

TSG 2015-1356

# SÄKERHETSRAPPORT JÄRNVÄG

Transportstyrelsens årsrapport för 2014

© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen

Enheten för verksamhetsutveckling och systemstöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSG 2015-1356

ISBN

Månad År            September 2015

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

### Revisionsförteckning

Version	Datum	Upprättad av	Fastställd av
0.1	2015-09-02	Eva Linmalm med hjälp av underlag från sektionerna infrastruktur, järnvägsföretag, teknik järnväg samt datainsamling och analys.	
0.2	2015-09-14	Eva Linmalm, egen komplettering av saknade uppgifter m.m., korrigeringar utifrån synpunkter från interna underlagslämnare och chefer.	
0.2.1	2015-09-15	Eva Linmalm, korrigering av text om Transportstyrelsens bedömning efter kommentar från Birgitta Hermansson (nytt avsnitt B.5).	
0.3	2015-09-21	Eva Linmalm ändringar utifrån kommentarer och egen bedömning om ändringsbehov.	
0.3.1	2015-09-28	Eva Linmalm, komplettering förord och reviderad första sida.	
0.3.2	2015-09-29	Eva Linmalm, reviderat förord enligt förslag samt avsnitt B.5	
1.0	2015-09-30		Maria Ågren



## Förord

Den årliga rapporten om järnvägssäkerhet ska beskriva säkerhetsnivån i Sverige samt redogöra för tillsynsmyndigheten Transportstyrelsens säkerhetsarbete. Beskrivningarna följer de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG, även kallat järnvägssäkerhetsdirektivet. Årets rapport har på uppdrag av regeringen kompletterats med Transportstyrelsens bedömning av säkerhetsutvecklingen. Rapporten ska överlämnas till regeringen och Europeiska järnvägsbyrån.

Förutom Transportstyrelsens egna underlag har även verksamhetsutövarna, det vill säga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, bidragit med underlag till årets rapport genom deras årliga säkerhetsrapportering.

Jag kan konstatera att säkerhetsutvecklingen för järnvägstrafiken har nått långt. Det betyder inte att säkerhetsmålet är helt uppfyllt. Vår bild av säkerheten i järnvägstransportsystemet är i högsta grad beroende av de dagliga händelserna. Redan imorgon kan en allvarlig tågolycka inträffa som förändrar intrycket av säkerhetsnivån i Sverige.

Även om säkerheten är god i järnvägstransportsystemet och i synnerhet i järnvägstrafiken, finns problemområden kvar. Årligen omkommer mellan 80 och 110 personer på grund av järnvägsverksamheten. Detta sker huvudsakligen när människor rör sig i spårområdet. Framförallt är det de som olovligt vistas i spåret, exempelvis genom att gena över spåret eller genom att begå självmord. Även plankorsningsolyckor ger årligen upphov till att flera människor mister livet. Det sker flera aktiviteter för att åtgärda problemen, bland annat arbetar Trafikverket med utbyggnad av stängsel och kameraövervakning. Transportstyrelsen ser över reglerna i plan- och byggförordningen för att eventuellt stärka bestämmelserna om plankorsningarnas varningssignaler och väggskydd.

Vi är alltså inte i mål än och därför är det av största vikt att vi, tillsammans med branschens aktörer, oförtrutet arbetar vidare med ett systematiskt säkerhetsarbete.

Norrköping i september 2015

Maria Ågren  
Generaldirektör



## Innehåll

<b>A. INLEDNING .....</b>	<b>9</b>
<b>B. NATIONELL UPPFYLLELSE AV SÄKERHETSMÅL OCH STRATEGI .....</b>	<b>10</b>
B.1 Huvudsakliga slutsatser om rapportering år .....	10
B.2 Nationell säkerhetsstrategi, program och initiativ .....	11
B.3 Resumé över rapportering år .....	11
B.4 Nästa års fokusområden .....	12
B.5 Bedömning av järnvägssäkerhetens utveckling .....	12
<b>C. UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN .....</b>	<b>15</b>
C.1 Detaljerad analys av dokumenterad olyckstutveckling .....	15
C.2 Resultat av säkerhetsrekommendationer .....	21
C.3 Andra säkerhetsaktiviteter .....	25
<b>D. SÄKERHETSTILLSYN .....</b>	<b>27</b>
D.1 Strategier och planer .....	27
D.2 Mänskliga resurser .....	28
D.3 Kompetens .....	28
D.4 Beslutsfattande .....	29
D.5 Samordning och samarbete .....	29
D.6 Resultat av verksamhetsutövarnas aktiviteter .....	30
<b>E. SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND .....</b>	<b>31</b>
E.1 Vägledning .....	31
E.2 Kontakter med andra säkerhetsmyndigheter .....	31
E.3 Procedurella aspekter .....	31
E.4 Återkoppling .....	32
<b>F. FÖRÄNDRINGAR I REGELVERK .....</b>	<b>32</b>
F.1 Förändringar baserat på järnvägssäkerhetsdirektivet .....	32
F.2 Förändringar i lagstiftning och andra regelverk .....	32
<b>G. TILLÄMPNING AV CSM OM RISKVÄRDERING .....</b>	<b>32</b>
G.1 Säkerhetsmyndighetens erfarenhet .....	32
G.2 Återkoppling från verksamhetsutövarna .....	33
G.3 Revidering av säkerhetsregler som beaktar CSM för riskvärdering .....	33
<b>H. BEVILJADE UNDANTAG FRÅN FÖRORDNING OM ECM .....</b>	<b>34</b>
Bilaga A Gemensamma säkerhetsindikatorer .....	35
Bilaga B Förändringar i regelverk .....	37





## A. INLEDNING

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att senast den 30 september lämna en årlig rapport om järnvägssäkerheten utveckling till regeringen och Europeiska järnvägsbyrån (ERA<sup>1</sup>), enligt bestämmelser i järnvägsförordningen<sup>2</sup>. Årets rapport, som avser 2014 års verksamhet, är den nionde och den följer mallen som ERA tillhandahåller. Rapporten innehåller också Transportstyrelsens bedömning av säkerhetsutvecklingen, vilket är en del av regeringens uppdrag.

### *Syfte*

Syftet med rapporten är att beskriva och analysera Transportstyrelsens säkerhetsarbete och den ska enligt järnvägsförordningen<sup>3</sup> innehålla: en beskrivning av utvecklingen av järnvägssäkerheten, viktiga förändringar i lagstiftning och andra föreskrifter om järnvägssäkerhet, utvecklingen av säkerhetscertifiering och säkerhetstillstånd samt resultat och erfarenheter från säkerhetsmyndighetens tillsynsverksamhet.

I årets rapport har det tillkommit ytterligare ett syfte. Järnvägsförordningen anger att rapporten även ska innehålla Transportstyrelsens bedömning av järnvägssäkerhetens utveckling<sup>4</sup>.

### *Räckvidd och undantag*

Det är den nationella järnvägsdriften som följs upp och beskrivs. Vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport<sup>5</sup>. Därför är det inte all järnvägsdrift i Sverige som ingår i underlaget. Spårväg och tunnelbana ingår inte.

### *Mottagare och intressenter*

Även om rapporten är framtagen på uppdrag av regeringen och ERA kan innehållet vara intressant för andra, t.ex. Trafikanalys, andra myndigheter, forskningsinstitut, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, medarbetare på Transportstyrelsen och andra aktörer med intresse för järnvägsfrågor.

Rapporten publiceras på Transportstyrelsens hemsida<sup>6</sup> samt på ERA:s hemsida<sup>7</sup>, där även övriga medlemsstaters årliga rapporter publiceras. ERA publicerar dessutom en sammanställd rapport som baseras på EU-medlemsstaternas årliga rapporter<sup>8</sup>.

I järnvägslagen<sup>9</sup> framgår att verksamhetsutövare, det vill säga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, varje år skall lämna en säkerhetsrapport till Transportstyrelsen. Verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter är nödvändiga

<sup>1</sup> European Railway Agency.

<sup>2</sup> 3a och 3b §§ 2 kap. järnvägsförordningen (2004:526).

<sup>3</sup> Järnvägsförordningens krav baseras på artikel 18 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG, även kallat järnvägssäkerhetsdirektivet eller säkerhetsdirektivet.

<sup>4</sup> 3 b § punkt 1 2 kap. järnvägsförordningen (2004:526).

<sup>5</sup> 2 § Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg (TSFS 2011:86).

<sup>6</sup> www.transportstyrelsen.se

<sup>7</sup> www.era.europa.eu

<sup>8</sup> Railway safety performance in the European Union 2014.

<sup>9</sup> 5 a § 2 kap. järnvägslagen (2004:519).

underlag för att framställa denna rapport. Underlagen består bland annat av rapportering av olyckor, antal plankorsningar och säkerhetspåverkande avvikelser.

Svensk järnväg regleras av järnvägslagen<sup>10</sup>. Regeringen har i järnvägsförordningen<sup>11</sup> gett Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter inom området. Transportstyrelsens föreskrifter publiceras i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS).

#### *Väsentliga organisatoriska förändringar*

Det har inte skett några väsentliga organisatoriska förändringar under 2014.

## **B. NATIONELL UPPFYLLELSE AV SÄKERHETSMÅL OCH STRATEGI**

I detta avsnitt beskrivs och analyseras hur nationella säkerhetsmål och strategier för säkerheten har uppnåtts under 2014. Därutöver införlivas ett avsnitt (B.5) om Transportstyrelsens bedömning av järnvägens säkerhetsutveckling, vilket är ett nytt inslag från och med årets rapport i enlighet med regeringens uppdrag. Detta är den första bedömning av säkerhetens utveckling som vi gör. Det finns därför ett behov av att vidareutveckla metodiken för att bättre precisera vår egen bedömning av säkerhetsutvecklingen.

### **B.1 Huvudsakliga slutsatser om rapportering år**

Den svenska riksdagen har beslutat att transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa<sup>12</sup>. Målen, som är trafikslagsövergripande, påverkar transportmyndigheterna såsom Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys.

#### *Slutsatser om rapportering år*

Det var fler som avled i järnvägsdriften under 2014 (25) än 2013 (17). Liksom tidigare år var det huvudsakligen personolyckor eller plankorsningsolyckor som ledde till att personer omkom eller blev allvarligt skadade. En olycka klassificeras som personolycka när någon skadas av järnvägsfordon i rörelse och olyckan inte var en tågkollision, tågpåkörning, tågurspårning, plankorsningsolycka, brand eller annan olycka. Totalt sett avled 102 personer i järnvägsdriften. Av dessa var det ungefär 25 procent som avled på grund av olyckshändelse. Resterande 75 procent berodde på självmord.

<sup>10</sup> Järnvägslagen (2004:519)

<sup>11</sup> Järnvägsförordningen (2004:526)

<sup>12</sup> Källa: <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Trafikverket uppger i sin säkerhetsrapport för 2014 att de inte har uppnått sitt delmål avseende antal omkomna i järnvägsdriften<sup>13</sup>.

Tågkollisioner, tågpåkörningar, tågurspårningar, bränder och andra olyckor har inte i något fall gett upphov till allvarliga personkonsekvenser i form av avlidna eller allvarligt skadade.

## **B.2 Nationell säkerhetsstrategi, program och initiativ**

Transportpolitikens övergripande mål för säkerheten i järnvägsdrift som innebär att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, gäller för Transportstyrelsen som i sitt arbete har tagit fram strategier för att möta målet. Strategierna är indelade i åtta områden och omfattar bland annat att vårt regelverk ska underlätta pågående teknikutveckling, och att vår tillsyn så långt som möjligt ska vara riskbaserad<sup>14</sup>.

