omfattas av artikel 28. De grundläggande kraven för kompetensprofil för annan ombordpersonal (persontrafik) omfattas delvis av teknisk specifikation för driftkompabilitet (TSD) gällande delsystem *drift och trafikledning* (2006/920/EG) och att det inte finns behov av att reglera detta ämne ytterligare. ERA tillägger dock att om ett EU-system bör utvecklas kan det antas på flera sätt dels som ett nytt juridiskt dokument eller dels genom en omarbetning av *Lokförardirektivet* (planerat att genomföras år 2013) eller dels genom ett tillägg till de krav som redan finns i TSD *drift och trafikledning*.

I Transportstyrelsens remissyttrande av Ds 2009:54 *Behörighet för lokförare* gavs som förslag att införa certifiering och nationellt register för samtliga säkerhetsfunktioner samtidigt med införandet för lokförare. Departementets hållning var att inte föregå eventuella beslut i Europeiska kommissionen.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R3 är uppfylld.

*Rekommendation RJ 2010:03 R4*

- *i samband med godkännande av trafiksäkerhetsinstruktioner kontrollera att det finns tydliga regler för hur säkerhetskritisk kommunikation ska utföras för att undvika missförstånd*

Vid en ansökan om säkerhetstillstånd kontrollerar Transportstyrelsen om infrastrukturförvaltaren har en egen trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) alternativt tillämpar Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) på sin anläggning. Myndigheten detaljgranskar inte eventuella TRI utan fokuserar på hur regelverket är framtaget.

Bland annat kontrolleras:

- att personer med kompetens inom området deltagit, och
- vilken uppbyggnad och metodik som använts i processen, och
- att riskanalyser genomförts, och

- att riskerna bedömts och omhändertagits.

Detaljkunskapen om anläggningen och ansvaret för hur den ska användas ligger hos infrastrukturförvaltaren. Transportstyrelsen menar att myndigheten inte kan och inte ska göra en detaljgranskning av respektive infrastrukturförvaltares egna TRI på det sätt som åsyftas i rekommendationen, företagen måste själva ansvara för att de regler man har för exempelvis säkerhetskritisk kommunikation är säkra och tillämpliga för sin infrastruktur.

TRI ligger som en av grundstenarna i varje infrastrukturförvaltares tillstånd. Vid ändring av TRI måste tillsynsmyndigheten kontaktas. Myndigheten tar därefter ställning till om ändringen medför att säkerhetstillståndet eventuellt måste omprövas.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R4 är uppfylld.

**RJ 2010:04 Ursparning med tåg på sträckan Upplands Väsby–Rotebro den 24 juni 2008.**  
Svar lämnat 30 mars 2011.

*Rekommendation RJ 2010:04 R1*

- *undersöka möjligheten att tillse att det genomförs en genomgripande undersökning av vilka risker för materialutmattning på hjulringar en lång löpsträcka eller höga hastigheter kan medföra*

Transportstyrelsen kommer, enligt samråd med Trafikverket, att överlämna innehållet i rekommendationen gällande undersökning av risker för materialutmattning på hjulringar åt Trafikverket och dess verksamhet för forskning och innovation. Transportstyrelsen tänker föreslå Trafikverket att göra en bedömning dels av kunskapsläget och dels av om ökad satsning på forskning och innovation med inriktning på problemområdet är motiverat.

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:04 R1 därmed är uppfylld.

*Rekommendation RJ 2010:04 R2*

- *tillse att järnvägsföretagen i samband med underhåll, periodisk eller behovsstyrt, har rutiner som säkerställer att hjul kontrolleras tillräckligt väl så att hjul med begynnande sprickor hindras från att lämna verkstaden utan åtgärd*

SJ AB meddelar att de har reviderat de företagsinterna bestämmelserna *Underhållsinstruktion Hjulpar – Syning och kontroll av slitage och skador på hjulens löpbanor* med tydligare krav på syning av hjulringarnas utsidor och insidor. SJ AB har även skärpt kraven på syning i verkstad efter anmärkning om hjulskada ”slag i hjul”.

Transportstyrelsen bedömer åtgärderna av SJ AB som rimliga. Transportstyrelsen tar även med rekommendationen i sin tillsynsplan för kommande verksamhetsplanering av säkerhetstillsyn vid järnvägsföretag.

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:04 R2 är uppfylld.

*Rekommendation RJ 2010:04 R3*

- *tillse att järnvägsföretagen har rutiner som underlättar för personalen att vidta rätt åtgärd vid anmälan om fel som kan få svåra säkerhetsmässiga konsekvenser*

SJ AB meddelar att de har checklistor/instruktioner för tekniskt driftstöd men har utifrån rekommendationen tillsatt en arbetsgrupp som ska se över behovet av kompletterande checklistor och instruktioner för olika situationer.

Transportstyrelsen har beslutat att följa upp arbetet med checklistorna/ instruktionerna vid nästa företagsmöte med SJ AB. Transportstyrelsen tar även med rekommendationen i sin tillsynsbank för kommande verksamhetsplanering av säkerhetstillsyn vid järnvägsföretag.

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:04 R3 är uppfylld.

### **RJ 2011:01 Tillbud med rullande vagnar på sträckan Östavall–Alby den 2 maj 2009**

Svar lämnat 9 juni 2011.

#### *Rekommendation RJ 2011:01 R1*

- *undersöka möjligheten att ta fram normer för hur skydd ska anordnas för parkeringsspår så att skydden hindrar fordon från att rulla i, eller nära, anslutande huvudspår även då det inte är reserverat en tågväg i huvudspåret*

Transportstyrelsen tar med rekommendationen i sin kunskapsbank, för bedömning och utvärdering, i arbetet med framtagning av de nationella tekniska regelspecifikationerna (NTR), som ska komplettera de europeiska regelverken om tekniska specifikationer för driftkompatibilitet (TSD) vilka ligger som grund vid nybyggnation och ombyggnation av befintlig infrastruktur. Transportstyrelsen kommer även att kontakta Trafikverket för få del av deras syn på rekommendationen.

Transportstyrelsen har beslutat att under år 2011 genomföra en säkerhetstillsyn i spårområden med parkeringsspår, avseende tillgången till och tillämpningen av bromsskor, bromsslädar och annan mobil utrustning som ska förhindra att järnvägsfordon rullar vid uppställning på parkeringsspår.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:01 R1 är uppfylld.

#### *Rekommendation RJ 2011:01 R2*

- *i samband med tillsyner undersöka om verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem är tillräckliga för att fånga upp beteenden som kan medföra fara för trafiksäkerheten*

I de Europeiska bestämmelserna *Lokförardirektivet* (2007/59/EG) som ligger till grund för kommande svensk lag *Behörighet för lokförare* (Prop. 2010/11:122) anges att lokförare ska urvalstestas för yrkesmässig lämplighet samt därefter med regelbundenhet undersökas utifrån yrkesmässig fysisk och psykisk lämplighet. Hälsöföreskrifterna för lokförare och andra säkerhetsfunktioner, som är under omarbetning av Transportstyrelsen, bestämmer periodiciteten mellan och hur undersökningarna ska genomföras.

Transportstyrelsen genomför säkerhetstillsyn för att kontrollera verksamhetsutövarens användning av sitt säkerhetsstyrningssystem i verksamheten. Myndigheten kontrollerar bland annat de system som verksamhetsutövaren har enligt föreskrifterna om *säkerhetsstyrningssystem för järnvägsföretag m.m.* (JvSFS 2007:1 § 7c) gällande kontroll av personalens lämplighet. Verksamhetsutövaren har även själv en skyldighet att revidera sitt system för kontroll av

personalens lämplighet och utvärdera om syftet med det systematiserade säkerhetsförebyggande arbetet har avsedd effekt (JvSFS 2007:1 § 11).

Transportstyrelsen har beslutat att granska rekommendationen utifrån om lagstöd finns och hur den eventuellt ska praktiseras vid säkerhetstillsyn.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:01 R2 är uppfylld.

### **RJ 2011:02 Tillbud till kollision mellan två tåg på Skutskär södra den 13 mars 2010.**

Svar lämnat 31 maj 2011.

*Rekommendation RJ 2007:02 R1 och RJ 2011:02 R2*

- *tillse att risken för enkelfel i samband med fastställande av ett tågs bromsförmåga minimeras, t.ex. genom införande av checklistor e.d (RJ 2007:02 R1)*
- *i sin tillsynsverksamhet även kontrollera att järnvägsföretagen har system som säkerställer att personalen har tillräckligt med arbetstid för att utföra arbetsuppgifterna enligt föreskrifterna (RJ 2011:02 R2)*

Transportstyrelsen har planerat att under 2011 genomföra säkerhetstillsyn utifrån de händelser med dålig bromsförmåga på godståg som inträffade under 2010. Säkerhetstillsynen kommer bland annat att innefatta kontroll av vilka rutiner järnvägsföretagen har för att minimera risken för enkelfel vid fastställande av tågens bromsförmåga. Dess handhavandeinstruktioner för olika loktyper och anvisningar för utförande av bromsprov på loken efter multipelkoppling. Kompetens hos personal i säkerhetsfunktion och genomförande av instruktioner efter övergång från körning med radiostyrningsutrustning till körning från lokhytt samt kontroll av rutiner och system för att uppnå tillräcklig arbetstid i tjänstgöringslista för personal i säkerhetsfunktion att utföra de föreskrivna arbetsuppgifterna

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2007:02 R1 och RJ 2011:02 R2 kommer att uppfyllas.

*Rekommendation RJ 2011:02 R1*

- *undersöka om reglerna för bromsprov kan anpassas för att uppnå bättre tydlighet och så att bromsproven säkerställer att föraren kan bromsa tågen*

Transportstyrelsen inledde 1 april 2011 en förstudie med syfte att ge underlag för beslut och planering av arbetet att omarbota och tydligare dela upp Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, JTF, (JvSFS 2008:7) i föreskrifter och handbok. Förstudien skall vara färdig i slutet av september 2011.

