

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:xx) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---------------------|--|---|
| INAB | 3 § | <p>Gällande rapportering av tillbud enligt definition i Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg. I sak är detta inte ett problem att vi (INAB) skulle starta med rapportering enligt remissförslaget. Frågan från oss blir hur Transportstyrelsen avser att hantera tillbud som rapporteras?</p> <p>En lång okontrollerad rörelse” behöver definieras så att vi som Infrastrukturförvaltare förstår innebörden och rapporteringen blir korrekt.</p> <p>Det är bra om Transportstyrelsen definierar eller ger förslag till definitioner vad gäller ”andra väsentliga fel och brister” så att vi förstår innebörden och rapporteringen blir korrekt.</p> | <p>Transportstyrelsen kommer att använda sig av information om olyckor och tillbud för att förbättra järnvägssäkerheten. Tillbudsdata kan användas för att prioritera tillsynsaktivitet, övervakning av risk, underlag för regelgivningsprojekt, underlag till forskningsdata, samt internationella samarbeten gällande rekommendationer.</p> <p>Detaljerade definitioner av tillbudstyper undviks, så tillvida dessa inte redan är uttryckta explicit inom europeiska regelverk. Detta är för att det, dels finns vägledning på europeisk nivå kring definition av vissa tillbudstyper, och att det sker arbete att vidareutveckla och formalisera dessa inom arbetsgrupper. Vi vill därför undvika att svenska definitioner kommer att vara motstridiga med existerande eller kommande europeiska definitioner och vägledningar. Med det sagt så kommer Transportstyrelsen att uppdatera och publicera en vägledning för rapportering i stil med existerande dokument TSG 2012-152.</p> |

| | | | |
|-----------------------|--|---|---|
| <p>Euromaint Rail</p> | | <p>Det kan på flera ställen upplevas som otydligt vad som ska tillämpas vid trafikeringsformen "växling", i synnerhet på sidospår och depåområden. Se exempelvis bilaga 1:4 och bilaga 3. Under punkten "kollision mellan tåg och järnvägsfordon" nämns "växling". Under punkten "tågurspårning" talas bara om "tågets hjul". Avses i det senare fallet då bara trafikeringsformen tåg? Språkligt går det för övrigt att reflektera över skrivningen "kollision mellan tåg och järnvägsfordon", då ju ett tåg består av järnvägsfordon.</p> <p>"Farlig punkt" är ett begrepp som nämns på flera ställen, men det saknas en definition av "farlig punkt".</p> <p>Bilaga 3D. Här finns ett språkligt fel i ingressen. Där står "<i>För att bedöma huruvida en olycka är signifikant, eller behöver redovisas som skadad, ska följande definitioner användas</i>". En "olycka" kan inte vara "skadad".</p> <p>Bilaga 3E. Ingressen saknar förklaring till vilka gemensamma säkerhetsindikatorer som avses. Menas egentligen "<i>Följande</i> gemensamma säkerhetsindikatorer" eller något annat?</p> | <p>Vid användning av begreppet "tåg" exkluderas växlingsrörelse, medan när begreppet "järnvägsfordon" används, så inkluderar dessa växling. Denna begreppsapparat utgår från järnvägssäkerhetsdirektivet, och är antagen på europeisk nivå.</p> <p>Farlig punkt är ett begrepp från järnvägssäkerhetsdirektivet. Transportstyrelsen kommer att i vägledning för rapportering inkludera närmare exemplifiering av begreppet utifrån europeisk vägledningsmaterial för gemensamma säkerhetsindikatorer.</p> <p>Bilaga 3D och 3E ändras enligt inkomna synpunkter.</p> |
|-----------------------|--|---|---|

| | | |
|---------------------|---|---|
| <p>Trafikanalys</p> | <p>Trafikanalys ser positivt på förslaget till ny föreskrift då det innebär en anpassning till nya lagar och EU-regleringar. Jämfört med gällande föreskrift medför förslaget att exempelvis definitionen av olyckstyp ändras, vilket kan påverka jämförbarheten över tid i den officiella olycksstatistiken som Trafikanalys ansvarar för. Dock är det Trafikanalys bedömning att förändringarna i definitioner är små och därmed motiverade för att få till en bättre överensstämmelse mellan nationell och internationell statistik. Samtidigt kan Trafikanalys notera att definitionernas lydelse kommer att skilja sig från Transportstyrelsens föreskrift om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg (TSFS 2011:87). I syfte att kunna sammanvända statistiken om alla spårbundna trafikslag rekommenderar Trafikanalys också att Transportstyrelsen ser över föreskriften som rör tunnelbana och spårväg. De internationella definitionerna som nu är på förslag att användas medför till viss del en tvetydighet i vilka olyckor som ska rapporteras enligt föreskriften. Det framgår att en signifikant olycka är en olycka där minst ett järnvägsfordon i rörelse är inblandat. I den årliga säkerhetsrapporteringen ska signifikanta olyckor delas upp i olika olyckstyper, där det i definitionen av brand i rullande materiel framgår att även stillastående fordon inkluderas. Här anser Trafikanalys att Transportstyrelsen behöver ha en plan för att kunna hantera denna tvetydighet och eventuellt ge stöd till de rapporteringsskyldiga. Om Transportstyrelsen går vidare med förslaget att inte undanta vissa verksamhetsutövare från att lämna en årlig säkerhetsrapport ser Trafikanalys fortsatt ett behov av att kunna skilja ut olika typer av verksamhetsutövare för att kunna avgränsa populationen till den officiella statistiken. Med tanke på att vissa av dessa utövare redan idag lämnar en rapport frivilligt bör det inte betyda några större förändringar från dagens situation. Vi vill även betona att uppgifterna som Transportstyrelsen avser att samla in via föreskriften är nödvändiga i Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen. Till detta syfte kan vi inte se några förändringar i förslaget som skulle påverka Transportstyrelsens möjlighet att leverera de preliminära underlag som Trafikanalys årligen behöver. Förslaget till föreskrift innehåller mindre skrivfel. Bilaga 1 innehåller en hänvisning till en paragraf som inte finns och punkt 12 i samma bilaga är ofullständig.