

SÄKERHETSRAPPORT JÄRNVÄG

TRANSPORTSTYRELSENS ÅRSRAPPORT FÖR 2012 ENLIGT ARTIKEL
18 I DIREKTIV 2004/49/EG (JÄRNVÄGSSÄKERHETSDIREKTIVET)



Revisionsförteckning

Rev	Datum	Upprättad av	Fastställd av
0.1	2013-09-06	Eva Karlsson	
0.2	2013-09-19	Eva Linmalm (Karlsson)	
0.3	2013-09-25	Eva Linmalm	
1.0	2013-09-26	Eva Linmalm	Staffan Widlert

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

A.1	Rapportens räckvidd.....	4
A.2	Summary in English (optional)	4
B	INLEDNING	4
B.1	Bakgrund och målgrupp	4
B.2	Verksamhetsutövare	5
B.2.1	Undantagna verksamhetsutövare	6
B.3	Sammanfattning/generell trendanalys	7
C	ORGANISATION.....	8
C.1	Transportstyrelsens organisation	8
C.2	Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelnings relationer	9
D	UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN.....	11
D.1	Initiativ för att behålla/öka säkerheten	11
D.1.1	Transportstyrelsens säkerhetshöjande aktiviteter.....	11
D.1.2	Verksamhetsutövarnas säkerhetshöjande aktiviteter.....	13
D.2	Gemensamma säkerhetsindikatorer.....	15
D.2.1	Olyckor.....	16
D.2.2	Dödade och allvarligt skadade	17
D.2.3	Infrastrukturens tekniska säkerhet.....	18
D.2.4	Avvikelse.....	19
D.2.5	Kostnader och förlorade arbetstimmar på grund av olyckor.....	20
D.2.6	Säkerhetsstyrning	22
D.3	Resultatet av säkerhetsrekommendationer	22
E	VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK.....	24
F	UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND	25
F.1	Nationell lagstiftning.....	25
F.2	Numeriska data.....	25
F.3	Procedurella aspekter.....	25
F.3.1	Frågeställningar, säkerhetsintyg Del A	25
F.3.2	Frågeställningar, säkerhetsintyg Del B	27
F.3.3	Frågeställningar, säkerhetstillstånd	28
G	SÄKERHETSTILLSYN	28
H	RAPPORTERING AV TILLÄMPNINGEN AV GEMENSAMMA SÄKERHETSMETODEN FÖR RISKVÄRDERING.....	31
I	SLUTSATSER OCH PRIORITERINGAR	31
J	KÄLLOR/ANVÄNDA DEFINITIONER.....	33

Bilagor

A.1 Rapportens räckvidd

Denna rapport utgår från den mall som Europeiska järnvägsbyrån (ERA) tillhandahåller för medlemsländernas rapportering av järnvägssäkerheten enligt järnvägssäkerhetsdirektivet¹ (nedan kallat säkerhetsdirektivet). I Sverige regleras villkoren för järnvägssystemet huvudsakligen av Järnvägslagen².

Av EU:s säkerhetsdirektiv (2004/49/EG) framgår att samtliga medlemsländer skall lämna en årlig rapport avseende järnvägssystemets säkerhet till Europeiska järnvägsbyrån (ERA). Årets rapport som avser 2012 års verksamhet, är den sjunde i sitt slag och den följer huvudsakligen den vägledning som ERA tillhandahåller för ändamålet.

Spårväg och tunnelbana ingår inte i rapporten. Vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport, se avsnitt B.2.1, och därför är inte indikatorerna ett mått på all järnväg i Sverige.

A.2 Summary in English (optional)

Please contact the Swedish Transport Agency for a summary in English.

B INLEDNING

B.1 Bakgrund och målgrupp

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

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

I säkerhetsdirektivet regleras att den nationella säkerhetsmyndigheten i varje medlemsland senast 30 september varje år skall lämna en rapport till ERA³. Syftet med rapporten är att beskriva den nationella säkerhetsnivån och den skall enligt säkerhetsdirektivet innehålla en beskrivning av utvecklingen av järnvägssäkerheten, viktiga förändringar i lagstiftning och andra föreskrifter om järnvägssäkerhet, utvecklingen av säkerhetscertifiering och säkerhetstillstånd samt resultaten av och erfarenheterna från säkerhetsmyndighetens tillsynsverksamhet.

I säkerhetsdirektivet framgår att verksamhetsutövare, d.v.s. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, senast 30 juni varje år skall lämna en säkerhetsrapport till säkerhetsmyndigheten⁴. Denna skall enligt direktivet innehålla uppgifter om organisationens

¹ Direktiv 2004/49/EG

² Järnvägslagen (2004:519)

³ Direktiv 2004/49/EG, Kapitel IV Artikel 18

⁴ Direktiv 2004/49/EG, Kapitel II, Artikel 9

samlade säkerhetsmål; rapportering av uppgifter till gemensamma säkerhetsindikatorer; resultat av den interna revisionen och synpunkter på brister och fel i järnvägssystemet som skulle kunna vara av betydelse för säkerheten.

Svensk järnväg regleras genom järnvägslagen⁵. Regeringen har i järnvägsförordningen⁶ gett Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter inom området. Transportstyrelsens föreskrifter publiceras i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS).

Mallar och vägledning till rapporten har tagits fram av en arbetsgrupp inom ERA bestående av representanter från intresserade medlemsländers säkerhetsmyndigheter (däribland Sverige). I Sverige har en referensgrupp med representanter från både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bidragit med synpunkter på Transportstyrelsens vägledning⁷ innehållande instruktioner och definitioner till verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter.

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

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

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

B.2 Verksamhetsutövare

Det är verksamhetsutövarna som är järnvägssektorns huvudaktörer i egenskap av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Den som önskar bedriva järnvägsverksamhet i Sverige måste ansöka om tillstånd för detta hos Transportstyrelsen. Tillstånd prövas enligt villkor i Järnvägslagen och tilldelas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare var för sig. En organisation kan därför ha ett eller flera tillstånd t.ex. kan en infrastrukturförvaltare i vissa fall ha tillstånd även för järnvägstrafik. I svensk lagstiftning definieras infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag enligt följande⁸:

⁵ Järnvägslagen (2004:519)

⁶ Järnvägsförordningen (2004:526)

⁷ Vägledning för tillämpning av TSFS 2011:86, Dnr. TSG2012-152.

⁸ Järnvägslagen (2004:519), 1 kap 4 §

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

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

Utifrån definitionerna ovan hade Sverige under 2012, 473 verksamhetsutövare med tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet.

Tillståndsinnehavare	2012
Järnvägsföretag	104
Infrastrukturförvaltare	369
Totalt	473

Tabell 1: Uppgifter om antal verksamhetsutövare 2012. I siffrorna ingår inte trafikutövare och spårinnehavare som bedriver verksamhet vid spårväg eller tunnelbana om de inte dessutom är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare

Verksamhetsutövare kallas även tillståndshavare, bägge begreppen används med samma betydelse.

Man kan dela upp järnvägssektorn i två delmarknader, en järnvägsmarknad och en infrastrukturmarknad.

Järnvägsföretagen agerar på järnvägsmarknaden och på denna bedrivs person- respektive godstrafik. Den största aktören på järnvägsmarknaden har sitt ursprung från tiden då all järnvägsverksamhet bedrevs av staten i egen regi. I Sverige skilde sig förutsättningarna mellan person- och godstrafik åt 2008. Persontrafiken var 2008 fortfarande reglerad och ett statligt ägt bolag hade ensamrätt att trafikera den interregionala persontrafiken. Under 2009 sa Sveriges riksdag ja till propositionen "Konkurrens på spåret" (2008/09:176) som innebar en stegvis öppning av marknaden för persontrafik på järnväg. Det första steget togs 1 juli 2009 då marknaden öppnades för veckosluts- och helgtrafik. Den 1 oktober 2009 öppnades marknaden för internationell persontrafik. Riksdagens beslut innebar också att marknaden öppnades helt från och med den 1 oktober 2010. Godstrafiken var redan tidigare öppnad för konkurrens men domineras fortfarande av det bolag som tidigare var en del i den statliga järnvägsförvaltningen.

Infrastrukturmarknaden är starkt dominerad av staten vilket innebär att infrastrukturförvaltaren av statens spåranläggningar är den dominerande aktören. Järnvägsnätet i Bilaga A.1 visar den geografiska spridningen för det statligt ägda järnvägsnätet. Under 2012 hade 369 infrastrukturförvaltare säkerhetstillstånd. Av dessa var endast ett tjugotal infrastrukturförvaltare större aktörer, uttryckt i termer av antal spårkilometer. Övriga infrastrukturförvaltare har i regel mindre spåranläggningar för eget bruk, exempelvis industriföretag som har ett eget spår som ansluter till statens spåranläggningar, i syfte att transportera eget gods.

B.2.1 Undantagna verksamhetsutövare

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

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

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

Verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för museitrafik eller persontrafik, exempelvis Saltsjöbanan och Roslagsbanan, har exkluderats i rapporten. Även verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods har exkluderats.

B.3 Sammanfattning/generell trendanalys

Det inträffade 47 olyckshändelser som uppfyller kraven på rapportering till ERA⁹ och det var 33 personer som antingen avled eller blev allvarligt skadade pga. järnvägsverksamheten. Majoriteten av de som avled gjorde det i plankorsningsolyckor (7) personer eller i personolyckor (7) personer. Se vidare avsnitt D.2 om gemensamma säkerhetsindikatorer.

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

Transportstyrelsen har utfärdat säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd samt utövat tillsyn i form av främst revisioner i enlighet med säkerhetsdirektivet. Den tillsyn som Transportstyrelsen utövat under 2012 resulterade i 45 förelägganden och tre förbud. Järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem är i huvudsak väl fungerande. De vanligaste bristerna som upptäckts i säkerhetstillsynen riktad mot infrastrukturförvaltare är fortfarande att åtgärder inte vidtagits i rätt tid efter en besiktning av spåranläggningen.

Transportstyrelsen har under 2012 omhändertagit två rekommendationer från Statens haverikommission.

Ett utvecklingsområde som Transportstyrelsen arbetar med är ett projekt för att få tillgång till sjukhusuppgifter om personer som skadats i järnvägs- och båtlivsrelaterade olyckor. Sedan tidigare har Transportstyrelsen ett etablerat samarbete med sjukvården för sjukvårdsinformation om vägtrafikolyckor. Ett annat område är utvecklingen av ett IT-system som ska underlätta processen för tillståndsansökan. Transportstyrelsen har även skapat trafikslagsövergripande

⁹ Olyckor där minst ett spårbundet fordon i rörelse var inblandat och där minst en person dödats eller allvarligt skadats eller att skadorna på materiel, spår eller andra installationer lett till kostnader på minst hundrafemtio tusen Euro. Även olyckor som orsakar skador på miljön eller som stör trafiken i hög utsträckning betraktas som rapporteringspliktiga olyckor. Själv mord är exkluderade. Händelser där polis inte tagit ställning till om orsaken varit olycka eller självmord inkluderas som olyckor. Se definitioner bilaga F.

processteam för tillsynsverksamhet, tillståndsprövande verksamhet samt har ett kompetenscentrum för HF/MTO¹⁰-relaterade uppgifter.

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

C ORGANISATION

C.1 Transportstyrelsens organisation

Transportstyrelsen har ett samlat ansvar för normgivning, tillsyn, tillståndsgivning och registerhållning för de fyra trafikslagen järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Transportstyrelsen har en normerande roll och utövar tillsyn över järnvägssystemet. I detta hänseende uppfyller Sverige säkerhetsdirektivets villkor att varje medlemsland ska ha en säkerhetsmyndighet som oberoende av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, bland annat har uppdrag att besluta om tillstånd av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, besluta om godkännande för att ta i bruk tekniska delsystem och komponenter samt tillse att rullande materiel registreras.

Transportstyrelsen är även ett regleringsorgan enligt artikel 30 i direktiv 2001/14/EG¹¹ men denna rapport berör det uppdrag som Transportstyrelsen har enligt säkerhetsdirektivet.

Transportstyrelsens uppdrag preciseras i förordning¹² med instruktion för Transportstyrelsen. Regeringen anger årligen i regleringsbrevet vilka villkor som skall gälla för Transportstyrelsens verksamhetsutövning nästkommande budgetår.

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

Transportstyrelsen finns på 15 orter i landet och har ca 1750 anställda. Den största delen av verksamheten är lokaliserad till Borlänge, Norrköping och Örebro. Huvudkontoret ligger i Norrköping. Myndigheten omfattar centrala enheter: GD-stab, GD-juridik och GD-kansli samt följande avdelningar: ekonomi- förvaltningsavdelning, IT-avdelning, kommunikationsavdelning, personalavdelning, körkortsavdelning, sjö- och luftfartsavdelning, skatte- och avgiftsavdelning, väg- och järnvägsavdelning samt transportregisteravdelning.

Väg- och järnvägsavdelningen omorganiserades den 15 augusti 2013. Omorganisationen är en omstrukturering av befintlig verksamhet som genomfördes genom att två nya enheter,

¹⁰ Human factors/Människa, teknik, organisation

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

¹² Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

datainsamling och systemstöd samt marknad, kvalitet och strategi, ersatte två gamla enheter samt avdelningsdirektörens stab. Avdelningen har åtta enheter: behörigheter, fordon och teknik, juridik, marknad, kvalitet och strategi, datainsamling och systemstöd, support, trafik och infrastruktur samt trafikföretag. Nedan beskrivs kort vilka olika järnvägsfrågor enheterna ansvarar för. Utöver järnvägsfrågor ansvarar varje enhet även för vägtrafikfrågor. Trafik och infrastruktur samt trafikföretag utfärdar tillstånd och utövar tillsyn. För att få ett tillstånd prövas järnvägsföretagets och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Enheten för fordon och teknik utfärdar godkännande av tekniska delsystem. För att få ett delsystem godkänt innan det tas i bruk, måste den sökande visa att delsystemet är säkert och driftkompatibelt. Juridiska enheten stödjer bland annat framtagandet av föreskrifter med sin juridiska kompetens. Enheten för datainsamling och systemstöd ansvarar bland annat för hantering av Statens haverikommissionens rekommendationer samt olycksstatistik och framtagande av den årliga säkerhetsrapporten till ERA. Enheten marknad, kvalitet och strategi har bland annat ett långsiktigt uppdrag att övervaka marknadsutvecklingen på järnvägsområdet.

Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning har cirka 325 anställda, varav 160 män och 165 kvinnor. Det är ca 60 personer som huvudsakligen arbetar med järnvägsfrågor, men siffran är osäker eftersom Transportstyrelsen inte längre följer upp resurser per trafikslag. Motsvarande könsfördelning på hela Transportstyrelsen är 850 män och 900 kvinnor. Bilaga B innehåller Transportstyrelsens organisationsschema.

C.2 Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelnings relationer

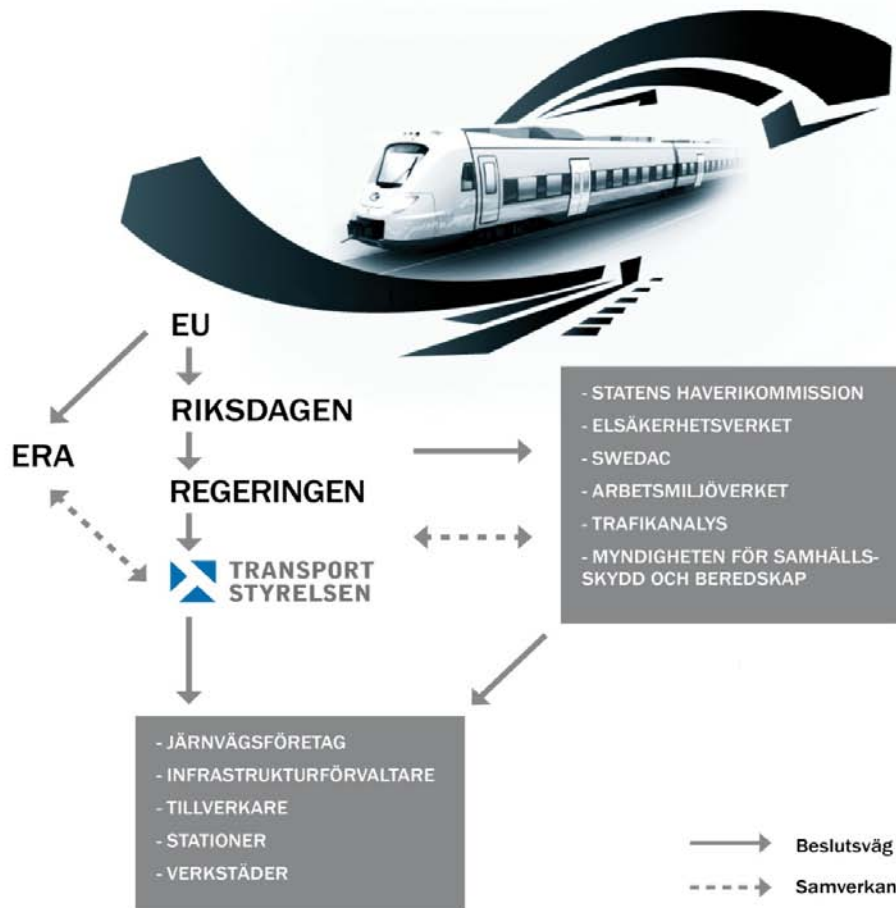
I detta avsnitt beskrivs Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelnings relationer till andra myndigheter. Fokus ligger på relationer inom järnvägsområdet. I och med att Transportstyrelsen även har ansvar för väg, sjöfart och luftfart finns ytterligare en mängd relationer som inte beskrivs.

Transportstyrelsen är inte den enda myndighet som har ansvar för järnvägssystemets reglering. Det finns flera andra statliga myndigheter, t.ex. Elsäkerhetsverket, Boverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) men även Trafikverket som både är en statlig myndighet och infrastrukturförvaltare över statens järnvägsanläggningar. Myndigheterna interagerar och utför myndighetsutövning gentemot järnvägssystemets aktörer inom sina respektive ansvarsområden. I figur 1 ges exempel på några statliga myndigheter som påverkar Transportstyrelsen och järnvägssystemets övriga aktörer, bland annat genom att de har normerande uppgifter i vissa säkerhetsrelaterade frågor.

Swedac är en statlig myndighet som ackrediterar anmälda organ vars uppgift är att intyga att tekniska delsystem uppfyller gällande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). MSB har ett övergripande och samordnande ansvar i sitt arbete för ett säkrare samhälle. Transportstyrelsen samarbetar med MSB bland annat beträffande tillsyn över transport av farligt gods.

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

Transportstyrelsen samverkar även med Trafikanalys. Transportstyrelsen levererar statistiska underlag till Trafikanalys som i sin tur levererar olycksstatistik till Eurostat. Trafikanalys publicerar nationell transportstatistik, t.ex. uppgifter om transportarbete vilket Trafikverket levererar underlag till.



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

De heldragna pilarna i figur 1 avser beslutsvägar. De är enkelriktade medan de streckade pilarna som är dubbelriktade avser samverkan.

Det är inte bara järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som agerar i järnvägssystemet, där finns även tillverkare av tekniska system såsom fordon, signalanläggningar och ställverk. Tillverkare omfattas inte av Transportstyrelsens ansvarsområde men däremot ska Transportstyrelsen godkänna delsystemen innan de kan tas i bruk. Fordon behöver underhållas och repareras, vilket görs av verkstäder som kan ha tillstånd som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Järnvägsföretagen har ansvar för att de fordon de använder får tillräckligt

underhåll. Genom ett ändringsdirektiv¹³ har regler om att utse underhållsansvarig enhet (ECM¹⁴) för fordon tillkommit. Reglerna har implementerats i svensk rätt under 2012, se avsnitt E.

D UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN

Arbetet med att hålla en hög och jämn säkerhetsnivå i järnvägssystemet engagerar samtliga aktörer i järnvägssystemet. I detta avsnitt redovisas en sammanfattning av Transportstyrelsens åtgärder för att behålla/öka säkerheten i järnvägssystemet och verksamhetsutövarnas säkerhetsmål och säkerhetshöjande aktiviteter.

D.1 Initiativ för att behålla/öka säkerheten

D.1.1 Transportstyrelsens säkerhetshöjande aktiviteter

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

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

Under 2012 har Transportstyrelsen enats om en gemensam tillsynsprocess som brutits ner till inspektioner (inkl. revisioner) och granskningar (inkl. revision1). Det område som inledningsvis ska fokuseras på är främst erfarenhetsåterföringen av det tillsynsarbete som görs, hur vi omhändertar resultat från tillsynen. Förslag på mål och mått för att följa upp tillsynsprocessen har tagits fram där beslut väntar.

För järnväg följde Transportstyrelsen under 2012 bland annat upp åtgärdskrav från 2011 gällande arbete i spårmiljö. Som en följd av tidigare olyckor och Transportstyrelsens insatser ser nu Trafikverket över möjligheten att förändra kompetenskraven hos underleverantörer.

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

¹³ Direktiv 2008/110/EG av den 16 december 2008 om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet).

¹⁴ Entity in Charge of Maintenance (ECM).

Olycka/tillbud eller annan avvikelse som startade aktiviteten			Beslutade säkerhetshöjande aktiviteter
Datum	Plats	Händelsebeskrivning	
2012-09-20	Sundsvall	Urspårning med dödlig utgång av Green Cargos fordonstyp Z70. I samband med utredningen efter olyckan i Sundsvall beslutade Green Cargo att ta alla lok av typ Z70 ur trafik med omedelbar verkan mot bakgrund om misstänkt sprickbildning i hjulaxlarna på denna fordonstyp.	Med anledning av denna händelse gjorde Transportstyrelsen en revision av samtliga företag som är innehavare av närbesläktade fordonstyper. Transportstyrelsen informerade också dessa innehavare om problemet och vilka åtgärder Green Cargo tagit, dvs att tillsvidare stoppa all trafik med lok av typ Z70 och inleda en teknisk undersökning av samtliga hjulaxlar.

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

Säkerhetshöjande aktivitet	Beskrivning av "trigger"	Beskrivning av problemområdet
Tillsyn mot Trafikverket gällande implementering och efterlevnad av regelverk kring arbete i spårmiljö, såsom SOS-planering och sänkt hastighet förbi arbetsområden.	Upptäckt vid tillsyn att information och nya föreskrifter kring detta inte efterlevs inom Trafikverkets egen organisation.	Entreprenörer utsätts för stora risker i samband med arbeten i spårmiljö.
Revisioner gällande rutiner kring ritningshantering hos ett antal av de större verksamhetsutövarna.	Indikationer har kommit från den Tekniska enheten att det sker mycket ändringar i ritningar, och det har även framkommit i våra egna revisioner att dessa ritningar kanske inte alltid tas om hand på rätt sätt.	Ritningar som finns ute i anläggningarna överensstämmer inte med de som finns i arkiven, vilket kan leda till felkopplingar i signalsystemen, som i sin tur kan leda till olyckor.

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

D.1.2 Verksamhetsutövarnas säkerhetshöjande aktiviteter

Majoriteten, ca 90 %, av verksamhetsutövarna har inte varit involverad i någon händelse som lett till att någon människa dödas eller blivit allvarligt skadad. Verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter innehåller, utöver uppgifter om gemensamma säkerhetsindikatorer, även uppgifter om verksamhetens säkerhetsmål och vidtagna aktiviteter för att behålla/höja säkerhetsnivån. Detta avsnitt återger en sammanvägd beskrivning av verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter.

Det har inkommit 182 säkerhetsrapporter. De som inte har lämnat säkerhetsrapport är tillståndshavare med mindre infrastrukturanläggning.

D.1.2.1 Säkerhetsmål

I 120 säkerhetsrapporter har verksamhetsutövarna redovisat säkerhetsmål, dvs. i ca 66 % av säkerhetsrapporterna. Det är ungefär lika stor andel som 2011 (67 %). Spridningen i målformuleringarna är stor. Ett flertal av företagen, 54 av 120 (ca 45 %), uppger att de har flera säkerhetsmål. I regel är det både långsiktigt övergripande mål kombinerat med nedbrutna detaljerade mål, t.ex. mål för maximalt antal OSPA under året. Kommunerna har ofta generella mål för sin verksamhet som inte är nedbrutna för den infrastrukturanläggning de förvaltar och flertalet av dem rapporterar inte några säkerhetsmål alls.

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

Sammanfattningsvis saknas säkerhetsmål i en stor andel av säkerhetsrapporterna (ca 44 %). Den vanligaste motiveringen är att järnvägsverksamheten är så liten att de inte kan specificera enbart järnvägsrelaterade säkerhetsmål.

D.1.1.2 Handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter

Av de inkomna säkerhetsrapporterna har 42 % av verksamhetsutövarna redovisat att de vidtagit säkerhetshöjande aktiviteter på grund av någon inträffad händelse, tillbud eller av förebyggande skäl, vilket är ungefär lika stor andel som föregående år (41 %). Majoriteten av verksamhetsutövarna har redovisat mer än en säkerhetshöjande aktivitet. Det behöver inte vara någon allvarlig konsekvens kopplad till händelsen. Mindre allvarliga händelser som tillbud till olycka, d.v.s. händelser vars konsekvens inte blev så allvarlig som den skulle ha kunnat bli, har också medfört att säkerhetshöjande aktiviteter vidtagits. Flera av verksamhetsutövarna har vidtagit säkerhetshöjande aktiviteter i förebyggande syfte, exempelvis förbättrad avvikelserapportering. I 2012 års rapportering anas en ökande andel svar som fokuserar intern uppföljning av säkerhetsarbetet, t.ex. implementering av nytt säkerhetsstyrningssystem, fördjupad egenkontroll av dokument, uppföljning av avvikelserapportering.

Ett ord som används flitigt i enkätens avsnitt om säkerhetshöjande åtgärder är ordet *risk*. Åtgärder vidtas för att minska risker i transportsystemet och man inför riskhanteringssystem.

Tabell 4 visar några exempel på säkerhetshöjande aktiviteter som verksamhetsutövare vidtagit, vad som initierat aktiviteterna samt det faktiska eller förväntade resultatet. Utöver exemplen i tabell 4, uppger verksamhetsutövarna att: årlig säkerhetsbesiktning, inklusive åtgärder för att

reducera besiktningsanmärkningarna samt kompetenshöjning hos personalen genom utbildning och arbetsplatsträffar, är aktiviteter som lägger grunden för hög säkerhet i järnvägsverksamheten.

Säkerhetshöjande aktivitet	Orsak	Resultat
Översyn samt uppdatering av företagets riskhanteringsrutiner inklusive riskanalyssmallar. Ska vara klart i samband med färdigställande av det nya dokumenthanteringssystemet. Beräknas klart 2013-05-31.	Koppling till förordning (EG) 352/2009 har fungerat men systemet behöver förbättras samt implementeras till hela organisationen.	Resultatet förväntas öka antalet upprättade riskbedömningar och riskanalyser samt även medverka till ökad förståelse för kopplingen mot avvikelshantering.
Information till Lokförarna. Fortbildningen fokuseras på hur man kör för att undvika OSPA kat A	Flertal OSPA kat A	OSPA kat A minskade under hösten 2012. Vi kommer ha kvar samma mål för vår fortbildning under 2013. Målet kommer bedömas med hänsyn till att vår trafikmängd har ökat under 2012
Handlingsplan för larmrutiner och förbättrad avvikelshantering genomförs	Brister har upptäckts i larmning	Avvikelser har minskat

Tabell 4: Exempel på säkerhetshöjande aktiviteter 2012, rapporterade av verksamhetsutövare.