Den 31 maj 2009 infördes JTF som nationella bestämmelser på det svenska järnvägsnätet, med undantag av lokala och regionala järnvägsnät som är fristående. Fyra ändringsföreskrifter och Handbok JTF har getts ut under de två år som gått sedan införandet. Handbok JTF i sin helhet består av ett lösbladssystem vilket underlättar för användarna vid ändringar i föreskrifterna med bilagor.



I och med de senaste ändringsföreskrifterna, TSFS 2010:163, har Transportstyrelsen också tagit det första steget mot en separation av Handbok JTF från föreskrifterna. Transportstyrelsen bedömer att det under en lång tid framöver kommer att finnas ett fortsatt behov av att göra ändringar i föreskrifterna och därmed också i Handbok JTF.

Föreskrifterna är i dagsläget utformade med detaljerade instruktioner och ibland uppbyggda med t ex dialogslingor. Därmed avviker de från kraven i *författningssamlingsförordningen* (1976:725). Föreskrifterna i sin nuvarande form skulle dessutom bli konserverande för järnvägsdriften och bromsa effektiviseringen av transporter på järnväg, eftersom förändringar i föreskrifter tar lång tid på grund av de juridiska formaliteterna. I en handbok kan ändringar däremot göras snabbare.

Av dessa anledningar är strategin för Transportstyrelsen att JTF delas upp i en föreskrift med trafiksäkerhetskrav och regler på övergripande nivå, samt i en handbok med detaljerade anvisningar som följer på dessa krav och regler. Strategin är också att regler som är gemensamma och väsentliga för trafiksäkerheten ska ges ut som nationella föreskrifter, även när det gäller trafikeringen av banor med ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Transportstyrelsen gör bedömningen av rekommendationen att kravet på att utföra bromsprov inte berörs, utan att det är de detaljerade instruktionerna efter genomfört bromsprov som SHK anser bör bli tydligare. Transportstyrelsen bedömer att förtydligandet kan anstå till det eventuella arbetet med att separera föreskrifterna och Handbok JTF.

Transportstyrelsen anser att retardationskontroll och tidigare föreskriven provbromsning har samma syfte, det vill säga att under färd avgöra om färdens bromsverkan är den samma som beräknad tillika inmatad i tågskyddssystemet. Skillnaden i utförandet är att vid retardationskontroll använder sig föraren av ett tekniskt hjälpmedel (tågskyddssystemet) för att utvärdera bromsverkan medans vid tidigare föreskriven provbromsning gjorde föraren utifrån utbildning och erfarenhet en personlig utvärdering av bromsverkan. Transportstyrelsen gör bedömningen att retardationskontrollen är ett bättre verktyg för föraren att utvärdera bromsverkan än provbromsning.

Transportstyrelsen har planerat att under 2011 genomföra säkerhetstillsyn utifrån de händelser med dålig bromsförmåga på godståg som inträffade under 2010, vilket presenteras i ovanstående svar på rekommendation.

Transportstyrelsen bedömer att rekommendation RJ 2001:02 R1 kommer att uppfyllas.

#### *Rekommendation RJ 2011:02 R3*

- *utföra och dokumentera riskanalyser när den föreslår förändringar i föreskrifter som kan påverka trafiksäkerheten*

I enlighet med förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning genomför Transportstyrelsen konsekvensanalyser vid införande och förändringar av föreskrifter. De flesta föreskrifter Transportstyrelsen utfärdar är förändringar av redan befintliga föreskrifter. Det är då ett absolut krav att konsekvensutredningen skiljer på det som är nytt och det som är gammalt. Det är alltid förändringarna som ska konsekvensutredas. När det är fråga om formellt sett helt nya föreskrifter är utgångspunkten således att samtliga regler ska konsekvensutredas. Om redan gällande bestäm-

melser oförändrade flyttas över till nya föreskrifter kan myndigheten enligt Tillväxtverket koncentrera konsekvensutredningen på de bestämmelser som är nya eller som faktiskt har förändrats i sak.

Transportpolitiken har flera mål. Det *övergripande målet* handlar om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Transportpolitikens *funktionsmål* handlar om att skapa tillgänglighet, medan *hänsynsmålen* handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De olika målen står inte sällan i konflikt med varandra, det vill säga om man genomför en åtgärd som gör att vi rör oss i positiv riktning för ett mål så medför detta ofta att något annat mål påverkas i negativ riktning. Detta innebär att vi ofta tvingas väga olika konsekvenser mot varandra när vi tar ställning till om en viss åtgärd – exempelvis vissa föreskrifter – är värda att genomföra.

Konsekvensutredningen är ett hjälpmedel för att värdera om regleringen verkligen behövs och om de positiva konsekvenserna – nyttan – av en viss reglering överväger de negativa. Den är samtidigt ett hjälpmedel för att utforma föreskrifterna så väl som möjligt så att de positiva effekterna blir så stora som möjligt i förhållande till de negativa. När Transportstyrelsen arbetar med en reglering ska myndigheten, om så är möjligt, ta fram fakta som ger stöd åt att det finns ett problem, till exempel – om det är fråga om en säkerhetsreglering – uppgifter om hur många olyckor som sker per år i den typ av händelser som regleringen avser att förhindra. Ofta handlar regleringen om att förhindra händelser med låg sannolikhet, men med stora konsekvenser. Problembeskrivningen i konsekvensutredningen handlar då om att beskriva risken (sannolikheten) för att händelser ska inträffa, samt konsekvenserna om de inträffar. Det är aldrig ett relevant problem som sådant att ett område är oreglerat. Regleringar innebär alltid ett ingrepp i människors eller företags vardag, som i sig är negativt. Samhället önskar egentligen reglera så lite som möjligt – reglering ska bara tillgripas om problemet är så stort att de positiva effekterna av regleringen överstiger de negativa effekterna.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:02 R3 är uppfylld.

*Rekommendation RJ 2011:02 R4*

- *utreda om kraven på skydd av tågväg är tillräckliga för att uppnå en tillräcklig säkerhet i järnvägssystemet*

Transportstyrelsen kommer att kontakta Trafikverket utifrån frågeställningen i rekommendationen.

Transportstyrelsen har planerat att under 2011 genomföra säkerhetstillsyn utifrån de händelser med dålig bromsförmåga på godståg som inträffade under 2010.

### **RJ 2011:03 Olycka med påkörd spårarbetare i Linghem den 1 februari 2010.**

Svar lämnat 19 september 2011.

Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket har varit i kontakt med anledning av rekommendation RJ 2011:03 R1. Tillsynsmyndigheterna har vidtagit åtgärder var för sig beroende på att respektive regelverk i det enskilda fallet riktar sig mot olika juridiska personer.

Transportstyrelsen har tillskrivit Trafikverket med anledning av rekommendation RJ 2011:03 R2.

Transportstyrelsen redovisar delar av Trafikverkets svar i sitt svar nedan.

*Rekommendation RJ 2011:03 R1*

- *tillsammans med Arbetsmiljöverket vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att spårarbeten sker med en tillräcklig säkerhetsnivå*

Ett antal olyckor och tillbud vid arbete i eller i närheten av trafikerade spår inträffade under 2010. Transportstyrelsen krävde att Trafikverket vidtog åtgärder som kunde öka säkerheten. Trafikverket införde den 4 oktober 2010 en skärpning av sina interna regler vid arbete i spårområde. De nya reglerna var tillfälliga och skulle ersättas med mer långsiktiga åtgärder senast den 15 april 2011.

Trafikverket presenterade under våren 2011 de långsiktiga åtgärderna för Transportstyrelsen, vilka bland annat inkluderade att:

- Trafikverket skulle ta fram en ny säkerhetspolicy,
- Trafikverket skulle tillsammans med Trafikverkets berörda underentreprenörer ta fram en checklista för riskbedömning inför arbete i spårområde,
- Trafikverkets planerade revisionsprogram skulle kompletteras med arbetsplatskontroller som skulle utföras av oberoende revisorer.

Transportstyrelsen ville försäkra sig om att Trafikverket kontinuerligt skulle kontrollera trafiksäkerheten när det gällde arbete i spårområde. Transportstyrelsen lade ett föreläggande (TSJ 2010-1860) mot Trafikverket att redovisa följande för tillsynsmyndigheten:

- senast den 30 september 2011 redogöra för hur man har infört checklistan i sin organisation och till berörda underentreprenörer,
- senast den 1 oktober 2011 lämna in den första månadsvisa rapporten med arbetsplatskontroller,
- under perioden 2011-06-01 till och med 2012-06-01 ska det utföras minst 10 stycken oanmälda arbetsplatskontroller. Resultatet ska redovisas till Transportstyrelsen.
- under perioden 2011-06-01 till och med 2012-06-01 anmäla avvikelser av allvarigare art som inträffat vid arbete i spårområde senast nästkommande arbetsdag. Detta går utanför den vanliga olycksrapporteringen (JvSFS 2008:1) som alla verksamhetsutövare är skyldigt att utföra.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:03 R1 är uppfylld.

*Rekommendation RJ 2011:03 R2*

- *undersöka vilka faktorer som kan minska den tidspress som medför att otillåtna arbetsmetoder används*

Trafikverket framför att de genomfört en intern beredning med avseende på att finna faktorer som är bidragande till tidspressen. Resultatet från beredningen pekar på att det finns mycket att vinna på en bättre planering av arbeten i spår. Trafikverket har av den anledningen sedan en tid arbetat med att samordna en del av underhållsåtgärderna till särskilda tidpunkter då flera åtgärder kan utföras samtidigt under en koncentrerad tidsperiod. Trafikverket avser även att tillsammans med spårrentreprenörerna ytterligare se över planeringsförfarandet.