</p> | <p>Vi noterar tvetydigheten i existerande europeisk regelverk, och vad gäller brand i rullande material kan möjligen definition av signifikant olycka anpassas sådan att det framgår att kravet skiljer sig beroende på typ. Sådan förtydligande är planerad att inkluderas i vägledning.</p> <p>Behov att skilja mellan typer av verksamhetstyper noteras, och vi ser att detta bör gå givet information om rapportering tillståndshavare och plats på händelsen</p> |
|---------------------|---|---|

| | | |
|---------------------------------------|--|---|
| <p>Museibanornas riksorganisation</p> | <p>MRO är i grunden positiv till en tydligare reglering och undvikande av dubbelreglering. Dock behöver konsekvenserna för fristående järnvägmuseiföreningar förstås inom ramen för deras specifika verksamhetsförutsättningar.</p> <p>Museiföreningarna inom MRO bedriver sin museala järnvägstrafik begränsat under året och företrädesvis under dagsljusförhållanden sommartid. Enstaka trafikdagar äger rum under mörker och under vinterhalvåret. Trafiken sker med relativt låga hastigheter. Huvuddelen av de resenärer som reser med en museijärnväg gör det inte för att transportera sig från en plats till en annan, utan där det är resan i sig som är målet. Att få genomföra en järnvägsresa i äldre historiska fordon utgör en attraktion i sig där järnvägs-, teknik- och kulturhistoria vävs samman till en helhetsupplevelse. För att kunna erbjuda detta krävs att museijärnvägsföreningarna är måna om, och vårdar, såväl det ansvar som följer av det nationella infrastrukturillståndet och det nationella trafiksäkerhetstillståndet, som det ansvar som ligger i att renovera och i trafik visa upp historiska fordon.</p> <p>Dagens regelverk med <i>Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg (2011:86)</i> anger i 2 § 1 att "lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik" är undantagna från kravet på årlig säkerhetsrapportering. Trots detta förekommer varje år att Transportstyrelsen uppmanar fristående järnvägmuseiföreningar att inkomma med en årlig säkerhetsrapportering. Vid tidigare kontakter med handläggare vid Transportstyrelsen har dessa varit ovetande om det undantag som föreskriften 2011:86 2 § 1 har inneburit. Dock finns för denna rapportering för fristående järnvägar en förenklad redovisningsblankett, "Årlig olycksrapportering för fristående järnväg m.fl." TS blankettnummer TSJ7052, vilken har varit enkel att fylla i. Därför har de järnvägmuseiföreningar som uppmanats inkomma med årlig säkerhetsrapportering, trots undantaget i 2011:86 2 § (1), inlämnat sådan till Transportstyrelsen. Den förenklade blanketten svarar inte heller på de frågor som Transportstyrelsen anför för att kunna uppfylla sin rapporteringsskyldighet vidare till ERA, Statens Haverikommission,</p> | <p>MROs invändning mot att undantag inte längre kan medges från att lämna in årssammanställning är allmänt förståelig. Syftet är emellertid att genom en heltäckande redovisning av all järnvägstrafik, och särskilt där persontransport ingår, kunna få en total överblick och därmed också få till stånd maximala möjligheter till förbättring av säkerheten. En sådan förbättring är ofrånkomligen till gagn även för den museala verksamheten, sin omfattning till trots.</p> <p>Den beräknade tillkommande insatsen för att sammanställa rapporten kan i sammanhanget uppfattas som både rimlig i sak som proportionerlig i sitt omfång.</p> |
|---------------------------------------|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Trafikanalys och regeringen såsom de framgår i konsekvensutredningen (2022-04-04) punkt 1.5.</p> <p>Vidare skriver Transportstyrelsen i sin konsekvensutredning (2022-04-04) om möjligheten till undantag (punkt 1.4 1 st). Denna möjlighet att besluta om undantag framgår av <i>Lag (2022:368) om nationella järnvägssystem</i> 2 kap. 10 § 5 och i <i>Förordning (2022:419) om nationella järnvägssystem</i> 2 kap. 5 § 4. Motivet som Transportstyrelsen anför för att inte längre medge några undantag är att det då kommer att saknas "fullständig och viktig data för att kunna bedöma säkerhetsnivån i Sverige på ett rättvist sätt" och att Transportstyrelsen därmed inte kan uppfylla sin rapporteringsskyldighet till ERA (konsekvensutredningen 2022-04-04 punkt 1.4 1 st).