Den statliga infrastrukturförvaltaren, Trafikverket, har i sin säkerhetsrapport beskrivit att det övergripande säkerhetsmålet är att antalet dödade inom järnvägssystemet ska halveras från 110 personer 2010 till 55 personer år 2020¹⁵. I säkerhetsrapporten för 2012 uppger Trafikverket att antalet avlidna i järnvägssystemet är inom den beräknade minskningstakten, men om olycksutvecklingen inte avtar riskerar målet att inte uppnås.

Tabell 5 visar ett urval av de åtgärder som Trafikverket har fokuserat under 2012 och som i vissa fall genomförs 2013.

Säkerhetshöjande aktivitet	Orsak	Resultat
Inventering av mest olycksdrabbade sträckorna samt åtgärder som minskar tillgängligheten.	att minska olyckor orsakade av obehörigt spårinträdande och självmord	Ingen effekt kan ännu utläsas
Samarbete med blåljusmyndigheter som ingriper när människor befinner sig närheten av spåret.	Fortsatt många olyckor	Ingripanden sker löpande och i flera fall har personer stoppats.
Medverka i EU-projekt RESTRAIL16	att minska olyckor orsakade av obehörigt spårinträdande och självmord	Ingen minskning kan utläsas än.
Revidering av Trafikverkets regler	Olyckan i Kimstad	Ingen minskning kan utläsas än.

¹⁵ Trafikverkets uppgifter om antal avlidna personer avviker från den officiella statistiken bland annat pga. andra beräkningsgrunder, t.ex. ingår självmordsolyckor.

¹⁶ RESTRAIL: Reduction of Suicides and Trespasses on Railway property

Säkerhetshöjande aktivitet	Orsak	Resultat
om arbetsmiljö och arbete i spår.	2012-09-12	
Revidering av regler om tunga spårgående arbetsredskap.	Olyckan i Kimstad 2012-09-12	
Införande av ny modell av hinderdetektor som bygger på radarteknik.	Plankorsningsolyckor fortsätter att inträffa	Första installationen skedde 2013.
Information till plankorsningstrafikanter som befinner sig mellan bommarna i en helbomsanläggning, att de kan köra igenom bommarna.	Att fordon fastnar mellan bommarna och en allvarlig plankorsningsolycka inträffar.	Planering att utrusta 1200 helbomsanläggningar med skyltar under 2013.
Ny säkerhetsorganisation kring bangårdar inklusive nya regler för bl.a. bangårdsskydd	Brister som påpekats från Riksrevisionen om risker som uppstår när obehöriga beträder spårområdet samt brister i hantering av farligt gods.	Trafikverket har genomfört nödlägesövningar på rangerbangårdar tillsammans med räddningstjänsten och andra aktörer. Vid några identifierade olycksdrabbade platser har stängsling påbörjats.

Tabell 5: Ett urval av Trafikverkets säkerhetshöjande aktiviteter 2012.

D.2 Gemensamma säkerhetsindikatorer

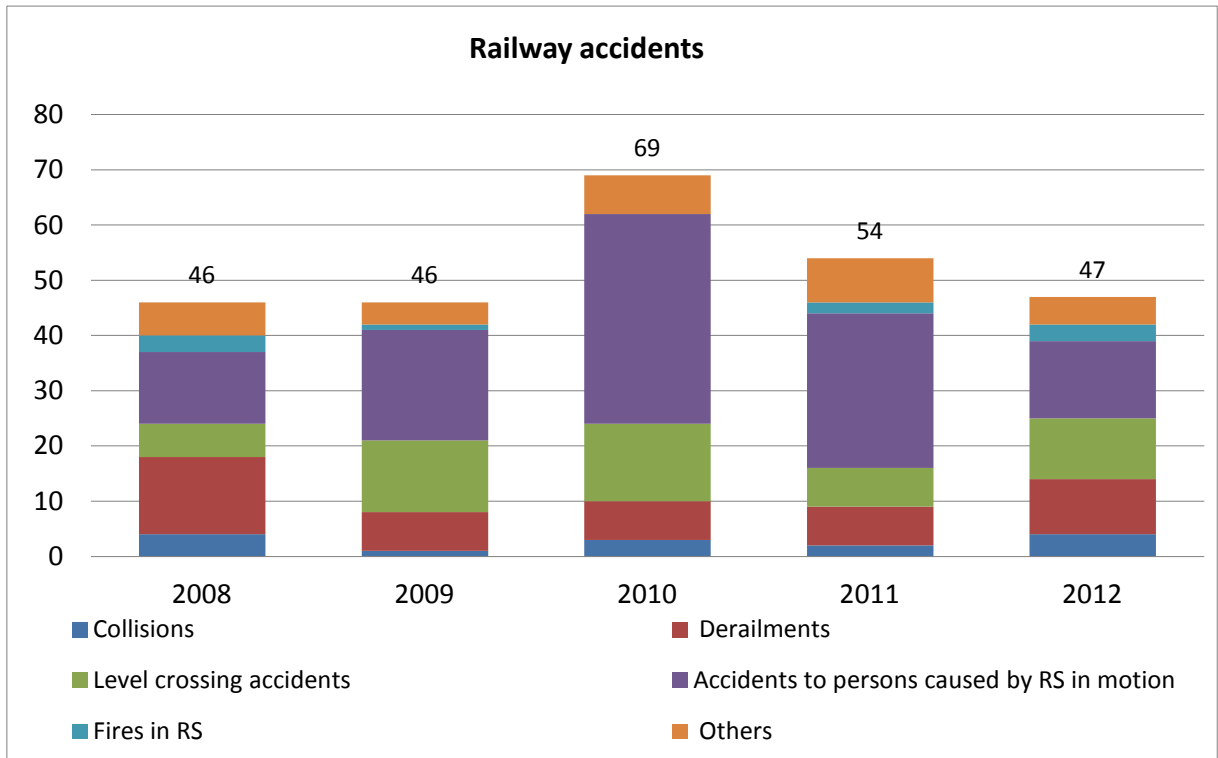
I detta avsnitt redovisas kommentarer till de gemensamma säkerhetsindikatorerna. De gemensamma säkerhetsindikatorerna redovisas som ett genomsnittligt värde baserat på värden för fem år. I år, 2013, samlas uppgifterna in för sjunde året varför indikatorerna för 2012 redovisas som ett medelvärde baserat på värden för 2012, 2011, 2010, 2009 och 2008. Vissa indikatorer har tillkommit sedan starten 2006, i dessa fall redovisas de år som har tillgängliga värden. De gemensamma säkerhetsindikatorerna består av data om inträffade olyckor och avvikelser som sätts i relation till antal tågkilometer eller, i vissa fall, passagerarkilometer. 2012 utfördes cirka 140,433 miljoner tågkilometer på det statliga järnvägsnätet. Det är Trafikverket som har lämnat uppgifter om trafikarbete och spårkilometer. Det kan innebära att tågkilometer och spårkilometer avviker från andra källor. Källor som använts för insamlade uppgifter redovisas i kapitel J Källor/använda definitioner.

Vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport, se avsnitt B.2.1, därför är inte indikatorerna ett mått på all järnväg i Sverige. Exempelvis är verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för museitrafik eller persontrafik, som exempelvis Saltsjöbanan och Roslagsbanan, exkluderade i denna rapport. Siffrorna för antal döda och allvarligt skadade skiljer sig därför mot de siffror som Sverige årligen lämnar till Eurostat och mot de siffror som årligen publiceras i Trafikanalys officiella statistikpublikation Bantrafikskador¹⁷.

¹⁷ Se kapitel J för närmare redovisning av skillnaderna i olycksstatistiken.

D.2.1 Olyckor

Under 2012 inträffade det 47 (54, 69, 46, 46) olyckor som ska rapporteras i enlighet med säkerhetsdirektivets bilaga 1¹⁸. Siffrorna inom parentes avser 2011, 2010, 2009 och 2008. Det är olyckor med järnvägsfordon i rörelse som lett till att: minst en person omkommit eller skadats allvarligt; kostnader för mer än 1,4 miljoner svenska kronor uppstått eller att totalt trafikstopp varat i minst sex timmar, som ingår i dessa siffror.



Figur 2: Diagram över antal järnvägsolyckor per olyckskategori.

Olyckorna i figur 2 delas upp i olyckskategorierna: tågkollision, tågurspårning, plankorsningsolycka, personolycka orsakade av rullande materiel i rörelse, brand i rullande materiel och annan olycka, t.ex. urspårning med växlingsrörelse.

Den olyckskategori för vilken det har rapporterats flest olyckor 2012 är personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse 14 (28,38,20,13). Liksom tidigare år har majoriteten av de personkonsekvenser som uppstått berott på obehörigt spårbedrädande. Självordsolyckor har exkluderats från siffrorna. Det är långt ifrån alltid som det går att avgöra om det rör sig om ett självmord. I de fall polisen, som är behörig myndighet, inte tagit ställning till om en händelse är en olycka eller självmordsolycka redovisas händelsen som olycka.

Plankorsningsolyckorna ökade 2012 (11) jämfört med 2011(7), vilket kan jämföras med åren 2010 - 2008 (14,13,6).

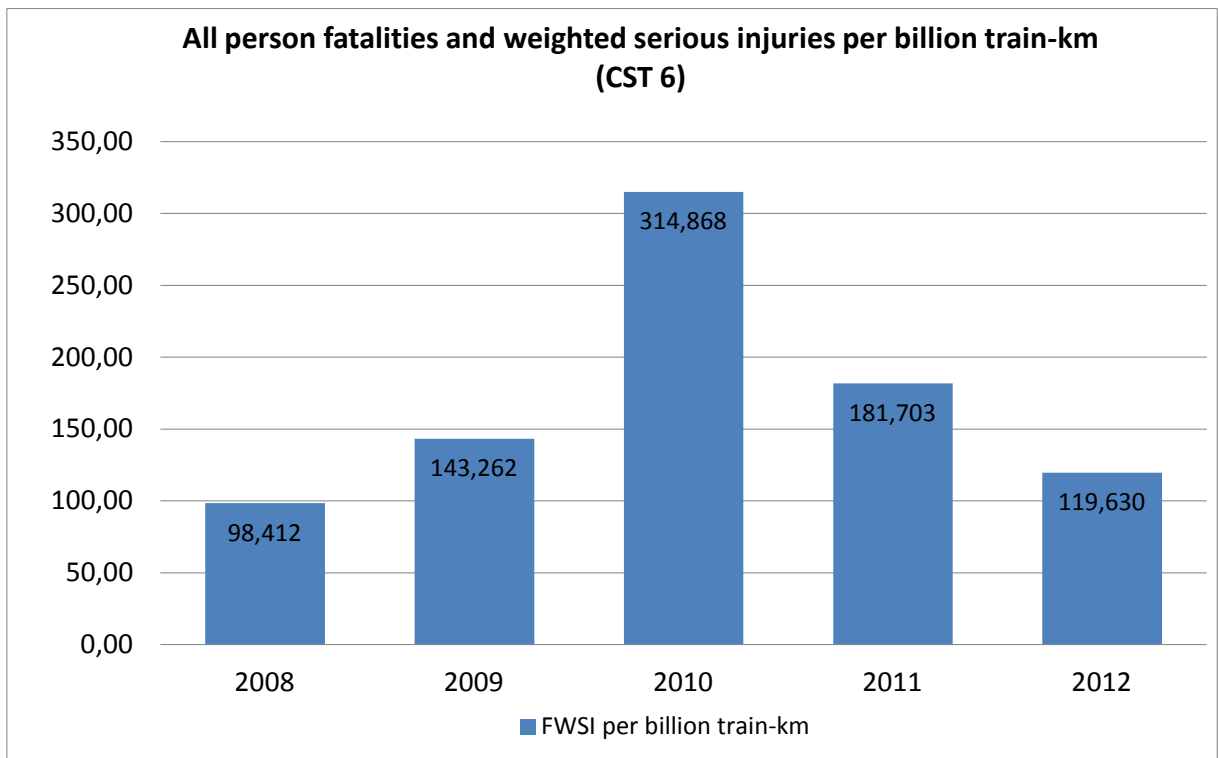
¹⁸ Olyckor där minst ett spårbundet fordon i rörelse var inblandat och där minst en person dödats eller allvarligt skadats eller att skadorna på materiel, spår eller andra installationer lett till kostnader på minst hundrafemtio tusen Euro. Även olyckor som orsakar skador på miljön eller som stör trafiken i hög utsträckning betraktas som rapporteringspliktiga olyckor. Självord är exkluderade. Händelser där polis inte tagit ställning till om orsaken varit olycka eller självmord inkluderas som olyckor. Se definitioner i bilaga F.

Tågkollisioner 4 (2,3,1,4) och tågurspårningar 10 (7,7,7) som rapporterats för 2012 har rapporterats på grund av skadekostnad och/eller omfattande trafikstörning. De har inte lett till några allvarligt skadade eller omkomna människor. Det har rapporterats 3 bränder (2, 0,1,3) för 2012. Bränderna rapporterades pga. omfattande materiella kostnader eller försening på minst 6 timmar, dvs. inga människor skadades allvarligt eller avled pga. bränderna.

De olyckor som klassificerats som annan olycka, är 5 (8,7,4,6). I två fall har personer skadats allvarligt eller avlidit i en annan olycka. I tre fall har olyckan rapporterats på grund av att de gett upphov till betydande konsekvenser i form av stora skadekostnader och/eller stora trafikstörningar. Utöver de olyckor som rapporteras i denna rapport har det under 2012 dessutom inträffat 82 (62 68, 67, 71) självmordsolyckor som lett till dödsfall eller allvarlig skada.

D.2.2 Dödade och allvarligt skadade

I denna grupp av indikatorer ingår antalet dödade och allvarligt skadade personer. Under 2012 avled 15 (24,42,19,13) personer och 18 (15,25,15,6) personer skadades allvarligt. Indikatorn för antal dödade per miljard tågkilometer (CST 6) har minskat jämfört med 2010 och 2011.



