

Datum
2012-06-18Version
04Dnr/Beteckning
TSG 2012-153Upprättad av
Väg- och järnvägsavdelningen
Enhet strategi och analys
Sektion strategi

Olycksrapportering för tunnelbana och spårväg

Vägledning vid tillämpning av TSFS 2011:87



Datum
2012-06-18Version
04
Dnr/Beteckning
TSG 2012-153**Versionshistorik**

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
01	2008-06-26	Nytt dokument	Eva-Lotta Högberg
02	2010-07-14	Transportstyrelseanpassning	Eva-Lotta Högberg
02.01	2012-01-20	Förslag till uppdatering pga. ny föreskrift TSFS 2011-87 om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg	Eva Karlsson
03	2012-02-01	Uppdatering pga. ny föreskrift TSFS 2011-87 om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg	Eva Karlsson
04	2012-06-18	Uppdatering av telefonnummer vid omedelbar rapportering	Eva Karlsson

Innehåll

1	INLEDNING	4
2	TILLÄMPNINGSSOMRÅDE	5
2.1	Bakgrund till föreskrifterna	5
2.1.1	Del 1 - Omedelbar rapportering.....	5
2.1.2	Del 2 - Årlig olycksrapport	5
3	DEFINITIONER.....	6
4	OMEDELBAR RAPPORTERING.....	7
4.1	Vilka händelser/brister ska anmälas?	7
4.1.1	Telefonberedskap dygnet runt.....	7
4.1.2	Allvarliga olyckor samt tillbud till sådana vid spårdriften	8
4.1.3	Andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen	8
4.1.4	Sabotagehandlingar vid spårdriften.....	8
4.1.5	Väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende vid spårdriften	9
4.2	Vilka uppgifter ska anmälan innehålla?	11
5	ÅRLIG OLYCKSRAPPORT	14
5.1	Tidpunkt för ingivning.....	14
5.2	Innehåll i årlig olycksrapport	14
5.2.1	Olyckor	15
6	UNDANTAG FRÅN FÖRESKRIFTERNA	18

1 Inledning

Beslut i detta ärende har fattats av Bengt Sjöo, chef för analys- och strategienheten. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Bengt Sjöo och handläggare Eva Karlsson, den senare föredragande.

Bengt Sjöo
Enhetschef

Denna vägledning är en hjälp för trafikutövare, spårinnehavare och den som driver särskild trafikledningsverksamhet att tillämpa Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:87) om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg.

Denna vägledning ersätter vägledning TS JV 2009:014, daterad 2010-07-14 om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg. Vägledningen har uppdaterats med anledning av Transportstyrelsens nya föreskrifter avseende olycksrapportering för tunnelbana och spårväg (TSFS 2011:87). Ändringar avser borttagande av krav på att årligen rapportera trafikuppgifter.

TSFS 2011:87 om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg reglerar vilka olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister i säkerhetskänsliga områden inom tunnelbana och spårväg som omedelbart ska anmälas till Transportstyrelsen. TSFS 2011:87 reglerar också vilka olycksuppgifter som årligen ska lämnas till Transportstyrelsen.

För verksamhetsutövare som är verksamma inom järnväg finns motsvarande regler i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2011:86 om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg med tillhörande vägledning.

Vägledningen är utformad som en kommentartext till föreskrifterna, dvs. först skrivs paragraftexten ut i en färgad ruta, och under respektive paragraf följer sedan förtydliganden, förklaringar och/eller exempel.

Den senaste versionen av vägledningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens hemsida www.transportstyrelsen.se.

2 Tillämpningsområde

2.1 Bakgrund till föreskrifterna

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om sådan rapportering av olyckor, tillbud och brister som avses i 24 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och 2 § första stycket 3 lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Föreskrifterna har två huvuddelar. Den första delen reglerar den omedelbara rapporteringen av olyckor, tillbud och andra väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende medan den andra delen reglerar den årliga olycksrapporteringen.

2.1.1 Del 1 - Omedelbar rapportering

Bestämmelser om rapportering av olyckor och tillbud till sådana olyckor samt väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende inom spårväg och tunnelbana finns i både lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg samt i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. För att åstadkomma tydlighet har alla krav på rapportering till Transportstyrelsen av olyckor, tillbud och väsentliga fel och brister ur säkerhetshänseende inom tunnelbana och spårväg sammanförts till en enda författning. I TSFS 2011:87 anges vilka händelser som ska rapporteras till Transportstyrelsen, vilken information om händelserna som ska rapporteras samt i vilken form rapporteringen ska göras.