## **B.3 Resumé över rapporterande år**

Under 2014 har Transportstyrelsen arbetat med införandet av SERA<sup>15</sup>-direktivet som innebär att Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde<sup>16</sup> införlivas i svensk rätt. Transportstyrelsen har även deltagit i utredningen om järnvägens organisation vars delbetänkande *Koll på anläggningen*<sup>17</sup> utkom i mars 2015.

I slutet av 2013 fick Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag som innebar att undersöka hur underhållet i järnvägssektorn kunde effektiviseras för att bland annat uppnå högre säkerhet<sup>18</sup>. Utredningen, som avslutades i mars 2014, redovisade flera förbättringsåtgärder, bland annat innehöll den förslag på utökad analysverksamhet genom att till exempel reslutat av tillsyner analyseras på ett mer systematiskt sätt. Under 2014 påbörjades arbetet med att utveckla analysverksamheten och förbättra tillsynen utifrån utredningens förbättringsförslag.

Under 2014 fastställdes en riktlinje om riskhantering och riskbaserad tillsyn som beskriver hur det riskbaserade arbetet ska genomföras för att bidra till Transportstyrelsens strategi<sup>19</sup>. Trafikverket har sammankallat branschens aktörer för att genom samarbete mellan dessa öka säkerheten i järnvägsdriften. Gruppen som kallas Gruppen för Nationell Samverkan (GNS), ska genom gemensamma överenskommelser om åtgärder som respektive organisation verkställer skapa gemensamma lösningar för högre säkerhet.

---

<sup>14</sup> Mål och uppdrag för Transportstyrelsen 2014, TSG 2013-800.

<sup>15</sup> Single European Railway Area, SERA

<sup>16</sup> Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, Ds 2014:21.

<sup>17</sup> Delbetänkandet Koll på anläggningen, SOU 2015:42.

<sup>18</sup> Effektivare tillsyn mot infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags underhållsverksamhet, Dnr: TSJ 2013-2649.

<sup>19</sup> Riktlinje för riskhantering och riskbaserad tillsyn, TSG 2014-1394.

## B.4 Nästa års fokusområden

Implementering av nya och ändrade EU-förordningar, till exempel CSM RA<sup>20</sup> och CSM övervakning<sup>21</sup> för verksamhetsutövare.

Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning kommer att fortsätta arbetet med att utveckla metoder och rutiner för säkerhetstillsyn, bland annat baserat på rapporten om effektivare underhåll samt på Transportstyrelsens målsättning att tillsynen ska vara riskbaserad. Detta ska åstadkommas genom att avdelningen utvecklar användningen av den olycksinformation som infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretag anmäler till oss samt utvecklar möjligheten att hitta orsaker bakom urspårningar och andra typer av händelser genom att fördjupa analyser av befintliga utredningsrapporter. Avdelningen kommer också mer djupgående undersöka och analysera brister i säkerhetsstyrningssystemet och lägga större fokus på uppföljning av de åtgärder som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag beslutar och genomför.

## B.5 Bedömning av järnvägssäkerhetens utveckling

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Av denna anledning kan uppföljning av antal avlidna och allvarligt skadade på grund av järnvägsolyckor ge en indikation på hur väl systemet är anpassat för att nå måluppfyllelse.

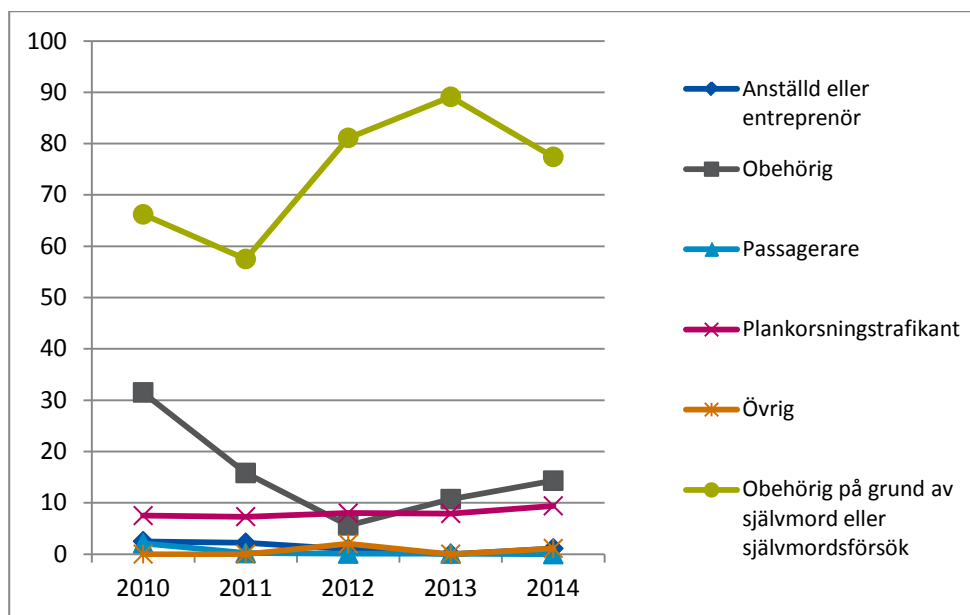
Transportstyrelsens bedömning av järnvägssäkerhetens utveckling baseras i år på utvecklingen av uppkomna personskador, det vill säga antal avlidna och vägda allvarliga personskador<sup>22</sup>, under den senaste femårsperioden (2010-2014). Tidsperioden är densamma som rapportering av gemensamma säkerhetsindikatorer i avsnitt C om järnvägssäkerhetens utveckling.

De personkategorier som följs upp i olycksstatistiken är *anställda eller entreprenörer* som är i tjänst och som inblandas när en olycka sker. *Plankorsningstrafikanter* som använder en plankorsning. *Obehöriga personer* som uppehåller sig regelvidrigt i spårområdet. *Passagerare* som reser med järnvägsfordonet, i vissa fall inkluderas personer som stiger på eller av ett järnvägsfordon. *Övriga personer* är de som inte ingår i någon av de nämnda grupperna. Det kan till exempel vara personer på plattformar.

<sup>20</sup> Gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering (402/2014)

<sup>21</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll.

<sup>22</sup> Vägda allvarliga personskador innebär att varje allvarligt skadad person tilldelas värdet 0,1 när personskadorna följs upp. Det leder till att 10 allvarligt skadade personer får samma värde som en avliden. Jämför Kommissionens beslut av den 5 juni 2009 (2009/460/EG) om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG.



Figur 1: Antal avlidna och vägda allvariga personskador på grund av olyckshändelse eller självmordshändelse vid järnvägsdrift under perioden 2010 – 2014 (Källa: Transportstyrelsen).

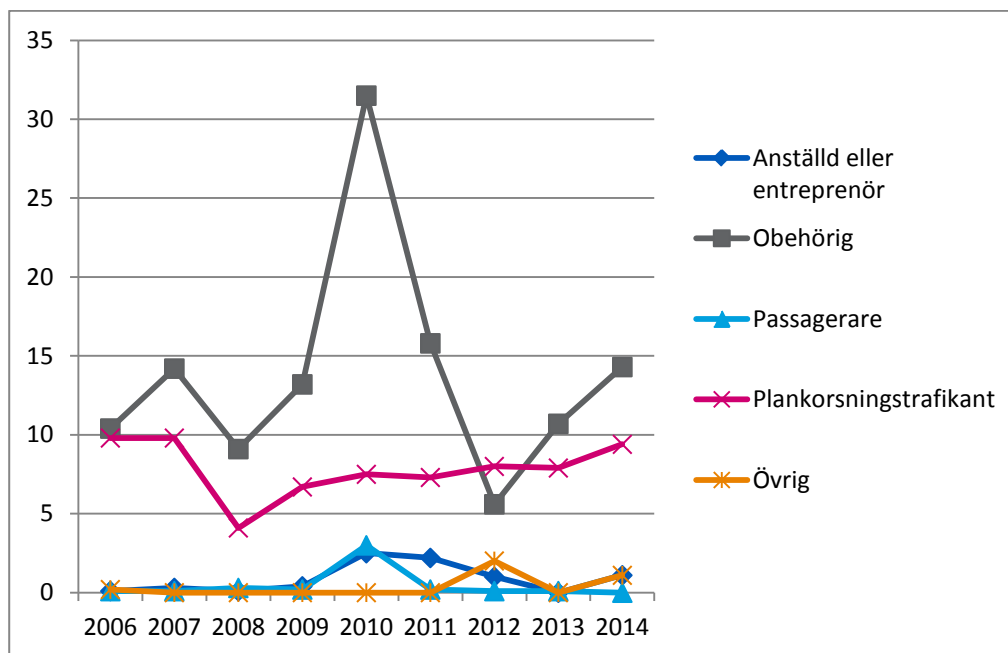
I järnvägstransportsystemet uppstår flest allvariga personskador på grund av självmordshändelser. Självmord och självmordsförsök exkluderas från olycksstatistiken men eftersom dessa händelser har vissa beröringspunkter med personer som obehörigt vistas i spåret<sup>23</sup> ingår de i bedömningen av järnvägssäkerhetens utveckling, se figur 1.

Majoriteten av allvariga personskador som uppstår på grund av olyckshändelser sker i samband med att människor passerar spåret på en plankorsning eller olagligt befinner sig i spårområdet. Utvecklingen de senaste nio åren (2006-2014) tyder inte på att problemen minskat, se figur 2. De personkategorier som mer sällan involveras i allvariga olyckor - passagerare, anställda eller entreprenörer och övriga - har dessbättre oförändrat låg andel 2014 liksom övriga år i jämförelsen. Förutom 2010 som var ett olycksdrabbat år med en riktigt allvarig olycka, Kimstad då en passagerare avled, åtta passagerare och en anställd blev allvarigt skadade.

Säkerhetsmålet deklarerar, som sagt, att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas i trafiken. Järnvägssystemet är ett öppet och tillgängligt system som behöver finnas där människor befinner sig. Det är naturligt eftersom järnvägen är ett transportmedel som vi utnyttjar för att förflytta oss själva eller vårt gods från en plats till en annan. Transporter är dessutom en viktig förutsättning som det moderna samhällets funktionalitet bygger på. Det är svårt att helt anpassa systemet till att ingen ska dödas eller skadas i trafiken. Mötet mellan samhället (medborgare och näringsliv) och järnvägssystemet är planerat att ske på särskilt utformade platser och systemet förutsätter att alla involverade parter

<sup>23</sup> Enligt Trafikverkets analys av säkerhetsutvecklingen 2013, publikationsnummer 2014:058, förväntas samma typ av åtgärder i form av stängsling och kameraövervakning få effekt både på obehörigt spårintrång och självmord.

agerar enligt i förväg uppsatta regler, till exempel att man korsar järnvägsspåret på avsedd plats och väntar på att signaler ger klartecken innan man passerar spåret. Det går på detta området att jämföra med vägtrafiken som också möter faran genom att bestämma villkoren för trafiken, till exempel vem som har företräde i en vägkorsning och hastighetsbegränsningar. Det har visat sig att människan inte alltid är bra på att följa denna typ av regler. Det kan hända saker som tar bort uppmärksamheten från faran, till exempel om en person jagar sin hund som springer ut i spårområdet kan personen för en stund glömma den risk det innebär att vistas nära eller i spåret. För att antalet avlidna och allvarligt skadade i järnvägssystemet ska minska behöver åtgärder mot spårspning och plankorsningsövergångar vidtas. I detta arbete gäller det att tänka "utanför boxen" och eventuellt snegla lite på vägtrafikens lösningar. Det är till exempel hastighetsbegränsningar för bilisterna inne i samhällena, medan tåget kan köra igenom ett stationsområde som har plattformar där människor förflyttar sig, med hög hastighet.