Trafikverket pekar även på att de arbetar med ett föreläggande från Transportstyrelsen (se rekommendation RJ 2011:03 R1) och att insatserna utifrån det arbetet också kommer att få effekter på tidspressen vid arbete i spår.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:03 R2 är uppfylld.

*Rekommendation RJ 2011:03 R3*

- *genom sin tillsyn även verifiera att företagens säkerhetsstyrningssystem fångar upp avvikelser i verksamheten*

Transportstyrelsen granskar vid tillståndsprovningen att verksamhetsutövaren uppfyller kraven 7§ j i föreskrifterna om säkerhetsstyrningssystem... (JvSFS 2007:2) gällande system för avvikelshantering. Transportstyrelsen verifierar vid systemrevision bland annat att verksamhetsutövarens avvikelshanteringssystem fungerar.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:03 R3 är uppfylld.

*Rekommendation RJ 2011:03 R4*

- *använda tillbudsrapporteringar som ett systematiskt underlag för att kunna vidta omedelbara åtgärder för att förebygga olyckor och tillbud*

Enligt Järnvägslagen (2004:517) utfärdar Transportstyrelsen tillstånd till verksamhetsutövare (infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag) efter provning av bland annat säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrning innebär att verksamhetsutövaren har rutiner som förebygger olyckor men samtidigt har förfaranden som identifierar fel och brister i verksamheten samt rutiner för att korrigera dessa. Efter erhållet tillstånd har verksamhetsutövarna fullt ansvar för den egna verksamheten med hjälp av sin säkerhetsstyrning, i vilken Transportstyrelsen inte ska ses som en del.

Enligt föreskrifterna om *olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg* (JvSFS 2008:1) ska verksamhetsutövare anmäla inträffade olyckor och olyckstillbud, av viss allvarlighetsgrad, i sin verksamhet till tillsynsmyndigheten. Detta innebär vid anmälan inte att Transportstyrelsen tar över ansvaret för anmälares verksamhet och börjar analysera och bedöma vilka direkta åtgärder som ska sättas in, det åligger verksamhetsutövaren själv. En verksamhetsutövare ska inte vänta på att tillsynsmyndigheten hör av sig efter ett eller flera olyckstillbud och frågar efter vilka åtgärder som vidtagits, innan åtgärdsarbetet påbörjas. Om liknande olyckstillbud fortsätter att anmälas kan myndigheten förelägga verksamhetsutövaren. Ett föreläggande innebär inte heller att Transportstyrelsen tar över ansvaret för verksamheten eller är den som beslutar vilka åtgärder som ska vidtas utan innebär att verksamhetsutövaren indirekt får visa att de har förmågan till åtgärdsarbete som leder fram till beslut på förbättringar för att öka säkerheten eftersom dessa förbättringar ska presenteras för tillsynsmyndigheten. Ytterst kan tillsynsmyndigheten återkalla verksamhetsutövarens tillstånd.

Transportstyrelsens utför riskbaserad tillsyn och använder bland annat verksamhetsutövarnas anmälda olyckor och olyckstillbud till myndighetens telefonberedskap för att analysera eventuella riskområden för tillsyn. Tillsynsmyndigheten har idag ett databaserat händelseregister med något bristande analysfunktion, men är på väg att implementera ett nytt databaserat händelseregister med en mer utvecklad analysfunktion under år 2012.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:03 R4 är uppfylld.

**RJ 2011:04 Plankorsningsolycka med tåg på plankorsningen Solgården den 9 september 2010.** Svar lämnat 29 november 2011.

Transportstyrelsen har varit i kontakt med Trafikverket med anledning av rekommendationerna RJ 2011:04 R1 och R2. Transportstyrelsen redovisar delar av Trafikverkets svar i sitt svar nedan.

*Rekommendation RJ 2011:04 R1 och R2*

- *tillse att Trafikverket genomför en översyn av plankorsningar så att farliga plankorsningar uppmärksammas och upprättar uppdaterade åtgärdsplaner för att åtgärda plankorsningarna*
- *tillse att Trafikverket i samarbete med berörda intressenter, exempelvis kommuner, väghållare, systematiskt gör en översyn över de kriterier som legat till grund för fattade beslut om skydd i plankorsningar, upprättar åtgärdsplaner samt åtgärder upptäckta brister*

Inom Trafikverket pågår ett projekt för att ta fram en gemensam modell för målstyrning av trafiksäkerhet vid spårtrafik, på samma sätt som idag finns för vägtrafik. Modellen ska bland annat innehålla indikatorer med mätplan för att över tid kunna följa utvecklingen av trafiksäkerheten för spårtrafik och där plankorsningar kommer att vara ett delområde. Trafikverket avser att genomföra en översyn av plankorsningssäkerheten i ett systematiskt arbete enligt den nya modellen. I projektets uppdrag ingår också att etablera en aktörssamverkan och att med berörda aktörer tillsammans ta fram en modell med kriterier som karaktäriserar Säker Plankorsning. Denna aktörssamverkan kommer att utvecklas utifrån dagens Plankorsningsdelegation, som är ett etablerat forum för samverkan rörande plankorsningsfrågor. Trafikverket har reviderat dokumentet BVH 701 *Plankorsningar – Bygga nytt, Bygga bort, Val av skyddsalternativ*, som ger ett stöd vid val av skydd i plankorsningar.

Transportstyrelsen har i oktober 2011 inlett en säkerhetstillsyn (TSJ 2011-1618) mot Trafikverket i syfte kontrollera tillämpningen av styrande dokument BVF 701 *Plankorsningar – Beslut om skyddsanordningar*. Det är en uppföljning av en säkerhetstillsyn utförd 2008 mot dåvarande Banverket, om hur de fångade upp förändrade trafikflöden vid plankorsningar, som resulterade i att det styrande dokumentet togs fram.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationerna RJ 2011:04 R1 och R2 är omhändertagna.

*Rekommendation RJ 2011:04 R3*

- *i sin tillsyn kontrollera att infrastrukturförvaltarna utför besiktningar av de anläggningar som påverkar trafiksäkerhet, att besiktningarna dokumenteras och att vid besiktningarna funna brister åtgärdas brister*

Transportstyrelsen utför säkerhetstillsyn mot infrastrukturförvaltare gällande besiktning av spåranläggning med stöd av föreskrifterna (BV-FS 1997:2) *om besiktning och underhåll av spåranläggning*.

Transportstyrelsen utförde under april-maj 2011 en tillsyn mot Trafikverket avseende åtgärder av upptäckta och bedömda akut- och veckofel från säkerhetsbesiktningar (TSJ 2011-636). Transportstyrelsen kommer att genomföra en tillsyn mot samma verksamhetsutövare med samma syfte under första kvartalet 2012. Hittas avvikelser i dokumentering av utförd besiktning eller att

upptäckta brister inte har åtgärdats inom fastställd tid, har tillsynsmyndigheten mandat att förelägga verksamhetsutövaren.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:04 R3 är omhändertagen.

## **E VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK**

Kommissionens direktiv 2009/149/EG av den 27 november 2009 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG när det gäller gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor har implementerats i svensk rätt genom ändringar i järnvägsförordningen (2004:526). Transportstyrelsen har beslutat om nya föreskrifter med anledning av direktiv 2009/149/EG. Föreskrifterna, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:86) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg, trädde i kraft den 17 oktober 2011.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen har implementerats i svensk rätt genom ändringar i järnvägslagen, järnvägsförordningen och en ny lag (2011:725) och förordning (2011:728) om behörighet för lokförare. Transportstyrelsen har beslutat föreskrifter gällande hälsokrav m.m., förarbevis och kompletterande intyg, förarutbildning och register med anledning av direktivet (TSFS 2011:58-61). Se vidare angående detta prop. 2010/11:122 Behörighet för lokförare. Reglerna trädde i kraft den 1 juli 2011.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG av den 16 december 2008 om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar är numera implementerade i svensk rätt, se vidare prop. 2010/11:160 Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll. Med anledning av genomförande av direktiv 2008/110/EG i svensk rätt har ändringar gjorts i järnvägslagen och järnvägsförordningen där det numera bl.a. finns bestämmelser om underhållsansvarig enhet. Ändringarna i järnvägslagen (SFS 2011:1118) och järnvägsförordningen (SFS 2011:1117) trädde i kraft den 1 december 2011. I Sverige kan, när det gäller underhållsansvariga enheter för godsvagnar, både ackrediterade certifieringsorgan och Transportstyrelsen certifiera respektive meddela tillstånd för underhållsansvariga enheter. Transportstyrelsens föreskrifter om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon har uppdaterats med anledning av bestämmelserna om underhållsansvarig enhet (TSFS 2012:33), föreskrifterna trädde i kraft den 31 maj 2012. En stor del av detta arbete pågick vid Transportstyrelsen under år 2011.

Under år 2011 har det inte skett några större förändringar i järnvägslagen (2004:519) i fråga om järnvägssäkerhet förutom beträffande reglerna om underhållsansvarig enhet.

Genom den ändring i 8 kap. 11 § järnvägslagen som skedde genom SFS 2010:1568 som trädde i kraft den 1 januari 2011 bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt järnvägslagen, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen samt bl.a. Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 av den 24 april 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning som avses i artikel 6.3 a i säkerhetsdirektivet. En ny bestämmelse, 6 kap. 2 a §, infördes i järnvägsförordningen genom SFS

2010:1605 och trädde i kraft den 1 januari 2011. Enligt denna bemyndigas Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt järnvägslagen och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen samt enligt bl.a. Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009. Dessa förändringar möjliggör för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter i vissa fall vilket även har skett.