</p> <p>I konsekvensutredningen punkt 1.4 2 st framgår ett referat till dagens lagstiftning med undantag för "järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods". Denna skrivning återfinns i dagens järnvägslag (2004:519) 1 kap. 1 a § 2. Det som inte framkommer i konsekvensutredningen, och som sedan inte heller verkar ha beaktats i utformningen av konsekvensutredningen eller föreskriftsförslaget är det som i dagens järnvägslag (2004:519) återfinns i 1 kap. 1 a § 1, där det framgår undantag även för "lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik". Enda gången museitrafik omnämns i konsekvensutredningen är när de klumpats ihop med tillståndshavare för egen godstrafik (konsekvensutredningen 2022-04-04 punkt 4). Dock så framgår inte hur många av den totala mängden angivna tillståndsinnehavare som handlar om museitrafik.</p> <p>Av innehållet i konsekvensutredningen och föreskriftsförslagets bilaga 2 kan konstateras att innehållet i den föreslagna årliga säkerhetsrapporteringen väldigt mycket överstiger det innehåll som finns i den förenklade blanketten TSJ7052 idag. Det som därmed framgår av konsekvensutredningen konsekvenser för berörda företag (punkt 5.1) om att de nya föreskrifterna inte innebär någon förändring i sak blir därmed helt felaktig för fristående museiföreningar. Vidare anför i samma punkt i konsekvensutredningen ett</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>uppskattat kostnadsläge för berörda företag för att hantera rapporteringen, angett till 10 arbetstimmar med totalt över 6000 kronors arbetskostnad.</p> <p>Konsekvensbeskrivningens punkt 5.2 om att ökad säkerhet i järnvägssystemet, som en följd av ökad administrativ rapportering för museijärnvägarna, skulle gagna resenärerna och attraktiviteten att resa blir också irrelevant för museijärnvägarna. Även konsekvensutredningens punkt 5.4 om marginella effekter på miljön skulle öka attraktiviteten att välja tåg blir för museijärnvägarna irrelevant. Resenärerna besöker museijärnvägarna för att få uppleva en järnvägsresa i äldre historiska fordon där järnvägs-, teknik- och kulturhistoria vävs samman till en helhetsupplevelse. Vare sig attraktiviteten eller säkerheten ökar för att järnvägsmuseiföreningarna åläggs en ökad rapportering jämfört med dagens krav. Att beakta är ju att den omedelbara rapporteringen vid olyckor och tillbud ska genomföras även av museijärnvägarna precis som idag. Det är bara den årliga säkerhetsrapporteringen som behöver begränsas i omfattning. Antingen som idag med beskrivet undantag eller med en rapportering utifrån en förenklad blankett likt dagens TSJ7052.</p> <p>Konsekvensutredningens punkt 5.5 om externa effekter och att rapporteringen bidrar till att "analysera orsaker för att hjälpa branschen att vidta förebyggande åtgärder för att minimera risken för olyckor" blir också svårillämpbart. De specifika förutsättningar som gäller för trafiken vid fristående museijärnvägar (låga hastigheter, begränsad trafikomfattning, begränsad trafiksäsong företrädesvis under dagsljus under sommarhalvåret, äldre fordons- och signalteknik) innebär att de slutsatser och analyser som faller ut från trafiken vid fristående museibanor inte är applicerbar på det övriga järnvägsnätet, vare sig nationellt eller internationellt. Dessa händelser måste i så fall hanteras separat och särskilt även av Transportstyrelsen, samtidigt som verksamhetsutövaren (järnvägsmuseiföreningen) har det övergripande och slutliga ansvaret för att vidta förebyggande åtgärder, samt även vidta åtgärder om en olycka eller tillbud skulle ske. Den motivering som Transportstyrelsen därmed anför i konsekvensutredningens punkt 8 2 stycket sista två meningarna delas därför inte av MRO.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Påverkan på funktionsmålet som konsekvensutredningen anger i punkt 10 kan därmed inte anses föreligga för att motivera ökad administrativ rapportering från fristående museijärnvägar. Tabellen med sammanställningen av konsekvenser i punkt D tar heller inte överhuvudtaget höjd för den specifika verksamheten som förekommer vid fristående museijärnvägar, där angivna fördelar inte kommer att påverkas synbart om en ökad rapporteringsskyldighet införs för dessa fristående museijärnvägar.</p> <p>Konsekvenser för museijärnvägarna</p> <p>Konsekvensutredningen och förslaget tar inte i beaktande de specifika förutsättningar som råden för verksamheten vid en fristående museijärnväg. Museijärnvägarna fyller inte en trafikfunktion för att transportera resenärer i kommersiellt syfte.</p> <p>Allt arbete sker ideellt och det går därmed inte att schablonmässigt ange ökade kostnader i timuttag eller kronor. Allt tillkommande administrativt arbete sker av föreningarnas medlemmar som ideellt oavlönat arbete. Att tillföra 10 timmars arbetstid (som hittills inte behövs göras med den förenklade blanketten TSJ7052) innebär att 10 timmar förflyttas till administration från andra arbetsuppgifter som kan komma ett utvecklat trafiksäkerhetsarbete till godo. Samtidigt måste man här också ställa sig frågan om det fullständiga underlag som efterfrågas från museiföreningar verkligen kommer att påverka underlagen i Transportstyrelsens vidare rapportering till bland annat ERA. Fristående museijärnvägar transporterar till exempel inte farligt gods, utsätts inte för självmord eller självmordsförsök eftersom hastigheterna är för låga och det saknas tågskyddssystem ombord på fordonen. Den administrativa pålagda bördan hos de fristående järnvägmuseiföreningarna ökar som föreskriftsförslaget innebär, medan det inte ger någon nämnvärd ökning av trafiksäkerhetsarbetet, vare sig för föreningarna eller för den statistik som Transportstyrelsen sammanställer.</p> <p>MRO ser inte att förslaget på något sätt tillför en ökad trafiksäkerhet i verksamheten utan istället medför ett behov av ökat tidsuttag för administration som annars skulle kunna användas på bättre sätt för att utveckla den egna trafiksäkerheten och arbetet med det egna säkerhetsstyrningssystemet.</p> | |