Figur 2: Antal omkomna och vägda allvarliga personskador per personkategori under perioden 2006-2014. (Källa: Transportstyrelsen).

Underlag om tillsynsaktiviteter som Transportstyrelsen genomfört under 2014 visar att tillsyn bland annat riktats mot verksamhetsutövarnas kontroll av entreprenörer och deras tillämpning av regelverk kring anmälningar om spårfel och obehörigt spårbeträdande. Verksamhetsutövarnas verksamhetsutövning inom dessa områden påverkar hur exempelvis arbete i spår och obehörigt spårbeträdande utvecklas.

En positiv utveckling är att allvarliga personkonsekvenser på grund av katastrofala olyckor, såsom tågkollision, tåg påkörning och tågurspårning har minskat under perioden 2010 – 2014. Efter 2012 har ingen person avlidit eller blivit allvarligt skadad på grund av en sådan tågolycka.

## C. UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN

I detta avsnitt beskrivs konsekvenser och utveckling av olyckor och säkerhetspåverkande avvikelser (eng. precursors) som indikerar om säkerhetsutvecklingen riskerar att försämrats. Redovisningen omfattar antal avlidna<sup>24</sup> och allvarligt skadade<sup>25</sup> i järnvägsdrift, antal allvarliga olyckor<sup>26</sup> samt antal säkerhetspåverkande avvikelser. Definitionerna följer direktivet 2009/149/EG om ändring av bilaga 1 i järnvägssäkerhetsdirektivet om gemensamma säkerhetsindikatorer. Reglerna har införlivats i svensk rätt genom Transportstyrelsens föreskrifter<sup>27</sup>. Självordshändelser redovisas separat och ingår inte i analysen av järnvägssäkerhetens utveckling.

Rapportering av underlag sker i två steg. Det första steget sker genom den omedelbara rapportering, av allvarliga olyckor, tillbud till sådana olyckor samt väsentliga fel och brister, som verksamhetsutövarna ska anmäla till Transportstyrelsens telefonberedskap. Det andra steget realiserar genom verksamhetsutövarnas årliga olycks- och säkerhetsrapportering. Årets rapport baseras på svar från 154 verksamhetsutövare om olyckor och andra säkerhetsrelaterade brister samt deras åtgärder för att hantera bristerna. Det är färre säkerhetsrapporter än 2013 då 174 rapporter ingick i underlaget. Det minskade antalet inlämnade säkerhetsrapporter kan i sin helhet hänföras till att färre infrastrukturförvaltare har lämnat en årlig säkerhetsrapport.

### C.1 Detaljerad analys av dokumenterad olyckstutveckling

#### 1. Antal avlidna och allvarligt skadade (totalt och relativt per tågkilometer)

Under 2014 avled 25 (17,15,24,42)<sup>28</sup> personer i järnvägsolyckor, figur 3, och 9 (15,18,15,25,15) personer blev allvarligt skadade, figur 4. Det är polismyndigheten som är den huvudsakliga källan vid bedömning av personskadornas omfattning, det vill säga om personen avled eller blev allvarligt skadad. De lämnar även uppgift om orsaken till att händelsen inträffade, det vill säga om det var en olycks- eller självmordshändelse. En person räknas som allvarligt skadad när han eller hon varit inskriven på sjukhus i minst 24 timmar. Det är ibland svårt att verifiera om en person blivit allvarligt skadad eftersom polisen många gånger saknar uppgifter om eventuell sjukhusvistelse.

De personer som omkommit eller blivit allvarligt skadade i järnvägsolyckor under 2014 är framförallt plankorsningstrafikanter och obehöriga personer som beträtt spårområdet. Ingen passagerare avled eller skadades allvarligt. En anställd avled och en skadades allvarligt under året.

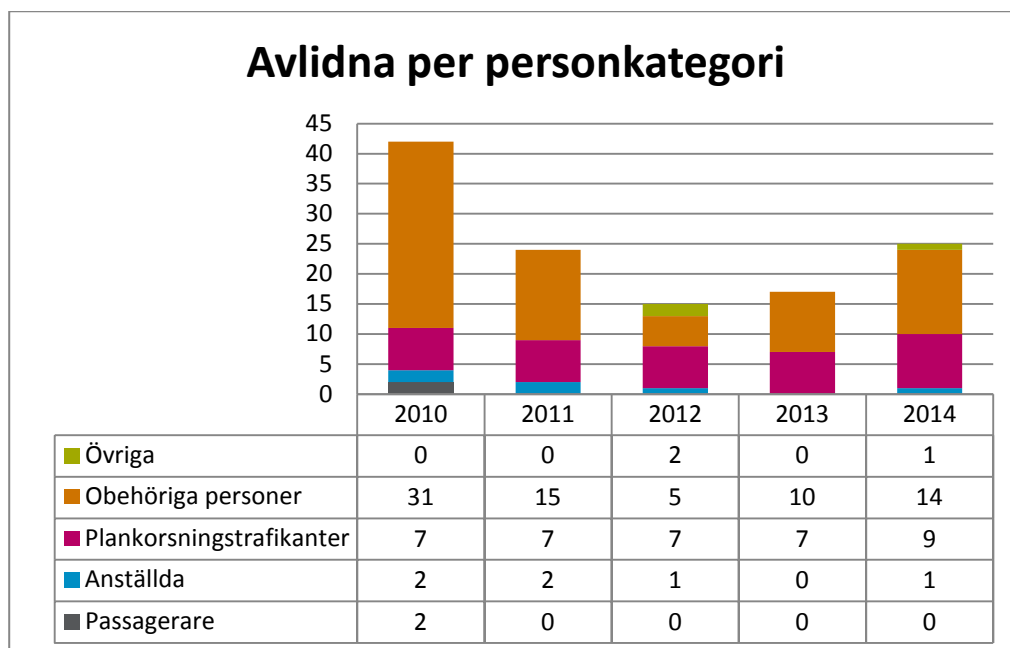
<sup>24</sup> Avliden: person som avlidit inom 30 dagar.

<sup>25</sup> Allvarligt skadad: person som blivit så allvarligt skadad att det lett till sjukhusvistelse i minst 24 timmar.

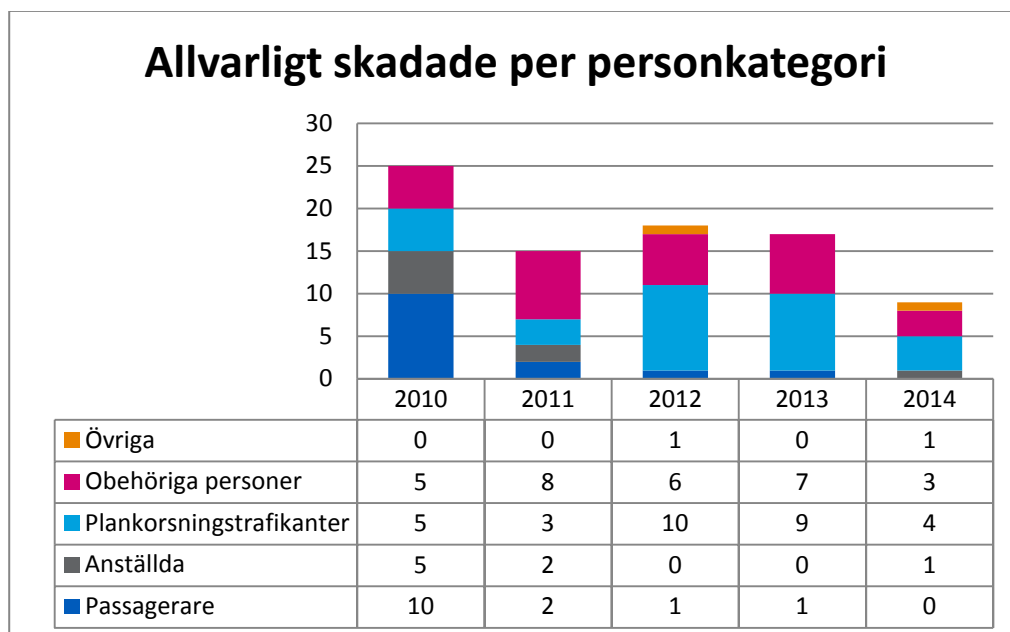
<sup>26</sup> Allvarlig olycka: olycka som är relaterad till järnvägsfordon i rörelse och som har medfört att minst en person avlidit eller minst en person blivit allvarligt skadad eller järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljö eller egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet har fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppgått till minst 150 000 euro eller trafikavbrott i minst sex timmar.

<sup>27</sup> 9 § punkt 3 och 10 § punkt 6 Transportstyrelsens föreskrifter (2011:86) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg.

<sup>28</sup> Siffrorna inom parentes avser tidigare års uppgifter (2013, 2012, 2011, 2010).



Figur 3: Antal avlidna i järnvägsolyckor 2010 – 2014 per personkategori.

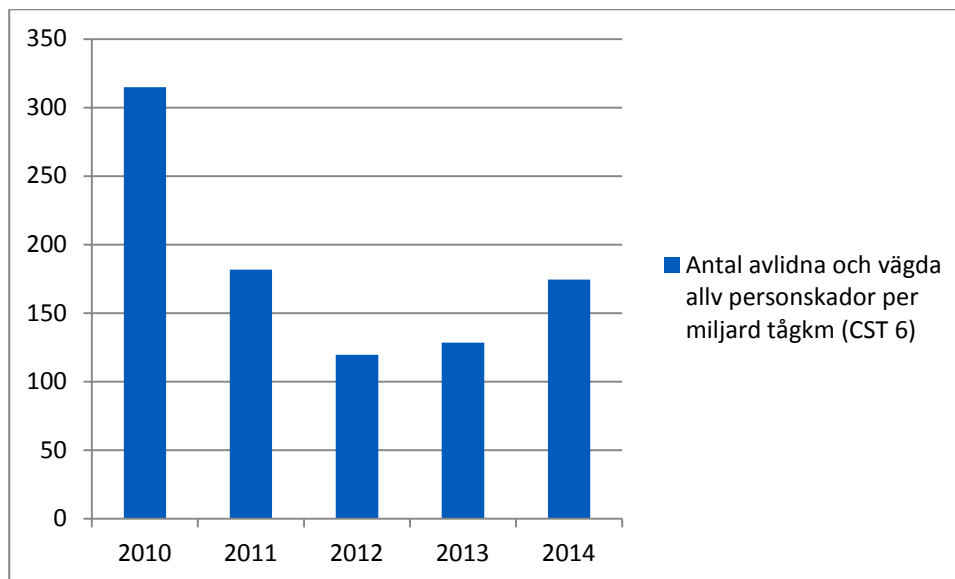


Figur 4: Antal allvarligt skadade i järnvägsolyckor 2010-2014 per personkategori.

De händelser där polis inte tagit ställning till om det var en olyckshändelse eller självmordshändelse räknas som olyckor. Under 2014 var det 81 bekräftade självmordshändelser, varvid 77 personer avled och 4 personer blev allvarligt skadade. Det är färre än 2013 då 90 självmordshändelser bekräftades och 2012 då det var 82 självmordshändelser.



Antal avlidna och vägda allvarliga personskadade<sup>29</sup> i järnvägsolyckor satt i relation till utfört trafikarbete ökar för andra året i rad, se figur 5.



Figur 5: Antal avlidna och vägda allvarliga personskadade per miljard tågkilometer (Common Safety Target 6).