2.1.2 Del 2 - Årlig olycksrapport

Transportstyrelsen samlar på uppdrag av Trafikanalys årligen in uppgifter om olyckor inom spårtrafik som används för nationell offentlig statistik. Uppgifterna till Trafikanalys samlas in i en årlig insamling och i TSFS 2011:87 om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg anges vad som ska rapporteras.

3 Definitioner

2 § De beteckningar som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och förordningen (1990:1165) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Därutöver förstås med

brand: olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i spårfordon, spåranslagning eller annan egendom till följd av spårtrafik,

kollision: olycka som utgörs av sammanstötning mellan spårfordon,

olycka: oönskad och icke uppsåtlig plötslig händelse, eller följd av händelser, som får skadliga följder,

personolycka: olycka där en person avlider (inklusive självmord) eller skadas men som inte utgörs av brand, kollision, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning eller vägtrafikolycka,

plankorsningsolycka: olycka som utgörs av sammanstötning mellan spårfordon och vägfordon eller annan vägtrafikant på en anordnad plankorsning,

påkörning: olycka som utgörs av sammanstötning mellan spårfordon och annat föremål, men som inte är en plankorsningsolycka eller vägtrafikolycka,

tillbud: händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en olycka,

urspårning: olycka som utgörs av att minst ett hjul på ett spårfordon lämnar rälen,

vägtrafikolycka: sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägfordon.

Bränder i spårfordon och spåranslagning ska anmälas oavsett om de uppstått på grund av spårtrafik eller inte. Bränder i annan egendom ska anmälas endast om de uppstått till följd av spårtrafik.

Personolyckor inkluderar till exempel:

- Olyckor som drabbar passagerare vid fall i vagn och fall vid av- eller påstigning.
- Olyckor som drabbar anställda vid olyckor i spårrområde, på/i fordon och elolycka.
- Olyckor som drabbar personer som beträder spåret och elolyckor.
- Olyckor som drabbar personer på plattform.

Kommentar: Även om en olycka är eller misstänks vara ett självmord ska den rapporteras.

4 Omedelbar rapportering

4.1 Vilka händelser/brister ska anmälas?

- 3 §** Trafikutövare, spårinnehavare och den som driver särskild trafikledningsverksamhet ska omedelbart per telefon till Transportstyrelsen anmäla
1. allvarliga olyckor samt tillbud till sådana olyckor vid spårdriften,
 2. andra olyckor eller tillbud till sådana där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen,
 3. sabotagehandlingar vid spårdriften som medfört eller kunnat leda till samma konsekvenser som en allvarlig olycka,
 4. signaltekniska fel som har inneburit ett mindre restriktivt signalbesked,
 5. fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå,
 6. utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos spårfordon vid rörelse på tågspår eller trafikspår,
 7. händelser där spårfordon har varit i eller riskerat att ha kommit i en lång okontrollerad rörelse,
 8. stoppsignalpassager där spårfordon kommer ut i tågväg för ett annat tåg som har fått eller uppfattat ett körbesked,
 9. andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, spårinläggningen, energiförsörjningen eller spårfordonen, som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå, samt
 10. andra väsentliga fel eller brister i säkerhetshänseende.

4.1.1 Telefonberedskap dygnet runt

Omedelbar rapportering ska ske muntligt till Transportstyrelsen. För att ta emot muntliga rapporter om händelser i spårtrafik finns dygnet runt en telefonberedskap vid Transportstyrelsen.

Telefonberedskapen nås på personsökare: 0746-46 31 85 (numerisk), 0746-46 31 86 (text) alternativt telefon: 0771-510 920.

Syftet med den omedelbara muntliga rapporteringen är att Transportstyrelsen så snabbt som möjligt ska kunna skaffa sig en bild av vad som hänt för att bedöma om händelsen behöver anmälas vidare till Statens haverikommission och/eller initiera en tillsynsaktivitet. Statens haverikommission bedömer om händelsen behöver utredas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Det är därför viktigt att rapporteringen till Transportstyrelsen sker så snart händelsen blivit känd för verksamhetsutövaren om det är troligt att den omfattas av rapporteringskraven. En första anmälan behöver inte innehålla alla de uppgifter som efterfrågas i 5 §. Anmälan kan lämpligen kompletteras efter hand då uppgifterna blir kända.