|--|---|--|

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---------------------|---|---|
| | | MRO ser därför att nuvarande undantag från årlig säkerhetsrapportering för fristående banor med museitrafik kvarstår. | |

| | | |
|--------------------------|---|---|
| <p>Eskilstuna kommun</p> | <p>1. I Bilaga 1</p> <p>Text i nuvarande dokumentation:</p> <p>12. farligt gods transporterats i samband med händelsen samt godsets UN-nummer.</p> <p>13. Kontaktperson inklusive kontaktuppgifter och rapporterende företag.</p> <p>Förslag på ny text <u>understruket</u> med förtydligande:</p> <p>12. Farligt gods <u>som</u> transporterats i samband med händelsen samt godsets UN-nummer.</p> <p>13. Kontaktperson inklusive kontaktuppgifter och rapporterende företag <u>organisation</u>.</p> <p>Förtydligande</p> <p>Punkt 12: Börja meningen/stycket med stor bokstav och med tillägg av ordet <u>som</u> för att förtydliga texten.</p> <p>Punkt 13: Det är inte alltid ett företag som rapporterar exempelvis Eskilstuna kommun, därför bör ordet företag inte användas i föreskriften.</p> <p>2. I Bilaga 3</p> <p>I bilaga 3, är dokumentationen inte enhetlig och bör ändras, då man skriver om tåg och järnvägsfordon som olika delar som är spårgående fordon i beskrivningen.</p> <p>Man bör använda sig av samma ord (Spårfordon) då detta är etablerat inom järnvägsbranschen i TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg (TTJ).</p> <p>Utdrag 1 Termer TTJ</p> <p>"Spårfordon</p> <p>Järnvägsfordon som kräver godkännande av tillsynsmyndigheten. Spårfordon indelas dels i storfordon och småfordon och dels i drivfordon och vagnar. En</p> | <p>Språkliga korrigeringar i bilaga 1 görs enligt synpunkter.</p> <p>Angående distinktion tåg, och järnvägsfordon se svar på INAB:s synpunkt. Järnvägsregelverk harmoniseras på europeisk nivå, varför vissa begrepp som är välanvända inom svensk kontext, såsom exempelvis inom TTJ, inte direkt kan transponeras i föreskrift, då dessa strikt taget är en enskild infrastrukturförvaltare bestämmelse. Definitioner inkluderade i bilaga 3 motsvarar dem från Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 (Järnvägssäkerhetsdirektivet). Genom att alla medlemsstater inom EU använder samma begreppsapparater är tanken att informationsdelning och jämförbara uppföljning.</p> |
|--------------------------|---|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>fordonsenhet som består av fast sammankopplade delar betraktas som endast ett spårfordon.”</p> <p>Om denna ändring <u>inte utförs</u> så bör rörelseformen Spärrfärd även finns med som alternativ utöver Tåg och Växling då detta även är en rörelseform på spårnätet som utförs av ett spårgående fordon.</p> <p>I bilaga 3 B, andra stycket personkategorier bör ändras.</p> <p>Text i remissförslag: <i>Anställd eller entreprenör:</i> varje person vars anställning har anknytning till järnvägen och som arbetar när olyckan sker, inbegripet entreprenörens personal, entreprenörer som är egenföretagare, tågpersonalen samt personer som hanterar rullande materiel och infrastrukturanläggningar.</p> <p>Förslag på ny text ett förtydligande <u>understruket</u>: <i>Anställd eller entreprenör:</i> varje person vars anställning har anknytning till järnvägen och som arbetar när olyckan sker, inbegripet entreprenörens personal, entreprenörer som är egenföretagare, tågpersonalen samt personer som hanterar rullande materiel och <u>järnvägsinfrastrukturanläggningar</u>.</p> <p>I bilaga 3 B, fjärde stycket personkategorier bör ändras.</p> <p>Text i remissförslag: <i>Obehörig: alla personer som regelvidrigt uppehåller sig på järnvägsområdet, undantaget plankorsningstrafikanter</i></p> <p>Förslag på ny text <u>understruket</u> med förtydligande om vad som gäller. <i>Alla personer som regelvidrigt uppehåller sig på järnvägsområdet, undantaget plankorsningstrafikanter och personer som befinner sig på plankorsning, plattformar, plattformsovergångar och gångvägskorsningar</i></p> <p>Ändring enligt gällande Trafikbestämmelser för järnväg (TTJ). Modul Bilaga1 Termer, avsnitt 2.8.</p> <p>Plankorsning: korsning i samma plan mellan egen banvall och en väg</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Plattformsövergång: korsning i samma plan mellan en gångväg, belägen vid eller intill en plattform, och spår på egen banvall. En plattformsövergång kan vara avsedd även för trafik med vägfordon till och från plattformen.</p> <p>Gångvägskorsning: korsning i samma plan mellan en gångväg och spår på egen banvall, dock inte en korsning som är en plattformsövergång</p> <p>I bilaga 3 F, tredje stycket plankorsning bör ändras.</p> <p>Text i remissförslag:</p> <p><i>Plankorsning: en korsning på samma nivå mellan en väg eller övergång och en järnväg, erkänd av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för offentliga och privata användare</i></p> <p>Övergångar mellan plattformar på stationer omfattas ej, och inte heller de övergångar över spår som endast får användas av anställda</p> <p>Förslag på ny text <u>understruket</u> och överstrykning av text som bör tas bort.