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

Den största olycksgruppen med avlidna personer är personolyckor där 7 (17,34,13,9,14) personer omkom när de obehörigt beträtt spårområdet. Två andra personer avled i personolycka. Resterande som avlidit är plankorsningstrafikanter 7(7,7,6,4) samt en anställd som avled i en annan olycka. Jämfört med 2011 är det färre avlidna i järnvägsolyckor.

En passagerare skadades allvarligt vid en urspårning. Ingen anställd skadades. Majoriteten av de som skadades allvarligt var plankorsningstrafikanter (10). Det var 6 (8,5,2,1,2) personer som skadades allvarligt när de obehörigen beträtt spåret. Allvarligt skadade personer som obehörigt

beträtt spåret har minskat under 2012 jämfört med 2011. Det råder en viss osäkerhet när det gäller antalet allvarligt skadade eftersom det är svårt att få fram tillförlitliga uppgifter om hur länge personer har vistats på sjukhus. Uppgiften om personers skadegrad hämtas från polisen alternativt berörda företag. Transportstyrelsen arbetar med att utveckla rutiner för att få tillgång till uppgifter om sjukhusvistelse och diagnos från sjukvården. I vissa fall har sjukhusuppgifter varit tillgängliga.

D.2.3 Infrastrukturens tekniska säkerhet

I denna grupp av indikatorer ingår bland annat andel spår som har automatisk tågövervakning i bruk, exempelvis ATC eller ERTMS och antal plankorsningar med olika typer av vägskyddsanläggning. Den största infrastrukturförvaltaren i Sverige är Trafikverket. De uppger i sin säkerhetsrapport för 2012 att de har 9 804 km med ATC av totalt 11 963 km spår. Detta innebär att andelen spår med automatisk tågövervakning i bruk (ATC) är ca 82 % (81 %). I årets säkerhetsrapport uppger Trafikverket att det preliminära antalet tågkilometer med ATC under 2012 var ca 145,4 miljoner tågkilometer. Andelen tågkilometer som körts på spår med automatisk tågövervakning i bruk är ca 96 %. Den största delen av trafiken sker således på banor med hög teknisk säkerhet.

Den statligt ägda infrastrukturförvaltaren, Trafikverket, har under flera år arbetat aktivt med att förbättra säkerheten vid plankorsningar. En av de åtgärder som vidtagits har varit att slopa plankorsningar utan aktiv vägskyddsanläggning och ersätta dem med plankorsningar med automatisk vägskyddsanläggning alternativt att ta bort plankorsningen.

Typ av plankorsning	Antal	
1. Antal plankorsningar med automatisk ljud- och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	836	(843)
2. Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	11	(9)
3. Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2215	(2196)
4. Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	77	(78)
5. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	87	(87)
6. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	16	(2)
7. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 5 och 6	40	(29)
8. Antal passiva plankorsningar	5334	(5486)
Totalt:	8 616	(8 730)

Tabell 6: Antal plankorsningar uppdelade efter typ av vägskyddsanläggning och totalt av samtliga inkomna säkerhetsrapporter, dvs. inkl. Trafikverket. Siffran inom parentes avser 2011.

Typ av plankorsning	Antal	
1. Antal plankorsningar med automatisk ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	690	(710)
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	2116	(2112)
4. Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	77	(78)
5. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	17	(17)
6. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	0	(0)
7. Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 5 och 6	0	(0)
8. Antal passiva plankorsningar	3260	(3423)
Totalt:	6 160	(6 340)

Tabell 7: Antal plankorsningar på den statligt ägda infrastrukturen uppdelade efter typ av vägskyddsanläggning. Siffran inom parentes avser 2011.

Tabellerna 6 och 7 skiljer sig såtillvida att tabell 6 inkluderar samtliga vägskyddsanläggningar som verksamhetsutövarna rapporterat i säkerhetsrapporterna, medan tabell 7 endast omfattar vägskyddsanläggningar på den statligt ägda infrastrukturen. Uppgifterna skiljer sig inte nämnvärt åt mer än att de mindre infrastrukturförvaltarna, som ingår i tabell 6, har både manuellt manövrerade och automatiska anläggningar med bommar eller grindar, vilket saknas hos den statliga infrastrukturförvaltaren.

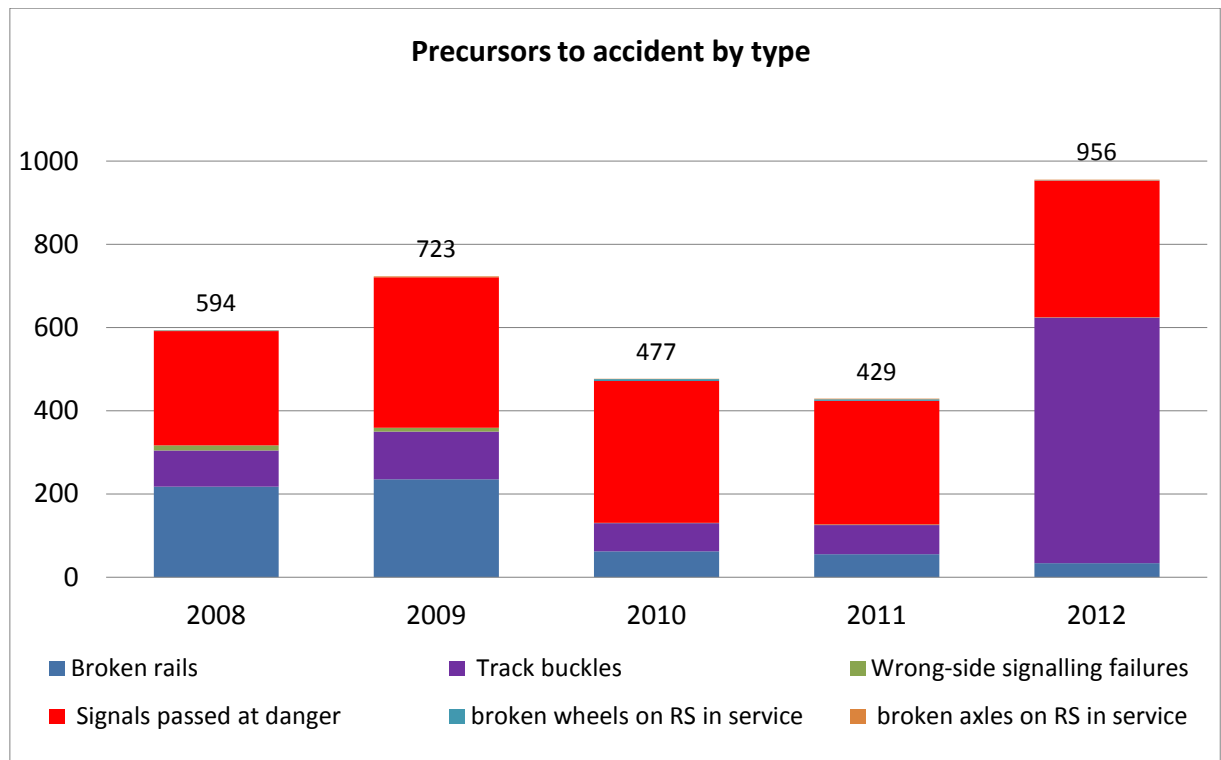
Den statligt ägda infrastrukturen har 6 160 (6 340) plankorsningar. 2011 års uppgifter i tabell 7 har uppdaterats enligt uppgifter i Trafikverkets säkerhetsrapport för 2012.

I några enstaka fall har infrastrukturförvaltare uppgett att de har plankorsningar men inte vilken typ av skydd plankorsningen har. Det totala antalet plankorsningar i tabell 6 kan därför vara något högre än 8 616 (8 730). Totalt sett bekräftas att antalet plankorsningar minskar.

D.2.4 Avvikelser

I denna indikator summeras alla rapporterade avvikelser som avser rälsbrott, spårgeometrifel, axelbrott, hjulbrott, obehörig stoppsignalpassage och säkerhetspåverkande signalfel.

Rapporterade avvikelser för 2012 är 956 (429,477, 723, 594), vilket är en betydande ökning jämfört med 2011.



Figur 8: Antal avvikelser per år.

Den kategori av indikatorer som visar en kraftig ökning 2012 är spårgeometrifel 590 (70,68,115,87), vilket beror på att Trafikverket har ändrat uppföljningsrutin. Antalet avvikelser baseras på inrapporterade värden i inkomna säkerhetsrapporter.

Rälsbrott: 34 (55,62, 235, 218)

Spårgeometrifel: 590 (70,68, 115, 87)

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

Obehörig stoppsignalspassage: 328 (297, 341, 362, 275)

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

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

D.2.5 Kostnader och förlorade arbetstimmar på grund av olyckor

Denna indikator är ett försök att mäta den totala kostnaden som uppstår i järnvägssystemet på grund av inträffade olyckor. Kostnaden uttrycks i Euro¹⁹.

ERA har tagit fram nya metoder för att rapportera kostnader. De nya metoderna utgår från samhällets kostnader istället för järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas kostnader. Två

¹⁹ Vid beräkning av kostnader i Euro har växlingskurs 1 Euro = 8,7053 SEK (Sveriges Riksbanks medelvärdeskurs för 2012) använts för eftersom rapporterade järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare anger sina kostnader i SEK.

typer av kostnader baseras dock fortfarande på järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas erfarenheter och det är:

1. Miljökostnader som järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare erfarenhetsmässigt står inför vid arbetet med att återställa det skadade området till det skick det befann sig i före järnvägsolyckan.

Verksamhetsutövarna rapporterar att de haft 28 718 Euro i miljökostnader 2012. Det rapporterades inga miljökostnader varken 2011 eller 2010. Det huvudsakliga skälet till den låga eller uteblivna kostnadsredovisningen är att verksamhetsutövarna antingen inte haft några sådana kostnader, alternativt inte har kännedom om dem.

2. Kostnad för att tillhandahålla ny rullande materiel eller infrastruktur, med samma funktion och tekniska parametrar som de som inte går att reparera, och kostnad för att återställa rullande materiel eller infrastruktur som går att reparera till det skick de befann sig i före olyckan.

Företagens rapporterade kostnader för 2012 är ca 22 248 Euro (19 miljoner Euro 2011, 8 miljoner Euro 2010, 16 miljoner Euro 2009). Företagen har uppgett att det är stor osäkerhet i dessa data.

Följande kostnader ska baseras på samhällets kostnader:

- Kostnader för omkomna i järnvägsolyckor 2012 beräknas till ca 38 miljoner Euro (ca 59 miljoner Euro 2011, ca 98 miljoner Euro 2010, ca 46 miljoner Euro 2009) och för allvarligt skadade beräknas kostnaderna till ca 8,5 miljoner Euro (ca 7 miljoner Euro 2011, ca 11 miljoner Euro 2010, ca 7 miljoner Euro 2009).
- Kostnader för förseningar på grund av olyckor: ca 22,7 miljoner 2012 (ca 24 miljoner 2011, ca 72 000 Euro 2010).

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

Beräkning av kostnader för förseningar på grund av olyckor rapporteras i år för tredje gången. Det kalkylerade värdet erhålls från ERA:s CSI data form. Uppgiften om antal förseningsminuter innehåller även förseningsminuter på grund av tillbud och omfattar förutom den statligt ägda infrastrukturen även några rapporterade förseningar av godstrafik på sidospår.

Förseningsminuterna under 2012 var 193 221 minuter för passagerartåg och 224 460 minuter för godståg, varav den statliga infrastrukturförvaltaren rapporterade 222 735 förseningsminuter för godståg. I jämförelse med 2011 har förseningsminuterna ökat. För 2011 rapporterades 120 742 förseningsminuter för passagerartåg och 151 430 förseningsminuter för godståg. Det var enbart den statliga infrastrukturförvaltaren som rapporterade.

D.2.6 Säkerhetsstyrning

Det som ska rapporteras är verksamhetsutövarnas planerade 230 (202, 214, 221,177) och utförda 204 (179, 187, 164, 156) systemrevisioner, vilket betyder att ca 89 % (89 %, 87 %, 74 %, 88 %) av de planerade revisionerna har utförts.

Det är 72 (65, 56) av 182 (152, 126) verksamhetsutövare som har uppgett att de planerat och utfört minst en systemrevision under 2012. Några verksamhetsutövare (7) har angett att de planerat men inte utfört någon systemrevision.

Exempel på revisionsområden är revision av underleverantörer och revision av olika delar i säkerhetsstyrningssystemet. Några exempel på mer generellt funna brister är att man inte uppfyller myndighetskrav, brister i kompetensstyrning och brister i säkerhetsstyrning. Under denna punkt i enkäten rapporterar verksamhetsutövarna planerade och genomförda underhållsbesiktningar som även rapporteras som en säkerhetshöjande aktivitet.

D.3 Resultatet av säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen är mottagare av säkerhetsrekommendationer för spårbunden trafik som lämnas av den oberoende utredningsmyndigheten, Statens haverikommission (SHK). Transportstyrelsen har under år 2012 behandlat två säkerhetsrekommendationer lämnade i följande utredningsrapporter:

SHK rapport	Rekommendation	Transportstyrelsens svar
RJ 2012:01 Tillbud till kollision vid Nyhems driftplats, den 9 juni 2011	RJ 2012:01 R1	23 november 2012
RJ 2012:03 Olycka mellan tåg 505 och en spårgående grävlastare på Kimstads driftplats, den 12 september 2010	RJ 2012:03 R1	12 december 2012

Tabell 8: sammanställning över rekommendationer från Statens haverikommission som Transportstyrelsen besvarat under 2011.

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

RJ 2012:01 Tillbud till kollision den 9 juni 2011 vid Nyhems driftplats.

Svar lämnat 23 november 2012.