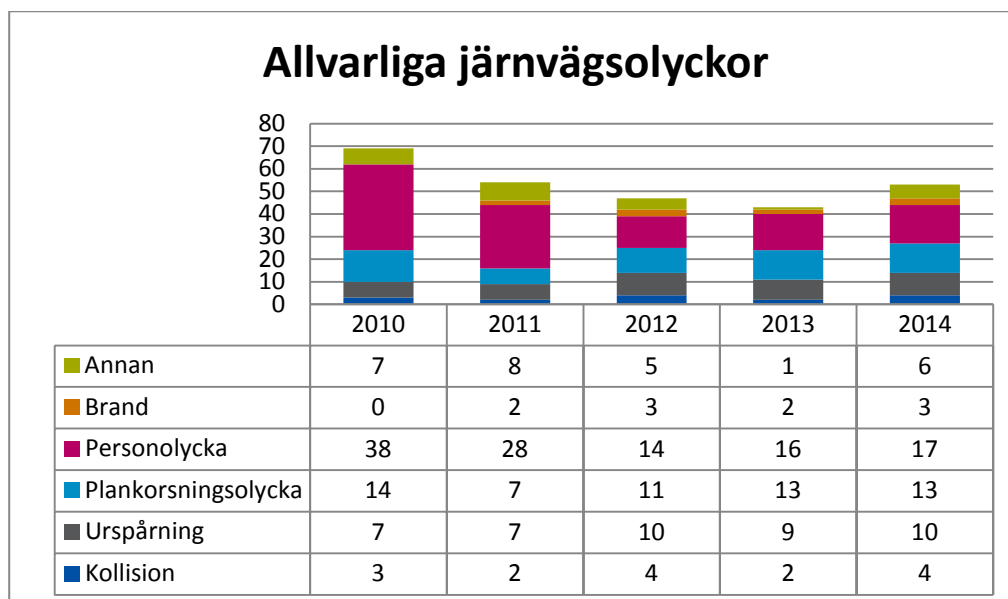
## 2. Antal allvarliga järnvägsolyckor (totalt)

Det inträffade 53 (43,47,54,69) allvarliga olyckor under 2014. Figur 6 visar att antalet successivt har minskat efter 2010 men att trenden bröts 2014 då olyckorna ökade i antal.

Majoriteten av olyckorna var personolyckor 17 (16,14,28,38), tätt följt av plankorsningsolyckor 13 (13,11,7,14).

Under 2014 inträffade 9 (10,7,7,7) tågurspärningar och 2 (4,2,3,1) tågkollisioner. Dessutom inträffade 2 bränder (3,2,0,1) och 6 olyckor har klassificerats som annan olycka (1,5,8,7,4). Inga människor avled eller blev allvarligt skadade på grund av dessa olyckor under 2014. De klassificeras som allvarliga olyckor på grund av att de orsakade omfattande materiella skador och/eller allvarliga trafikstörningar.

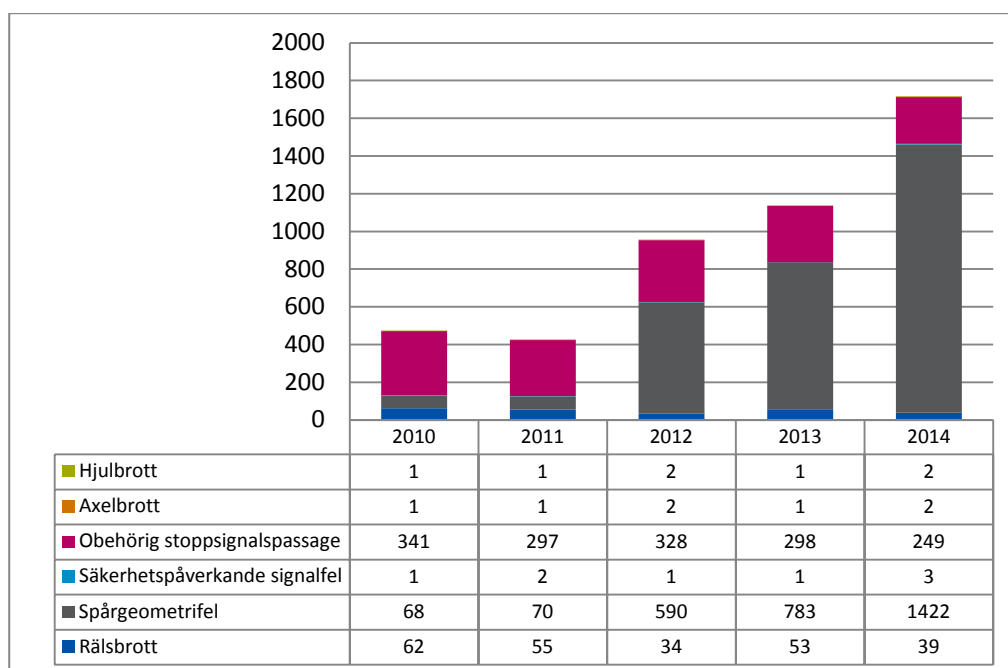
<sup>29</sup> Vägda allvarliga personskadade innebär att varje allvarligt skadad person tilldelas värdet 0,1 när personskadorna följs upp. Det leder till att 10 allvarligt skadade personer får samma värde som en avliden. Jämför Kommissionens beslut av den 5 juni 2009 (2009/460/EG) om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG.



Figur 6: Antal allvarliga olyckor 2010 – 2014, per olyckstyp.

### 3. Antal säkerhetspåverkande avvikelser

De säkerhetspåverkande avvikelser som följs upp genom de gemensamma säkerhetsindikatorerna är: axelbrott, hjulbrott, obehörig stoppsignalspassage, säkerhetspåverkande signalfel, spårgeometrifel samt rälsbrott. Avvikelseerna i detta avsnitt baseras på rapporterade avvikelser i verksamhetsutövarnas säkerhetsrapportering.

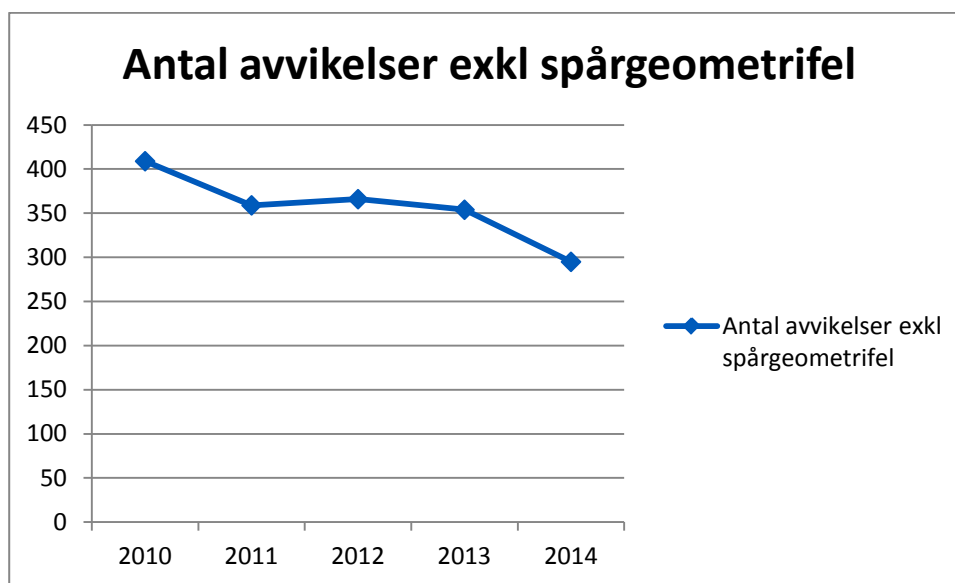


Figur 7: Antal säkerhetspåverkande avvikelser per år.

Den övergripande trenden är att antalet avvikelser totalt sett ökar sedan 2012, se figur 7. Den kategori som ökar mest och som förvanskar det totala resultatet är kategorin spårgeometrifel. Det ökande antalet beror på att den statligt ägda infrastrukturförvaltaren, Trafikverket, ändrade uppföljningsrutin från och med 2012. Tidigare rapporterades mätdata manuellt in i felsystemen, vilket ledde till osäkerhet kring rapporterad data. De rapporterade uppgifterna från och med 2012 sker med maskinellt inlästa mätdata vilket troligtvis ger mer korrekta värden.

Obehörig stoppsignalspassage är den avvikelsekategori som järnvägsföretagen årligen för fram som ett problem de aktivt strävar efter att reducera. Årets rapportering visar att dessa har fortsatt minska i antal, se tabellen i figur 7.

I figur 8 exkluderas spårgeometrifelen, vilket visar att övriga säkerhetsrelaterade avvikelser totalt sett har minskat sedan 2010.



Figur 8: Antal säkerhetspåverkande avvikelser per år exklusive spårgeometrifel.

#### 4. Kostnader för allvarliga olyckor

Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering saknar krav på rapportering av kostnader för allvarliga olyckor. Det som ska rapporteras är kostnader för samtliga olyckor<sup>30</sup>. Av denna anledning kan kostnaderna för allvarliga olyckor inte redovisas. Vi är medvetna om att reglerna för rapportering kommer att ändras när det blir obligatoriskt att rapportera enligt kommissionens direktiv 2014/88/EU. Transportstyrelsen har påbörjat anpassning av de befintliga föreskrifter som påverkas av direktivet.

#### 5. Teknisk säkerhet i infrastrukturen och säkerhetsmässig hantering av infrastrukturen

Det som ska rapporteras enligt säkerhetsdirektivets bilaga 1 är antalet plankorsningar och vilken typ av vägskyddsanläggning plankorsningarna har.

<sup>30</sup> 12 § Transportstyrelsens föreskrifter (2011:86) om olycks- och säkerhetsrapportering.

Tabellerna 1 och 2 innehåller antalet rapporterade plankorsningar. I tabell 1 har samtliga infrastrukturförvaltares plankorsningar summerats och i tabell 2 redovisas enbart de plankorsningar som Trafikverket har rapporterat.

**Samtliga infrastrukturförvaltares plankorsningstyper**

Typ av plankorsning		2014	2013
1.	Antal plankorsningar med automatisk ljud- och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	753	803
2.	Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	12	10
3.	Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2154	2197
4.	Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	81	80
5.	Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	55	68
6.	Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	8	16
7.	Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 5 och 6	17	18
8.	Antal passiva plankorsningar	4812	5029

**SUMMA:** **7 892** **8 221**

Tabell 1: Antal plankorsningar uppdelat efter typ av vägskyddsanläggning summerat från samtliga rapporterade plankorsningar i verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter.

**Trafikverkets plankorsningstyper**

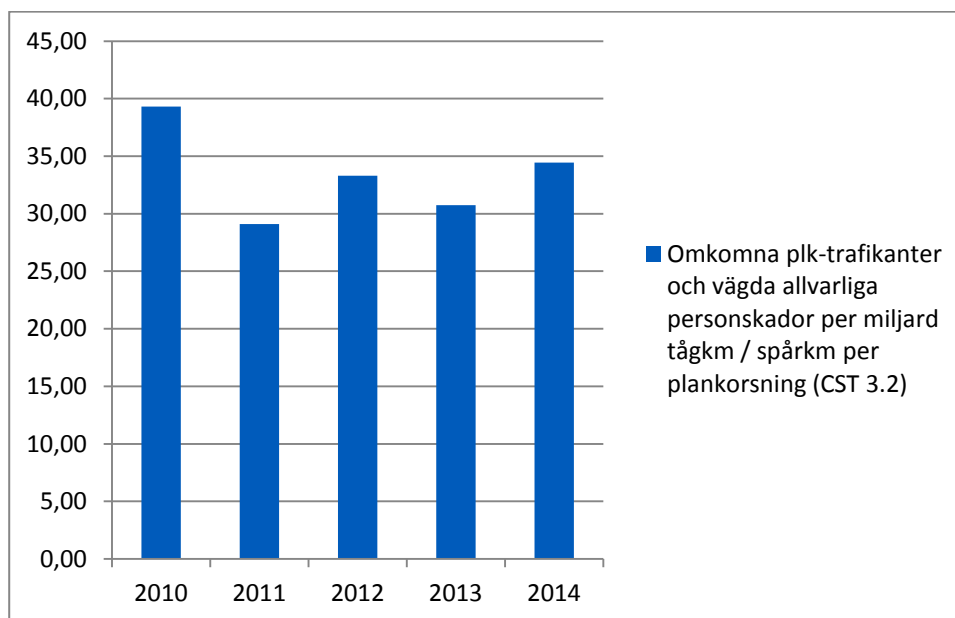
Typ av plankorsning		2014	2013
1.	Antal plankorsningar med automatisk ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	630	660
2.	Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	0	0
3.	Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2064	2089
4.	Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	81	79
5.	Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	8	16
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

Typ av plankorsning		2014	2013
8.	Antal passiva plankorsningar	2779	3003
<b>SUMMA:</b>		<b>5 562</b>	<b>5 847</b>

Tabell 2: Antal plankorsningar som Trafikverket har rapporterat i sin säkerhetsrapport.