</p> <p>Plankorsning:</p> <p>En korsning på samma nivå mellan en väg eller övergång och en järnväg, erkänd av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för offentliga och privata användare</p> <p>Övergångar plattformsövergångar mellan plattformar på stationer omfattas ej, och inte heller de övergångar över spår som endast får användas av anställda.</p> <p>I bilaga 3 F, femte stycket plankorsning med aktiva skyddsanordningar bör ändras.</p> <p>Text i remissförslag:</p> <p>Plankorsning med aktiva skyddsanordningar, plankorsning där användarna skyddas från eller varnas för ankommande tåg genom att skyddsanordningar aktiveras när det inte är säkert för användarna att ta sig över korsningen</p> <p>Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar klassificeras enligt följande:</p> <p><i>Manuella:</i> plankorsningar där skydd och varningssignaler mot vägen aktiveras manuellt av en järnvägsanställd</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p><i>Automatiska med varningssignaler mot vägen:</i> plankorsningar där varningssignaler mot vägen aktiveras av det ankommande tåget</p> <p><i>Automatiska med skydd mot vägen:</i> plankorsningar där skydd mot vägen aktiveras av det ankommande tåget</p> <p>Typ c ska inbegripa plankorsningar med både skydd mot vägen och varningssignaler mot vägen</p> <p><i>Med hinderkontroll:</i> en plankorsning där en signal eller annat tågskyddssystem tillåter ett tåg att passera först när plankorsningen är helt skyddad från vägsidan och fri från intrång</p> <p>Förslag på ny text <u>understruket</u> och överstrykning av text som bör tas bort. plankorsning med aktiva skydds anordningar</p> <p>Plankorsning där användarna skyddas från eller varnas för ankommande tåg <u>spårfordon</u> genom att skyddsanordningar aktiveras när det inte är säkert för användarna att ta sig över korsningen.</p> <p>Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar klassificeras enligt följande: <i>manuella:</i> plankorsningar där skydd och varningssignaler mot vägen aktiveras manuellt av en järnvägsanställd</p> <p><i>automatiska med varningssignaler mot vägen:</i> plankorsning där varningssignaler mot vägen aktiveras av det ankommande tåget <u>spårfordonet</u></p> <p><i>automatiska med skydd mot vägen:</i> plankorsning där skydd mot vägen aktiveras av det ankommande tåget <u>spårfordonet</u></p> <p>Typ c ska inbegripa plankorsningar med både skydd mot vägen och varningssignaler mot vägen</p> <p><i>Med hinderkontroll:</i> en plankorsning där en signal eller annat tågskyddssystem tillåter ett tåg <u>spårfordon</u> att passera först när plankorsningen är helt skyddad från vägsidan och fri från intrång.</p> | |
|--|--|--|

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---------------------|---|---|
| | | <p>en plankorsning där användarna skyddas från eller varnas för ankommande tåg spårfordon genom att skyddsanordningar aktiveras när det inte är säkert för användarna att ta sig över korsningen</p> <p>Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar klassificeras enligt följande:</p> <p>a) manuella: plankorsningar där skydd och varningssignaler mot vägen aktiveras manuellt av en järnvägsanställd</p> <p>b) automatiska med varningssignaler mot vägen: plankorsningar där varningssignaler mot vägen aktiveras av det ankommande tåget spårfordonet</p> | |

| | | |
|---------------------|---|---|
| <p>Tågföretagen</p> | <p>Allmänna synpunkter</p> <p>Vi upplever att språket i föreskriftsförslaget är krångligare och i vissa delar svårare att förstå än i hittillsvarande föreskrifter, och att en del förändringar görs av väsentliga begrepp. Det är en stor arbetsinsats för järnvägsföretag m fl att förklara de nya föreskrifterna för sin personal redan utan sådana ändringar. Konsekvensutredningen berör inte alls detta. Vi önskar i första hand att språket görs så enkelt som möjligt, och utan onödiga ändringar av dagens inarbetade begrepp, och i andra hand att konsekvensutredningen tar upp den arbetsinsats och de därmed förenade kostnader som följer av sådana saker.</p> <p>Begreppsmässiga synpunkter</p> <p>I föreskriftsförslaget (2, 3 och 9 §§ samt bilagorna) förekommer uttrycket "signifikant olycka". Uppenbarligen är det tänkt att ersätta hittillsvarande uttryck "allvarlig olycka". Vi kan inte se någon fördel med detta utan endast nackdelar. I hittillsvarande lagstiftning liksom i företagens bestämmelser är uttrycket "allvarlig olycka" inarbetat sedan många år och ändringen skapar en stor mängd följdändringar som inte ger någonting i utbyte, samt onödigt utbildningsbehov och allmän förvirring. Därför förordar vi att hittillsvarande uttryck "allvarlig olycka" behålls; vi kan inte se några problem med detta. Den tillagda strecksatsen angående trafikstopp i mer än 6 timmar ser vi inte heller som något hinder för att behålla uttrycket "allvarlig".</p> <p>Formuleringen "tågtrafik uppehålls på huvudspår över 6 timmar" i den föreslagna definitionen i 2 § är otydlig och troligen något tautologisk. Otydligheten beror på att uttrycket "huvudspår" saknar fastställd betydelse på flera järnvägsnät, men vi antar att Transportstyrelsen syftar på sådant spår där tågrörelse kan förekomma, vilket i så fall är det tautologiska – det skulle räcka med "tågtrafik uppehålls i över 6 timmar".