Rekommendation RJ 2012:01 R1

- *Transportstyrelsen rekommenderas att genomföra en tillsyn av Trafikverket för att undersöka hur Trafikverket i sitt säkerhetsstyrningssystem har säkerställt att arbeten som är säkerhetspåverkande utförs korrekt och av personal som har rätt kompetens (se avsnitt 2.2.2,3.2.2) (RJ 2012:01 R2).*

Transportstyrelsens svar:

Dokument BVF 602 och BVF 626 som det hänvisas till i rapportens kapitel 2.2.2 ligger till grund för Trafikverkets säkerhetstillstånd och ska vid förändringar som påverkar säkerhetstillståndet skickas till Transportstyrelsens för granskning. Transportstyrelsen har ett årsärende för

förvaltning av Trafikverkets säkerhetstillstånd, TSJ 2012-44, där frågor gällande ändring av dokument hanteras.

Transportstyrelsen har genomfört tillsyner mot Trafikverket när det gäller hur de säkerställer att arbeten som är säkerhetspåverkande utförs korrekt (TSJ 2010-1150 och TSJ 2010-1860). Vid tillsynerna har Trafikverket meddelat att de vidtagit ett antal åtgärder. Transportstyrelsen förelade dessutom Trafikverket att bland annat utföra oanmälda arbetsplatskontroller hos anlitade entreprenörer. Det bör dock poängteras att Transportstyrelsen utför tillsyner inom ramen för Järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter som följer av denna. Huruvida en viss befattningshavare utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter följer av kriterierna i BV-FS 2000:3 och BV-FS 2000:4. En förutsättning för att frågor kring befattningshavarens behörighet ska bli föremål för tillsyn är att den uppfyller kriterierna i de nämnda föreskrifterna.

Slutsatserna som kunde dras av ovan nämnda tillsyner var att brister inte låg i regelverket som sådant utan istället i efterlevnaden av dessa bestämmelser vid vissa spårarbeten. Bristerna i efterlevnad bedömdes i första hand bestå i att arbeten utfördes utan rätt skyddsform samt att skydds- och säkerhetsplaneringen inte utfördes korrekt. Genom möten och kontakter mellan Transportstyrelsen och Trafikverket framkom att Trafikverket genom egna undersökningar också kommit till samma slutsatser och även vidtagit åtgärder med anledning av detta.

Frågan diskuteras också vid de årliga företagsmöten som Transportstyrelsen håller med Trafikverket.

Förutom ovanstående så har det utifrån ett uppdrag från ett gemensamt GD-möte i maj 2011 genomförts förstudier hos både Trafikverket och Transportstyrelsen gällande kompetenskrav avseende säkerhet vid drift och underhåll samt nybyggnation av väg och järnväg. Representanter från Trafikverket och Transportstyrelsens respektive studier hade avstämningsmöten under hela arbetets gång. En av de slutsatser som återfinns i Transportstyrelsens slutrapport är att brister i säkerhetsmedvetande och attityden till riskerna i arbetet synes vara en vanligare orsak till olyckor än direkta kunskapsbrister.

Utöver SHK analys och rekommendationer oroas Transportstyrelsen av de förhållanden som tilläts råda vid övertagande av entreprenaden. Tiden var för kort för att kompetent personal skulle hinna anställas och för att material skulle hinna anskaffas. Personalen upplevde oklara gränser mellan entreprenader, ex vem som skulle kontrollera utförda arbeten. 2013 avser Transportstyrelsen att genomföra tillsyn mot avtalsskrivning om entreprenader och mot övertagande av entreprenader.

RJ 2012:03 Olycka mellan tåg 505 och en spårgående grävlaster på Kimstads driftplats, Östergötlandslän den 12 september 2010.

Svar lämnat 17 december 2012.

Rekommendation RJ 2012:03 R1

- *Transportstyrelsen rekommenderas att granska Trafikverkets revisions-, avvikelse- och riskhantering med syfte att se till att den får sådan kvalitet att brister i projekts ledning och planering, upptäcks och åtgärdas (se avsnitt 2.2.3 och 3.2.2)*

Transportstyrelsens svar:

Trafikverkets revisions-, avvikelse- och riskhanteringsprocesser granskades i den tillståndsprocess som genomfördes innan Trafikverket erhöll sitt säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltning vid bildandet 2010-04-01. Processerna granskades genom studier av inskickad dokumentation. Vid granskningen hittades inte några avvikelser i

dokumentationen/processerna. Transportstyrelsen har dock efter tillståndsgivningen sett indikationer på att det finns brister i efterlevnaden av Trafikverkets styrande dokument gällande ovanstående processer och har därför beslutat att under 2013 genomföra en revision/tillsyn mot Trafikverkets avvikelshantering. Transportstyrelsen anser att denna tillsyn även svarar mot SHK rekommendation.

Transportstyrelsen inledde i december 2011 en brevutlysning mot Trafikverket och bland annat begärt att få del av Trafikverkets styrande rutiner gällande förfaranden att upptäcka trender vid trafiksäkerhetsrelaterade händelser i allmänhet, samt verkets styrande rutiner för att förmedla beslut om åtgärder och styrande rutiner för att följa upp att dessa beslut har omhändertagits och utförts. Beslut om att avsluta tillsynen fattades i april 2012 efter att Trafikverket i insända handlingar redogjort för att de genomför en översyn och förändring av avvikelshantering inom trafiksäkerhetsområdet. Förändringen planeras att vara genomförd och beslutad senast den 1 mars 2013.

E VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK

Genom *Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:106) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel – Lok och passagerarfordon" i järnvägssystemet för konventionella tåg* har Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2011/291/EU av den 26 april 2011 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – Lok och passagerarfordon" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik implementerats i svensk rätt. Föreskriften trädde i kraft 1 februari 2012.

Genom *Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:105) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel - buller" i järnvägssystemet för konventionell trafik* har Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2011/229/EU av den 4 april 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – buller" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik implementerats i svensk rätt. Föreskriften trädde i kraft 1 oktober 2012.

Genom *Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:107) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller säkerhet i järnvägstunnlar* har Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2008/163/EG av den 20 december 2007 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende "Säkerhet i järnvägstunnlar" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och höghastighetståg, ändrat genom artikel 8 i kommissionens beslut 2011/291/EU, implementerats i svensk rätt. Föreskriften trädde i kraft 1 februari 2012.

Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom järnvägsområdet (TSFS 2011:79). Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om avgifter för Transportstyrelsens verksamhet inom järnvägsområdet. Föreskriften trädde i kraft 1 januari 2012, ändrades 31 maj genom *föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:79) om avgifter inom järnvägsområdet (TSFS 2012:32)*, och upphävdes 1 januari 2013 då den ersattes av *Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom järnvägsområdet (TSFS 2012:98)*.

Transportstyrelsens föreskrifter om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon (TSFS 2012:33). Dessa föreskrifter är en anpassning av gällande regler till kommissionens förordning

EU 445/2011. Reglerna har anpassats så att verksamhetsutövare som använder järnvägsfordon med certifierad underhållsansvarig enhet inte omfattas av vissa regler. Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:1) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon upphävdes och ersattes av TSFS 2012:33 den 31 maj 2012.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:14) om undantag från Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) vid provkörning. Denna föreskriftsändring föranleddes dels av att föreskrifterna behövde uppdateras för att bättre svara mot järnvägsbranschens behov och dels av att föreskrifterna innehöll hänvisningar som med tiden blivit felaktiga.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:66) om ändring i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) Denna föreskriftsändring föranleddes av att Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) innehöll regler som inte längre är relevanta och gränsvärden som inte stämmer med de gränsvärden som finns i avtal²⁰ för internationell järnvägstrafik.

F UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND

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

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

F.1 Nationell lagstiftning

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

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

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

F.2 Numeriska data

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

F.3 Procedurella aspekter

F.3.1 Frågeställningar, säkerhetsintyg Del A

3.1.1. Orsaker till att uppdatera/ändra säkerhetsintyg avseende Del A.
(det kan vara p.g.a. förändring i tjänsteutbud, omfattning av trafik, storlek på företag).

²⁰ *General Contract of Use for Wagons (GCU)*

3.1.2. Huvudsakliga orsaker till att genomsnittlig handläggningstid för ansökan om säkerhetsintyg Del A överskridit de 4 månader som förutsätts i Artikel 12 (1) i säkerhetsdirektivet (begränsat till de tillstånd som anges i bilaga E. Genomsnittlig handläggningstid räknas fr.o.m. all nödvändig information inkommit till myndigheten).

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

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

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

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

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

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

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

Svar

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

3.1.2 Inget överskridande har förekommit.

3.1.3 - 3.1.4 Hector Rail omprövade sitt säkerhetsintyg del A och del B i Sverige, vilket redovisades till Danmark där de har tillstånd för säkerhetsintyg del B

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

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

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

Transportstyrelsen utvecklar ett IT-system som ska underlätta processen för tillståndsansökan beräknad produktion för detta system är mars 2013.

F.3.2 Frågeställningar, säkerhetsintyg Del B

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

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

3.2.2. Huvudsakliga orsaker till att genomsnittlig handläggningstid för ansökan om säkerhetsintyg Del B överskridit de 4 månader som förutsätts i Artikel 12 (1) i säkerhetsdirektivet (begränsat till de tillstånd som anges i bilaga E. Genomsnittlig handläggningstid räknas fr.o.m. all nödvändig information inkommit till myndigheten).

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

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

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

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

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

Svar

3.2.1 Se 3.1.1

3.2.2 Inget överskridande har förekommit.

3.2.3 Ja, avgiften är differentierad beroende på vilken järnvägsföretagskategori ett företag är klassificerat i. Avgiften är mellan 31 400 kr till 148 000 kr.

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

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

3.2.6 Se 3.2.4

3.2.7 Se kommentar vid 3.1.9.

F.3.3 Frågeställningar, säkerhetstillstånd

3.3.1 Orsaker för att uppdatera/ändra säkerhetstillstånden.

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

3.3.2. Huvudsakliga orsaker till att genomsnittlig handläggningstid för ansökan om säkerhetstillstånd överskridit de 4 månader som förutsätts i Artikel 12 (1) i säkerhetsdirektivet (begränsat till de tillstånd som anges i bilaga E. Genomsnittlig handläggningstid räknas fr.o.m. all nödvändig information inkommit till myndigheten).

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

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

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

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

Svar

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

3.3.2 Inget överskridande har förekommit.

3.3.3 Uppdateringar av trafiksäkerhetsinstruktionerna på grund av införandet av Transportstyrelsens föreskrift om trafiksäkerhetsinstruktion, åtgärdat besiktningsanmärkningar i rätt tid, problem att verifiera utbildning hos dem som har egna besiktningsmän och främst hos de mindre infrastrukturförvaltarna dålig kunskap om järnväg främst trafiksäkerhetsinstruktioner.

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

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

3.3.6 Ja. Avgiften är differentierad beroende på spårlängd samt om det är huvudspår eller sidospår. Intervallet är 17 500 kr till 2 000 000 kr.

G SÄKERHETSTILLSYN

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

Valet av tillsynsobjekt är riskbaserat. Den tillsyn som utförs syftar till att behålla och förbättra dagens situation. Följande två kriterier är vägledande för att vidta tillsynsaktiviteter:

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

Härutöver är strävan att planeringen av tillsynsaktiviteter är preliminär. Planeringen omvärderas varje kvartal utifrån de händelser som inträffat. Planeringen har även utrymme för att snabbt kunna sätta in en ny tillsyn i fall en händelse skulle indikera behov av det. Tillsynen har således blivit både risk- och händelsestyrd för att snabbt kunna fånga förändringar i järnvägssystemet. För tillsynsverksamheten finns både interna rutiner och checklistor framtagna.

Transportstyrelsen genomför samtliga revisioner med egen personal. Cirka 5,0 årsarbetskrafter läggs på säkerhetstillsyn. Tillsynen kostade cirka fem miljoner sexhundra tusen SEK, (cirka 643000 Euro) under 2012.

Inom Transportstyrelsen pågår en kartläggning av hur tillsynen inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart utövas vilket kan mynna ut i nya metoder. Ett första resultat av projektet är en gemensam grundutbildning.

Antal inspektioner (inspections) utförda av Transportstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter (specificeras)
3. Antal inspektioner av JF/IF under 2011	Planerade	0	6 (tillsyn av farligt gods)	0	0
	Oplanerade (ej i förväg anmälda för JF/IF)	0	0	0	0
	Utförda	0	6 (tillsyn av farligt gods)	0	0

Tabell 9: Antal planerade, oplanerade respektive utförda inspektioner 2011.

En jämförelse mellan antal utförda inspektioner och antal planerade inspektioner visar att utförda inspektioner var 6 jämfört med planerade som var 6 (se tabell 9). Det ger en uppfyllandegrad på 100 %. De flesta av Transportstyrelsens tillsyner är av typen revision.

Transportstyrelsen tillämpar fyra typer av revisioner:

- Revision 1 är en kontroll brevlades av en del av säkerhetsstyrningssystemet (SMS).
- Revision 2 är intervjuer med ledningen och verifiering med operativ personal med fokus på en eller flera delar av SMS

- Revision 3 är intervjuer med ledningen och verifiering med operativ personal med fokus på hela SMS.
- Företagsmöte (FM) är ett möte för informationsutbyte med utgångspunkt i förändringar och effekten av SMS

Antal revisioner (audits) utförda av Transportstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter (specificeras)
4. Antal revisioner av JF/IF under 2012	Planerade	55	55	83	0
	Utförda	61	61	93	0

Tabell 10: Antal planerade respektive utförda revisioner 2012.

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

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

		Antal
RESULTAT	Förbud	3
	Föreläggande	45
	Åklagare	0

Tabell 11: Sammanställning av resultat från tillsynsaktiviteter 2012.

Tabell 11 visar att de tillsynsaktiviteter som genomfördes under 2012 resulterade i 3 förbud och 45 förelägganden. Föreläggande är den vanligaste formen av resultat av tillsynsaktivitet. Järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem är i huvudsak väl fungerande.