Totalt sett har antalet plankorsningarna minskat. Antalet passiva plankorsningar har minskat.

Figur 9 visar utvecklingen av antal avlidna plankorsningstrafikanter och vägda allvarliga personskador per miljard tågkilometer i förhållande till antal spårkilometer per plankorsning.



Figur 9: Antal avlidna och vägda allvarliga personskadade plankorsningstrafikanter per miljard tågkilometer/spårkilometer per antal plankorsningar (Common safety target 3.2).

Av figur 9 framgår att efter 2010 har andelen avlidna och vägda allvarliga personskadade plankorsningstrafikanter ökat och har det näst högsta värdet sedan 2010 som har det högsta värdet .

## C.2 Resultat av säkerhetsrekommendationer

Under år 2014 har Statens haverikommission riktat 10 säkerhetsrekommendationer till Transportstyrelsen, se tabell 3. I samtliga fall har Transportstyrelsen påbörjat eller genomfört aktivitet som ska möta haverikommissionens rekommendation.

Transportstyrelsen bedriver riskbaserad tillsyn och därför konkurrerar varje aktivitet med andra aktiviteter i tillsynsbanken. Av det skälet kan genomförandet av vissa aktiviteter ta olika lång tid. Genomförd aktivitet återkopplas till Statens haverikommission på halvårsvisa samverkansmöten mellan Transportstyrelsen och Statens haverikommission.

Säkerhetsrekommendation	Aktivitet med anledning av rekommendationen	Status för införandet
TSJ 2011-968 (RJ 2013:04 R1) "Transportstyrelsen rekommenderas att i arbetet med att analysera och utvärdera sina arbetsmetoder särskilt överväga om tillsynsformen brev tillsyn och företagsmöten är tillräckliga för att kunna verifiera att verksamhetsutövare inom spårtrafikområdet uppfyller sin skyldighet att ha ändamålsenliga rutiner för att uppmärksamma brister och avvikelser i fordonsunderhållet"	Revisioner planeras utifrån ett riskbaserat synsätt där olika faktorer vägs samman för att avgöra revisionsområden och revisionsformen. När Transportstyrelsen finner anledning att verifiera att verksamhetsutövare inom spårtrafikområdet uppfyller sin skyldighet att ha ändamålsenliga rutiner för att uppmärksamma brister och avvikelser i fordonsunderhållet använder sig Transportstyrelsen av andra revisionstyper än brev tillsyn och företagsmöten. I dessa revisionstyper ingår verifieringar med bl.a. operativ personal i syfte att kontrollera att det praktiska arbetet utförs i enlighet med hur det beskrivs i styrande dokument. Under första halvåret av 2014 kommer Transportstyrelsen att utföra en omfattande revision av verksamhetsutövarens hela system för säkerhetsstyrning. Inför och under revisionen kommer Transportstyrelsen att beakta utredningsrapporten. I samband med revisionen kommer verifieringar att genomföras. Inom Transportstyrelsen pågår löpande ett arbete med att utvärdera och förbättra arbetsmetoderna inom tillsynsområdet. Utöver det interna arbetet har Transportstyrelsen under slutet av år 2013 fått i uppdrag av regeringen att se över sin tillsynsverksamhet vad gäller underhåll vid järnvägen.	Genomfört: En omfattande revision av verksamhetsutövarens hela system för säkerhetsstyrning med verifieringar.  Genomfört våren 2014: Slutrapport är färdigställd av regeringsuppdraget att se över hur tillsynen av infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags underhållsverksamhet kan bli mer effektiv och vid behov skärpas. Rapporten blev utöver uppdraget breddad till att även behandla frågor om utveckling av tillsynen generellt. De förbättringsförslag som presenteras i rapporten inarbetas successivt i tillsynsverksamheten.
TSJ 2012-1312 (RJ 2014:01 R1) "Transportstyrelsen rekommenderas att se över behovet att använda regeln A-skydd efter tåg, dels generellt och dels som direktplanering när tåg redan befinner sig på bevakningssträckan".	Transportstyrelsen lägger ett tillsynsärende med avsikt att genomföra en riktad tillsyn av behovet att använda regeln A-skydd efter tåg hos infrastrukturförvaltaren. Tillsynen är tänkt att genomföras under 2015.	Under genomförande: Enligt handlingsplan som infrastrukturförvaltaren tillsänt Transportstyrelsen utreder infrastrukturförvaltaren förbud mot skyddsformen "A-skydd efter tåg". Utredningen beräknas enligt handlingsplanen vara klar 2015-06-30.
TSJ 2012-1312 (RJ 2014:01 R2)	Transportstyrelsen genomförde en brevrevision av infrastrukturförvaltare sommaren	Under genomförande: Transportstyrelsen avser att

Säkerhetsrekommendation	Aktivitet med anledning av rekommendationen	Status för införandet
"Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn se över om och hur branschen tillämpar reglerna om när förplanering respektive direktplanering ska genomföras, samt vid behov verka för att anpassade åtgärder genomförs av aktörer inom branschen. Inom ramen för detta rekommenderas Transportstyrelsen utreda om reglerna är ändamålsenliga".	2013. Där efterfrågades infrastrukturförvaltarens fördelning av direktplanerade skydd och färder i förhållande till förplanerade skydd och färder. Transportstyrelsen har för avsikt att, utifrån resultatet från tillsynen, under 2015 fortsätta arbetet med att kartlägga hur branschen tillämpar reglerna om när förplanering respektive direktplanering ska genomföras, detta i syfte att skaffa oss en bild av omfattningen av direktplanerade skydd och färder och dess påverkan på trafiksäkerheten.	genomföra en revision mot infrastrukturförvaltare hösten 2015.
TSJ 2012-1312 (RJ 2014:01 R3) "Transportstyrelsen rekommenderas att verka för att alla utbildningsinsatser får samsyn om regelverkets innehåll och hur det ska tillämpas avseende exempelvis "efter tåg".	Transportstyrelsen planerar att under 2015 genomföra en tillsyn mot infrastrukturförvaltare där vi undersöker hur tågklarare och underhållspersonal tolkar regelverkets innehåll och hur regelverket tillämpas, avseende exempelvis "efter tåg".	Under genomförande: Transportstyrelsen avser att genomföra en revision mot infrastrukturförvaltare hösten 2015.
TSJ 2012-1312 (RJ 2014:01 R4) "Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn följa upp att den nya kompletteringsutbildning, som tagits fram för tågklarare som byter från enbart system H till även M, inkluderar en grundlig genomgång av de moment som är särskilt viktiga för arbete på system M".	Transportstyrelsen har under den senare delen av 2014 genomfört en tillsyn mot Trafikverket i syfte att följa upp att Trafikverkets nya kompletteringsutbildning, inkluderar en grundlig genomgång av de moment som Trafikverket bedömer som särskilt viktiga för arbete på system M.	Genomfört: Tillsyn har genomförts mot skolan där infrastrukturförvaltare beställer utbildningar. Under revisionen framkom att det fanns vissa brister i kommunikation mellan beställare av utbildning och utförare. En ny utbildningsplan har tagits fram av skolan. Infrastrukturförvaltare har upprättat styrande dokument som beskriver hur kompetensstyrning för operativ personal ska förbättras.  Under genomförande: Transportstyrelsen avser att följa upp utvecklingen av infrastrukturförvaltarens kompetensstyrning.
TSJ 2012-1312 (RJ 2014:01 R5) "Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket rekommenderas att i samverkan undersöka i vilken grad användarna av reglerna om arbetsplan och riskbedömning upplever att	Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket har årliga återkommande möten där gemensamma samarbetsområden behandlas. Senaste mötet ägde rum den 20 maj 2014.  Redovisning av arbetet till SHK	Genomfört: En brevrevision har utförts där Transportstyrelsen ställt frågor till infrastrukturförvaltare och två utvalda entreprenörer.. Både entreprenörerna och infrastrukturförvaltare är överens om att dokumentationen som används är i behov av att

Säkerhetsrekommendation	Aktivitet med anledning av rekommendationen	Status för införandet
reglerna är ändamålsenliga och utifrån resultatet sätta in lämpliga åtgärder”.	kommer att ske på nästa samverkansmöte mellan Transportstyrelsen och SHK.	utvecklas. Infrastrukturförvaltare har beslutat en handlingsplan för att genomföra detta.
TSJ 2012-1542 (RJ 2014:02 R1) ”Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillstånds- och tillsynsverksamhet kontrollera hur verksamhetsutövarna arbetar med ständiga förbättringar med avseende på brister i trafiksäkerhetskritiska konstruktioner där avvikelser tidigare uppmärksammats men inte omhändertagits, exempelvis när en komponents förväntade livscykel inte uppnås”.	Utifrån rekommendationen har Transportstyrelsen uppdaterat checklistan som används vid tillstånds- och systemtillsyn av järnvägsföretag, så att kontroller görs av järnvägsföretagens rutiner för säkerställande av ständig förbättring, såsom rutiner för att övervaka och analysera relevanta säkerhetsdata.	Genomfört Checklista för tillsyn uppdaterad.
TSJ 2012-1542 (RJ 2014:02 R2) ”Transportstyrelsen rekommenderas verka för att ägare/brukare av dragfordon av liknande typ och liknande användningssätt som Z70, säkerställer att säkerhetskritiska aggregat och komponenter hos dessa fordon, underkastas periodisk undersökning av en art som fångar upp begynnande trafiksäkerhetsfarliga brister”.	Utifrån denna rekommendation har checklista uppdaterats enligt rekommendation RJ 2014:2 R1. Transportstyrelsen erfar i december 2016. Transportstyrelsen medverkar i Europeiska järnvägsbyråns (ERA) arbetsgrupper om certifierad ECM. Rekommendationen tas med till detta arbete i den mån arbetets detaljeringsgrad tillåter, för att säkerställa att underhåll av fordon även inkluderar identifiering av brister som ännu inte är kända. Transportstyrelsen lägger in rekommendationen i sin tillsynsbank och planerar lämplig tillsynsåtgärd, bedömt utifrån riskerna i andra tillsynsobjekt.	Genomfört: Projekt ”Tillsyn delsystem järnväg” del 1 slutfört december 2014 Syftet med tillsyn av delsystem är att verksamhetsutövarna ska vidmakthålla delsystemens tekniska standard när de tagits i drift. Målet med uppdraget var att föreslå en avdelningsgemensam metodik, struktur och tillämpning för tillsyn av delsystem. Under genomförande: Projekt ”Tillsyn delsystem järnväg” del 2. Uppdragets mål är att Transportstyrelsen ska kunna utöva en väl fungerande tillsyn av delsystem inom järnvägsområdet och därmed tillämpa bestämmelserna i 2 kap. 15 a § järnvägsförordningen Planerade tillsyner R2 under 2015
TSJ 2012-292 (RJ 2014:04 R1) ”Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för tillsyn och tillståndsgivning kontrollera att infrastrukturförvaltare genom sina säkerhetsstyrningssystem uppfyller sina skyldigheter att hantera risker som verksamheten ger upphov till	Rörande skyddsnivåer vid plankorsningar beaktar Transportstyrelsen SHK:s rekommendation genom att under hösten 2014 inleda en tillsyn av i utredningen nämnda infrastrukturförvaltares hantering av ändrade förutsättningar, som exempelvis trafikflöden, i plankorsningar. Transportstyrelsen stärker även	Genomfört: Tillsyn av infrastrukturförvaltares hantering av ändrade förutsättningar vid plankorsningar har utförts. Även en uppföljning av den utförda tillsynen kommer att ske. Frågor inom området har införts i de checklistor som används vid tillståndsärenden och tillsyner.