</p> <p>I bilaga 3 används uttrycket "kollision" på ett nytt sätt i definitionen av händelsetypen "kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet" och förklaringen av detta. Det har hittills alltid varit så att uttrycket "kollision" är reserverat för de fall där det är minst två järnvägsfordon som sammanstötter med varandra och vi bedömer att det både ökar utbildningsbehovet och</p> | <p>Angående introducering av signifikant olycka istället för allvarlig, så har vi noterat att "allvarlig olycka" tidigare har referat till flera olika begrepp. I synnerhet är begreppet tvetydigt i förhållande till Lagen om undersökning av olyckor (1990:712) 3§, samt begreppet "allvarlig olycka" enligt järnvägssäkerhetsdirektivet artikel 3. Detta har sitt ursprung i att man till svenska valt att översätta två olika begrepp, "serious accident" och "significant accident", båda till "allvarlig olycka".</p> <p>Att kunna skilja dessa två, eller tre, begrepp åt anser vi är relevant då i synnerhet rekommendation till ny delegerad akt över europeisk händelserapportering (CSM ASLP), ytterligare introducerar två nya definitioner, "significant consequence event" och "serious consequence event", som i sin tur är relaterade men annorlunda jämfört med tidigare begrepp. Begreppsapparatusens komplexitet är något Transportstyrelsen inom det europeiska regelgivningsarbetet ämnat att begränsa, men är dessvärre inget myndigheten kan styra över.</p> <p>Angående tautologisk definition utgår denna från definition av "allvarlig trafikstörning" i järnvägssäkerhetsdirektivet. Vi ser inga principiella skäl att ta bort antingen tågtrafik eller huvudspår från definitionen.</p> <p>Vad gäller ändring av påkörning till "kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet" förstår vi här att det ökar tvetydigheten kring begreppet "kollision". Översättningen är emellertid tagen från järnvägssäkerhetsdirektivet som sådant. Vi ser inga principiella hinder från att benämna detta "sammanstötning mellan tåg och hinder inom det fria rummet".</p> <p>Angående närmare definitioner av brand i rullande material och stoppsignalspassager så är vi medvetna om</p> |
|---------------------|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>minskar tydligheten att ändra på detta. Vi anser därför att det är en olycklig översättning i det fallet att man kör på något annat än ett järnvägsfordon, och att ett bättre uttryck i detta fall är "påkörning av" alternativt "sammanstötning med..." liksom att förklaringen bör ändras på motsvarande sätt.</p> <p>Uttrycket "brand i rullande materiel" har för våra medlemsföretag länge varit ett otydligt begrepp som lett till egna tolkningar. Definitionen som används förklarar inte vad som avses med en brand, utan snarare i vilka fall den ska tas med i den årliga säkerhetsrapporten. Då det i den hittillsvarande definitionen även talas om "rökutveckling" men inte i den nya, bör det också därför klargöras var gränsen går för en sådan brand som avses i de nya föreskrifterna. Vi förordar att Transportstyrelsen tar fram en definition som sedan branschen har att förhålla sig till.</p> <p>Även då det gäller händelser där stoppsignaler har passerats har vi erfarenhet av varierande tolkningar. I 3 § punkt 5 används uttrycket "direkt kollisionsrisk", och i bilaga 3, E, används uttrycket "farlig punkt". Vi önskar att någon form av vägledning ges kring dessa uttryck. Farlig punkt skulle till exempel kunna förklaras som "den punkt bortom vilken hinderfriheten inte kontrolleras i det aktuella fallet", om det är det som avses. När det gäller uttrycket "direkt kollisionsrisk" har vi svårare att föreslå en förklaring som inte överlappar med definitionen av tillbud, men det som avses är kanske "Stoppsignalpassager där järnvägsfordon har kommit in i en reserverad väg för en annan säkrad rörelse"?</p> <p>Föreskrifternas tillämplighet på olika typer av järnvägsnät</p> <p>Bilaga 2 är bitvis svår att förstå angående vilka delar av föreskrifterna som gäller för verksamhet på fristående järnvägar. Långt ner på sida 7 i föreskriftsförslaget står det "Följande ska även ingå i säkerhetsrapporten för aktörer som endast bedriver trafik enligt lagen (2022:xx) om nationella järnvägssystem" men det är mycket svårt att tolka den meningen i sitt sammanhang. Betyder det att verksamhet på fristående järnväg endast behöver rapportera enligt punkterna 5-8 och kan bortse från övriga punkter? Och vad gäller för en aktör som både bedriver verksamhet på Trafikverkets järnvägsnät och fristående järnväg?</p> | <p>dessas, men vi hänvisar återigen till tvetydigheten som finns i det europeiska direktivet som sådan. Att i svensk föreskrift definiera något mer exakt riskerar att försvåra jämförbarhet i senare sammanhang då europeiska vägledningarna och praxis utvecklas. Se vår tidigare svar till INAB. Vi förstår samtidigt svårigheten för rapporterade järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, och därmed kommer vi att skapa en vägledning.