## **F UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND**

Kravet på säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i enlighet med direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet) genomfördes genom ändringar i järnvägslagen, vilka trädde i kraft den 1 juli 2007. Kraven finns nu i 3 kap. 3 § respektive 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Transportstyrelsen har under år 2010 och 2011 förenklat sina förfaranden för förnyelse av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd enligt artikel 10.5 och artikel 11.2 i direktiv 2004/49/EG.

### **F.1 Nationell lagstiftning**

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

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

1.3 Nationella säkerhetsregler finns tillgängliga elektroniskt på Transportstyrelsens webbsida, i en regelbok för spårbunden trafik som finns att beställa mot avgift på Transportstyrelsens webbsida samt i Svensk författningssamling (SFS).

### **F.2 Numeriska data**

Järnvägssäkerhetsdirektivet började tillämpas i Sverige 2007-07-01. I bilaga E redovisas relevanta numeriska data.

### **F.3 Procedurella aspekter**

#### **3.1 Frågeställningar, 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?

## Svar

3.1.1 Bytt kompetens i företagsledningen, utökat trafiken, ändrat storlek på företaget och utökning med transport av farligt gods.

3.1.2 Inget överskridande har förekommit

3.1.3 - 3.1.4 Intet att kommentera

3.1.5. Ja, avgiften är differentierad beroende på vilken järnvägsföretagskategori ett företag är klassificerat i. Avgiften är mellan 13 000 kr till 72600 kr.

3.1.6 -3.1.8 Problemen har varit att få järnvägsföretagen att förstå skillnaden i vad som ingår i del A respektive del B. När företagen ansöker om både del A och del B är dokumenten ofta mixade dvs. delar som hör hemma i A delen respektive B delen återfinns i samma dokument. Vore tydligare med separata dokument för A- respektive B-delen. En utmaning är att få alla företag att förstå syftet med att ha ett fungerande säkerhetsstyrningssystem, att det inte enbart handlar om att ha rätt dokument. Vissa krav upplevs som byråkratiska av små företag.

3.1.9 Ingen särskild struktur för klagomål eller synpunkter på detta har införts. Löpande under tillståndsprocessen sker kommunikation mellan myndighet och sökande brev- och telefonledes – där sökande har möjlighet att uttrycka åsikter och frågor. För de större järnvägsföretagen finns återkommande företagsmöten. Till sist finns alltid möjligheten att klaga på myndighetens beslut. Transportstyrelsen utvecklar ett IT-system som ska underlätta processen för tillståndsansökan.

## 3.2 Frågeställningar, 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?

### **Svar**

3.2.1 Se 3.1.1

3.2.2 Inget överskridande har förekommit.

3.2.3 Ja, avgiften är differentierad beroende på vilken järnvägsföretagskategori ett företag är klassificerat i. Avgiften är mellan 20 400 kr till 113 600 kr.

3.2.4. Olika tolkningar av vad reglerna innebär i olika EU-länder.

3.2.5 Ofullständiga ansökningar från de sökande vilket genererar lång dialog med den sökande innan handläggningen blir klar för slutlig bedömning.

3.2.6 Se 3.2.4

3.2.7 Se kommentar vid 3.1.9.

### **3.3 Frågeställningar, 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 säkerhetstillstånd?  
(Ja, Nej, Avgiftsbelopp).

## Svar

3.3.1 Ändrat organisationsnummer, bytt kompetens i ledningsgrupp eller väsentligt ändrat organisationen.

3.3.2 Inget överskridande har förekommit.

3.3.3 Uppdateringar av trafiksäkerhetsinstruktionerna på grund av införandet av Transportstyrelsens föreskrift om trafiksäkerhetsinstruktion, åtgärdat besiktningsanmärkningar och främst hos de mindre infrastrukturförvaltarna dålig kunskap om järnväg främst trafiksäkerhetsinstruktioner.

3.3.4 Inget speciellt annat än att de mindre infrastrukturförvaltarna anser det för byråkratiskt och för långtgående krav.

3.3.5 Alla beslut kan överklagas. För de större infrastrukturförvaltarna finns återkommande företagsmöten. Vi är också välvilliga till möten där vi förklarar kraven under ansökningstiden.

3.3.6 Ja. Avgiften är differentierad beroende på spårlängd samt om det är huvudspår eller sidospår. Intervallet är 10 000 kr till 780 000 kr.

## G SÄKERHETSTILLSYN

Inom järnvägsområdet består tillsynen av säkerhetstillsyn, som omfattar järnväg, spårväg och tunnelbana. Tillsynen riktas mot verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem och hur dessa fungerar i operativ drift för att de själva ska upptäcka eventuella brister.

Valet av tillsynsobjekt är riskbaserat. Den tillsyn som utförs syftar till att behålla och förbättra dagens situation. 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 planeringen av tillsynsaktiviteter är preliminär. Planeringen omvärderas varje kvartal utifrån de händelser som inträffat. Planeringen har 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. För tillsynsverksamheten finns både interna rutiner och checklistor framtagna.

Transportstyrelsen genomför samtliga revisioner med egen personal. Cirka 6,0 årsarbetskrafter läggs på säkerhetstillsyn. Tillsynen kostade cirka fem miljoner svenska kronor (cirka 538 000 Euro) under 2011.

Inom Transportstyrelsen pågår en kartläggning av hur tillsynen inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart utövas vilket kan mynna ut i nya metoder. Ett första resultat av projektet är en gemensam grundutbildning, det har också under 2010 bildats ett kompetenscentrum för tillsyn.

#### Antal inspektioner (inspections) utförda av Transportstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter (specificeras)
<b>3. Antal inspektioner av JF/IF under 2011</b>	<b>Planerade</b>	0	8 (tillsyn av farligt gods)	0	0
	<b>Oplanerade (ej i förväg anmälda för JF/IF)</b>	0	0	0	0
	<b>Utförda</b>	0	8 (tillsyn av farligt gods)	0	0

Tabell 8: Antal planerade, oplanerade respektive utförda inspektioner 2011.

En jämförelse mellan antal utförda inspektioner och antal planerade inspektioner visar att utförda inspektioner var 8 jämfört med planerade som var 8 (se tabell 8). Det ger en uppfyllandegrad på 100 %. De flesta av Transportstyrelsens tillsyner är av typen revision.

Transportstyrelsen tillämpar fyra typer av revisioner:

- Revision 1 är en kontroll brevlades av en del av SMS (säkerhetsstyrningssystemet)
- Revision 2 är intervjuer med ledningen och verifiering med operativ personal med fokus på en eller flera delar av SMS
- Revision 3 är intervjuer med ledningen och verifiering med operativ personal med fokus på hela SMS.
- FM är ett möte för informationsutbyte med utgångspunkt i förändringar och effekten av SMS

**Antal revisioner (audits) utförda av Transportstyrelsen**

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter (specificeras)
<b>4. Antal revisioner av JF/IF under 2011</b>	<b>Planerade</b>	54	54	66	0
	<b>Utförda</b>	56	56	103	0

Tabell 9: Antal planerade respektive utförda revisioner 2011.

De revisioner som utförts av säkerhetsintyg A har samtidigt genomförts av säkerhetsintyg B. När det gäller revisioner av utfärdade säkerhetstillstånd så har de flesta planerats i förväg men några har utförts efter att en olycka eller ett tillbud inträffat eller efter att Transportstyrelsen på annat sätt fått information om att en brist kan förekomma. Vid några fall har en planerad revision sammanfallit med att infrastrukturförvaltaren ska förnya sitt tillstånd och har då behandlats inom ramen för tillståndsförnyelse.

När det gäller revisioner av utfärdade säkerhetstillstånd så har de flesta planerats i förväg men några har utförts efter att en olycka eller ett tillbud inträffat eller efter att Transportstyrelsen på annat sätt fått information om att en brist kan förekomma. Vid några fall har en planerad revision sammanfallit med att infrastrukturförvaltaren ska förnya sitt tillstånd och har då behandlats inom ramen för tillståndsförnyelse.

		Antal
<b>RESULTAT</b>	Förbud	4
	Föreläggande	46
	Åklagare	0

Tabell 10: Sammanställning av resultat från tillsynsaktiviteter 2011.

Tabell 10 visar att de tillsynsaktiviteter som genomfördes under 2011 resulterade i 4 förbud och 46 förelägganden, där föreläggande är den vanligaste formen av resultat av tillsynsaktivitet. Järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem är i huvudsak väl fungerande.

Under 2011 har ett antal olyckor och tillbud skett vid arbete i spårmiljö och därför har stor kraft lagts vid att kontrollera verksamhetsutövarnas rutiner för detta och vilka åtgärder som görs för att det inte ska upprepas.

När det kommer till järnvägsföretag har revisionerna ofta resulterat i ett större antal avvikelser som bottnar i en bristande förmåga att hantera sin egen säkerhetsstyrning och intern uppföljning. Transportstyrelsen har pågående aktiviteter för att komma till rätta med problemet. En sådan aktivitet är en tillsyn särskilt riktad mot interna systemrevisioner.

De vanligaste bristerna som upptäckts i säkerhetstillsynen riktad mot infrastrukturförvaltare är att åtgärder inte vidtagits i rätt tid efter en besiktning av spåranläggningen. En annan vanlig brist är att företagets trafiksäkerhetsinstruktion inte uppdaterats.

## **H                    RAPPORTERING AV TILLÄMPNINGEN AV GEMENSAMMA SÄKERHETSMETODEN FÖR RISKVÄRDERING**

Rapporteringen av tillämpning av den gemensamma säkerhetsmetoden avseende väsentliga tekniska ändringar som inverkar på fordon eller på strukturella delsystem, enligt artikel 15.1 i direktiv 2008/57/EG eller enligt en TSD, har varit frivillig till och med 19 juli 2010. Transportstyrelsens rapporteringsskyldighet när det gäller organisatoriska och driftmässiga ändringar gäller från och med den 1 juli 2012.