Även under 2012 har stor kraft lagts vid att kontrollera verksamhetsutövarnas rutiner för arbete i spårmiljö då antalet tillbud fortfarande är högt.

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

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

H RAPPORTERING AV TILLÄMPNINGEN AV GEMENSAMMA SÄKERHETSMETODEN FÖR RISKVÄRDERING

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

2011 var första året som Transportstyrelsen rapporterade hur den gemensamma metoden för riskvärdering har tillämpats på tekniska förändringar. Av denna anledning ställde Transportstyrelsen frågor till verksamhetsutövarna som baserades på ERA:s vägledning och mall för säkerhetsrapporten. Sammanfattningsvis konstaterades efter rapportering 2011 att förordningen om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering EG 352/2009 var känd, men att den ännu inte börjat tillämpas mer än i några fall.

I 2012 års säkerhetsrapportering uppger 40 verksamhetsutövare att de genomfört förändringar som inte ansetts vara väsentliga. De förändringar som genomförts är framförallt av organisatorisk karaktär, t.ex. ny VD, ny organisation. Andra förändringar som inte ansetts ha säkerhetspåverkan är t.ex. ny programvara i teknisk utrustning.

Det är ett fåtal verksamhetsutövare (23) som uppger att de genomfört väsentlig förändring där den gemensamma metoden för riskvärdering och riskbedömning har använts. Förändringarna avser både tekniska, driftsmässiga och/eller organisatoriska förändringar. I nio fall har underleverantörer involverats i riskvärdering/riskbedömning. Verksamhetsutövarna har anlitat bedömningsorgan i två fall.

Det är få av verksamhetsutövarna som har erfarenheter från att använda den gemensamma metoden för riskvärdering. Det som framförs är huvudsakligen att det är positivt att tillämpa en metodisk riskvärdering samt att det ger bra underlag och styrning av säkerhetsarbetet. Det negativa som framförs är att metoden är omfattande och att man redan tillämpar liknande metod för riskanalys.

I SLUTSATSER OCH PRIORITERINGAR

Uppföljningen av 2012 års olyckor visar att ingen passagerare har avlidit på grund av järnvägsverksamheten. Däremot har plankorsningstrafikanter (7), obehöriga (5) och övriga (2) personer samt en anställd (1) avlidit.

I säkerhetsrapporten för 2011 gjorde Transportstyrelsen en uppföljning av antalet avlidna och allvarligt skadade personer på grund av obehörigt spårbedrädande. Uppföljningen gjordes på grund av att antalet personer i kategorin obehöriga som avlidit och allvarligt skadats ökade 2010. Syftet var att identifiera orsaker till ökningen. Uppföljningen visade att det ökande antalet i stor utsträckning kan hänföras till svårigheter att avgöra om det inträffade var en olycka eller en

självordsolycka. Det totala antalet avlidna och allvarligt skadade 2012, inklusive självordsolyckorna, var 115 personer 2012, vilket är fler än föregående år (101).

Transportstyrelsen har i tillsynen prioriterat att följa upp verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem och att de har förmåga att vidta relevanta åtgärder när en avvikelse inträffar.

Ett utvecklingsområde som påbörjades 2011 och som Transportstyrelsen fortsatt arbeta med under 2012 är ett projekt som handlar om att få tillgång till sjukvårdens uppgifter om personer som skadats i järnvägs- och båtrelaterade olyckor. Datainsamlingen sker genom att befintliga kontaktytor som Transportstyrelsen har för uppföljning av personskador i vägtrafikolyckor utnyttjas. Ytterligare en datakälla är rapporter från Rättsmedicinalverket. Deras rapporter är viktiga för kvalitetssäkring av data när personer avlidit, bland annat för fastställande av självmord, men även för fastställande av uppgifter som ålder och kön samt övergripande händelsebeskrivning. En bredare datainsamling för uppföljning av personskador och avlidna torde innebära att kvaliteten i olycksunderlaget ökar.

Under 2013 har Transportstyrelsen, i samarbete med Trafikverket, publicerat en gemensam preliminär olycksstatistik för alla fyra trafikslagen, järnväg, luft, sjö och vägtrafik. Detta skedde dels vid årsskiftet 2012-2013 och dels i början av juli 2013, för årets första sex månader.

J KÄLLOR/ANVÄNDA DEFINITIONER

Källor:

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

Uppgifterna om Transportstyrelsens verksamhet 2012 har inhämtats från enhetschefer för Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelnings olika enheter samt från interna register.

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

Riksbankens valutakurs för årsgenomsnitt har använts för omräkning till Euro har hämtats från Internet: <http://www.riksbank.se/sv/Rantor-och-valutakurser/Arsgenomsnitt-valutakurser/?y=2012&m=12&s=Comma>

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

Definitioner:

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

De olyckor som ingår i rapporten:

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

Kommentar: självmord redovisas separat.

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

och har medfört en eller flera av följande konsekvenser:

- att minst en person avlidit inom 30 dagar
- att minst en person blivit så allvarligt skadad att det lett till sjukhusvård i mer än 24 timmar

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

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

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

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

Skillnader gentemot den olycksstatistik som lämnas till Eurostat

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

Definitioner knutna till olyckskategorier

Tåg

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

Tågekollision, inklusive påkörning av föremål inom det fria rummet

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

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

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

Med tågpåkörning avses sammanstötningar mellan ett tåg och

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

Kommentar:

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

Tågurspårning

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

Kommentar:

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

Brand i rullande materiel

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

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

Personolycka orsakad av rullande materiel i rörelse

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

Självmondsolycka

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

Plankorsningsolycka

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

Kommentar:

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

Annan olycka

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

Kommentar:

De huvudsakliga olyckstyper som tillhör denna kategori bör vara:

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

Definitioner för döda och allvarligt skadade

Passagerare

En person som reser med tåget och som inte ingår i tågets personal. Vid rapporteringen av olyckor räknas även den som stiger av eller på ett tåg i rörelse till kategorin "passagerare".

Kommentar:

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

Anställd

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

Vägtrafikanter på plankorsning

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

Obehörig person inom järnvägsområde

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

Övrig person

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

Definitioner för avvikelser

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

Obehörig stoppsignalpassage (OSPA)

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

Kommentar:

Exempel på OSPA:

- *obehörig passage av huvudsignal som visar "stopp"*
- *obehörig passage av slutpunkten för en tågväg enligt besked via hyttsignalering*

- *obehörig passage av S-tavla eller stillahållen stoppsignal (flagga eller motsvarande)*

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

Hjulbrott

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

Axelbrott

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

Rälsbrott

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

Spårgeometrifel

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

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

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

Kommentar:

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

Definitioner för ekonomiska konsekvenser av olyckor

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

Uppgifterna om kostnader för döda och allvarligt skadade baseras på kalkylerade värden på dödsfall och allvarliga skador ur samhällsekonomiskt perspektiv, framtagna av SIKA i PM 2008:3 Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4 2005:16. De kalkylerade värdena, som anges i 2006 års penningvärde, är sedan multiplicerade med antalet döda och allvarligt skadade. Sveriges Riksbanks årsgenomsnitt för 2011 (9,0035) har använts som växlingskurs.

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

Kostnader för förseningar på grund av olyckor har för 2010 rapporterats för den statligt ägda infrastrukturen. I siffran ingår även olyckor på grund av tillbud då Trafikverket inte haft möjlighet att urskilja dessa. Uppgift om förseningsminuter, värde av tid för resande samt

fördelning arbetande/fritidsresenärer har hämtats från Trafikverket. Trafikverket har rapporterat värdena direkt i Euro.

Kompensation för skador på miljön

Den summa som, baserat på verksamhetsutövarens erfarenhet, måste utbetalas eller har utbetalats för att återställa ett skadat område till det skick området var innan en järnvägsolycka. Denna indikator gäller olyckor som inneburit utsläpp av förorenande ämnen, både ämnen som transporteras som farligt gods och andra miljöfarliga ämnen såsom till exempel drivmedel.

Kostnader för utbyte eller reparation av järnvägsinfrastruktur eller rullande materiel

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

Definitioner relaterade till trafikuppgifter och infrastrukturens tekniska säkerhet

Tåg

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

Tågakilometer

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

Tågakilometer på spår med system för automatisk tågövervakning i bruk

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

Passagerarkilometer

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

Spårkilometer

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

Kilometer spår utrustat med system för automatisk tågövervakning i bruk

Längden på de spår med system för automatisk tågövervakning i bruk som trafikeras. Med system för automatisk tågövervakning avses ett tekniskt system som övervakar att signalbesked

och hastighetsrestriktioner följs genom hastighetsövervakning och automatiskt nödstopp vid stoppsignaler.

Plankorsningar

Plankorsning = en korsning i samma plan mellan en väg²¹ och en järnväg, anvisad av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för användare av allmän eller privat väg.

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

Definitioner relaterade till säkerhetsstyrning

Vissa delar av verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem²² och resultatet av vissa aktiviteter som är knutna till säkerhetsstyrningssystemet ska beskrivas. De delar som ska beskrivas är säkerhetsmål, handlingsplaner och systemrevisioner. Verksamhetsutövaren ska även rapportera eventuella upptäckta brister och fel i säkerhetshänseende hos järnvägsdriften och infrastrukturförvaltningen i allmänhet.

Säkerhetsmål

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

Handlingsplaner

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

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

Systemrevisioner

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

²¹ Allmän eller privat väg eller gata inklusive gång- och cykelvägar.

²² Regler om säkerhetsstyrningssystem finns i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag och i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:2) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare.

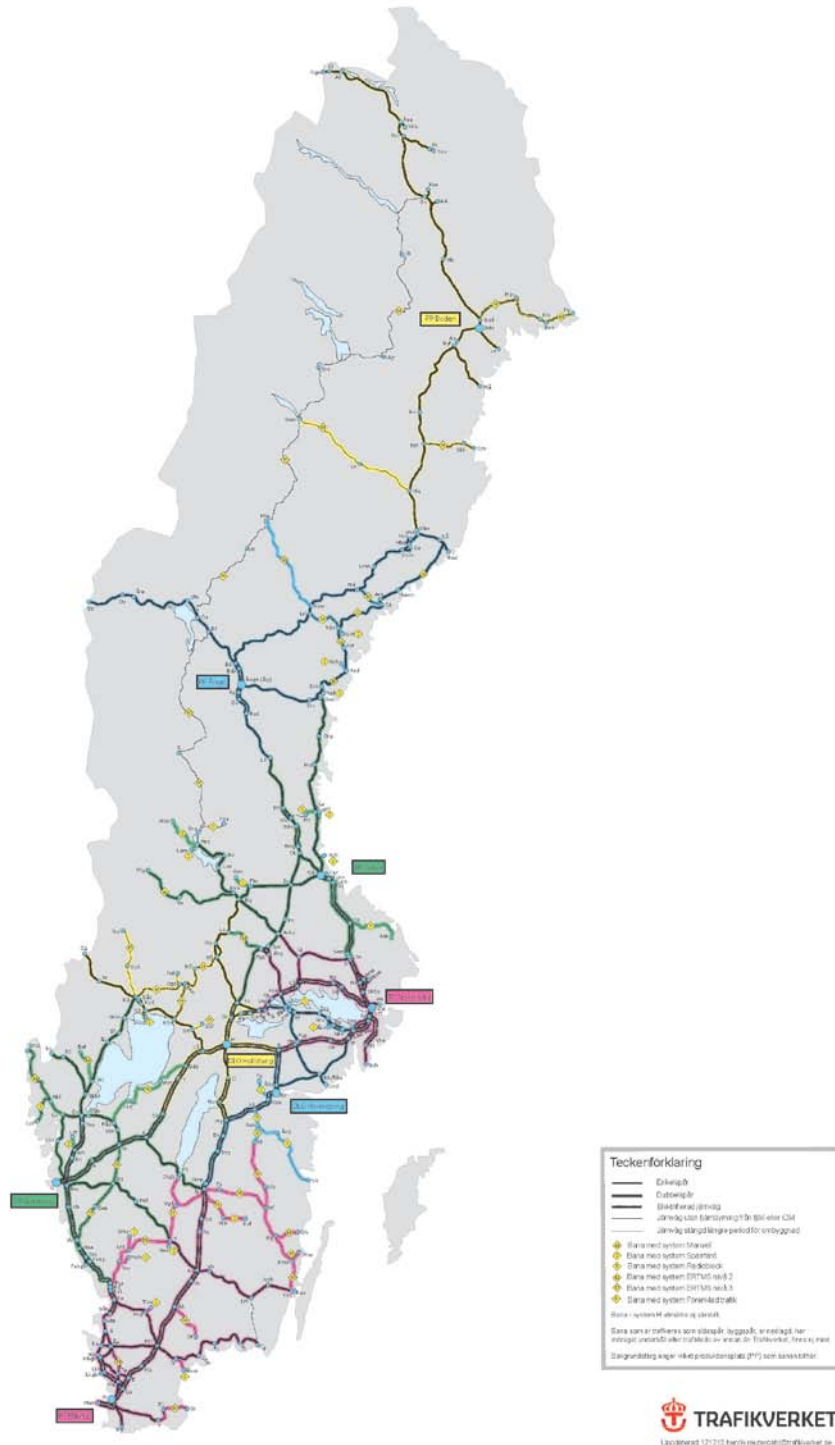
Följande ska rapporteras:

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

BILAGOR

Bilaga A.1: Det statligt ägda järnvägsnätet

Rikskartan



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

Bilaga A.2: Förteckning över aktiva infrastrukturförvaltare vid årsskiftet 2012

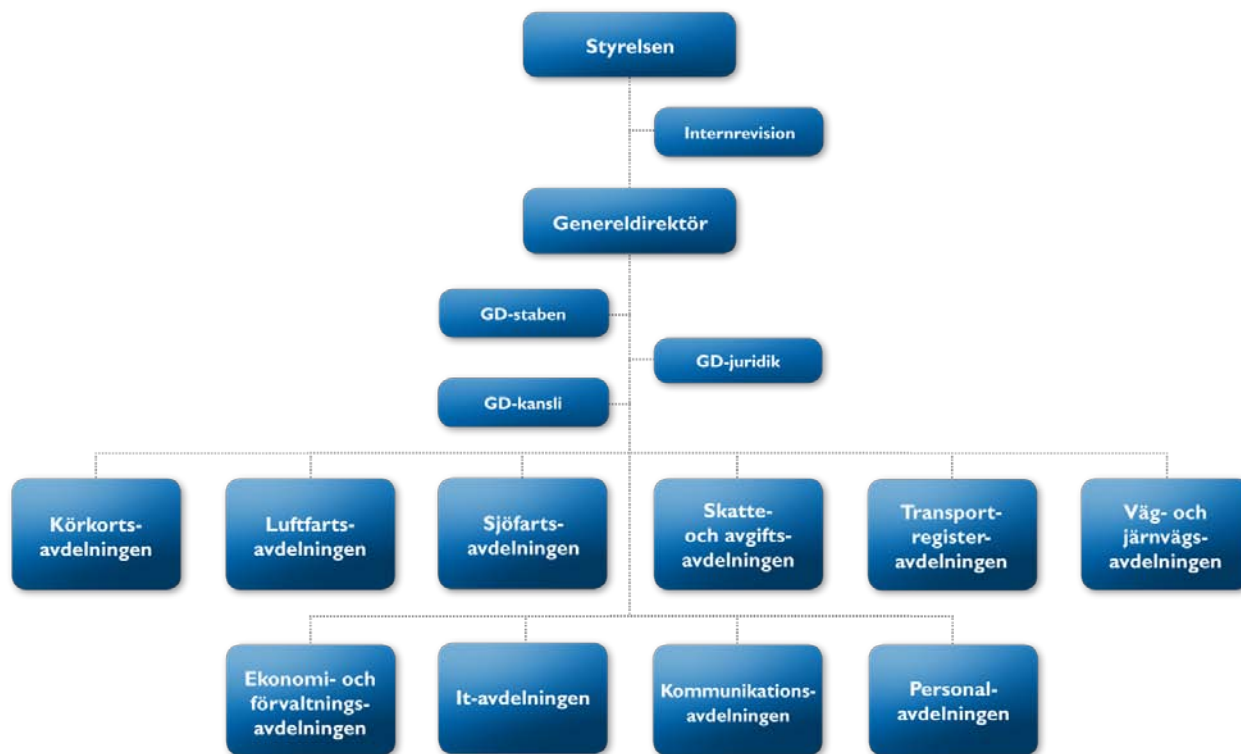
Då det rör sig om så många järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bifogas inte hela förteckningen med denna rapport. Men kontakta oss så tar vi fram en sådan förteckning.

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

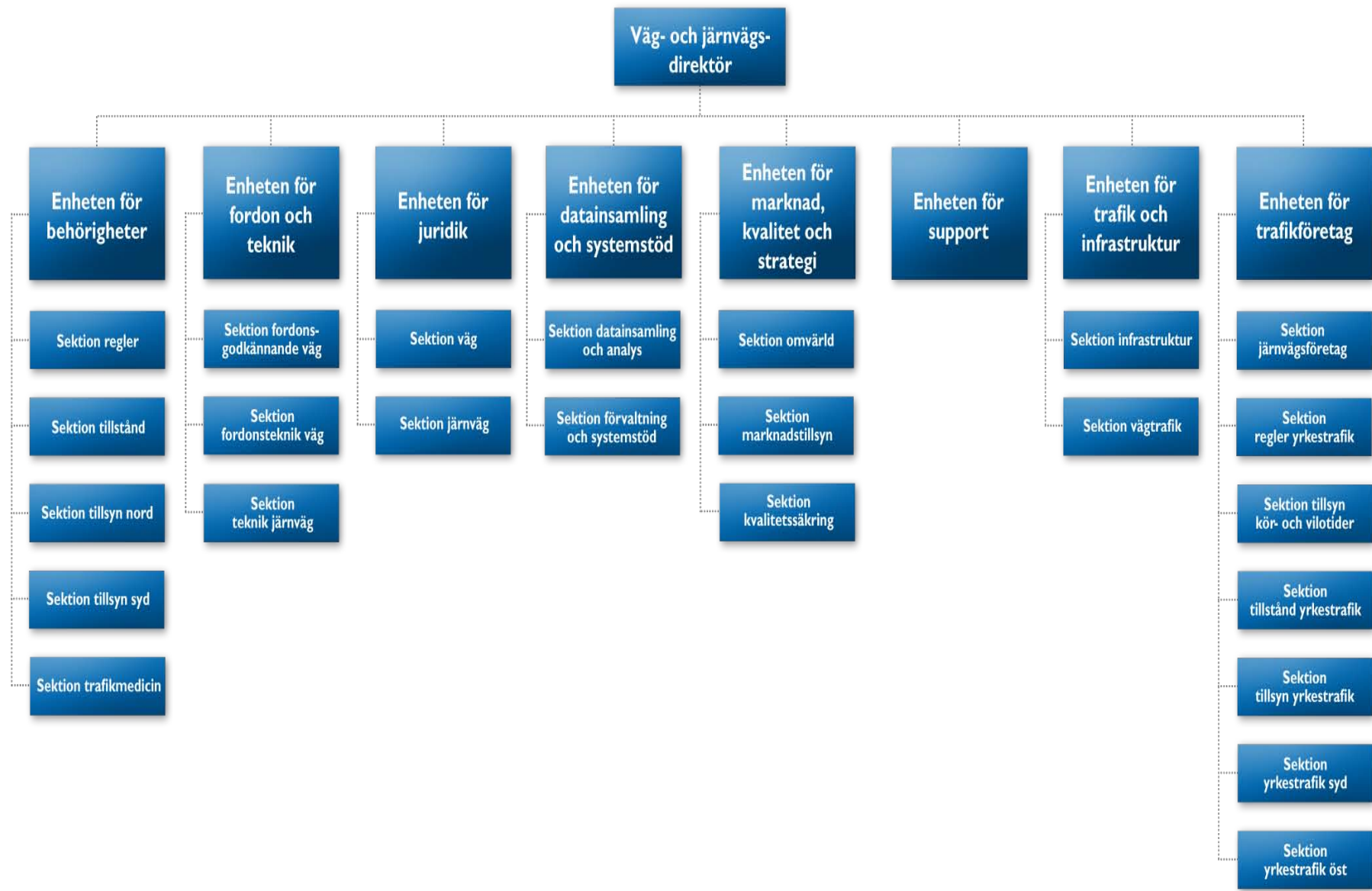
Tillståndsinnehavare	2012
Järnvägsföretag	104
Infrastrukturförvaltare	369
Totalt	473

Tabell 1: Uppgifter om antal verksamhetsutövare 2012. I siffrorna ingår inte trafikutövare och spårinnehavare som bedriver verksamhet vid spårväg eller tunnelbana om de inte dessutom är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare.

Bilaga B.1: Organisationsschema över hela Transportstyrelsen 2012-01-01

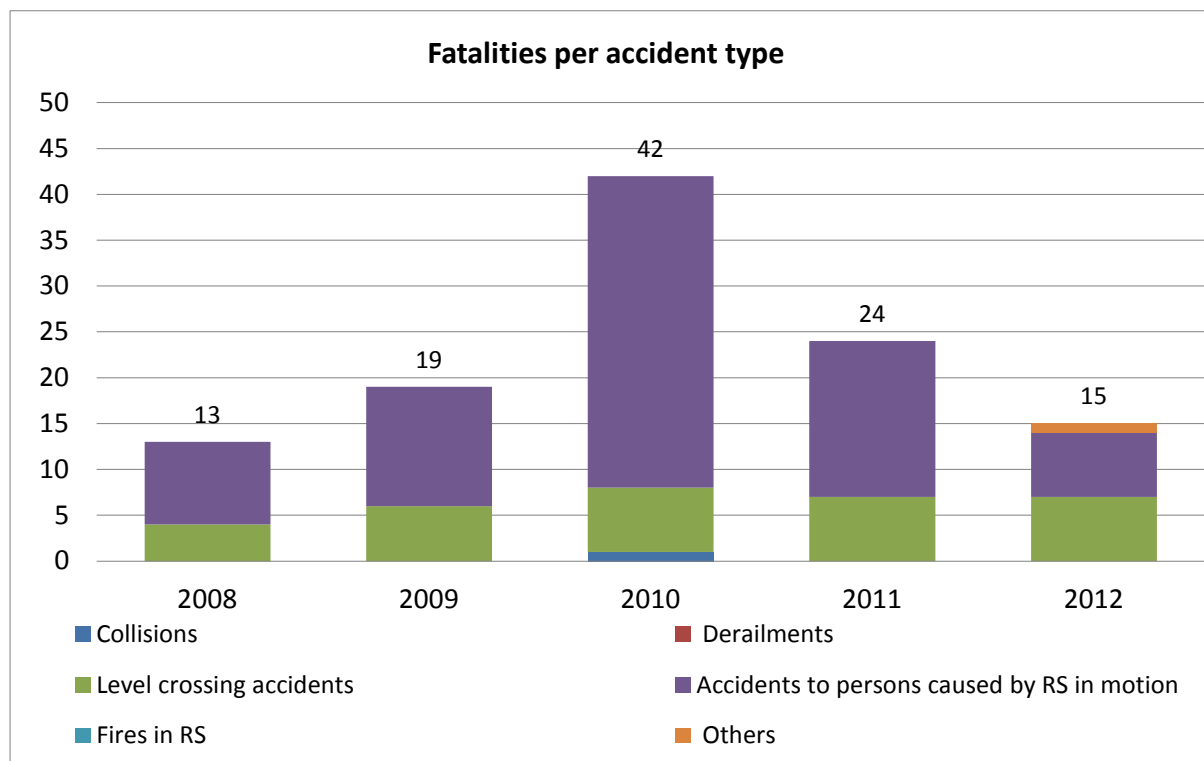


Bilaga B.2: Organisationsschema över Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning från och med 2013-08-15.

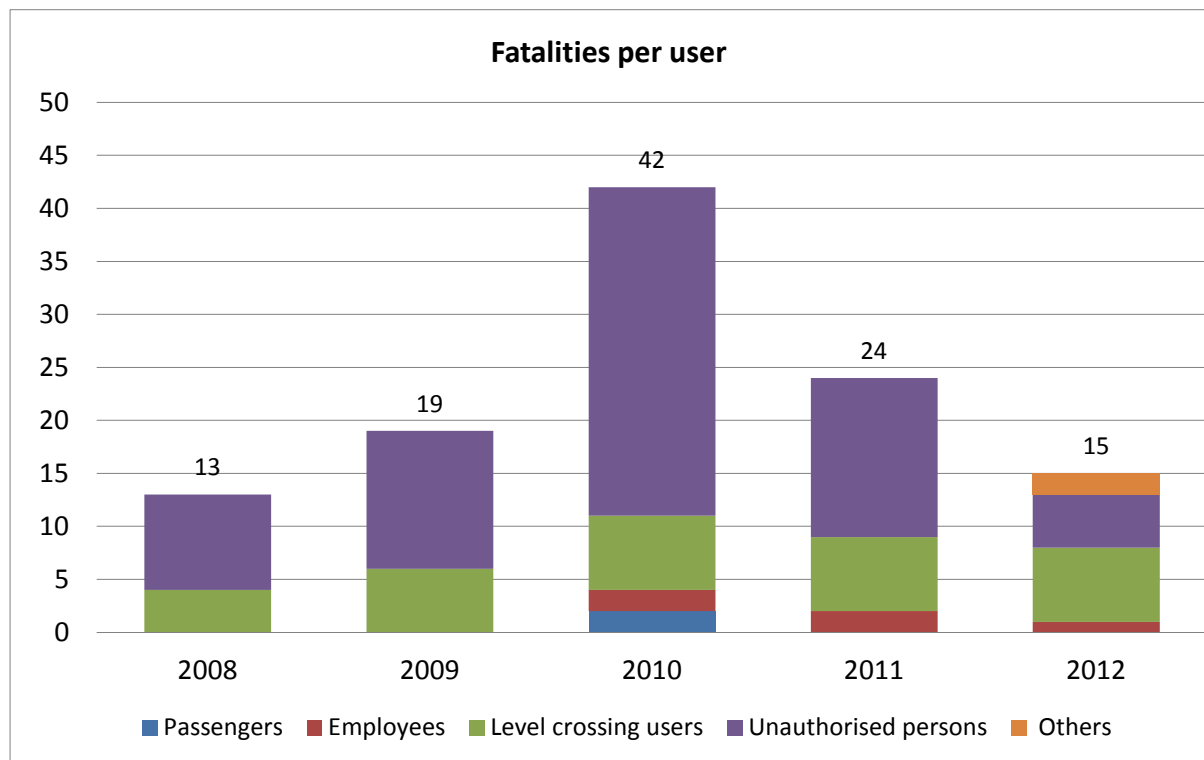


Bilaga C: Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer som hänförs till olyckor.