4.1.2 Allvarliga olyckor samt tillbud till sådana vid spårdriften

4 § En allvarlig olycka är en olycka som har medfört att

1. minst en person har avlidit,
 2. minst en person har blivit så allvarligt skadad att det uppskattas leda till sjukhusvård i mer än 24 timmar, eller
 3. spårfordon, spåranslagning, miljön eller egendom som inte transporterats med spårfordonet har fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppskattas uppgå till minst 150 000 euro.
- Mindre olyckor som endast av ren tillfällighet inte medfört konsekvenser enligt första stycket ska anmälas som tillbud till en allvarlig olycka.

En allvarlig olycka definieras i 4 §. Ett tillbud till allvarlig olycka är en händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en allvarlig olycka. Observera att även en olycka som endast av en ren tillfällighet inte medfört konsekvenser som en allvarlig olycka ska anmälas som ett tillbud till en allvarlig olycka. Exempelvis ska en plankorsningsolycka där ett vägfordon blir påkört men ingen blir skadad eller endast lindriga personskador uppstår anmälas om olyckan lika gärna kunde ha lett till allvarliga konsekvenser. På samma sätt ska en rökutveckling som endast av en ren tillfällighet inte lett till allvarliga personskador eller kostnader för mer än 150 000 euro anmälas.

Det bör observeras att en uppskattning av personskador och kostnader av naturliga skäl måste göras i omedelbar anslutning till att händelsen inträffar eller blir känd för verksamhetsutövaren. Det är därför tillräckligt att skadorna bedöms kunna leda till allvarlig personskada eller till kostnader för 150 000 euro eller mer (ca 1,4 miljoner svenska kronor) för att anmälan enligt reglerna bör ske.

4.1.3 Andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen

Även olyckor och tillbud som inte leder till eller kunnat leda till konsekvenser som en allvarlig olycka ska anmälas om allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen. Ett systemfel kan till exempel vara ett säkerhetsfarligt fel i ställverk, ett upptäckt fel som misstänks finnas på fler fordon eller ett upptäckt fel som kan röra alla växlar av samma typ. Ett systemfel anses vara allvarligt om felet i sig är av den karaktären att det sannolikt skulle kunna ge upphov till en allvarlig olycka eller ett tillbud till allvarlig olycka, även om det just vid den aktuella olyckan eller tillbudet inte gjorde det.

4.1.4 Sabotagehandlingar vid spårdriften

Misstänkta eller faktiska sabotagehandlingar vid spårdriften som medfört eller kunnat leda till samma konsekvenser som en allvarlig olycka ska

anmälas. Exempel kan vara en urspårning eller tillbud till sådan på grund av att föremål lagts ut på spår.

4.1.5 Väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende vid spårdriften

Syftet med att väsentliga fel och brister enligt 3 § punkt 4 – 10 ska anmälas är att fånga upp fel och brister som inte har inneburit ett tillbud till allvarlig olycka men som i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till ett sådant tillbud. Det som avses är att felet eller bristen i det specifika fallet bedömts vara så allvarligt att det i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till ett tillbud till en allvarlig olycka. Dessa väsentliga fel och brister delas i TSFS 2011:87 om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg upp i sju kategorier enligt nedan. Observera dock att allvarliga olyckor, tillbud till allvarliga olyckor samt andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen alltid ska anmälas enligt 3 § punkt 1 och 2.

Väsentliga fel och brister, kategorierna 1 – 7:

1. Signaltekniska fel som inneburit ett mindre restriktivt signalbesked

Denna kategori omfattar alla fel på signalsystemet (både spåranläggning och fordon) vilka leder till signalinformation som är mindre restriktiv än vad som krävs i den specifika situationen. Med detta 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. Här inkluderas även motsvarande fel med avseende på presentationen i förarhytten. Med ”stopp”-besked menas alla signalbesked som ska tolkas som ”stopp”. Detta innebär till exempel att en släckt signal inte behöver anmälas om en släckt signal enligt gällande trafiksäkerhetsbestämmelser skall tolkas som ”stopp”. Ett exempel på en händelse som ska anmälas är om en signal visar kör trots att inte alla förutsättningar för ett körbesked är uppfyllda. Ett exempel på en händelse som inte ska anmälas är om en signal oväntat slår om till stopp, eftersom detta innebär ett mer restriktivt signalbesked.

2. Fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå

Syftet med kategorin är att fånga upp väsentliga fordonstekniska fel som inte har upptäckts av verksamhetsutövaren vid de kontroller som denne planerat enligt bestämmelserna i dennes säkerhetsordning och som kunnat utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Med lägre säkerhetsnivå menas att felet i det specifika fallet i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till ett tillbud till en allvarlig olycka. Den ordinarie planerade kontroll som åsyftas är sådan planerad kontroll som

utförs i det operativa arbetet, av till exempel förare eller annan personal med trafiksäkerhetsuppgifter. Till exempel ska ett fordonstekniskt fel som upptäcks av föraren på en mötande spårvagn eller tunnelbanetåg anmälas om det är ett sådant fel som, i det specifika fallet, antingen i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till ett tillbud till allvarlig olycka.

3. Utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos spårfordon vid rörelse på tågspår eller trafikspår

Syftet med kategorin är att fånga upp händelser där det funnits en fara för att rörelsen inte skulle ha kunnat stanna som avsett pga. utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga. Det som avses är sådana fall där detta upptäckts under färd. Om felet upptäcks vid en planerad kontroll av bromsarna före avfärd och hastigheten anpassas efter det behöver felet inte anmälas .

4. Händelser där spårfordon har varit i eller riskerat att ha kommit i en lång okontrollerad rörelse

Syftet med kategorin är att fånga upp rörelser utan kontroll eftersom signaler inte fungerar som barriärer mot dessa. Om rörelsen kommit eller riskerat komma ut på spår med linjetrafik, och i synnerhet ett sådant spår med utförslutning, ska den anmälas. Även andra okontrollerade rörelser ska anmälas om dessa rullat eller riskerat att rulla cirka 1000 meter eller längre.

5. Stoppsignalpassager där spårfordon kommer ut i tågväg för ett annat tåg som har fått eller uppfattat ett körbesked

Med tågväg avses en planerad färdväg för en spårvagn eller ett tunnelbanetåg med ett körbesked. Med körbesked avses både optiskt signalbesked och signalbesked via hyttsignalering.

6. Andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, spåranläggningen, energiförsörjningen eller spårfordonen, som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå

Syftet med denna kategori är att fånga upp de fel eller brister i de olika delarna av spårtrafiksystemet vilka kan utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Kategorin innebär att alla fel och brister oavsett vilken del av spårtrafiksystemet det rör ska anmälas om de inte upptäckts av ordinarie planerad kontroll och inneburit en lägre säkerhetsnivå. Lägre säkerhetsnivå innebär i detta sammanhang att det felet eller bristen i det specifika fallet i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till ett tillbud till en allvarlig olycka. Med ordinarie planerad kontroll menas inplanerade ordinarie kontroller som görs i det operativa arbetet.

Exempel på fel eller brister som ska anmälas om de uppfyller kriterierna ovan:

- Bristfälligt handhavande, till exempel ej utförda säkerhetskontroller
- Spårlägesfel
- Brister i underhållsdokumentation

Observera dock att allvarliga olyckor, tillbud till allvarliga olyckor samt andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen alltid ska anmälas enligt 3 § punkt 1 och 2.

7. Andra väsentliga fel och brister i säkerhetshänseende

Ett fel eller en brist som inte uppfyller punkt 4–9 i 3 § men ändå av verksamhetsutövaren bedöms som väsentligt ska anmälas om felet eller bristen i förlängningen eller under något andra omständigheter sannolikt kunnat leda till tillbud till allvarlig olycka. Exempelvis väsentliga fel som misstänks bero på materialfel hos komponenter som kan användas av andra företag ska anmälas även om de upptäcks vid ordinarie planerade kontroller.