Säkerhetsrekommendation	Aktivitet med anledning av rekommendationen	Status för införandet
t.ex. genom att ändrade förutsättningar vid plankorsningar uppmärksammas vid systematiska översyner av beslut om skyddsnivåer".	sin kontroll av övriga infrastrukturförvaltares systematiska översyner av ändrade förhållanden som exempelvis trafikflöden i plankorsningar, genom att införa frågor inom detta område i de checklistor som används vid tillståndsärenden och tillsyner.	
TSJ 2012-292 (RJ 2014:04 R2) "Transportstyrelsen rekommenderas att i samråd med Trafikverket och Boverket överväga behovet av föreskrifter eller riktlinjer för enskilda vägars utformning vid korsning av järnväg".	Transportstyrelsen har sedan den 1 juli 2014 ett utökat bemyndigande i och med att Plan- och Byggförordningen (2011:338) i det följande PBF, ändrades (SFS 2014: 225). Inom ramen för detta omfattande föreskriftsarbete kommer rekommendationen utifrån SHK:s utredning att behandla behovet av skärpta bestämmelser om vägars utformning vid plankorsningar att hanteras. Ny föreskrift inom detta område bedöms enligt nuvarande tidplan vara tillgänglig sommaren 2017.	Under genomförande: Arbetet har påbörjats med att sammanställa hur befintligt regelverk ser ut och vilka luckor som finns. Konkreta regeltexter kommer att tas fram med start hösten 2015.

Tabell 3: Införande av säkerhetsfokuserade åtgärder som initierats av säkerhetsrekommendationer 2014.

### C.3 Andra säkerhetsaktiviteter

De aktiviteter som genomförts utöver rekommendationer från Statens haverikommission är dels tillsyn över trafikledningens åtgärder vid spårfel och anmälda händelser, dels uppföljning av Trafikverkets handlingsplan mot solkurvor, tabell 4.

Fokusområde	Beskrivning av trigger (initieringsorsak)	Säkerhetsåtgärd som introducerats
Trafikledningens åtgärder vid spårfel och anmälda händelser, och att reglerna inte följdes på ett likvärdigt sätt i hela landet.	Ett antal allvarliga händelser till följd av att trafiken inte stoppats efter anmälningar om spårfel och/eller obehörigt spårbedrädande.	Trafikverket har genomfört extra utbildningar för sin personal och även gjort om sina checklistor för oönskade händelser och förbättrat sin dokumentstyrning för att underlätta för personalen att hitta de dokument som gäller för deras arbetsuppgifter.
Solkurvor	Trafikverkets arbete med att försöka minimera antalet solkurvor har inte gett det resultat som förväntats.	Trafikverket har upprättat en handlingsplan med ett antal förbättringsområden som följs upp regelbundet.
Järnvägsföretags interna revisioner		
Järnvägsföretags kontroll av entreprenörer. Hur järnvägsföretagen identifierar och hanterar	Statens haverikommissions rekommendation RJ 2013:03, ingår inte i redovisade rekommendationer under 2014.	

risker som eventuellt tillkommer i samband med anlita av entreprenörer.		
Kompletterande intyg och förarens regelbok		

Tabell 4: Säkerhetshöjande aktiviteter som transportstyrelsen vidtagit utöver Statens haverikommissionens rekommendationer.

En stor revision gjordes riktad mot Trafikverkets verksamhetsområde Trafikledning med anledning av ett antal allvarliga händelser som inträffade i slutet av år 2013. Denna revision visade att regelverket kring anmälningar om spårfel och obehörigt spårbeträdande inte var känt av alla i organisationen och därmed inte alltid följdes, och i den mån det så gjordes, att det inte följdes likartat i hela landet. I stället för att stoppa trafiken och kalla ut felavhjälpare så sattes hastigheten ned eller också kördes ett tåg till för att kontrollera allvarlighetsgraden av felet.

Brister i Trafikverkets dokumenthanteringssystem upptäcktes också, detta ledde till att personalen hade svårt att veta vilka dokument som gällde för deras arbetsuppgifter, om dokumenten fortfarande var aktuella, samt om det fanns flera versioner publicerade av samma dokument. Åtgärder såsom utbildning för chefer i säkerhetsstyrningssystemet, förbättringar i dokumentstyrningen, en tydligare checklista (webbaserad) för alla händelser, och fortbildningar i "Fara och olycka" har lett till att personalen nu känner sig säkrare på vilka åtgärder de ska vidta i olika situationer.

En stor del av vår tillsyn under 2014 har även lagts på Trafikverket och deras system för att kontrollera entreprenörer/underentreprenörer, och då till största delen hur de säkerställer att entreprenörer/underentreprenörer har rätt kompetens och behörighet för den uppgift som ska utföras. Detta är ett område som Trafikverket arbetar med och som vi kommer att fortsätta att följa eftersom de inte har nått hela vägen fram ännu.

Trafikverkets tillstånd har omprövats under 2014. Det var en lång process då det är en stor organisation med många verksamhetsområden. Det medför att det ibland blir otydligheter i ansvarsfrågorna samt att få har en helhetsbild. Vi har även kunnat se att många chefer har brister i järnvägens regelverk eftersom de rekryterats från andra verksamheter. Det krävdes många kompletteringar i ärendet (cirka 40 stycken), och något som klart framkom var att man inom organisationen hade problem med att följa upp sin verksamhet och att övervaka att säkerhetsstyrningssystemet fångar upp avvikelser.

Utifrån dessa erfarenheter har Trafikverket genomfört utbildningar för sin chefspersonal i vad ett säkerhetsstyrningssystem omfattar. Transportstyrelsens bedömning är att Trafikverket har gjort och arbetar vidare med förbättringar inom säkerhetskulturen.

## D. SÄKERHETSTILLSYN

Transportstyrelsens säkerhetstillsyn riktas mot verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem och hur verksamhetsutövarna själva kan upptäcka och åtgärda brister i säkerheten.

### D.1 Strategier och planer

#### 1. Hur tillsynsmyndigheten prioriterar och utser tillsynsaktiviteter

Den tillsyn som utförs syftar till att bibehålla och förbättra dagens situation. Valet av tillsynsobjekt är riskbaserat. 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 den årliga 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. Interna rutiner och checklistor är framtagna för tillsynsverksamheten.

Övriga tillsyner planeras utifrån ett riskbaserat synsätt, där olika faktorer vägs samman för att avgöra revisionsområden och tillståndshavare som ska revideras. Underlaget för detta urval är uppgifter från analyssektionen (utifrån riskanalyser och händelser inkomna till Transportstyrelsens telefonberedskap för omedelbar rapportering), iakttagelser i samband med övrig tillsyn och tillståndsprövning samt uppgifter från allmänheten, branschen och media. Detta underlag finns samlat som tillsynsförslag i TRAP.

#### *Händelsestyrd tillsyn*

Säkerhetsrevisioner görs till största delen utifrån det som slagits fast i verksamhetsplanen, som beskrivet ovan, men ibland kan omprioriteringar behöva göras med anledning av inträffade händelser. Även för detta utgör den riskbaserade tanken grunden och de händelser som inte blir föremål för omedelbar åtgärd läggs in som tillsynsförslag och kan resultera i en revision vid ett senare tillfälle.

Andra faktorer som kan påverka verksamhetsplaneringen är förändringar som kan inträffa inom sektionerna eller organisationen i övrigt.

#### 2. Källor till information och huvudsakliga bidrag för att definiera tillsynsstrategi och planer är:

- Omprövningar/förnyelse av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd
- Omvärldsbevakning
- Information från medborgare och branschen

### *3. Möjlig revision av tillsynsplaner under året (sammanfattning av de huvudsakliga förändringarna)*

Sektion järnvägsföretag har inte ändrat några tillsynsplaner under året. Sektion infrastruktur har under 2014 utfört en stor revision riktad mot Trafikverkets verksamhetsområde Trafikledning med anledning av ett antal allvarliga händelser som inträffade i slutet av år 2013.

## **D.2 Mänskliga resurser**

Det totala antalet timmar som gått åt till inspektioner och revisioner samt i genomsnitt per handläggare.

### *Antal timmar som gått åt för att genomföra inspektioner och revisioner*

Sektion järnvägsföretag hade under 2014 sammanlagt 11 handläggare samt sektionschefen. Alla dessa handläggare hade tillsyn i arbetsuppgifterna, men de har även andra uppgifter än tillsyn

Sektion infrastruktur hade under 2014 sammanlagt 12 handläggare förutom sektionschefen. 10 av dessa handläggare hade tillsyn som del av sina arbetsuppgifter. Men dessa 10 har även andra arbetsuppgifter såsom till exempel tillståndshandläggning och föreskriftsarbete.

### *Antal timmar per anställd som använts till inspektioner och revisioner*

Under 2014 gjordes cirka 6000 arbetstimmar tillsyn fördelade på 11 handläggare på sektion järnvägsföretag och ca 7718 timmar fördelat på 10 handläggare på sektion infrastruktur.

### *Den procentuella andelen av arbetstiden som en anställd använt till inspektioner och revisioner*

En handläggare lägger i genomsnitt ca 30 % av sin årsarbetskraft på tillsyn mot järnvägsföretag. Då sektionen har flertalet arbetsuppgifter förutom tillsyn mot järnvägsföretag kan denna siffra dock bli missvisande. På sektion infrastruktur lägger de handläggare som har tillsyn som sin huvudsyssla cirka 60 % av sin arbetstid på tillsyn. Bland övriga handläggare är denna siffra varierande från år till år.

## **D.3 Kompetens**

### *Beskriv det kompetensförsörjningssystem som implementerats.*

Resultatet av tillsynen är beroende av att säkerhetstillsyner genomförs på ett objektivt sätt och att verifieringar utförs i den omfattning som tillsynen kräver. Sektionschefen ansvarar för sammansättning av tillsynslaget som kan bestå av revisorer och handläggare med specialistkunskaper. Handläggare med specialistkunskaper behöver inte ha behörighet som revisor men en säkerhetsrevisor ska tidigare ha deltagit i en säkerhetstillsyner av aktuell tillsynstyp.

Behörighet som revisionsledare har den som har revisionsutbildning enligt ISO 9001:2000 eller motsvarande, med godkänt prov samt deltagit i minst två säkerhetstillsyner av aktuell typ.

Ett grundläggande krav för att få, på egen hand, vistas inom ett trafikerat spårområde är att man genomgått där för avsedd utbildning eller att man på annat sätt erhållit likvärdig kompetens. Rekryteringar som sker från marknaden utanför järnvägsområdet ska dock alltid få kursen ”Att vistas i spår”. Kraven som ställs på Transportstyrelsens personal ska i stort harmoniera med de krav som ställs i Trafikverkets regler vad gäller egenskydd. En fortbildning om minst fyra timmar behövs vart tredje år och ska innehålla både teori och praktik. Grund- och fortbildningen kan genomföras av Transportstyrelsens personal som har lärarbehörighet alternativt köpas av Trafikverket eller någon av deras entreprenörer.