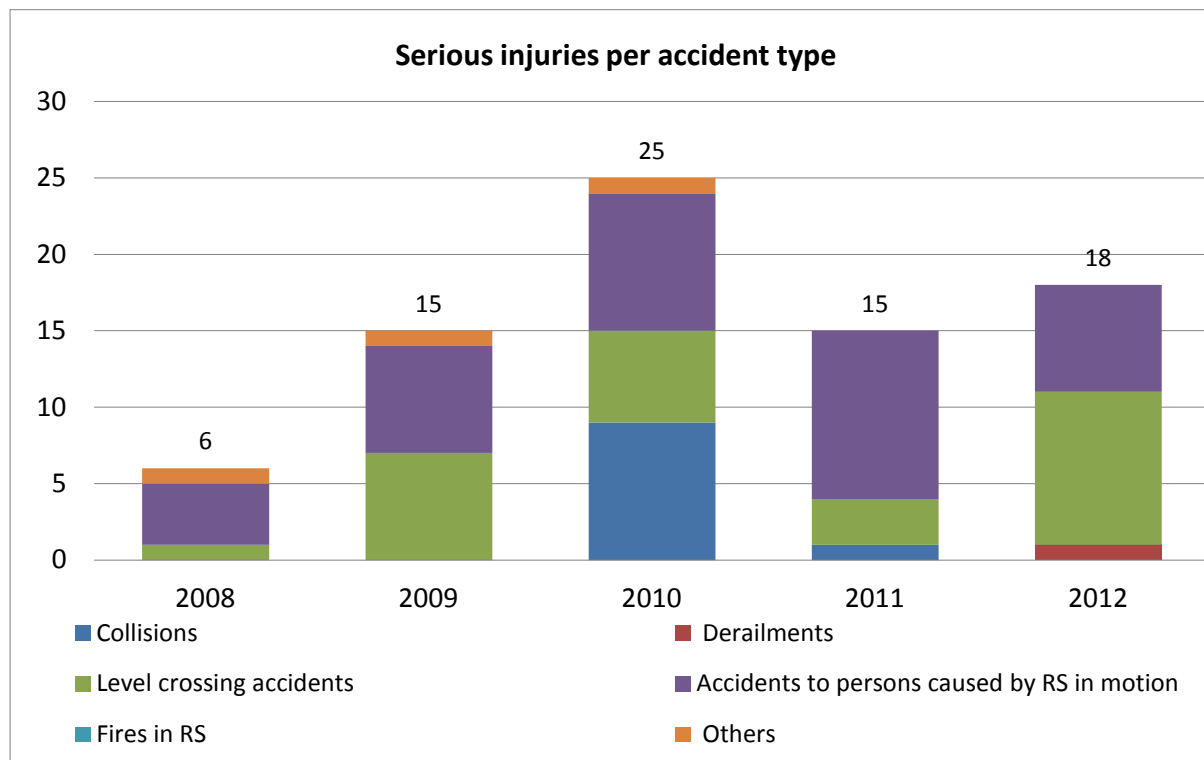
Se även Excel-filen "2012 CSI data form(2)". Uppgifterna har laddats upp i Europeiska järnvägsbyråns databas.



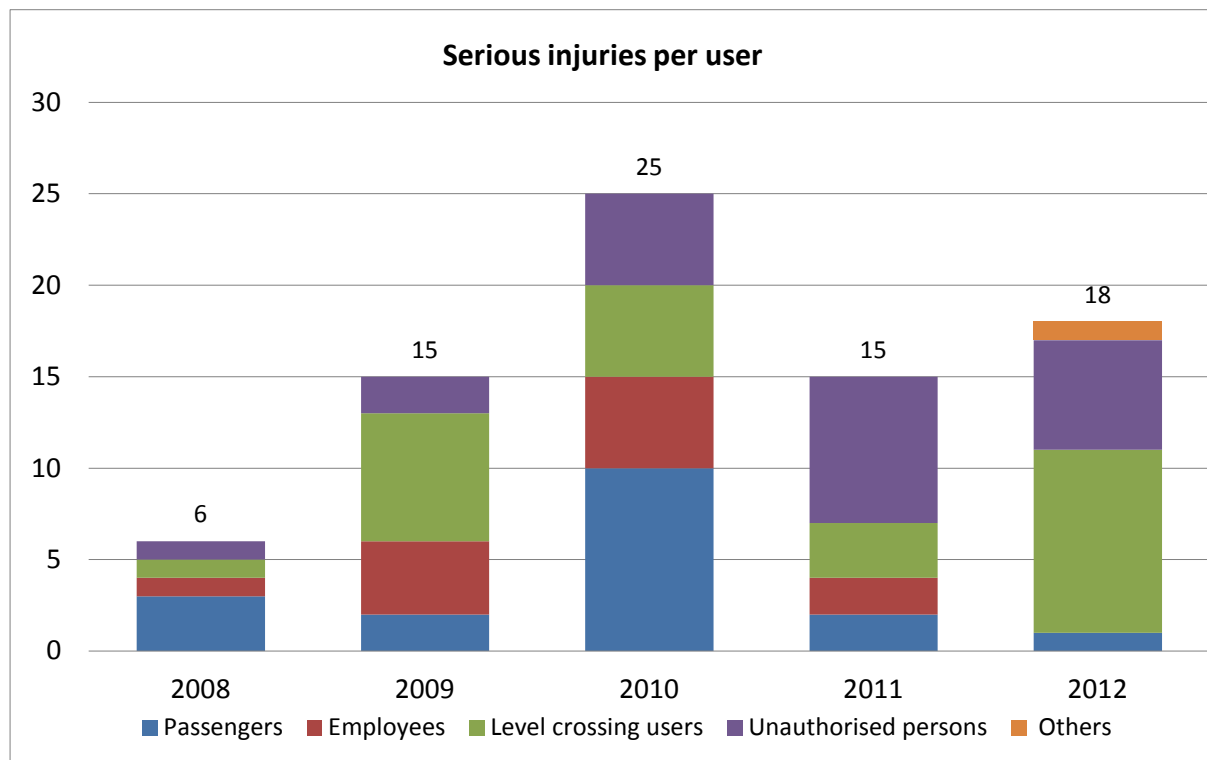
Figur C.1: Avlidna per olyckstyp.



Figur C.2: Avlidna per personkategori.



Figur C.3: Allvarligt skadade per olyckstyp.



Figur C.4: Allvarligt skadade per personkategori.

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

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
Allmän nationell lagstiftning om järnvägssäkerhet				
Lagstiftning angående NSA	Ingen förändring			
Lagstiftning angående anmält organ, assessor, tredje parts myndighet för registrering (third parties bodies for registration), examination etc.	Ingen förändring			
Nationella bestämmelser angående järnvägssäkerhet				
Bestämmelser angående nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetstillstånd till infrastrukturförvaltare	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på fordonsinnehavare.	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:33) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon	31 maj 2012	Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011	Anpassning av gällande regler på så sätt att verksamhetsutövare som använder järnvägsfordon med certifierad underhållsansvarig enhet inte omfattas av vissa regler.

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
				Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:1) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon upphävdes och ersattes av TSFS 2012:33.
Bestämmelser angående krav på underhållsverkstäder.	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på tillstånd till ibruktagande samt underhåll av ny eller väsentligen förändrad rullande materiel, inklusive bestämmelser om utbyte av rullande materiel mellan järnvägsföretag, registreringssystem och krav på testförfaranden.	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:106) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel – Lok och passagerarfordon" i järnvägssystemet för konventionella tåg Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:105) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel - buller" i järnvägssystemet för konventionell trafik.	1 februari 2012 1 oktober 2012		Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2011/291/EU genomfördes i svensk rätt Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2011/229/EU genomfördes i svensk rätt
Gemensamma regler för drift av järnvägsnätet, inbegripet bestämmelser som rör procedurer för signalering och trafik.	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:14) om undantag från Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) vid provkörning	10 september 2012		Föreskrifterna har uppdaterats för att bättre svara mot järnvägsbranschens behov. Felaktiga hänvisningar har även tagits bort Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:28) om undantag från Järnvägsstyrelsens

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:66) om ändring i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7)	9 december 2012		trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) vid provkörning upphävdes och ersattes av TSFS 2012:14.
Bestämmelser om krav på kompletterande interna operativa verksamhetsbestämmelser som måste fastställas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.	Ingen förändring			
Bestämmelser om krav på personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, inbegripet urvalskriterier, hälsokrav, yrkesutbildning och certifiering.	Ingen förändring			
Bestämmelser angående utredning av olyckor och tillbud till olyckor inklusive rekommendationer	Ingen förändring			

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
Bestämmelser angående krav på gemensamma säkerhetsindikatorer inklusive rapportering och analys.	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på tillstånd till ibruktagande av järnvägsinfrastruktur (spår, broar, tunnlar, ATC, radio, signalering, förregling, plankorsningar, plattformar etc.).	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:107) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller säkerhet i järnvägstunnlar	1 februari 2012		Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2008/163/EG genomfördes i svensk rätt.

Bilaga E: Utveckling av utfärdade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd

E.1 Säkerhetsintyg enligt direktiv 2004/49/EG

<p>A. För att se till att informationen i ERADIS är aktuell, anger du antalet befintliga säkerhetsintyg i ERADIS som var giltiga i slutet av redovisningsåret</p> <p>B. Se till att den information som lämnas i denna tabell stämmer överens med informationen i avsnitt "G. Tillsyn av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare"</p>		Totalt antal intyg	Antal intyg Del A i ERADIS	
E.1.1. Antal säkerhetsintyg Del A utfärdade under redovisningsåret och tidigare år som fortsatt är giltiga i slutet av år 2012		35	35	

<p>C. För att se till att informationen i ERADIS är aktuell, anger du antalet befintliga intyg i ERADIS som var giltiga i slutet av redovisningsåret</p> <p>D. Se till att den information som lämnas i denna tabell stämmer överens med informationen i avsnitt "G. Tillsyn av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare"</p>		Totalt antal intyg	Antal intyg Del B i ERADIS	
E.1.2. Antal säkerhetsintyg Del B utfärdade under redovisningsåret och tidigare år som fortsatt är giltiga i slutet av år 2012	Antal intyg Del B, för vilka Del A har utfärdats i din medlemsstat	35	35	
	Antal intyg Del B, för vilka Del A har utfärdats i en annan medlemsstat	2	2	

Lämna information om ansökningar om intyg Del A som mottagits under det aktuella redovisningsåret för nya intyg eller befintliga intyg som behöver förnyas eller uppdateras/ändras		A	R	P
E.1.3. Antal nya ansökningar om säkerhetsintyg Del A som lämnats in av järnvägsföretag under år 2012	Nya intyg	2		
	Uppdaterade/ändrade intyg	8		
	Förnyade intyg	5		

Lämna information om ansökningar om säkerhetsintyg Del B som mottagits under det aktuella redovisningsåret för nya intyg eller befintliga intyg som behöver förnyas eller uppdateras/ändras			A	R	P
E.1.4. Antal nya ansökningar om säkerhetsintyg Del B som lämnats in av järnvägsföretag under år 2012	Där del A har utfärdats i din medlemsstat	Nya intyg	2		
		Uppdaterade/ändrade intyg	9		
		Förnyade intyg	5		
	Där del A har utfärdats i en annan medlemsstat	Nya intyg			
		Uppdaterade/ändrade intyg			
		Förnyade intyg			

A = Godkänd ansökan, säkerhetsintyg är redan utfärdat
R = Avslagen ansökan, inget säkerhetsintyg har utfärdats
P = Ärendet behandlas fortfarande, något säkerhetsintyg har ännu inte utfärdats

För att se till informationen i ERADIS är aktuell, anger du antalet säkerhetsintyg som hade återkallats i slutet av redovisningsåret	Totalt antal återkallade intyg under året 2012	Antal återkallade intyg i ERADIS (som återkallades under 2012)
E 1.5 Antal säkerhetsintyg Del A som återkallades under det aktuella redovisningsåret	3	3
E 1.6 Antal säkerhetsintyg Del B som återkallades under det aktuella redovisningsåret	3	3

E.1.7. Lista över länder där järnvägsföretag som ansökt om Säkerhetsintyg Del B i din medlemsstat har erhållit sitt Säkerhetsintyg Del A

Järnvägsföretagets namn	Medlemsstat där Säkerhetsintyg Del A utfärdades
Cargonet AS	Norge
DB Schenker Rail Scandinavia A/S	Danmark

E.2. Säkerhetstillstånd enligt direktiv 2004/49/EG

Se till att den information som lämnas i denna tabell stämmer överens med informationen i avsnitt "G. Tillsyn av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare"	Totalt antal säkerhetstillstånd		
E.2.1. Antal giltiga säkerhetstillstånd som utfärdats till infrastrukturförvaltare under redovisningsåret och under tidigare år och som är giltiga i slutet av år 2012	369		

Information: Lämna information om ansökningar om säkerhetstillstånd som mottagits under det aktuella redovisningsåret eller befintliga tillstånd som behöver förnyas eller uppdateras/ändras		A	R	P
E.2.2. Antal ansökningar om säkerhetstillstånd som lämnats in av infrastrukturförvaltare under 2012	Nya tillstånd	19		
	Uppdaterade/ändrade tillstånd	55		
	Förnyade tillstånd	95		

A = Godkänd ansökan, tillstånd är redan utfärdat

R = Avslagen ansökan, inget tillstånd har utfärdats

P = Ärendet behandlas fortfarande, något tillstånd har ännu inte utfärdats

E.2.3 Antal säkerhetstillstånd som har återkallats under det aktuella redovisningsåret	55
--	----

E.3. Procedurella aspekter – Säkerhetsintyg del A

	Nya	Uppdaterade/ ändrade	Förnyade
Den genomsnittliga tiden efter mottagande av ansökande med den information som krävs och den slutliga leveransen av ett Säkerhetsintyg Del A under år 2012 för järnvägsföretag	2v/2-3mån	2v/2-3mån	-

E.4. Procedurella aspekter – Säkerhetsintyg del B

		Nya	Uppdaterade/ ändrade	Förnyade
Den genomsnittliga tiden efter mottagande av ansökande med den information som krävs och den slutliga leveransen av ett Säkerhetsintyg Del B under år 2012 för järnvägsföretag	Där del A har utfärdats i din medlemsstat	2v/2-3mån	2v/2-3mån	-
	Där del B har utfärdats i en annan medlemsstat			

E.5. Procedurella aspekter – Säkerhetstillstånd

		Nya	Uppdaterade/ ändrade	Förnyade
Den genomsnittliga tiden efter mottagande av ansökande med den information som krävs och den slutliga leveransen av ett Säkerhetstillstånd under år 2012 för infrastrukturförvaltare				
		2v/2-3mån	2v/2-3mån	-

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