4.2 Vilka uppgifter ska anmälan innehålla?

5 § Vid den omedelbara telefonrapporteringen ska anges

1. tid och plats för händelsen,
2. vad som hänt och, om känt, orsaker till händelsen,
3. vidtagna åtgärder med anledning av händelsen,
4. om händelsen inträffat vid persontrafik, banunderhåll eller provkörning,
5. om händelsen inträffat vid tågrörelse, rängering, färd med arbetsfordon eller annan rörelse,
6. i förekommande fall rörelsens beteckning,
7. om en olycka är en brand, kollision, personolycka, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning, vägtrafikolycka eller annan olycka,
8. antal passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga personer inom spårområdet och övriga personer som avlidit eller blivit skadade,
9. uppskattade kostnader för skador på spårfordon, spåranslagning, miljö och egendom som inte transporterats med spårfordonet,
10. i förekommande fall följdolycka, samt
11. kontaktperson vid rapporterande företag.

För att Transportstyrelsen ska kunna avgöra om en händelse ska rapporteras vidare till Statens haverikommission eller initiera en tillsynsaktivitet är det vissa uppgifter som är viktiga kring en anmäld händelse.

En första anmälan behöver inte innehålla alla de uppgifter som efterfrågas i 5 §. Viktigast är att en första anmälan till Transportstyrelsen sker så snart händelsen blivit känd för verksamhetsutövaren även om uppgifterna är

ofullständiga och/eller preliminära. Anmälan kan lämpligen kompletteras efter hand då uppgifterna blir kända.

1. Exakt klockslag eller, om detta saknas, ungefärlig tid för händelsen. Plats (station eller hållplats, alternativt sträckan mellan två stationer eller hållplatser, i förekommande fall även namn på plankorsning).
2. En beskrivning av vad som föranlett händelsen och vad den resulterat i, samt preliminär orsaksbedömning.
3. Uppgift om vilka åtgärder som har vidtagits akut.
4. Om syftet med den inblandade rörelsen/rörelserna varit persontrafik, banunderhåll eller provkörning.
5. Med tåg avses ett eller flera lok eller motorvagnar, med eller utan tillkopplade vagnar vilka framförs enligt tidtabell och med en angiven nummerbeteckning.
Kommentar: Med motorvagn avses även spårvagn. Med nummerbeteckning avses sådan beteckning som beskrivs under punkt 6 nedan.
6. Nummerbeteckningen kan bestå av omlopp, tur, linje eller tågnummer.
7. De olika olyckstyperna förklaras i föreskrifternas 2 §. Om en olycka leder till en följdolycka, till exempel om en kollision leder till en brand, ska olyckan rapporteras 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.
8. Uppgiften om skadade och avlidna är en preliminär uppgift, vid anmälan ska därför uppges hur många passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga eller övriga som *bedöms ha blivit 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 ett ställe där detta är förbjudet klassificeras som en "obehörig", i övriga fall klassificeras en person som korsar spåret som "övrig person".

Personer som uppehåller sig på en hållplats eller på en plattform, till exempel de som väntar på ett tåg, klassificeras som "övrig person".

Anställd

En person som har en anställning vilken är knuten till spårvägen eller tunnelbanan och vilken tjänstgör då en olycka inträffar. Här ingår tågpersonal och anställda som arbetar med spårfordon eller spåranläggning.

Vägtrafikanter på plankorsning

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

Obehörig person inom spårområde

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

Övrig person

En person som inte kan klassificeras som passagerare, anställd, vägtrafikanter på plankorsning eller obehörig. Kan till exempel vara en vägtrafikanter som inte befinner sig på plankorsning.

9. Kostnadsuppgiften är förstas preliminär vid första anmälan, det handlar inte om en exakt uppgift utan om en uppskattning om kostnaden bedöms hamna över 1,4 miljoner, 10 miljoner eller 18 miljoner svenska kronor.
10. Om en olycka leder till en följdolycka, t.ex. en urspårning som även leder till en kollision, ska det anges vid anmälan.
11. För att Transportstyrelsen ska kunna ställa följdfrågor ska verksamhetsutövaren vid första anmälan uppge en kontaktperson och telefonnummer till denna.

6 § Trafikutövare och spårinnehavare och den som driver särskild trafikledningsverksamhet ska på begäran av Transportstyrelsen lämna ytterligare uppgifter om händelsen.

Ytterligare uppgifter kan begäras av Transportstyrelsen i såväl muntlig som skriftlig form.