2011 är alltså det första året som Transportstyrelsen ska rapportera hur den gemensamma metoden för riskvärdering har tillämpats på tekniska förändringar. Av denna anledning ställde Transportstyrelsen frågor till verksamhetsutövarna som baserades på ERA:s vägledning och mall för denna säkerhetsrapport. Frågeställningarna exkluderade inte organisatoriska och driftmässiga förändringar och därför har svaren från verksamhetsutövarna berört samtliga områden.

De svar som inkommit varierar i stor utsträckning. Av 152 inkomna säkerhetsrapporter uppges i ca 20 rapporter att mindre förändring som inte krävt riskanalys har genomförts. De förändringar som refereras till är t.ex.: anställning av ny säkerhetshandläggare, ny produktionschef i vagnsverkstad, sanerat spårområdet från gammal räl och renoverat befintlig. Samtidigt uppges att riskanalys ändå har gjorts. I ca 15 säkerhetsrapporter uppges att viktiga förändringar har genomförts. I samtliga fall har man genomfört en riskanalys, men inte enligt förordningen EG 352/2009, istället anges att man tillämpat annan riskanalysmodell, egen eller annan vedertagen metod, bl.a. nämns ISO 9001:2008 (standard för kvalitetsledningssystem). Sammanfattningsvis kan konstateras att förordningen om gemensamma säkerhetsmetoder för riskvärdering EG 352/2009 är känd, men att den ännu inte har börjat tillämpas mer än i några fall.

## I SLUTSATSER OCH PRIORITERINGAR

Om 2010 var ett mörkt år på olycksfronten, då bl.a. en passagerare avled i en kollision för första gången på flera år, visar uppföljningen av 2011 års olyckor att ingen passagerare har avlidit pga. järnvägsverksamheten. Transportstyrelsen har prioriterat tillsynsaktiviteter som bl.a. följer upp hur arbete i spår sker, vilka rutiner som tillämpas och hur verksamhetsutövarna övervakar underleverantörers säkerhetsarbete. Detta återspeglas dels i Transportstyrelsens rapporterade aktiviteter men även i verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter där ett flertal nämner att Transportstyrelsens granskning lett till dylika anmärkningar och därmed säkerhetshöjande åtgärder.

En olyckskategori som ökade under 2010 var antalet personer som omkommit och allvarligt skadats till följd av obehörigt spårbedrädande. Transportstyrelsen har på uppdrag av ERA genomfört en djupare analys av olyckskategorin. En stor del av denna olyckskategori utgörs av händelser där polisen inte tagit ställning till om händelsen var orsakad av en olycka eller en självmordshandling. Under 2011 avstannade ökningen av antalet omkomna och allvarligt skadade pga. obehörigt spårbedrädande. Antalet omkomna minskade till en nivå som är jämförbar med tidigare år medan allvarligt skadade ökade något, totalt var det i olyckskategorin allvarligt olycka med personskada pga. obehörigt spårbedrädande 39 (67,34,19,37) personer som omkom eller skadades allvarligt. Slutsatsen av den fördjupade analysen är att 2010 var ett exceptionellt år. Det är dock ingen betryggande återgång, eftersom antalet allvarligt skadade ökade, därför är slutsatsen att det fortfarande behövs aktiva åtgärder för att antalet allvarliga olyckor pga. att personer obehörigt har vistats i spåret fortlöpande ska minska.

Ett annat utvecklingsområde som Transportstyrelsen arbetat med under 2011 är ett pilotprojekt för utökad datafångst (UDF), som inriktar sig på att få tillgång till sjukhusuppgifter om personer som skadats i järnvägs- och båtolyckor. Sedan tidigare har Transportstyrelsen ett samarbete med sjukvården för vägtrafikolyckor. Ytterligare en datakälla som testas i pilotprojektet för utökad datafångst (UDF) är rapporter från Rättsmedicinalverket. Deras rapporter är viktiga för kvalitetssäkring av data när personer avlidit, bl.a. fastställande av självmord, men även för fastställande av uppgifter som ålder och kön samt övergripande händelsebeskrivning. Ett annat utvecklingsområde som Transportstyrelsen arbetar med är utvecklingen av ett IT-system för att underlätta processen för bl.a. ansökan om tillstånd samt rapportering och analys av oönskade händelser, t.ex. skapandet av denna säkerhetsrapport.

## J KÄLLOR/ANVÄNDA DEFINITIONER

### **Källor:**

Indikatorerna i denna rapport är baserade på uppgifter som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppgett i sina säkerhetsrapporter. När det gäller döda och allvarligt skadade samt självmord har klassificeringen gjorts av polisen.

Uppgifterna om Transportstyrelsens verksamhet 2011 har inhämtats från enhetschefer för Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelnings olika enheter samt från interna register.

I kategorin obehörigt spårbehandling ingår händelser där det inte kunnat klarläggas om de varit självmord eller olyckshändelser. Tidigare Statens institut för kommunikationsanalys (numera Trafikanalys) PM 2008:3 Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4 2005:16 har använts som källa för kalkylerade värden på liv, läs mer nedan.

Riksbankens valutakurs för årsgenomsnitt har använts för omräkning till Euro har hämtats från Internet: <http://www.riksbank.se/sv/Rantor-och-valutakurser/Arsgenomsnitt-valutakurser/?y=2011&m=12&s=Comma>

Uppgifter om spår- och trafikdata har hämtats från Trafikanalys. Trafikverket har lämnat uppgifter om utbyggnad av automatisk tågövervakning (ATC, ERTMS) samt om förseningsminuter.

Rapport om Sveriges statistik över självmord har hämtats från Nationellt centrum för suicidforskning och prevention av psykisk ohälsa (2012). *Självmord i Sverige 1987 – 2010*. Karolinska institutet. Internetadress till rapporten: [www.ki.se/nasp](http://www.ki.se/nasp)

### **Definitioner:**

Nedanstående definitioner är till stor del hämtade från Transportstyrelsens vägledning till Järnvägstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:86) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg. Vägledningen finns även på Transportstyrelsens hemsida [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se). Vägledningen kommer att uppdateras i och med att Transportstyrelsen beslutat nya föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering med anledning av 2009/149/EG.

### **De olyckor som ingår i rapporten:**

- är relaterade till järnvägsfordon i rörelse
- är oönskade eller ouppsåtliga dvs. vandalism och sabotage exkluderas

*Kommentar: självmord redovisas separat.*

- har inte skett i verkstäder, lager eller depåer (t.ex. lokstallar).

### **och har medfört en eller flera av följande konsekvenser:**

- att minst en person avlidit inom 30 dagar

- att minst en person blivit så allvarligt skadad att det lett till sjukhusvård i mer än 24 timmar

*Nationell definition: när det gäller allvarligt skadade har före 2008 den nationella definitionen 14 dagars sjukskrivning tillämpats. Även efter 2008 är det viss osäkerhet i uppgiften då exakt uppgift om tid för sjukhusvistelse inte alltid är information som polismyndigheten har uppgift om.*

- att järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön eller egendom som inte transporteras med järnvägsfordonet fått sådana kostnader att skadorna för dessa uppgått till minst 150 000 Euro (ca 1,4 miljoner SEK)
- att tågtrafiken på den aktuella banan blev totalt avstängd i minst 6 timmar

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

(Direktiv 2004/49/EG samt Förordning 1192/2003/EG)

### ***Skillnader gentemot den olycksstatistik som lämnas till Eurostat***

Då vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport, se avsnitt B.2.1, är inte indikatorerna ett mått på all järnväg i Sverige. Exempelvis är olyckor på lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, som exempelvis Saltsjöbanan och Roslagsbanan, exkluderade i denna rapport. Siffrorna för antal döda och allvarligt skadade skiljer sig därför mot de siffror som Sverige årligen lämnar till Eurostat och mot de siffror som årligen publiceras i Trafikanalys officiella statistikpublikation Bantrafikskador.

### ***Definitioner knutna till olyckskategorier***

#### **Tåg**

ett eller flera lok eller motorvagnar, med eller utan tillkopplade vagnar vilka framförs enligt tidtabell och med en angiven nummerbeteckning. Ett ensamgående lok betraktas som ett tåg.

#### **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 tågkollision som leder till en urspårning redovisas som en tågkollision. 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 redovisas under kategorin "övrigt". Påkörning av föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning redovisas som en "plankorsningsolycka".*

### **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 redovisas om de lett till en olycka med konsekvenser enligt ovan. Urspårningar med rörelser som inte är tåg skall redovisas som "övrigt" om de lett till en olycka med konsekvenser enligt ovan.*

### **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 ska också rapporteras. Bränder i resandetåg räknas från det att ett tågsätt är uppställt vid plattform och upplåtet för passagerare till dess att tåget anlant till slutstationen och passagerare har lämnat tåget.

*Kommentar: Som brand räknas även rökutveckling med tydligt definierad härd. Anlagda bränder ingår inte och inte heller bränder som inträffar under uppställning eller rangering på bangårdar.*

### **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 järnvägsfordon. 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.

### **Självmondsolycka**

En avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden eller allvarlig skada, Transportstyrelsen kontrollerar uppgifterna med polismyndighet.

### **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 fallit av ett vägfordon eller tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning redovisas som en plankorsningsolycka.

*Kommentar:*

*En kollision med ett föremål på en plankorsning vilket inte har fallit av ett vägfordon eller tappats av en vägtrafikanter ska redovisas som en påkörning och inte som en plankorsningsolycka.*

**Annan olycka**

Alla olyckor som varit relaterade till järnvägsfordon i rörelse men inte kan klassificeras som tågekollision, tåkurspårning, plankorsningsolycka, personolycka, självmord eller brand.