#### **D.4 Beslutsfattande**

*Beskriv de beslutskriterier Transportstyrelsen har tagit fram för att övervaka och påverka uppfyllelse av regelverket samt Transportstyrelsens process för att etablera beslutskriterierna.*

Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning genomförde under 2014 ett uppdrag, ”Maxiföredragningskulturen”, som bland annat innebar en genomlysning av arbetssätten inom avdelningen med betoning på genomförande av förankring och beslutsfattande. Uppdragets resultat utmynnade i ett nytt uppdrag, som syftar till att förtydliga/beskriva vilka skäl/bevekelsegrunder/avvägningar som ligger till grund för de beslutnivåer som tillämpas. Det underlaget ska i sin tur kunna ligga till grund för att kunna ta ställning till om beslutnivåer, samt den förankring som föregår besluten är rättssäkra och effektiva. Där så bedöms lämpligt ska man inom ramen för uppdraget och med beaktande av bland annat rättssäkerhet och effektivitet föreslå ändringar i beslutnivåer och/eller förankring inför beslut. Uppdraget innefattar även att i förekommande fall ta fram förslag på ”beslutsmodeller” och principer som ska vara vägledande i valet av dessa. Arbetet pågår till och med februari 2015.

*Beskriv de huvudsakliga klagomål som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare lämnat angående beslutsfattande under tillsynsaktiviteter och svar från Transportstyrelsen.*

Inga verksamhetsutövare har överklagat beslut fattade av sektion järnvägsföretag eller sektion infrastruktur under 2014.

#### **D.5 Samordning och samarbete**

*Beskriv de överenskommelser som träffades med tillsynsmyndigheter (NSA) i andra medlemsländer under 2014, avseende samordnade tillsynsaktiviteter. Summera innehållet i dessa överenskommelser.*

*Beskriv de överenskommelser med andra tillsynsmyndigheter (NSA) som gällde under 2014 och deras praktiska innebörd.*

Sektion järnvägsföretag har samarbete med Norge och Danmark. Vi träffas en gång per år där vi delger varandras verksamhetsplanering och erbjuder varandra att delta på våra tillsyner som observatörer eller ta med frågor till tillsyner från andra säkerhetsmyndigheter. Vi delger även Danmark och Norge

våra förelägganden mot järnvägsföretag som har säkerhetsintyg Del B i deras land. Kontakt har även tagits med Finland för liknande möten.

Sverige har ingått MoU-avtal<sup>31</sup> med Norge. Sverige har lämnat ett förslag till MoU-avtal med Danmark, som ännu inte undertecknats.

## **D.6 Resultat av verksamhetsutövarnas aktiviteter**

*Beskriv de huvudsakliga fynden vid utvärdering av åtgärder som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare vidtagit.*

Överlag har vi identifierat att företagen har varit dåliga på att själva identifiera och implementera nya krav, detta gäller framförallt krav direkt riktade från EU.

Fokus för sektion järnvägsföretag i år har varit förnyelser av säkerhetsintyg. Vi har genomfört stora fullständiga revisioner mot några av de största aktörerna på marknaden. I övrigt har vi kontrollerat järnvägsföretag som har huvudfokus på underhåll av järnväg. Dessa företag har haft stora brister i sina säkerhetsstyrningssystem. Det har lett till att vi har kallat hit ett antal företag till myndigheten, vilket har gett ett bra resultat då de har insett allvaret i de avvikelser som kommit fram i revisionerna. En annan åtgärd som vi gjort under året är att vid en förnyelse av ett säkerhetsintyg har vi gett ett företag en kortare giltighetstid än tidigare, normalt är fem år. Detta pga. att företaget hade stora brister i sitt säkerhetsstyrningssystem vid revisionen men kunde med stora insatser klara av att få ett nytt tillstånd. Dock var vi tveksamma på att alla aktiviteter företaget presenterade för oss skulle genomföras som utlovat, därav denna åtgärd.

2014 har sektion infrastruktur bland annat fokuserat på hur infrastrukturförvaltarna har implementerat och följer den gemensamma säkerhetsmetoden om riskvärdering (CSM RA).

Hela säkerhetsstyrningssystemet har också kontrollerats hos vår näst största infrastrukturförvaltare (Jernhusen AB) under 2014. Ett antal brister framkom, främst i dokumentationen, och åtgärder har vidtagits av verksamhetsutövaren.

Även under 2014 har vi fortsatt att kontrollera kommuner, hamnar och terminaler angående deras säkerhetsstyrningssystem och efterlevnaden av lagar och regler eftersom vi sett vid tidigare revisioner att de har svårt att ta till sig nya regler och bestämmelser, både nationella och de som kommer från EU. En av orsakerna till detta är att det ofta byts personal i de organisationerna och de har oftast inte järnvägen som sin huvudsyssla.

---

<sup>31</sup> MoU = Momerandum of understanding.

## **E. SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND**

### **E.1 Vägledning**

*Beskriv hur vägledning och annan information tillhandahålls till dem som önskar ansöka om säkerhetsintyg Del A respektive Del B samt säkerhetstillstånd.*

Det finns mycket information på Transportstyrelsens externa hemsida:  
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/Tillstand/Ansok-om-tillstand/>

Sidan innehåller ett antal vägledningar. Elektronisk blankett finns sedan 2013 med direkt länk till verksamhetssystemet TRAP. Ansökan om tillstånd ska handläggas och avslutas inom 4 månader från anmälan, förutsatt att eventuella frågor från handläggaren besvaras skyndsamt. Granskningen och godkännandet följer EU:s regelverk som förordning CSM CA 1158/2010<sup>32</sup> och förordning EG 653/2007<sup>33</sup>.

### **E.2 Kontakter med andra säkerhetsmyndigheter**

*Vilka förfrågningar har andra säkerhetsmyndigheter (NSA) gjort där de begär information om järnvägsföretag med säkerhetsintyg Del A i ert land, eftersom järnvägsföretaget i fråga söker tillstånd i det medlemsland som ställer frågan?*

*Vilka förfrågningar har Transportstyrelsen gjort till andra säkerhetsmyndigheter avseende säkerhetsintyg Del A hos järnvägsföretag som ansöker om säkerhetsintyg Del B i vårt land?*

*Vilket är det huvudsakliga innehållet i kontakterna och i data som tillhandahålls vid förfrågningarna?*

Sektion järnvägsföretag har löpande samarbete med Norge och Danmark. Vi informerar varandra när ny sökande av ovanstående slag kommer. Kontakt har även tagits med Finland för liknande möten.

### **E.3 Procedurella aspekter**

*Beskriv om det funnits några frågeställningar vid värdering av och vid tillståndsprövning av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd under 2014.*

Det har funnits vissa brister i verksamhetsutövarnas dokumentation till följd av bristande förståelse av regelverket, alternativt oklarhet (sett från verksamhetsutövarnas sida) i hur regelverket ska tolkas/tillämpas.

<sup>32</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg.

<sup>33</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 av den 13 juni 2007 om användningen av ett gemensamt europeiskt format för säkerhetsintyg och ansökningsdokument i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG och om giltigheten för säkerhetsintyg som utfärdats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG.

## **E.4 Återkoppling**

*Beskriv hur verksamhetsutövarna kan uttrycka sina åsikter om tillståndsprövningsprocessen/hanteringen och hur klagomålen lagras. Summera vilka åsikter och klagomål som inkommit till myndigheten samt vilka åtgärder som vidtagits med anledning av detta.*

Verksamhetsutövarna kan framföra sina åsikter och klagomål via remisser på nya föreskrifter, via vårt branschråd, vid företagsmöten och vid tillsyner.

*Visslarsystemet:* För att kunna åtgärda missförhållanden krävs det att man får kännedom om dem. Nu erbjuder Transportstyrelsen ytterligare en kanal för att kunna göra anonyma anmälningar om myndigheten agerar felaktigt på något sätt. Om någon upptäcker missförhållanden såsom till exempel korruption, mutor och jäv hos Transportstyrelsen, är det viktigt att myndigheten får reda på det. Transportstyrelsen har etablerat en extern, oberoende funktion för ett så kallat visslarsystem, som är en kompletterande kanal för att anonymt kunna anmäla brister hos Transportstyrelsen. Det blir ytterligare ett verktyg i Transportstyrelsens arbete med att leva upp till myndighetens gemensamma förhållningssätt att vara pålitliga, engagerade och begripliga.

## **F. FÖRÄNDRINGAR I REGELVERK**

### **F.1 Förändringar baserat på järnvägssäkerhetsdirektivet**

Järnvägslagen (2004:519) och järnvägsförordningen (2004:524) är den lagstiftning som implementerade säkerhetsdirektivet i svensk rätt. Lagstiftningen trädde i kraft den 1 juli 2004.

Därefter har lagstiftningen förändrats i takt med att EU:s regelverk, bland annat säkerhetsdirektivet, har förändrats. De föreskrifter som har utfärdats under 2014 återfinns i bilaga B.

### **F.2 Förändringar i lagstiftning och andra regelverk**

*Förändringar som tillkommit på grund av annan EU-regel.*

Se tabell 2 i bilaga B.

## **G. TILLÄMPNING AV CSM OM RISKVÄRDERING**

### **G.1 Säkerhetsmyndighetens erfarenhet**

Teknik järnväg är den sektion som har erfarenhet av tillämpningen av den gemensamma säkerhetsmetoden om riskvärdering (CSM RA), vilket sker i samband med ansökan om godkännande av tekniska delsystem. Nedan beskrivs deras erfarenheter av säkerhetsmetoden.

*Beskriv om bedömning av förändringens grad av säkerhetspåverkan hos företagen är väl underbyggd.*



Generellt sett gör företagen bra bedömningar, men mindre företag tenderar att bedöma förändringarna som mindre säkerhetspåverkande/väsentliga än vad de kanske egentligen är.

*Beskriv företagens tillämpning av riskhanteringsprocessen.*

Man har oftast använt sig av vedertagen praxis (code of practice) eller referenssystem.

*I vilken grad involveras oberoende granskare (assessment body)?*

Vid ett fåtal tillfällen.

*Gränssnittshantering?*

Här har vi tyvärr inte några exempel.

## **G.2 Återkoppling från verksamhetsutövarna**

*Beskriv hur verksamhetsutövarna, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, kan uttrycka sina erfarenheter av att tillämpa den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering (CSM RA).*

*Summera verksamhetsutövarnas erfarenheter samt beskriv om Transportstyrelsen vidtagit några åtgärder med anledning av vad som framkommit.*

Från och med verksamhetsåret 2011 rapporterar både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i sin årliga säkerhetsrapport om sina erfarenheter av att tillämpa den gemensamma metoden för riskvärdering och riskbedömning som återfinns i EU-förordning (EG) 352/2009 (CSM RA).

Majoriteten av de som lämnat in en säkerhetsrapport har inte rapporterat något om sina erfarenheter av att tillämpa CSM RA. Det gäller cirka 90 av 154 inkomna säkerhetsrapporter, nästan 60 procent.