5 Årlig olycksrapport

5.1 Tidpunkt för ingivning

7 § Trafikutövare och spårinnehavare ska senast den 31 mars varje år ge in en årlig olycksrapport till Transportstyrelsen på det sätt som Transportstyrelsen anvisar.

De uppgifter som lämnas i årlig säkerhetsrapport till Transportstyrelsen används av Trafikanalys i offentlig statistik. Uppgifterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 31 mars. Transportstyrelsen tillhandahåller blanketter för ifyllnad och uppdaterad vägledning till den årliga rapporteringen som finns att tillgå på Transportstyrelsens hemsida www.transportstyrelsen.se.

5.2 Innehåll i årlig olycksrapport

8 § En årlig olycksrapport ska innehålla uppgifter om föregående kalenderårs olyckor relaterade till företagets spårfordon i rörelse som medfört

1. att minst en person avlidit inom 30 dagar,
2. att minst en person har blivit så allvarligt skadad att det lett till sjukhusvård i mer än 24 timmar,
3. att spårfordon, spåranslagning, miljön eller egendom som inte transporterats med spårfordonet har fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppgått till minst 150 000 euro, eller
4. trafikavbrott i minst sex timmar.

De olyckor som ska rapporteras i den årliga rapporten ska:

- Vara relaterade till spårfordon i rörelse.
- Vara oönskade eller ouppsåtliga dvs. vandalism och sabotage exkluderas.
Kommentar: självmord ska rapporteras.
- Inte ha skett i verkstäder, lager eller depåer (t.ex. vagnhallar).

och ha 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.
- Att spårfordon, spåranslagning, miljön eller egendom som inte transporteras med spårfordonet fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppgått till minst 150 000 Euro (ca 1,4 miljoner SEK).
- Att tågtrafiken på den aktuella banan eller linjen blev totalt avstängd i minst 6 timmar.

5.2.1 Olyckor

9 § För varje olycka enligt 8 § ska anges

1. tid och plats för olyckan,
2. vad som hänt och, om känt, orsaker till olyckan,
3. om olyckan inträffat vid persontrafik, banunderhåll eller provkörning,
4. om olyckan inträffat vid tågrörelse, rangering, färd med arbetsfordon eller annan rörelse,
5. i förekommande fall rörelsens beteckning,
6. om olyckan är en brand, kollision, personolycka, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning, vägtrafikolycka eller annan olycka,
7. antal passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga personer inom spårområdet och övriga personer som avlidit inom 30 dagar, blivit så allvarligt skadade att det lett till sjukhusvård i mer än 24 timmar eller blivit lindrigt skadade,
8. kostnader för skador på spårfordon, spåransläggning, miljön och egendom som inte transporterats med spårfordonet,
9. i förekommande fall följdolycka,
10. total tid för trafikavbrott, samt
11. övriga uppgifter som Transportstyrelsen begär.

Följande uppgifter ska anges om respektive olycka:

1. Exakt klockslag eller, om det saknas, ungefärlig tid för händelsen. Plats (station eller hållplats, alternativt en sträcka mellan två stationer eller hållplatser, i förekommande fall även namn på plankorsning).
2. En beskrivning av vad som föranlett händelsen och vad den resulterat i, samt om känt vad som orsakat den.
3. Om syftet med den inblandade rörelsen/rörelserna varit persontrafik, banunderhåll eller provkörning.
4. Med tåg avses ett eller flera lok eller motorvagnar, med eller utan tillkopplade vagnar vilka framförs enligt tidtabell och med en angiven nummerbeteckning.
Kommentar: Med motorvagn avses även spårvagn. Med nummerbeteckning avses sådan beteckning som beskrivs under punkt 5 nedan.
5. Nummerbeteckningen kan bestå av omlopp, tur, linje eller tågnummer.
6. Om en olycka leder till en följdolycka, till exempel om en kollision leder till en brand, ska olyckan rapporteras 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.