*Kommentar:*

*De huvudsakliga olyckstyper som tillhör denna kategori bör vara:*

- *Kollisioner och urspårningar med andra rörelser än tåg*
- *Utsläpp av farligt gods under transport*
- *Löst föremål som inte fraktas med eller sitter fast på ett tåg, skjuts iväg från tåget, exempelvis ballast, is eller dylikt.*

**Definitioner för döda och allvarligt skadade****Passagerare**

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 "passagerare".

*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 "övrig". Personer som uppehåller sig på plattformen, till exempel de som väntar på ett tåg, klassificeras som "övrig".*

**Anställd**

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

**Vägtrafikanter på plankorsning**

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

**Obehörig person inom järnvägsområde**

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

**Övrig person**

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

**Definitioner för avvikelser**

Om någon av avvikelserna leder till en rapporteringspliktig olycka redovisas den även som en olycka. Om till exempel en OSPA leder till en kollision ska den rapporteras som 1 OSPA och 1 kollision.

## **Obehörig stoppsignalpassage (OSPA)**

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

*Kommentar:*

*Exempel på OSPA:*

- *obehörig passage av huvudsignal som visar ”stopp”*
- *obehörig passage av slutpunkten för en tågväg enligt besked via hyttsignalering*
- *obehörig passage av S-tavla eller stillahållen 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 ska hinna stanna.*

### **Hjulbrott**

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

### **Axelbrott**

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

### **Rälsbrott**

Räl som har blivit delad i två eller flera delar, eller 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 rälets löpyta.

### **Spårgeometrifel**

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

### **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.*

### **Definitioner för ekonomiska konsekvenser av olyckor**

När det gäller de gemensamma säkerhetsindikatorer som berör de ekonomiska konsekvenserna för olyckor ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltarens samlade kostnader för alla olyckor rapporteras, dvs. även olyckor som inte rapporteras i säkerhetsrapporterna.

Uppgifterna om kostnader för döda och allvarligt skadade baseras på kalkylerade värden på dödsfall och allvarliga skador ur samhällsekonomiskt perspektiv, framtagna av SIKa i PM 2008:3 Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4 2005:16. De kalkylerade värdena, som anges i 2006 års penningvärde, är sedan multiplicerade med antalet

döda och allvarligt skadade. Sveriges Riksbanks årsgenomsnitt för 2011 (9,0035) har använts som växlingskurs.

Uppgifterna om kostnader för miljöskador och kostnader för utbyte eller reparation av järnvägsinfrastruktur och rullande materiel är baserade på de rapporterade verksamhetsutövarnas erfarenheter av faktiska kostnader. De rapporterade verksamhetsutövarna har uppgett att dessa uppgifter är osäkra. Sveriges Riksbanks årsgenomsnitt för 2011 (9,0035) har använts som växlingskurs.

Kostnader för förseningar på grund av olyckor har för 2010 rapporterats för den statligt ägda infrastrukturen. I siffran ingår även olyckor på grund av tillbud då Trafikverket inte haft möjlighet att urskilja dessa. Uppgift om förseningsminuter, värde av tid för resande samt fördelning arbetande/fritidsresenärer har hämtats från Trafikverket. Trafikverket har rapporterat värdena direkt i Euro.

### **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. 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.

### **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 uppskattas av verksamhetsutövaren baserat på dennes erfarenhet och inkluderar eventuella kostnader för att hyra rullande materiel under den tid som ett fordon är otillgängligt på grund av en olycka.

### ***Definitioner relaterade till trafikuppgifter och infrastrukturens tekniska säkerhet***

#### **Tåg**

ett eller flera lok eller motorvagnar, med eller utan tillkopplade vagnar vilka framförs enligt tidtabell och med en angiven nummerbeteckning. Ett ensamgående lok betraktas som ett tåg.

#### **Tågakilometer**

Måttenhet för ett tågs rörelse över en kilometer. Den sträcka som används ska om möjligt vara den sträcka som faktiskt tillryggalagts, annars ska järnvägsnätets standardavstånd mellan utgångs- och slutpunkt användas. Endast den sträcka som tillryggalagts på svenskt territorium ska beaktas.

#### **Tågakilometer på spår med system för automatisk tågövervakning i bruk**

Måttenhet för ett tågs rörelse över en kilometer på spår utrustat med system för automatisk tågövervakning i bruk. Med system för automatisk tågövervakning avses ett tekniskt system som övervakar att signalbesked och hastighetsrestriktioner följs genom hastighetsövervakning och automatiskt nödstopp vid stoppsignaler. Infrastrukturförvaltare ska ange vilka sådana system som denne har i bruk. Exempel på system för automatisk tågövervakning är ATC, ERTMS.

### **Passagerarkilometer**

Måttenhet för järnvägstransport av en passagerare under en kilometer. Endast den sträcka som tillryggalagts på svenskt territorium ska beaktas.

### **Spårkilometer**

Längden på de spår som trafikeras. Dubbelspår eller flerspår räknas individuellt. En 100 km lång bana med dubbelspår får alltså 200 spårkilometer.

### **Kilometer spår utrustat med system för automatisk tågövervakning i bruk**

Längden på de spår med system för automatisk tågövervakning i bruk som trafikeras. Med system för automatisk tågövervakning avses ett tekniskt system som övervakar att signalbesked och hastighetsrestriktioner följs genom hastighetsövervakning och automatiskt nödstopp vid stoppsignaler.

### **Plankorsningar**

Plankorsning = en korsning i samma plan mellan en väg<sup>20</sup> och en järnväg, anvisad av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för användare av allmän eller privat väg.

*Kommentar: Plattformsövergångar räknas inte som plankorsning, inte heller övergångar som enbart används av anställda.*

### **Definitioner relaterade till säkerhetsstyrning**

Vissa delar av verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem<sup>21</sup> och resultatet av vissa aktiviteter som är knutna till säkerhetsstyrningssystemet ska beskrivas. De delar som ska beskrivas är säkerhetsmål, handlingsplaner och systemrevisioner. Verksamhetsutövaren ska även rapportera eventuella upptäckta brister och fel i säkerhetshänseende hos järnvägsdriften och infrastrukturförvaltningen i allmänhet.

### **Säkerhetsmål**

Ange långsiktiga säkerhetsmål för verksamheten samt säkerhetsmål för det år som rapporteringen avser. Målen ska återfinnas i säkerhetsstyrningssystemets dokumentation. Huruvida målen är uppfyllda ska också anges. Om målen inte har blivit uppfyllda eller endast delvis uppfyllda ska konstaterade eller bedömda orsaker till detta anges. Även genomförda eller planerade åtgärder för att nå de ej uppfyllda eller enbart delvis uppfyllda målen ska anges.

### **Handlingsplaner**

Beskriv de handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter som tagits fram och orsaken till att de säkerhetshöjande aktiviteterna beslutats. Beskriv också resultatet av handlingsplanerna.

---

<sup>20</sup> Allmän eller privat väg eller gata inklusive gång- och cykelvägar.

<sup>21</sup> Regler om säkerhetsstyrningssystem finns i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag och i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:2) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare.

Beskriv vad som orsakat att de säkerhetshöjande aktiviteterna i handlingsplanerna tagits fram. Om det till exempel varit en händelse som lett till de säkerhetshöjande aktiviteterna så beskriv händelsen eller händelserna på en övergripande nivå t.ex. typ av olycka, tillbud till olycka, väsentligt fel eller väsentlig brist, omständigheterna kring händelsen/händelserna och konsekvenserna eller konsekvenser som skulle kunna inträffa och som är grunden för säkerhetshöjande åtgärder.

### **Systemrevisioner**

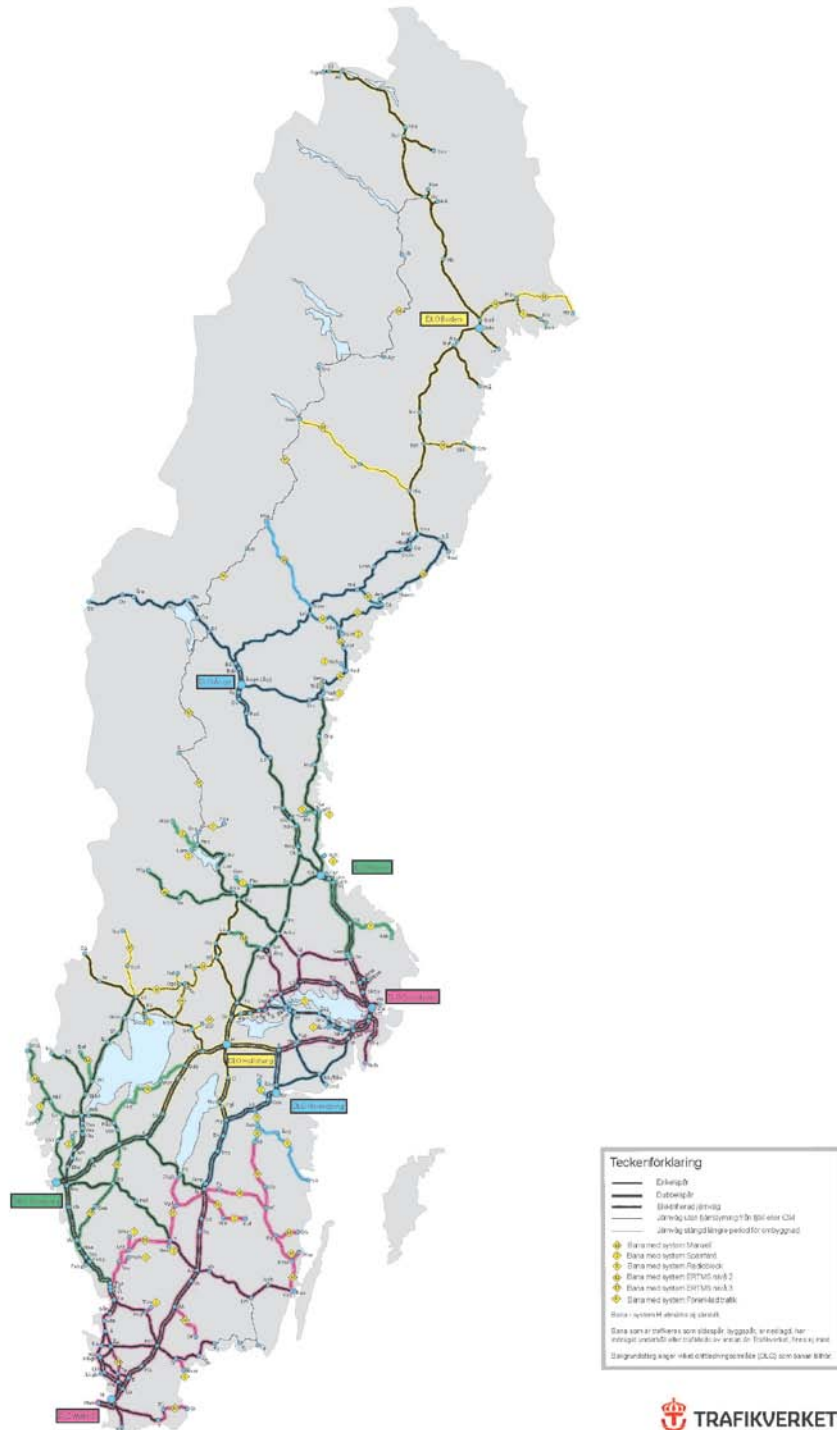
En systemrevision är en systematisk undersökning för att avgöra om säkerhetspåverkande aktiviteter och tillhörande resultat överensstämmer med vad som planerats och om aktiviteterna genomförts på ett effektivt sätt och är lämpliga för att nå målen (JvSFS 2007:1 samt JvSFS 2007:2).