</p> <p>Angående fristående järnvägsnätens aktiviteter så är bakgrunden att punkter motsvarande 5-8 rapporteras av aktörer i det gemensamma järnvägsnätet redan, enligt krav hos gemensamma säkerhetssystem om säkerhetsstyrningssystem. I praktiken kommer det därför innebära att både aktörer begränsade till och utanför fristående järnvägsnät kommer att omfattas av krav att redovisa information motsvarande 1-8. Vi håller med om att formuleringen är oklar, och vi ändrar därmed den.</p> <p>Paragraferna och bilaga 1 ändras vidare utifrån språkliga kommentarer, vad gäller bilaga 3 anser vi inte att det är lämpligt att ändra definitionerna i en svensk föreskrift då de avser europeiska harmoniserade begrepp.</p> |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>För företag som både driver verksamhet på Trafikverkets järnvägsnät och på fristående järnvägar har hittillsvarande ordning inneburit att separata blanketter fyllts i för de olika trafikslagen. Detta anser vi är en bra ordning som bör behållas, vilket alltså innebär att reglerna borde skilja mellan de olika typerna av järnväg, snarare än att ha specialregler för verksamhetsutövare som endast bedriver trafik enligt lagen om nationella järnvägssystem (vilket varken träffar Saltsjöbanan eller Roslagsbanan eftersom båda dessa banor opereras av järnvägsföretag som även är verksamma på Trafikverkets nät).</p> <p>I konsekvensbeskrivningens avsnitt 8 uppfattar vi av motsvarande skäl att resonemanget bygger på ett onödigt snävt perspektiv, nämligen på utgångspunkten att det är typen av tillstånd som måste avgöra vilka uppgifter som ska lämnas utifrån ett visst lagrum. Om man i stället skulle utgå från typen av verksamhet som tillståndet avser, så borde det enligt vår uppfattning vara möjligt att förenkla bestämmelserna för verksamhet på fristående järnvägar. Därigenom skulle arbetsbördan minskas för de verksamhetsutövare som är verksamma på sådana nät, vilket medför fördelar både för de kommersiella aktörerna på Roslagsbanan och Saltsjöbanan och för de organisationer som driver museijärnvägar m m.</p> <p>I vilket fall som helst bör det förtydligas i föreskrifterna vilka krav som gäller i alla sammanhang och vilka som bara gäller i vissa sammanhang.</p> <p>Språkliga m fl mindre synpunkter</p> <p>I definitionerna i 2 § är det en blandning av numerus – de första tre definitionerna står i singular medan de sista två står i plural.</p> <p>3 § punkt 4, viss tautologi, ordet "säkerhetsfarliga" kan strängt taget utgå då tillräcklig definition framgår av resten av meningen.</p> <p>3 § punkt 5, ett s för mycket i "kollisionsrisk".</p> <p>Bilaga 1 punkt 8, kön hos skadade är i realiteten många gånger inte möjligt att ta reda på.</p> <p>Bilaga 1 punkt 12, något ord fattas i början.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Bilaga 1 punkt 14, uttrycket "identifierarkod" är något styltigt, vi föreslår t ex "identifieringskod", ännu hellre "beteckning" eller något liknande.</p> <p>Bilaga 3, allmänt, de olika definitionerna bör ordnas antingen tematiskt eller i svensk bokstavsordning.</p> <p>Bilaga 3, B, "plankorsningstrafikant", här används uttrycket "järnvägslinjen" som inte förekommer någon annanstans, vi föreslår ändring till t ex "järnvägen".</p> <p>Bilaga 3, B, "annan person som inte befinner sig på en plattform", här skulle man kunna lägga till en person som befinner sig på en övergång (plattformsovergång) som är upplåten för personer och som inte är en plankorsning.</p> <p>Bilaga 3, F, förkortningen "TPS" saknar varje form av förankring i svensk järnvägsverksamhet och vi föreslår att den helt enkelt utgår.</p> <p>Bilaga 3, F, "ombordsystem", punkt d, här används två gånger uttrycket "linjen" i en annan betydelse än uttrycket normalt har i svensk järnvägsdrift, vi föreslår ändring till t ex "banan".</p> <p>Bilaga 3, F, "plankorsning", här används uttrycket "anställda" vilket fungerar dåligt med hänsyn till att det bland annat förekommer entreprenörer och ideell personal. Vi föreslår ändring till t ex "personal".</p> <p>Bilaga 3, F, "plankorsning med passiva skyddsanordningar", som definitionen är utformad skulle ett bättre begrepp vara "plankorsning utan skyddsanordningar".</p> <p>Bilaga 3, F, "plankorsning med aktiva skyddsanordningar", det är rörigt vad som avses med "skydd", varningssignaler verkar ömsom anses som skyddsanordningar och ömsom inte. Under punkt d används dessutom uttrycket "signal eller annat tågskyddssystem", vilket måste vara felaktigt, ty endast en signal är inget tågskyddssystem vilket framgår av definitionen av tågskyddssystem i början av avsnitt F.</p> | |
|--|---|--|

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|-------------------------------------|---------------------|---|--|
| Järnvägshistoriska riksförbundet | | <p>I bilaga 1, punkt 12., verkar minst ett ord saknas: 12. farligt gods transporterats i samband med händelsen samt godsets UNnummer.</p> <p>I bilaga 3, del B., finner förbundet den kursiverade delen av texten svårbegriplig – vad avses? <i>passagerare</i> varje person, exklusive någon i tågpersonalen, som reser med ett järnvägsfordon, <i>endast i olycksstatistiken en passagerare</i>, som försöker stiga på eller av ett tåg i rörelse</p> | Bilaga 1 ändrat enligt kommentar. För tvetydigheter i bilaga 3 se tidigare svar gentemot INAB, Eskilstuna kommun och Tågföretagen. |

| | | | |
|-----------------------------|--|--|--|
| Statens Haverikommission | | <ul style="list-style-type: none"> — I nu gällande föreskrift (4 § TSFS 2011:86) anges i första stycket att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska göra sin anmälan <i>per telefon</i> till TS. I förslaget anges att aktörerna omedelbart ska rapportera till TS men det anges inte hur. För att SHK ska ges möjlighet att vidta adekvata åtgärder för att bedöma om en händelse ska utredas eller inte krävs att rapporteringen från TS till SHK sker omedelbart per telefon. SHK ser därför behov av att det - genom vägledning eller på annat sätt - även fortsättningsvis säkerställs att det inte uppstår någon fördröjning i den rapportering som ska ske från TS till SHK enligt FUO och den överenskommelse om rapportering som finns mellan TS och SHK. — Första stycket punkten 1: <i>Järnvägsdrift</i> har ersatts av <i>järnvägstrafik</i>. Är det någon skillnad i sak och i så fall vilken? Om ingen ändring i sak avses så har SHK inget att erinra mot förändringen men det bör i så fall säkerställas att inte de aktörer som ska tillämpa den nya föreskriften tolkar föreskriften på ett annat sätt. — Sådana händelser som anges i 4 § punkterna 2 och 9 i nu gällande föreskrift verkar inte finnas med i förslaget. För SHK:s del är det angeläget att den typ av händelser som beskrivs i nu gällande 4 § punkterna 2 och 9 även fortsättningsvis ingår i rapporteringskraven och att det är tydligt även för de aktörer som träffas av rapporteringsskyldigheten. — I punkten 2 i förslaget, avses <i>Andra olyckor vid järnvägstrafik som hade kunnat leda till samma konsekvenser som en signifikant olycka?</i> <p>SHK förmodar att punkten är avsedd att motsvara följande mening i nuvarande föreskrifters 5 § som definierar vad som utgör en allvarlig olycka: <i>Olyckor som endast av ren tillfällighet inte medfört konsekvenser enligt första stycket ska anmälas som ett tillbud till en allvarlig olycka.</i></p> <p>Eftersom den tidigare skrivelsen syftade till olyckor som utgjorde tillbud till allvarliga olyckor vid järnvägsdrift förmodar SHK att det är <u>vid järnvägstrafik</u> som avses i förslagets 3 § punkt 2. Om SHK uppfattat avsikten med punkten</p> | <p>Vi noterar Haverikommissionens synpunkt om att omedelbar information från Transportstyrelsen om händelser är nödvändiga för att genomföra haveriutredningar. Vi ser att detta är av vikt, och har inga intentioner på att ändra på nuvarande arbetssätt vad gällande rapportering gentemot Haverikommissionen. I synnerhet ser vi att förändringar i denna föreskrift inte ändrar rapporteringsbördan som finns inom ramen av FUO, samt den överenskommelse som finns mellan Transportstyrelsen och Haverikommissionen. Vidare ändras inte att krav fortfarande finns att tillståndshavare inom järnvägen ska rapportera omedelbart till Transportstyrelsen. De detaljerade processerna för att säkerställa att de allvarliga tillbudena och olyckorna som kan vara föremål för Haverikommissionens utredningar även fortsättningsvis utan dröjsmål informeras per telefon är tänkt att redovisas i dels interna arbetsmaterial hos Transportstyrelsen, samt i vägledning för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för att förstå de olika rapporteringskedjorna.</p> <p>Angående punkt 2 och 9 var tidigare bedömningen att händelser som uppfyller dessa, bör uppfylla även någon av andra punkterna, i synnerhet väsentliga fel. Men vid genomläsning håller vi med om att det kan finnas tvetydighet och risk att vissa typer av olyckor och fel faller bort, varför vi åter inkluderar motsvarande villkor.</p> <p>Vad gäller begreppet "järnvägstrafik" ser vi att det finns ett värde i att behålla tidigare formulering "järnvägsdrift" då vi inte har någon innehållsmässig förändring där bakom. Alla instanser av "järnvägstrafik" i föreskriften ersätts med "järnvägsdrift"</p> <p>Föreskriften är ändrad enligt mottagna språkliga synpunkter.</p> |
|-----------------------------|--|--|--|

| Remissinstans | Kapitel Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---------------------|--|---|
| | | <p>rätt så föreslår SHK att det antingen tillförs <u>vid järnvägstrafik</u> i 3 § punkt 2 eller så läggs följande mening till i 3 § punkt 1: Olyckor som endast av ren tillfällighet inte lett till en signifikant olycka ska anmälas som ett tillbud till en signifikant olycka.</p> <p>Om 3 § punkt 2 däremot syftar till att få in andra olyckor än olyckor vid järnvägstrafik kan SHK:s kommentar bortses ifrån.</p> <ul style="list-style-type: none"> – I punkten 4 i förslaget har lagts till ordet <i>säkerhetsfarliga</i>. SHK har inget att erinra mot tillägget så länge det inte innebär någon ändring i sak och det också är tydligt för de aktörer som träffas av rapporteringsskyldigheten. – Punkten 5 har en annan formulering av stoppsignalpassager än nuvarande punkt 8. SHK har inget att erinra mot omformuleringen så länge <i>stoppsignalpassager där järnvägsfordon kommer ut i tågväg för ett tåg eller en spärrfärd som har fått eller uppfattat ett körbesked</i> fortsatt rapporteras till SHK. <p>Redaktionella kommentarer:</p> <ul style="list-style-type: none"> – I inledningen till bilaga 1 refereras till en 11 § men någon sådan finns inte i förslaget. Förmodligen avses 9 §. – I bilaga 1 förefaller det ha fallit bort något ord från punkt 12. – I bilaga 3, punkt D förefaller det saknas något eller några ord i den inledande meningen. | |