Ange vilken av nedanstående kategorier som olyckan kan hänföras till:

- **Brand i spårfordon i rörelse**
Olyckor där bränder eller explosioner inträffat i spårfordon (inklusive lasten) som är i rörelse. Bränder eller explosioner som inträffar under ett tågs uppehåll på en mellanliggande trafikplats ska också rapporteras. Bränder i tåg räknas från det att tåget är uppställt vid plattform eller hållplats och upplåtet för passagerare till dess att tåget anlärt till slutstationen eller ändhållplatsen och passagerare har lämnat tåget.
Kommentar: Som brand räknas även rökutveckling med tydligt definierad härd. Anlagda bränder ska inte rapporteras och inte heller bränder som inträffar under uppställning eller rangering på bangårdar.
- **Kollision**
Med kollision avses alla typer av sammanstötningar mellan ett spårfordon och ett annat spårfordon
Kommentar: En kollision som leder till en urspårning ska rapporteras som en kollision.
- **Personolycka orsakad av spårfordon i rörelse**
Olyckor där en eller flera personer blivit träffade av ett spårfordon eller av ett föremål som är fäst vid eller som har lossnat från ett spårfordon. Olyckor med personer som fallit från ett spårfordon i rörelse är inkluderade liksom också olyckor med personer som fallit i ett spårfordon eller som blivit träffade av ett löst föremål inne i ett spårfordon.
Även om en personolycka misstänks vara eller konstaterats vara ett självmord ska den rapporteras. Vid rapportering ska uppges att personolyckan är ett konstaterat eller misstänkt självmord. Transportstyrelsen kontrollerar uppgifterna med polismyndighet.
- **Plankorsningsolycka**
En olycka som inträffar på en plankorsning med minst ett spårfordon 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 ska rapporteras som en plankorsningsolycka.
- **Påkörning**
Med påkörning avses sammanstötningar mellan ett spårfordon och

Datum
2012-06-18Version
04Dnr/Beteckning
TSG 2012-153

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

Kommentar: I kategorin "påkörning" ingår även påkörning av djur om det leder till en betydande olycka.

- **Urspårning**

En olycka där minst ett hjul på ett spårfordon lämnar rälen.

Kommentar: Även de händelser som innebär att spårfordonet hamnat rätt på spåret igen ska rapporteras om de lett till en allvarlig olycka.

- **Vägtrafikolycka**

Sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägtrafikfordon

- **Annan olycka**

Alla olyckor som varit relaterade till spårfordon i rörelse men inte kan klassificeras som kollision, urspårning, plankorsningsolycka, personolycka (inklusive självmord), brand eller vägtrafikolycka.

Kommentar: Ett exempel på olyckstyp som tillhör denna kategori är:

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

Ange vid rapporteringen vilken typ av annan olycka det är, t.ex. löst föremål skjuts iväg.

7. Ange antal personer som avlidit inom 30 dagar, blivit så allvarligt skadade att det lett till sjukhusvård i mer än 24 timmar eller blivit lindrigt skadade. Ange till vilken av nedanstående kategorier de kan hänföras:

- **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 ett ställe där detta är förbjudet klassificeras som en "obehörig", i övriga fall klassificeras en person som korsar spåret som "övrig person". Personer som uppehåller sig på en hållplats eller på en plattform, till exempel de som väntar på ett tåg, klassificeras som "övrig person".

- **Anställd**
En person som har en anställning vilken är knuten till spårvägen eller tunnelbanan och vilken tjänstgör då en olycka inträffar. Häri ingår tågpersonal och anställda som arbetar med spårfordon eller spåranläggning.
 - **Vägtrafikanter på plankorsning**
En person som använder en plankorsning för att korsa spårvägs- eller tunnelbanespår antingen på/i ett fordon eller till fots.
 - **Obehörig person inom spårområde**
En person som utan tillstånd uppehåller sig inom spårområde där detta är förbjudet.
 - **Övrig person**
En person som inte kan klassificeras som passagerare, anställd, vägtrafikanter på plankorsning eller obehörig. Kan till exempel vara en vägtrafikanter som inte befinner sig på plankorsning.
8. Om exakt kostnad saknas ange uppskattad eller bedömd kostnad.
 9. Om en olycka leder till en följdolycka, t.ex. en urspårning som även leder till en kollision, ska det anges vid anmälan.
 10. Ange om, och i sådant fall hur länge, tågtrafiken på den aktuella banan blivit totalt avstängd.
 11. Övriga uppgifter kan begäras av Transportstyrelsen, det anges i sådant fall i vägledning till det aktuella årets rapportering.

6 Undantag från föreskrifterna

10 § Undantag från dessa föreskrifter meddelas av Transportstyrelsen.

Denna paragraf innebär inte att Transportstyrelsen kan medge undantag från lagar och förordningar.