Följande ska rapporteras:

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

Bilaga A.1: Det statligt ägda järnvägsnätet

Rikskartan



Källa: Trafikverkets hemsida: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/2012-02-13>.

## Bilaga A.2: Förteckning över aktiva infrastrukturförvaltare vid årsskiftet 2011

Då det rör sig om så många järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bifogas inte hela förteckningen med denna rapport. Men kontakta oss så tar vi fram en sådan förteckning.

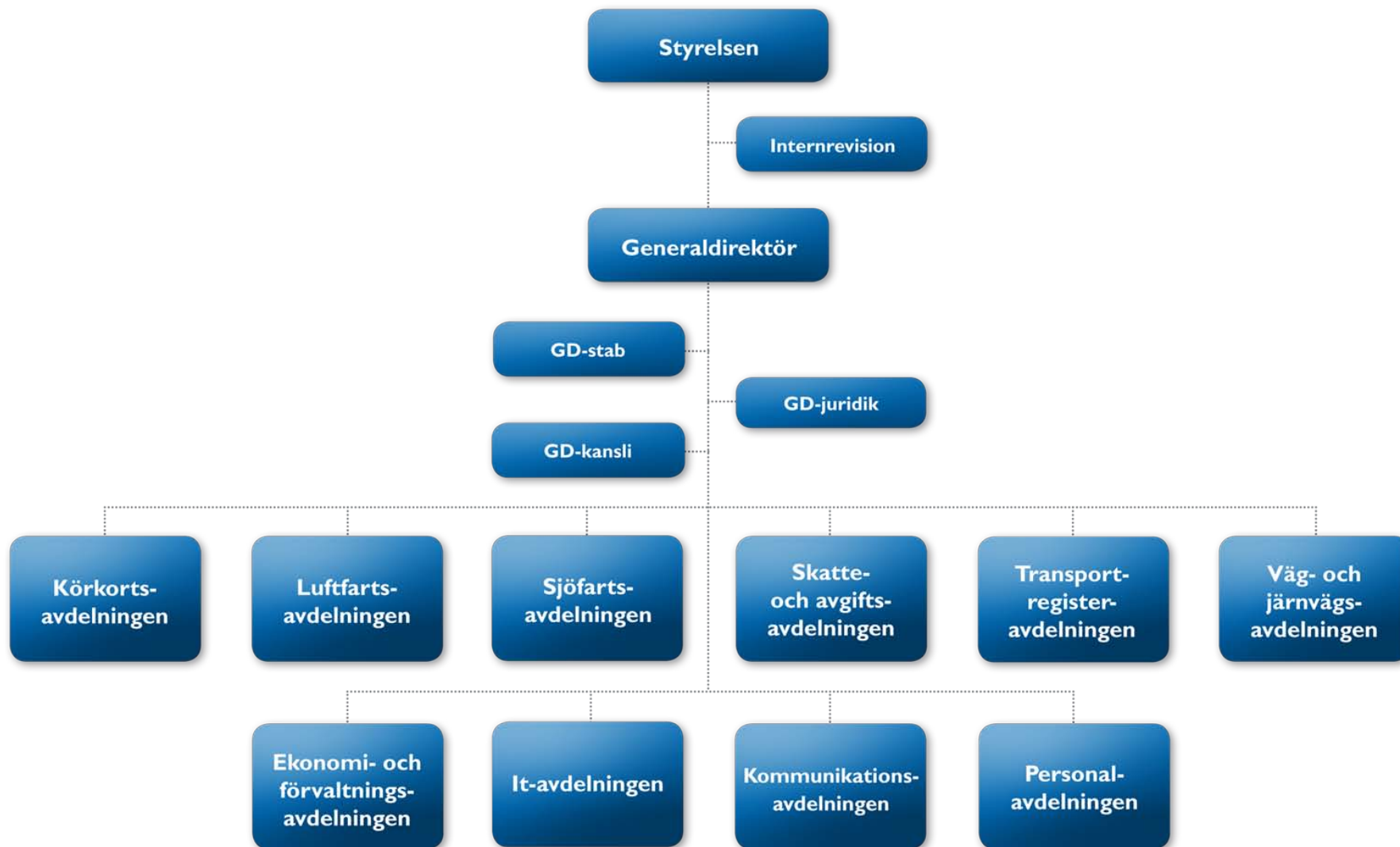
Många av infrastrukturförvaltarna i tabellen nedan är undantagna från rapporteringen på grund av att de endast bedriver verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods

<b>Tillståndsinnehavare</b>	<b>2011</b>
Järnvägsföretag	101
Infrastrukturförvaltare	405
<b>Totalt</b>	<b>506</b>

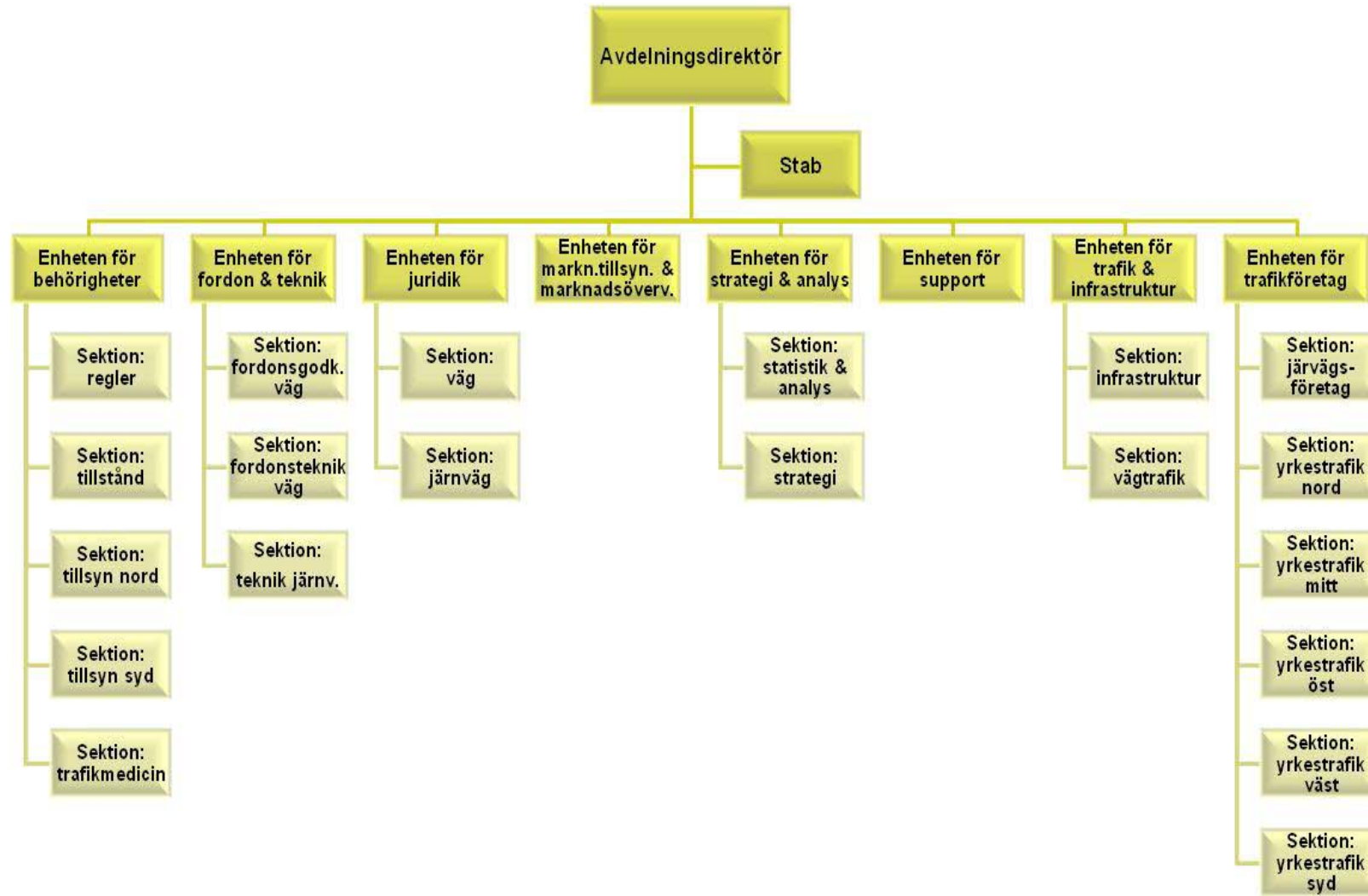
*Tabell 1: Uppgifter om antal verksamhetsutövare 2011. I siffrorna ingår inte trafikutövare och spårinnehavare som bedriver verksamhet vid spårväg eller tunnelbana om de inte dessutom är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare.*



Bilaga B.1: Organisationsschema över hela Transportstyrelsen 2011



Bilaga B.2: Organisationsschema över Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning 2012



Bilaga C: Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

Se Excelfilen ”2011 Swedish CSI data form”. Uppgifterna har även laddats upp direkt i Europeiska järnvägsbyråns databas.

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
<b>Allmän nationell lagstiftning om järnvägssäkerhet</b>				
Lagstiftning angående NSA	Ingen förändring			
Lagstiftning angående anmält organ, assessor, tredje parts myndighet för registrering (third parties bodies for registration), examination etc.	Ingen förändring			
<b>Nationella bestämmelser angående järnvägssäkerhet</b>				
Bestämmelser angående nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetstillstånd till infrastrukturförvaltare	Ingen förändring			

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet	Beskrivning
			(specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	
Bestämmelser angående krav på fordonsinnehavare.	lag (2011:1118) om ändring i järnvägslagen (2004:519)  De bestämmelser som gäller underhålls-ansvariga enheter är främst 1 kap. 4 §, 2 kap. 23-24 §§, 3 kap. 11-13 §§, 8 kap. 1 a §, 11 kap. 3 §	1 december 2011	Artikel 14 a Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG om ändring av järnvägssäkerhetsdirektiv et.	I järnvägslagen har införts krav på att en underhållsansvarig enhet ska utses. För godsvagnar krävs att den underhållsansvariga enheten antingen har tillstånd från tillsynsmyndigheten eller ett certifikat utfärdat av ett ackrediterat certifieringsorgan.
	lag (2011:1117) om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)	1 december 2011	Artikel 14 a Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG om ändring av järnvägssäkerhetsdirektiv et.	Bemyndiganden till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om underhållsansvariga enheter.
Bestämmelser angående krav på underhållsverkstäder.	Ingen förändring			

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
<p>Bestämmelser angående krav på tillstånd till ibruktagande samt underhåll av ny eller väsentligen förändrad rullande materiel, inklusive bestämmelser om utbyte av rullande materiel mellan järnvägsföretag, registreringssystem och krav på testförfaranden.</p>	<p>Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:64) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Energi" i järnvägssystemet för konventionella tåg</p> <p>Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:65) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Infrastruktur" i järnvägssystemet för konventionella tåg</p>	<p>15 juli 2011</p> <p>15 juli 2011</p>		<p>Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2011/274/EU och 2011/275/EU genomfördes i svensk rätt.</p>

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
Gemensamma regler för drift av järnvägsnätet, inbegripet bestämmelser som rör procedurer för signalering och trafik.	Ingen förändring			
Bestämmelser om krav på kompletterande interna operativa verksamhetsbestämmelser som måste fastställas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.	Ingen förändring			
Bestämmelser om krav på personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, inbegripet urvalskriterier, hälsokrav, yrkesutbildning och certifiering.	Lag (2011:725) om behörighet för lokförare Förordning (2011:728) om behörighet för lokförare Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:58) om förarbevis och kompletterande intyg Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:60) om förarutbildning m.m. enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:61) om hälsokrav m.m. enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare	1 juli 2011	2007/59/EG	Författningar om hälsokrav, förarutbildning och förarbevis, kompletterande intyg med anledning av lokförardirektivet 2007/59/EG.

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
Bestämmelser angående utredning av olyckor och tillbud till olyckor inklusive rekommendationer	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på gemensamma säkerhetsindikatorer inklusive rapportering och analys.	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:86) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg	17 oktober 2011	2009/149/EG	Föreskrifterna (JvSFS 2008:1) som angav vilka uppgifter infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska lämna in har ersatts med nya med anledning av ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet.
Bestämmelser angående krav på tillstånd till ibruktagande av järnvägsinfrastruktur (spår, broar, tunnlar, ATC, radio, signalering, förregling, plankorsningar, plattformar etc.).	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:64) om tekniska specifikationer för driftkompatibilitet för delsystemet "Energi" i järnvägssystemet för konventionella tåg  Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:65) om tekniska specifikationer för driftkompatibilitet för delsystemet "Infrastruktur" i järnvägssystemet för konventionella tåg	15 juli 2011  15 juli 2011		Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2011/274/EU och 2011/275/EU genomfördes i svensk rätt.



Bilaga E: Utveckling av utfärdade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd

E.1 Safety Certificates according to Directive 2004/49/EC

<p>A. To ensure the information on ERADIS is current in place, please supply numbers of existing certificates in ERADIS which were valid at the end of the reporting year</p> <p>B. Please ensure that the information provided in this table is in line with the information provided in section "G. Supervision of Railway Undertakings and Infrastructure Managers "</p>		Total number of certificates	Number of certificates Part A in ERADIS	
E.1.1. Number of safety certificates Part A issued in the reporting and in previous years and remain valid at the end of year 2011		34	34	

<p>C. To ensure the information on ERADIS is current in place, please supply numbers of existing certificates in ERADIS which were valid at the end of the reporting year</p> <p>D. Please ensure that the information provided in this table is in line with the information provided in section "G. Supervision of Railway Undertakings and Infrastructure Managers "</p>		Total number of certificates	Number of certificates Part B in ERADIS	
E.1.2. Number of safety certificates Part B issued in the reporting and in previous years by your member state and remain valid in the year 2011	Number of certificates Part B, for which the Part A has been issued in your Member-State	34	34	
	Number of certificates Part B, for which the part A has been issued in another Member-State	2	2	

Please provide input on applications for certificates Part A received in the current reporting year for new certificates or existing certificates which need to be renewed or updated/amended			A	R	P
E.1.3. Number of new applications for Safety Certificates <b>Part A</b> submitted by Railway Undertakings in year 2011	New certificates		6		
	Updated/amended certificates		16		
	Renewed certificates		8		

Please provide input on applications for certificates Part B received in the current reporting year for new certificates or existing certificates which need to be renewed or updated/amended			A	R	P
E.1.4. Number of new applications for Safety Certificates <b>Part B</b> submitted by Railway Undertakings in year 2011	Where the Part A has been issued in your Member-State	New certificates	6		
		Updated/amended certificates	17		
		renewed certificates	8		
	Where the Part A has been issued in another Member-State	New certificates			
		Updated/amended certificates			
		Renewed certificates			

A = Accepted application, certificate is already issued

R = Rejected applications, no certificate was issued

P = Case is still pending, no certificate was issued so far

To ensure the information on ERADIS is current in place, please supply numbers of certificates in ERADIS revoked at the end of the reporting year	Total number of revoked certificates in the year 2011	Number of revoked certificates in ERADIS (which were revoked in 20xx)
E 1.5 Number of certificates Part A revoked in the current reporting year	1	1
E 1.6 Number of certificates Part B revoked in the current reporting year	1	1

E.1.7. List of countries where RUs applying for a Safety Certificate Part B in your Member-State have obtained their Safety Certificate Part A

Name of RU	Member-State where Safety Certificate Part A was issued
Cargonet AS	Norge
DB Schenker Rail Scandinavia A/S	Danmark

E.2. Safety Authorisations according to Directive 2004/49/EC

Guidance: please ensure that the information provided in this table is in line with the information provided in section "G. Supervision of Railway Undertakings and Infrastructure Managers "	Total number of safety authorisations			
E.2.1. Number of valid Safety Authorisations issued to Infrastructure Managers in previous years and remain valid in the year 2011	405			

Guidance: Please provide input on applications for Safety Authorisations received in the current reporting year for new authorisations or existing authorisations which need to be renewed or update/amended		A	R	P
E.2.2. Number of applications for Safety Authorisations submitted by Infrastructure Managers in year 2011 being registered in your Member State	new authorisations	23		
	updated / amended authorisations	58		
	renewed authorisations	50		

A = Accepted application, authorisation is already issued  
R = Rejected applications, no authorisation was issued  
P = Case is still pending, no authorisation was issued so far

E 2.3 Number of authorizations revoked in the current reporting year	46
--	----

### E.3. Procedural aspects – Safety Certificates part A

		New	Updated /amended	Renewed
The average time after receiving of the application with the required information and the final delivery of a Safety Certificate <b>Part A</b> in year 2011 for Railway Undertakings				
		2v/2-3mån	2v/2-3mån	-

### E.4. Procedural aspects – Safety Certificates part B

		New	Updated /amended	Renewed
The average time after receiving the application with the required information and the final delivery of a Safety Certificate <b>Part B</b> in year 20xx for RUs	Where the part A has been issued in your Member-State	2v/2-3mån	2v/2-3mån	-
	Where the part B has been issued in another Member-State			

### E.5. Procedural aspects – Safety Authorisations

		New	Updated/amended	Renewed
The average time after receiving the application with the required information and the final delivery of a Safety Authorisation in year 2011 for Infrastructure Managers				
		2v/2-3mån	2v/2-3mån	-

I tabell E.3, E.4 och E.5 avser tidsangivelsen 2 veckor genomsnittstiden från att all nödvändig information inkommit till beslut om säkerhetsintyg medan 2-3 månader respektive 1 månad avser genomsnittstiden från första ansökan till beslut om säkerhetsintyg.