Bland de som svarat på frågor om tillämpningen av CSM RA svarar 23 verksamhetsutövare att de har erfarenhet av att tillämpa metoden. De betonar att det är bra att ha en gemensam metod eftersom den dels leder till att en gemensam begreppsapparat etableras, dels innebär ett strukturerat arbetssätt. 28 verksamhetsutövare rapporterar att de genomfört revision enligt den gemensamma metoden för riskvärdering. 61 företag rapporterar att de inte har gjort det. De som inte har tillämpat metoden menar att deras järnvägsverksamhet har så liten omfattning att metoden inte behövs. De använder andra metoder för att värdera risker, t.ex. när en förändring i verksamheten planeras

## **G.3 Revidering av säkerhetsregler som beaktar CSM för riskvärdering**

Transportstyrelsen påbörjade i mars 2012 en revidering av Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7), JTF. JTF innehåller operativa regler för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och utgör nationella säkerhetsbestämmelser. Revisionen pågår och planeras vara klar december 2015.

Syftet med revideringen är att revidera och reducera de nationella säkerhetsbestämmelserna. Järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna informeras om och bidrar till det pågående arbetet. När revideringen är klar kommer de operativa reglerna i JTF att hanteras inom järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem. Trafikverket kommer att ta på sig en samordnande roll för förvaltning av de gemensamma reglerna som branschen får möjlighet att ansluta sig till.

## **H. BEVILJADE UNDANTAG FRÅN FÖRORDNING OM ECM**

Under 2014 har Transportstyrelsen inte beviljat några undantag från regeln om att utse underhållsansvarig enhet, ECM<sup>34</sup> innan fordon tas i bruk, enligt artikel 14 a(8) i direktiv 2008/110/EG<sup>35</sup>.

---

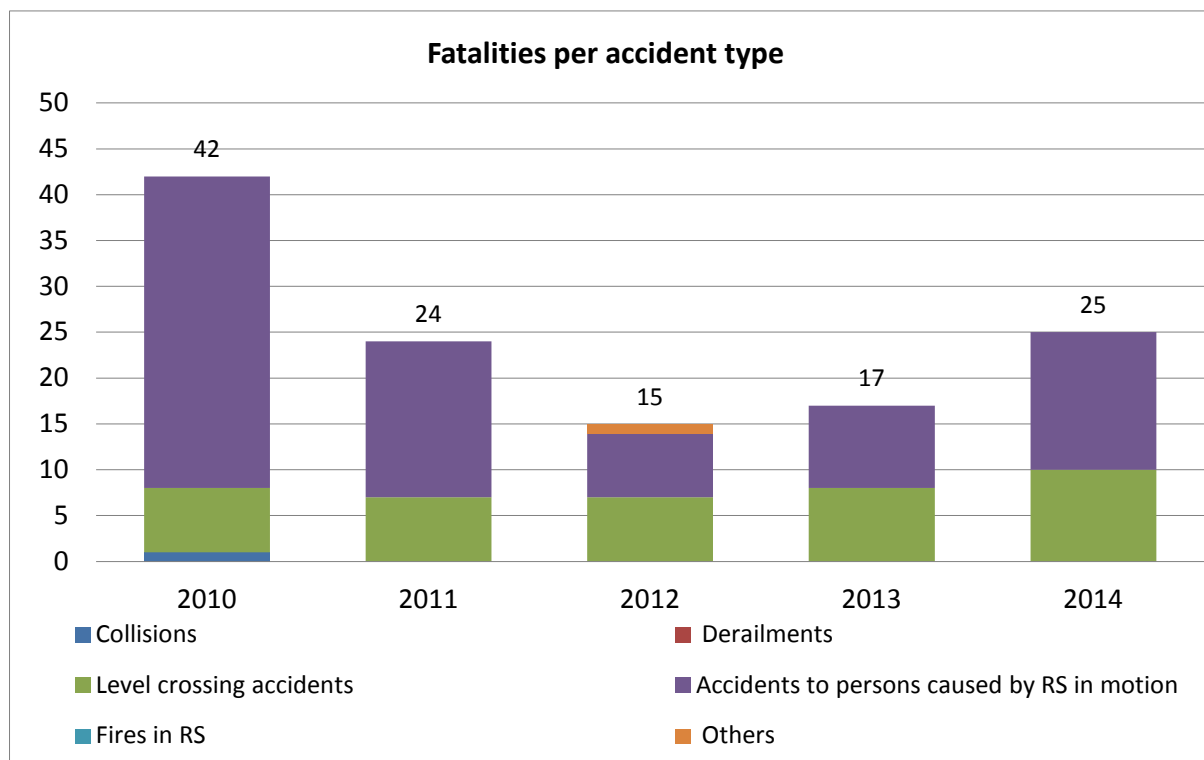
<sup>34</sup> Entity in Charge of Maintenance, ECM.

<sup>35</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv av den 16 december 2008 om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet).

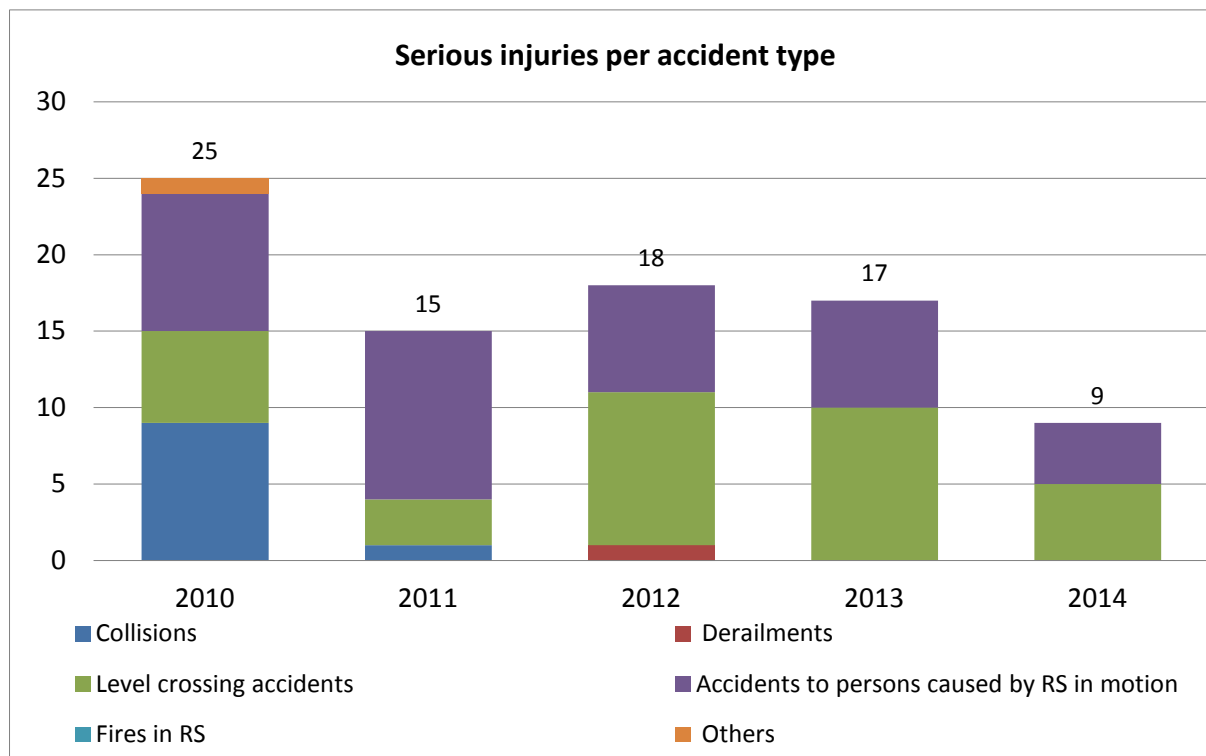
## Bilaga A

### Gemensamma säkerhetsindikatorer

Nedan presenteras ett urval av de gemensamma säkerhetsindikatorer som rapporteras till ERA och som beräknas av ERA:s system för olyckor ERAIL<sup>36</sup>.



<sup>36</sup> <http://erail.era.europa.eu/my-homepage.aspx>



## Bilaga B Förändringar i regelverk

Tabell 1

Ändringar av järnvägssäkerhetsdirektivet	Införlivat (Ja/Nej)	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft
Direktiv 2008/57/EG	Ja	Järnvägslagen SFS 2004:519	
Direktiv 2008/110/EG	Ja		
Kommissionens direktiv 2009/149/EG	Ja	TSFS 2011:86	2011-10-17

Tabell 2

Lagar och andra nationella regler	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Beskrivning av förändringen	Orsak till införandet/förändringen
Angående NSA	Ingen förändring			
Angående anmält organ, assessor, tredjepartsmyndighet för registrering (third parties entites for registration), examination, etc.	TSFS 2014:47	2014-08-01	Transportstyrelsens föreskrifter om registrering och märkning av järnvägsfordon	Ändring i TSD Drift och trafikledning, 2012/757/EU. Uppdatering av hänvisning till direktiv om driftskompatibilitet (2008/57/EG).
	TSFS 2014:124	2015-01-01	Transportstyrelsens föreskrifter om upphävande av Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:6) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Underhåll" i järnvägssystemet för höghastighetståg	Ändring av TSD till EU-förordning.
	TSFS 2014:125	2015-01-01	Transportstyrelsens föreskrifter om upphävande av Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:3) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Infrastruktur" i järnvägssystemet för höghastighetståg	Ändring av TSD till EU-förordning..
	TSFS 2014:126	2015-01-01	Transportstyrelsens föreskrifter om upphävande av Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:5) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller tillgänglighet för funktionshindrade	Ändring av TSD till EU-förordning.
	TSFS 2014:127	2015-01-01	Transportstyrelsens föreskrifter om upphävande av Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:6) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel" för höghastighetståg	Ändring av TSD till EU-förordning.
	TSFS 2014:128	2015-01-01	Transportstyrelsens föreskrifter om upphävande av Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:12) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Energ" för höghastighetståg	Ändring av TSD till EU-förordning.
	TSFS 2014:129	2015-01-01	Föreskrifter om upphävande av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:64) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Energ" i järnvägssystemet för konventionella tåg	Ändring av TSD till EU-förordning.
	TSFS 2014:130	2015-01-01	Föreskrifter om upphävande av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:65) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Infrastruktur" i järnvägssystemet för konventionella	Ändring av TSD till EU-förordning.

Lagar och andra nationella regler	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Beskrivning av förändringen	Orsak till införandet/förändringen
			tåg	
	TSFS 2014:131	2015-01-01	Föreskrifter om upphävande av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:106) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel – Lok och passagerarfordon" i järnvägssystemet för konventionella tåg	Ändring av TSD till EU-förordning.
	TSFS 2014:132	2015-01-01	Föreskrifter om upphävande av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:107) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller säkerhet i järnvägstunnlar	Ändring av TSD till EU-förordning.
	TSFS 2014:144	2015-01-01	Föreskrifter om upphävande av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:105) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel – buller" i järnvägssystemet för konventionella tåg	Ändring av TSD till EU-förordning.
Angående järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, underhållsansvarig enhet (ECM)	Järnvägsförordningen (2004:526)	2 januari 2014	Förordning om ändring av järnvägsförordningen (2013:992) 6 kap. 2 a § Nytt andra stycke: <i>För kulturhistorisk verksamhet på järnväg som bedrivs i begränsad omfattning och utan vinstsyfte får avgifterna bestämmas upp till full kostnadstäckning. Detsamma gäller avgifter för prövning av undantag från medicinska krav för den som utför arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten.</i>	Transportstyrelsen ska bära sina egna kostnader mot den fria järnvägsmarknaden.
Införande av andra EU krav (som handlar om järnvägssäkerhet)	TSFS 2013:53	2013-09-01	Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7)	Ändring
	TSFS 2013:52	2013-07-01	Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter om hälsokrav m.m. enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare	Ändring
	TSFS 2013:51	2013-07-01	Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:58) om förarbevis och kompletterande intyg	Ändring
	TSFS 2013:50	2013-07-01	Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal	Ändring

Lagar och andra nationella regler	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Beskrivning av förändringen	Orsak till införandet/förändringen
			med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten	