



**Järnvägsstyrelsens
årsrapport för 2007 enligt
artikel 18 i direktiv
2004/49/EG**



REVISIONSINFORMATION

Version	Datum	Beskrivning av ändring	Skapad/ändrad	Fastställd av
01	2008-09-30	Nytt dokument	Eva-Lotta Högberg	Ove Andersson

INNEHÅLL

A.1	RAPPORTENS RÄCKVIDD	1
A.2	SAMMANFATTNING	1
A.1	SCOPE OF THE REPORT	3
A.2	SUMMARY	3
B	INLEDNING.....	5
B.1	Bakgrund och målgrupp.....	5
B.2	Verksamhetsutövare	6
B.3	Undantagna verksamhetsutövare.....	7
C	ORGANISATION.....	8
C.1	Järnvägsstyrelsens organisation.....	8
C.2	Järnvägsstyrelsens relationer.....	9
D	UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN	11
D.1	Nationell säkerhet	11
D.1.1	Säkerhetsmål	11
D.1.2	Säkerhetshöjande aktiviteter	12
D.2	Verksamhetsutövarnas säkerhet.....	13
D.2.1	Säkerhetsmål	13
D.2.2	Säkerhetshöjande aktiviteter	13
D.3	Gemensamma säkerhetsindikatorer	16
D.3.1	Olyckor	16
D.3.2	Dödade och allvarligt skadade.....	18
D.3.3	Infrastrukturens tekniska säkerhet.....	19
D.3.4	Avvikelser.....	20
D.3.5	Kostnader och förlorade arbetstimmar på grund av olyckor	21
D.3.6	Säkerhetsstyrning.....	22
E	VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK..	23
F	UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND.....	25
F.1	Nationell lagstiftning.....	25
F.2	Numeriska data.....	25
F.3	Procedurella aspekter.....	25
G	SÄKERHETSTILLSYN.....	27

H REKOMMENDATIONER FRÅN STATENS HAVERIKOMMISSION OCH SLUTSATSER	30
H.1 Rekommendationer från Statens haverikommission.....	30
H.2 Slutsatser och prioriteringar	31
<i>Bilaga A.1: Det statligt ägda järnvägsnätet.....</i>	<i>33</i>
<i>Bilaga A.2.1: Förteckning över aktiva infrastrukturförvaltare 2007.....</i>	<i>34</i>
<i>Bilaga A.2.2: Förteckning över aktiva järnvägsföretag 2007.....</i>	<i>50</i>
<i>Bilaga B: Järnvägsstyrelsens organisationschema 2007</i>	<i>54</i>
<i>Bilaga C: Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer</i>	<i>55</i>
<i>Bilaga D: Förteckning över alla viktiga förändringar i nationell lagstiftning och övriga nationella regelverk</i>	<i>68</i>
<i>Bilaga E: Utveckling av utfärdade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd</i>	<i>73</i>
<i>Bilaga F: Använda definitioner</i>	<i>77</i>
<i>Bilaga G: Frågeställningar, Procedurella aspekter avsnitt F.3</i>	<i>86</i>

A.1 RAPPORTENS RÄCKVIDD

Denna rapport avser att beskriva säkerheten i det svenska järnvägssystemet såsom det förordas i järnvägssäkerhetsdirektivet¹ (nedan kallat säkerhetsdirektivet). I Sverige regleras villkoren för järnvägssystemet huvudsakligen av Järnvägslagen². Spårväg och tunnelbana ingår inte i rapporten.

A.2 SAMMANFATTNING

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 2007 års verksamhet, är den andra i sitt slag och den följer huvudsakligen den vägledning som ERA tillhandahållit för ändamålet.

Järnvägssystemet regleras förutom av EU-lagstiftning även av nationell lag framförallt av järnvägslagen. Säkerhetsdirektivet har införlivats i svensk lag från och med den 1 juli 2007. Järnvägsstyrelsen har under andra halvan av året för första gången utfärdat säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd enligt säkerhetsdirektivets Artikel 10 respektive 11. Några inspektioner eller revisioner har dock ännu inte utförts i enlighet med säkerhetsdirektivet.

I Sverige finns många järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Under 2007 var det 110 järnvägsföretag och 475 infrastrukturförvaltare som hade tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet.

De uppgifter som skall redovisas i Järnvägsstyrelsens rapport är av sådan art att Järnvägsstyrelsen har begärt in uppgifter från verksamhetsutövarna, vilket skett i verksamhetsutövarnas säkerhetsrapport. Järnvägsstyrelsen har utnyttjat sin möjlighet att bevilja undantag från att lämna säkerhetsrapport vilket medfört att bland annat majoriteten av infrastrukturförvaltarna inte har behövt lämna någon säkerhetsrapport. Uppgifterna i denna rapport är baserad på 171 inkomna säkerhetsrapporter till Järnvägsstyrelsen.

Av de inkomna säkerhetsrapporterna framgår att det i likhet med föregående år är många enskilda och samverkande åtgärder som bidrar till att höja och bibehålla säkerheten i järnvägssystemet. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har vidtagit åtgärder för att komma till rätta med olycksrisker i sin verksamhet. Ett exempel på en säkerhethöjande aktivitet hos flera verksamhetsutövare är uppmuntrande av avvikelserapportering.

Under 2007 inträffade totalt 56 olyckor som ska rapporteras i enlighet med säkerhetsdirektivets bilaga 1³. De inträffade olyckorna bestod av en tågkollision, 11

¹ Direktiv 2004/49/EG

² Järnvägslagen (2004:519)

³ 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

tågurspårningar, 4 bränder, 14 plankorsningsolyckor, 20 personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse samt 6 övriga olyckor. Samtliga avlidna personer (23) omkom i plankorsningsolyckor eller personolyckor. Även antalet allvarligt skadade (14) personer kan till största delen hänföras till plankorsnings- och personolyckorna. Antalet olyckor 2007 var tio fler än 2006. Att antalet rapporterade tågurspårningar för 2007 var sex fler än föregående år kan bero på att kriteriet för ”omfattande trafikstörning” har tillämpats i högre grad detta andra rapporteringsår.

Järnvägsstyrelsen har under 2007 fortsatt att bedriva sitt utvecklingsarbete beträffande säkerhetstillsyn över järnvägssystemet. Tillsynsaktiviteterna är numera både risk- och händelsebaserade. Själva tillsynsmetodiken har systematiserats och görs nu alltid med utgångspunkt i verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem.

Statens haverikommissionens rekommendationer till Järnvägsstyrelsen under 2007 baserades på ett inträffat tillbud till kollision. Statens haverikommissionens rekommendationer bidrog till att Järnvägsstyrelsen gav föreläggande till samtliga järnvägsföretag att införa regler om obligatorisk retardationskontroll med hjälp av ATC⁴.

En slutsats som Järnvägsstyrelsen drar av redovisningen i säkerhetsrapporterna är att aktörerna i järnvägssystemet är väl skickade att ta hand om risker i järnvägssystemet för att undvika järnvägsolyckor. Däremot är det svårare att vidta konkreta säkerhetshöjande aktiviteter för att förhindra personolyckor och plankorsningsolyckor då dessa sker där järnvägssystemet möter andra delar av samhället.

Den 1 januari 2009 blir Järnvägsstyrelsen en del av Transportstyrelsen, en gemensam tillsynsmyndighet för de fyra transportslagen väg, järnväg, flyg och sjöfart. Detta öppnar för möjligheter till mer transportslagsövergripande åtgärder för att minska antalet sådana olyckor.

När Järnvägsstyrelsen blickar framåt med ett säkerhetsperspektiv är en viktig uppgift att utveckla nationella tekniska specifikationer för den svenska järnvägen. Under 2008 har Järnvägsstyrelsen också beslutat om gemensamma trafikregler för hela den svenska järnvägen som träder i kraft den 31 maj 2009.

hundrafemtio tusen Euro. Även olyckor som orsakar skador på miljön eller som stör trafiken i hög utsträckning betraktas som rapporteringspliktiga olyckor. Sjävmord är exkluderade. Se definitioner bilaga F.

⁴ Automatisk tågkontroll

A.1 SCOPE OF THE REPORT

The purpose of this report is to describe safety on the Swedish rail system as advocated in the Railway Safety Directive⁵ (referred to below as the safety directive). In Sweden, the conditions for the rail system are primarily governed by the Railway Act⁶. Trams and metros are not covered by the report.

A.2 SUMMARY

According to the EU safety directive, all member states must submit to the European Rail Agency (ERA) an annual report concerning the safety of the national rail system. This year's annual report, which deals with operation during 2007, is the second of its kind. It mainly follows the guidelines provided for the purpose by the ERA.

The rail system is subject not only to EU legislation but also to national law, in particular the Railway Act. The safety directive has been incorporated into Swedish law since 1 July 2007. The Swedish Rail Agency has during 2007 for the first time issued Safety certificates and Safety Authorisation according to Directive 2004/49/EC. Since the safety directive was incorporated into Swedish law the 1 July some of the requested information is lacking for 2007. For example, neither audits nor inspections according to the safety directive were carried out during 2007.

In Sweden there are many railway undertakings and infrastructure managers. During 2007 there were 110 railway undertakings and 475 infrastructure managers holding permits to conduct railway operations.

The nature of the details to be stated in the Swedish Rail Agency's report is such that the Swedish Rail Agency has requested information from the conductors of the operations. This has been done in the safety report of the conductors of the operations. The Swedish Rail Agency has made use of its ability to grant exemptions from submitting a safety report. As result, there has for example been no need for the majority of the infrastructure managers to submit a safety report. This report is based on 171 received safety reports.

As in the previous report it is evident from the received safety reports that there are many individual and interacting measures that contribute to enhancing and maintaining the safety of the rail system. Railway undertakings and infrastructure managers have taken steps to deal with accident risks in their operations. An example of an activity among several infrastructure managers and railway undertakings is to further encourage the reporting of incidents.

⁵ Directive 2004/49/EC

⁶ The Railway Act (2004:519)

During 2007, there were 56 significant accidents⁷. These accidents can be broken down into the following categories: one collision of trains, 11 derailments of trains, four fires in rolling stock, 14 level-crossing accidents, 20 accidents to persons caused by rolling stock in motion and six other accidents. All the individuals who lost their lives (23) fall into in the categories level-crossing accidents and accidents to persons caused by rolling stock in motion. The number of seriously injured people (14) can also largely be attributed to level-crossing accidents and individuals. The number of reported accidents in 2007 was ten more than in 2006. The fact that the number of reported derailments in 2007 was 6 more than in the previous year can be the result of the fact that the criteria for "significantly delayed traffic" has achieved increased use.

During 2007, the Swedish Rail Agency has continued its development work concerning safety supervision of the rail system. The Swedish Rail Agency's supervision activities are now both risk-based and event-based. The methods of safety supervision have been changed, with a shift towards system auditing.

The Swedish Accident Investigation Board made three recommendations to the Swedish Rail Agency during 2007 based on a near collision. One of the recommendations resulted in an order issued to all railway undertakings implementing a routine for the use of ATP⁸ when testing the train's breaking ability.

From the statement in the safety report for the year, the Swedish Rail Agency concludes that the players in the rail system are well able to handle risks in the rail system in order to avoid accidents. On the other hand it is more difficult to implement concrete and effective measures to prevent accidents to person caused by rolling stock in motion and level-crossing accidents since these accidents occur where the railway system meets other parts of the society.

On January 1 2009 the Swedish Rail Agency becomes a part of the "Swedish Transport Agency", a joint supervision agency for the four forms of transport: road, rail, air and sea. This may mean greater scope for cooperation between the various forms of transport, seeking to reduce the number of these accidents.

When the Swedish Rail Agency looks ahead with safety in mind, one important task is to develop the national technical specifications for the Swedish railways. The Swedish Rail Agency has also during 2008 issued common traffic rules for the whole Swedish railway system that go into effect in May 2009.

⁷ Significant accident = an accident in which at least one rail-borne vehicle in motion was involved and in which at least one person was killed or seriously injured, or in which damage to materiel, tracks or other installations resulted in costs of at least one hundred and fifty thousand euros. Even accidents having significant consequences of the environment or which significantly delay rail traffic are included. Incidents of suicides are excluded. See definitions, Appendix F.

⁸ Automatic Train Protection

B INLEDNING

B.1 Bakgrund och målgrupp

Denna rapport är framtagen på uppdrag av och för Europeiska Järnvägsbyrån (ERA). Men den kan också vara av intresse för medarbetare på Järnvägsstyrelsen, Näringsdepartementet, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), 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 finns tillgänglig på Järnvägsstyrelsens hemsida www.jvs.se under länken ”Publikationer”. Rapporten kommer också att publiceras på ERA:s hemsida www.era.europa.eu där även andra länders rapporter publiceras.

I säkerhetsdirektivet regleras att den nationella säkerhetsmyndigheten i varje medlemsland senast 30 september varje år skall lämna en rapport till Europeiska järnvägsbyrån (ERA)⁹. Syftet med rapporten är att beskriva den nationella säkerhetsnivån och den skall enligt säkerhetsdirektivet innehålla en beskrivning av utvecklingen av järnvägssäkerheten, viktiga förändringar av lagstiftning och andra föreskrifter om järnvägssäkerhet, utvecklingen av säkerhetscertifiering och säkerhetstillstånd samt resultaten av och erfarenheterna från säkerhetsmyndighetens tillsynsverksamhet.

I säkerhetsdirektivet framgår att verksamhetsutövare, d.v.s. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, senast 30 juni varje år skall lämna en säkerhetsrapport till säkerhetsmyndigheten¹⁰. Denna skall enligt direktivet innehålla uppgifter om organisationens samlade säkerhetsmål, rapportering av uppgifter till gemensamma säkerhetsindikatorer, resultat av den interna revisionen och synpunkter på brister och fel i järnvägssystemet som skulle kunna vara av betydelse för säkerheten.

Svensk järnväg regleras genom järnvägslagen¹¹. Regeringen har i järnvägsförordningen¹² gett Järnvägsstyrelsen rätt att meddela föreskrifter för att detaljreglera området. Järnvägsstyrelsens föreskrifter publiceras i Järnvägsstyrelsens författningssamling (JvSFS). Säkerhetsdirektivet som ingår i Andra järnvägspaketet är sedan den 1 juli 2007 införlivat i svensk lagstiftning. Rapportering av de gemensamma säkerhetsindikatorerna har huvudsakligen baserats på uppgifter insamlade enligt ERA:s föreslagna definitioner. I vissa fall har nationella definitioner använts vilket framgår av bilaga C.

Mallar och vägledning till rapporten har tagits fram av en arbetsgrupp inom ERA bestående av representanter från intresserade medlemsländers säkerhetsmyndigheter (däribland Sverige). Detta gjordes under hösten 2006 och arbetsgruppen avslutade sitt arbete i februari 2007. I Sverige bidrog sedan en referensgrupp med

⁹ Direktiv 2004/49/EG, Kapitel IV Artikel 18

¹⁰ Direktiv 2004/49/EG, Kapitel II, Artikel 9

¹¹ Järnvägslagen (2004:519)

¹² Järnvägsförordningen (2004:526)

representanter från både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare under våren 2007 med synpunkter på Järnvägsstyrelsen vägledning innehållande instruktioner och definitioner till verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter.

För de gemensamma säkerhetsindikatorerna finns en arbetsgrupp i ERA där bland annat Sverige är representerat som har arbetat fram en rekommendation till revidering av bilaga 1 i säkerhetsdirektivet som är den bilaga som innehåller indikatorerna. Gruppen arbetar även med att ta 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 Järnvägsstyrelsen från och med i år samlat in säkerhetsrapporterna gemensamt med andra olycksuppgifter som samlas in och rapporteras till SIKA och den europeiska statistikmyndigheten Eurostat. Vissa definitionsskillnader finns dock vilket gör att siffrorna skiljer sig åt något, se avsnitt D.3.

Årets rapport följer så långt möjligt ERA:s mallar för utformning av säkerhetsrapporten inklusive redovisning av de gemensamma säkerhetsindikatorerna. År 2007 samlades säkerhetsrapporter in för första gången och i år är det alltså andra gången. Detta gör att en del av de rapporterade uppgifterna bygger på osäkra data.

Någon femårsbaserad trendanalys har inte kunnat göras då uppgifter än så länge enbart finns för två år.

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 Järnvägsstyrelsen. Tillstånd prövas enligt villkor i Järnvägslagen och tilldelas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare var för sig. En organisation kan därför ha ett eller flera tillstånd t.ex. kan en infrastrukturförvaltare i vissa fall ha tillstånd även för järnvägstrafik. I svensk lagstiftning definieras infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag enligt följande:¹³:

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

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

Tolkningen av definitionerna ovan innebär att Sverige under 2007 hade 585 verksamhetsutövare med tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet.

¹³ Järnvägslagen (2004:519), 1 kap 4 §

Tillståndsinnehavare	2007
Järnvägsföretag	110
Infrastrukturförvaltare	475
Totalt	585

Tabell 1: Uppgifter om antal verksamhetsutövare 2007, se förteckning i bilagorna A.2.1 och A.2.2. I siffrorna ingår inte trafikutövare och spårinnehavare som bedriver verksamhet vid spårväg eller tunnelbana om de inte dessutom är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare.

Man kan dela upp järnvägssektorn i två delmarknader, en järnvägsmarknad och en infrastrukturmarknad. Järnvägsföretagen agerar på järnvägsmarknaden och på denna bedrivs person- respektive godstrafik. Den största aktören på järnvägsmarknaden har sitt ursprung från tiden då all järnvägsverksamhet bedrevs av staten i egen regi. I Sverige skiljer sig förutsättningarna mellan person- och godstrafik åt. Persontrafiken är fortfarande reglerad och ett statligt ägt bolag har ensamrätt att trafikera den interregionala persontrafiken. I vissa fall fattas beslut att någon sträcka ska öppnas för konkurrens och då upphandlas trafiken eller tilldelas genom trafikplikt. Den regionala och lokal persontrafiken upphandlas av respektive trafik huvudman. Godstrafiken har öppnats för konkurrens men domineras fortfarande av det bolag som tidigare var en del i den statliga järnvägsförvaltningen.

Infrastrukturmarknaden är starkt dominerad av staten vilket innebär att infrastrukturförvaltaren av statens spåranslagningar är den dominerade aktören. Järnvägsnätet i Bilaga A.1 visar den geografiska spridningen för det statligt ägda järnvägsnätet. Under 2007 fanns 475 infrastrukturförvaltare. Av dessa var endast ett tjugotal större aktörer uttryckt i termer av antal spårkilometer. Övriga infrastrukturförvaltare har i regel mindre spåranslagningar för eget bruk, exempelvis industriföretag som har ett eget spår som ansluter till statens spåranslagningar, i syfte att transportera eget gods.

B.3 Undantagna verksamhetsutövare

Järnvägsstyrelsen 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.

Denna rapport är baserad på 171 säkerhetsrapporter från verksamhetsutövare. 406 verksamhetsutövare är undantagna vilket ger ett bortfall på fem procent.

En stor grupp som inte beviljats undantag är de kommuner och hamnar som har tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet.

C ORGANISATION

C.1 Järnvägsstyrelsens organisation

Järnvägsstyrelsen är en central förvaltningsmyndighet som bildades i samband med att ny lagstiftning inom järnvägsområdet trädde i kraft 2004-07-01.

I detta hänseende har Sverige uppfyllt säkerhetsdirektivets villkor att varje medlemsland skall ha en säkerhetsmyndighet som oberoende av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, har uppdrag att bland annat besluta om tillstånd av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, besluta om godkännande för att ta i bruk tekniska delsystem och komponenter samt tillse att rullande materiel registreras. Järnvägsstyrelsen har även en normerande roll och utövar tillsyn över järnvägssystemet.

Järnvägsstyrelsens uppdrag preciseras i förordning¹⁴ med instruktion för Järnvägsstyrelsen. Regeringen anger årligen i sitt regleringsbrev vilka villkor som skall gälla för Järnvägsstyrelsens verksamhetsutövning nästkommande budgetår. Regleringsbrevet innehåller bland annat mål för transportpolitiken, krav på Järnvägsstyrelsen att återredovisa graden av måluppfyllelse till regeringen och budgetramar.

Järnvägsstyrelsen leds av en generaldirektör och den interna organisationen är uppdelad i fem olika enheter som huvudsakligen speglar järnvägssektorns uppdelning i bl.a. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Förutom järnvägsföretagsenheten och infrastrukturenheten som bland annat beslutar om tillstånd, utför säkerhetstillsyn och omprövning av tillstånd finns en teknisk enhet som handlägger ärenden avseende godkännande av tekniska delsystem m.m. Den juridiska enheten ansvarar för framtagande av Järnvägsstyrelsens föreskrifter. Analys- och administrationsenheten har dels karaktären av en intern serviceenhet där allt som inte direkt anknyter till kärnverksamheten samlats, som exempel på detta kan nämnas personal- och ekonomiadministration samt IT-frågor. Analys av olycksdata såsom framtagande av årets säkerhetsrapport och telefonberedskap för olycksrapportering är exempel på arbetsområden som också ingår i analys- och administrationsenhetens ansvarsområden. Varje enhet leds av en enhetschef. I Järnvägsstyrelsens årsredovisning för 2007 framgår att Järnvägsstyrelsen vid årets slut hade 58 anställda varav 34 män och 24 kvinnor. Bilaga B innehåller Järnvägsstyrelsens organisationsschema 2007.

Den 1 januari 2009 kommer Järnvägsstyrelsen att bli en del av den nya myndigheten Transportstyrelsen som kommer att ha ett samlat ansvar för normgivning, tillsyn, tillståndsgivning och registerhållning för de fyra trafikslagen järnväg, flyg, sjö och väg.

¹⁴ Förordning (2004:527) med instruktion för Järnvägsstyrelsen

C.2 Järnvägsstyrelsens relationer

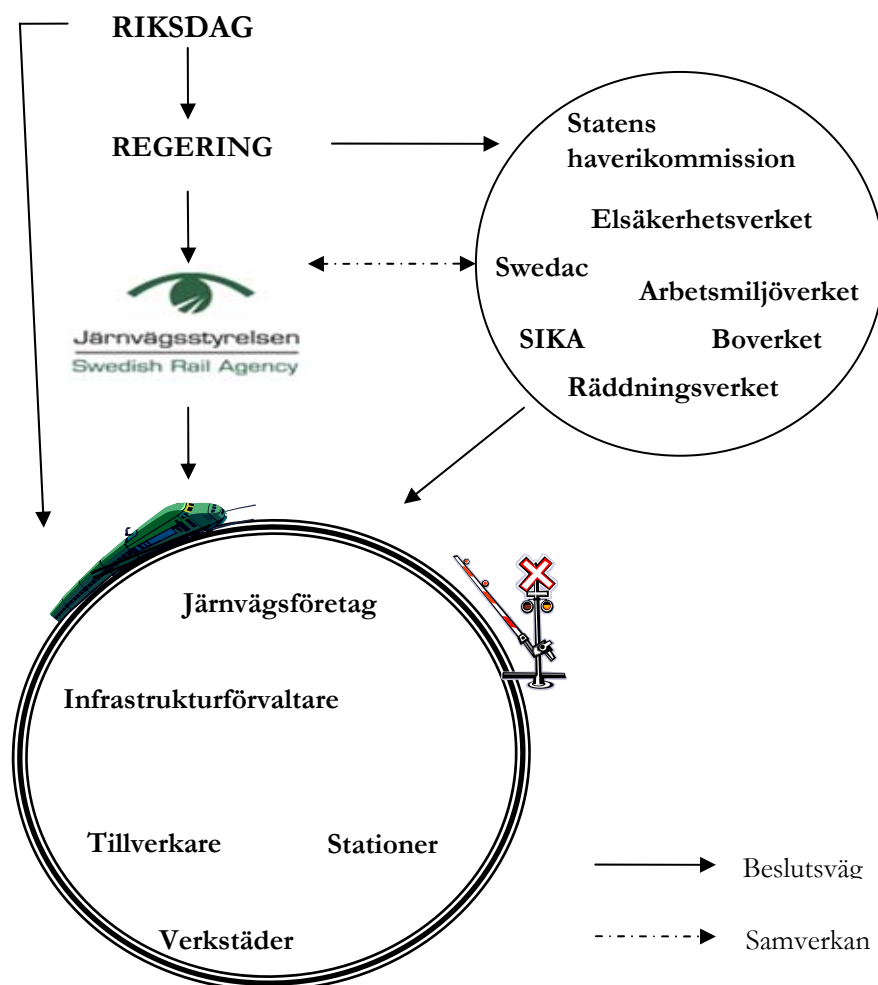
Järnvägsstyrelsen är inte en solitär myndighet som ensam ansvarar för hela järnvägssystemets reglering. Det finns flera andra statliga myndigheter som ansvarar för sina respektive ansvarsområden t.ex. Elsäkerhetsverket, Boverket och Räddningsverket. Dessa myndigheter interagerar och utför myndighetsutövning gentemot järnvägssystemets aktörer inom sina respektive ansvarsområden. På bilden nedan (figur 1) exemplifieras detta med några statliga myndigheter som påverkar Järnvägsstyrelsen och järnvägssystemets övriga aktörer bl.a. genom att de har normerade uppgifter i vissa säkerhetsrelaterade frågor.

Swedac ackrediterar firmor som intygar att tekniska delsystem uppfyller gällande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD).

Räddningsverket har ett övergripande och samordnande ansvar i sitt arbete för ett säkrare samhälle. Järnvägsstyrelsen samarbetar med Räddningsverket beträffande t.ex. tillsyn över transport av farligt gods.

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

Järnvägsstyrelsen samverkar även med Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA). Järnvägsstyrelsen levererar statistiska uppgifter till SIKA som i sin tur levererar olycksstatistik till Eurostat.



Figur 1: Järnvägsstyrelsens nationella relationer (denna bild ersätter Bilaga B.2).

På bilden (figur 1) avser de heldragna pilarna beslutsvägar. De är därför enkelriktade medan den streckade linjen som är dubbelriktad avser samverkan.

Det är inte bara järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som agerar i järnvägssystemet utan där finns även tillverkare av tekniska system såsom fordon, signalanläggningar och ställverk. Fordon behöver underhållas och repareras vilket görs av verkstäder som ibland även har tillstånd både som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Tillverkare omfattas inte av Järnvägsstyrelsens ansvarsområde däremot skall Järnvägsstyrelsen godkänna att delsystemen får tas i bruk. Likaså regleras inte verkstädernas verksamhet av järnvägslagstiftningen men det finns regler som påverkar verkstädernas underhållsarbete t.ex. finns krav på att järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem även omfattar underhåll av fordon och järnvägsinfrastruktur.

D UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN

Arbetet med att hålla en hög och jämn säkerhetsnivå i järnvägssystemet engagerar samtliga aktörer i järnvägssystemet som beskrivs i figur 1. Exempelvis arbetar Järnvägsstyrelsen med att följa upp de säkerhetsmål som regeringen angett. Till hjälp för detta har Järnvägsstyrelsen bl.a. aktiviteter i form av säkerhetstillsyn och föreskrifter. Verksamhetsutövarna i sin tur följer föreskrivna regler och vidtar åtgärder vid behov.

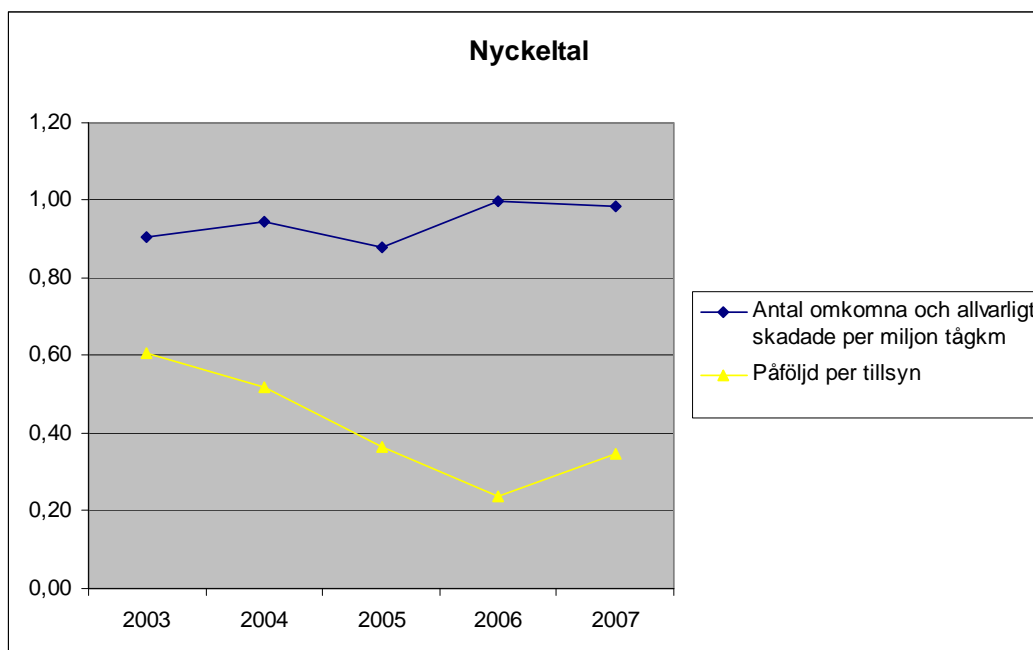
Den nationella säkerhetsnivån är därför beroende av att hela kedjan från regeringen via Järnvägsstyrelsen och ut till verksamhetsutövarna fungerar och är stark. Av denna anledning beskrivs den nationella säkerhetsnivån i form av de mål och säkerhetshöjande aktiviteter som vidtagits av både Järnvägsstyrelsen och av verksamhetsutövarna.

D.1 Nationell säkerhet

D.1.1 Säkerhetsmål

De mål som regeringen formulerat i regleringsbrev till Järnvägsstyrelsen är att Järnvägsstyrelsen skall bidra till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I regleringsbrevets säkerhetsmål har regeringen specifikt uppdragit åt Järnvägsstyrelsen att verka för en hög säkerhet i järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemen. Järnvägsstyrelsen följer årligen upp antalet dödade och allvarligt skadade personer där järnvägssystemet berörs. I årsredovisning för 2005, 2006 och 2007 jämfördes det totala antalet döda och allvarligt skadade (inklusive självmord) i förhållande till miljon tågkilometer med antalet påföljder i form av förbud, förelägganden och påpekanden¹⁵ i förhållande till antalet tillsyner.

¹⁵ Åtgärden påpekande upphörde under hösten 2007



Figur 2: Säkerhetsrelaterade nyckeltal omfattande järnvägssystemet. Uppgifterna som är hämtade från Järnvägsstyrelsens årsredovisning 2007 inkluderar även spårväg, tunnelbana och fristående järnvägsnät. Nyckeltalet för omkomna och allvarligt skadade (inklusive självmord) per tågakilometer är därför något högre än de uppgifter som lämnas som indikatorer till ERA och används i övriga avsnitt i denna rapport. Men figuren ger ändå en ungefärlig bild av antalet omkomna och allvarligt skadade per miljon tågakilometer några år tillbaka.

D.1.2 Säkerhetshöjande aktiviteter

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

De åtgärder/aktiviteter som Järnvägsstyrelsen 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). Järnvägsstyrelsen övervakar att verksamhetsutövarna vidtar relevanta åtgärder.

Under 2007 gav Järnvägsstyrelsen föreläggande till alla järnvägsföretag att införa obligatorisk retardationskontroll med hjälp av ATC. Bakgrunden till förelägandet var upprepade händelser där det visat sig svårt för föraren att avgöra tågets bromsförmåga med enbart provbromsning/retardationskontroll utan ATC-hjälp. Bidragande var också Statens haverikommissionens rekommendationer med anledning av ett tillbud till kollision i Gårdsjö 2005-02-28. Läs mer om rekommendationerna i avsnitt H.1.

Säkerhetshöjande aktivitet	Beskrivning av starthändelse
Föreläggande för alla järnvägsföretag att införa obligatorisk retardationskontroll med hjälp av ATC	Upprepade händelser där det varit svårt för föraren att avgöra tågets bromsförmåga med enbart provbromsning/retardationskontroll utan ATC-hjälp. Rekommendation från SHK med anledning av ett tillbud till kollision i Gårdsjö 2005-02-28 (Rapport RJ 2007:1)

Tabell 2: Händelse som lett till säkerhetshöjande aktivitet från Järnvägsstyrelsens sida

D.2 Verksamhetsutövarnas säkerhet

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

Utöver de gemensamma säkerhetsindikatorerna innehåller säkerhetsrapporterna uppgifter om:

- Verksamhetens säkerhetsmål
- Vidtagna aktiviteter som avser att höja säkerhetsnivån
- Beskrivning av genomförda systemrevisioner

D.2.1 Säkerhetsmål

De verksamhetsutövare som har järnvägsverksamhet som huvudnäring har samtliga redovisat sina säkerhetsmål. Om man ser på samtliga inkomna säkerhetsrapporter har 108 av 171 verksamhetsutövare redovisat sina säkerhetsmål (63 %). Kommunerna har ofta generella mål för sin verksamhet men inte nedbrutna mål för den infrastrukturanläggning de förvaltar och flertalet av dessa har därför inte rapporterat säkerhetsmål.

De mål som anges uttrycks ofta i termer av att ingen skall dödas eller skadas allvarligt med anledning av den egna organisationens verksamhet. Bland svaren i säkerhetsrapporterna finns även exempel på kvantitativa mål såsom max 20 internt påverkbara olyckor vid växling eller inga tågkollisioner/tågurspårningar, högst 20 bränder i järnvägsfordon och högst 20 växlingsolyckor eller minska antalet olyckor som kostar mer än 100 000 SEK till 10. Andra exempel på mål är att förbättra sin avvikelserapportering för att kunna förebygga olyckor eller att trafiksäkerhetsindex skall vara lägst 94 där 100 betyder inga olyckor och varje olycka tilldelas ett värde baserat på allvarlighetsgrad.

D.2.2 Säkerhetshöjande aktiviteter

Av de inkomna säkerhetsrapporterna har 65 verksamhetsutövare (38 %) redovisat att de vidtagit säkerhetshöjande åtgärder på grund av någon inträffad händelse, tillbud eller av förebyggande skäl. Det behöver inte vara någon allvarlig konsekvens kopplad till händelsen. Mindre allvarliga händelser som tillbud till olycka och händelser vars konsekvens inte blev så allvarlig som den skulle ha kunnat bli, har också medfört att

säkerhetshöjande aktiviteter vidtagits. Olyckor som inträffar tas i regel upp på nästkommande repetitionsutbildning, informationsmöte med personal/entreprenör. Dessutom har man ofta ett individuellt samtal med berörd person i de fall händelsen har att göra med bristfälligt handhavande. Ibland har även en ny intern instruktion skrivits och delgivits de anställda. Vanligt förekommande aktiviteter är även underhåll samt en ökad kontroll av att planerat underhåll utförts.

Flera av verksamhetsutövarna har vidtagit säkerhetshöjande aktiviteter i förebyggande syfte, exempelvis förbättring av avvikelserapportering.

Tabell 3 nedan visar några exempel på säkerhetshöjande aktiviteter som vidtagits av verksamhetsutövare och vad som initierat aktiviteterna.

Orsak	Konsekvens eller potentiell konsekvens	Aktiviteter
Negativ trend med ökat antal växlingsolyckor.	Risk för skador på människa, miljö eller material.	Genomförande av MTO-analys.
Oacceptabelt många obehöriga stoppsignalpassager.	Kan som yttersta konsekvens leda till kollision.	Uppföljning av förarpersonal.
Behov av att öka trafiksäkerheten och förbättra attityden till trafiksäkerhet bland medarbetare	Olyckor	Projekt för tillbudsrapportering vars resultat blev nya rutiner och systemstöd, snabbare återkoppling till rapportlämnare, garanti till medarbetare att inte drabbas av negativa konsekvenser vid rapportering av egna misstag samt ett återkommande informationsblad med redovisning av rapporter och åtgärder. Sedan dess har avvikelserapporteringen ökat och olyckorna minskat.
Lastningsfel	Tappad last	Signerade listor för funktionskontroll.

Tabell 3: Exempel på säkerhetshöjande aktiviteter rapporterade av verksamhetsutövare

Tabell 4 visar exempel på händelser som har lett till säkerhetshöjande aktiviteter hos den statligt ägda infrastrukturförvaltaren. Den statligt ägda infrastrukturförvaltaren har i sin rapport skrivit att efter att trafiksäkerhetsarbetet under flera år i hög grad har fokuserat på plankorsningsåtgärder är det nu mer diversifierat och inriktat på åtgärder för att förhindra personpåkörningar samt olika säkerhetshöjande åtgärder i infrastrukturanläggningen.

Händelse	Beskrivning	Konsekvens	Aktiviteter
Raset i Ånn 2006-07-30	Banvall och vägbank underminerades av ovanligt stor vattenföring. Banvallen rasade omedelbart bakom ett persontåg.	Kunde ha lett till mycket allvarliga konsekvenser.	Tillsammans med Vägverket har utredning skett av risken för ras och skred. Aktiviteter föranledda av rasen i Ånn och Bohusbanan år 2006 har fortsatt med utveckling av metoder för riskbedömning. En handledning "Riskanalys vald järnvägssträcka" har tagits fram.
Plankorsningsolycka i Ekträsk 2005	Ett tomt godståg körde in i en lastbilstrailer lastad med grävmaskin som fastnat på plankorsningen.	Lokföraren hoppade ur loket innan kollisionen och skadades allvarligt. Loket och 3-4 vagnar spårade ur med stora skador på spåret och kontaktledningen. Olyckan kunde gett än allvarliga konsekvenser.	Inventering av plankorsningar med avseende på felaktig vägprofil.
Kollision på tamsträcka i Hok 2003	Vagnuttagning släpptes ut mot tåg och kolliderade med detta när det stod stilla vid plattform.	Kunde ha lett till mycket allvarliga konsekvenser.	Förstärkning av systemet med tåganmälan genom forcerad MobiSIR-utbyggnad, elektronisk tam-bok och ERTMS regional.
Gasoltågolycka Borlänge 2000	Godståg framfördes med för hög hastighet och spårade ur i växelkurva	Kunde ha lett till mycket allvarliga konsekvenser	Bortbyggande av ATC-öar.
Varmgång och tjuvbroms vid olika tillfällen	Varmgång eller tjuvbroms kan leda till urspårning på linjen i hög hastighet	Kan ge mycket allvarliga konsekvenser	Fler och bättre detektorer.

Tabell 4: Händelser som har utlöst säkerhetshöjande aktiviteter av mer nationellt övergripande karaktär, av den statligt ägda infrastrukturförvaltaren.

D.3 Gemensamma säkerhetsindikatorer

I detta avsnitt redovisas kommentarer till de gemensamma säkerhetsindikatorerna. Tanken är att de gemensamma säkerhetsindikatorerna skall redovisas som ett genomsnittligt värde baserat på värden för fem år. År 2007 är det andra året som uppgifter samlas in på detta sätt varför indikatorerna för 2007 redovisas som ett medelvärde baserat på värden för två år (2007 och 2006). De gemensamma säkerhetsindikatorerna består av data om inträffade olyckor och avvikelser som sätts i relation till antal tågkilometer eller i vissa fall passagerarkilometer. Definitioner som använts för insamlade uppgifter redovisas i bilaga F. I de flesta fall har säkerhetsdirektivets definitioner använts men i vissa fall har nationella definitioner använts vilket framgår av tabellen i bilaga C. Några grundläggande uppgifter om järnvägssystemets trafikvolym, spårlängd och plankorsningar har också insamlats för att bland annat beräkna säkerhetsindikatorerna. Samtliga insamlade uppgifter framgår av bilaga C.

Då vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport, se avsnitt B3, är inte indikatorerna ett mått på all järnväg i Sverige. Exempelvis är verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, som exempelvis Saltsjöbanan och Roslagsbanan, exkluderade i denna rapport. Siffrorna för antal döda och allvarligt skadade skiljer sig därför mot de siffror som Sverige årligen lämnar till Eurostat och mot de siffror som också årligen publiceras i SIKAs officiella statistikpublikation Bantrafik¹⁶. Då Järnvägsstyrelsen inte tillämpade undantaget för verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät föregående år har i år även indikatorerna för 2006 uppdaterats så att de blir jämförbara med indikatorerna för 2007.

D.3.1 Olyckor

Under 2007 inträffade det 56 (46) olyckor som ska rapporteras i enlighet med säkerhetsdirektivets bilaga 1¹⁷. Siffrorna inom parentes avser 2006. Då två siffror visas i samma parentes avser den första 2007 och den andra 2006.

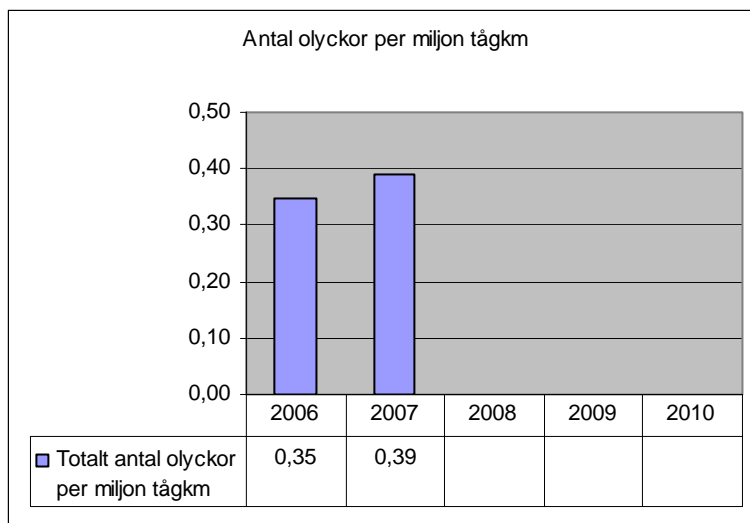
I korta drag kan sägas att olyckor med järnvägsfordon i rörelse som leder till att minst en person omkommer eller skadas allvarligt, till kostnader för mer än 1,4 miljoner svenska kronor eller till totalt trafikstopp i minst sex timmar ingår i dessa siffror.

En indikator som beräknats är antalet olyckor per miljon tågkilometer. För 2007 blev detta 0,42 olyckor per miljon tågkilometer och medelvärdet av 2006 och 2007 ger

¹⁶ Se bilaga F för närmare redovisning av skillnaderna i olycksstatistiken.

¹⁷ 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. Sjävmord är exkluderade. Se definitioner bilaga F.

0,39 olyckor per miljon tågkilometer. Trafikvolymen har ökat, 2007 kördes ca 134 miljoner tågkilometer¹⁸.



Figur 3: Diagram över antal olyckor per miljon tågkilometer. För 2007 redovisas ett medelvärde av värdena 2006 och 2007.

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

De olyckskategorier för vilka det har rapporterats flest olyckor är plankorsningsolyckor (14 st 2007, 13 st 2006) och personolyckor (20, 16) orsakade av rullande materiel i rörelse. Siffrorna inom parentes avser 2007 respektive 2006. De olyckor som har rapporterats i dessa olyckskategorier har i de flesta fall lett till avlidna eller allvarligt skadade personer. De tågurspårningar (11, 5), tågkollisioner, (1, 3) bränder (4, 3) och övriga olyckor (6, 6) som rapporterats har i de flesta fall rapporterats på grund av att de givit upphov till betydande konsekvenser i form av stora skadestnader och/eller stora trafikstörningar. De har dock inte lett till några omkomna människor. Att antalet rapporterade urspårningar är högre år 2007 än 2006 kan bero på att definitionen ”omfattande trafikstörning” nu i olycksrapporteringen i säkerhetsrapporterna tillämpas för andra året och denna gång är mer etablerad än föregående år. Åtta av de elva urspårningarna 2007 har rapporterats på grund av omfattande trafikstörning medan de övriga tre har rapporterats på grund av stora skadestnader.

Ingen resande har i Sverige omkommit på grund av en urspårning eller en kollision sedan 1990. Flera av de olyckor som klassificerats som övriga olyckor är också kollisioner och urspårningar men med växlingsrörelser.

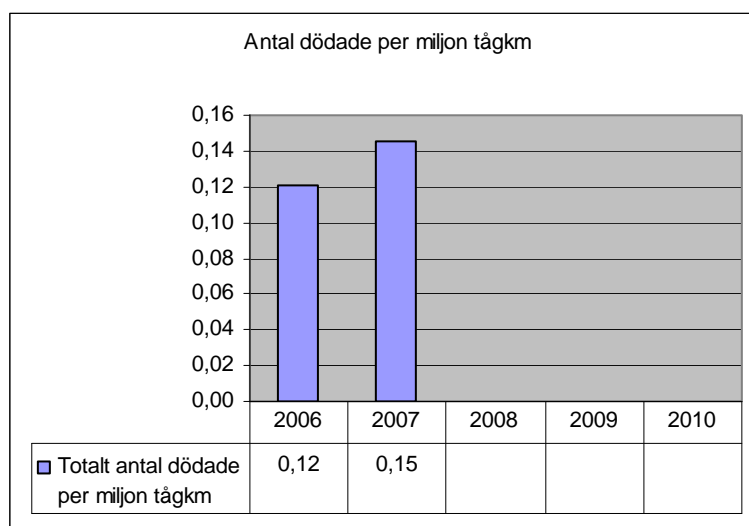
De olyckor som fortfarande är alltför ofta förekommande och medför personskador är plankorsningsolyckor och personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse. Dessa olyckor beror huvudsakligen på två faktorer. Plankorsningsolyckorna har

¹⁸ Något osäker siffra, baserad på järnvägsföretagens inlämnade uppgifter, fristående nät som Roslagsbanan och Saltsjöbanan är inte medräknade.

orsakats av att vägtrafikanter inte uppmärksammat ett annalkande tåg eller vägskyddsanläggningens varningssignalering. Personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse har främst orsakats av att obehöriga personer uppehållit sig i spåret. Utöver dessa olyckor har det dessutom inträffat 78 självmordsolyckor som lett till dödsfall eller allvarlig skada under 2007 (2006 var motsvarande siffra 68).

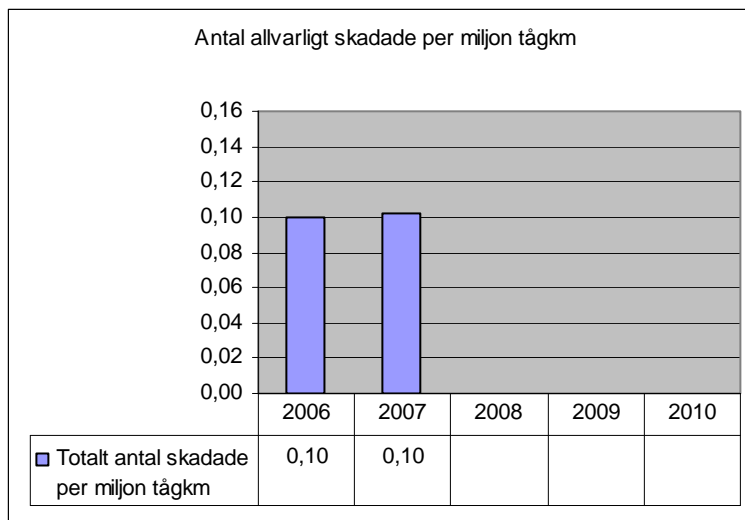
D.3.2 Dödade och allvarligt skadade

I denna grupp av indikatorer ingår antalet dödade och allvarligt skadade personer. Under 2007 dog 23 (16) personer och 14 (13) personer skadades allvarligt. Indikatorn antal dödade per miljon tågkilometer är 0,17 personer per miljon tågkilometer för 2007 och 0,15 sett till medelvärdet av 2006 och 2007. Vilket betyder att 1,5 personer dödsats per 10 miljoner körda tågkilometer. Ingen resande eller anställd har omkommit under året.



Figur 4: Indikator antal dödade per miljon tågkilometer. För 2007 redovisas ett medelvärde av värdena 2006 och 2007.

Indikatorn antal allvarligt skadade personer per miljon tågkilometer är 0,10 personer vilket framgår av diagrammet nedan.



Figur 5: Indikator antal allvarligt skadade per miljon tågkilometer. För 2007 redovisas ett medelvärde av värdena 2006 och 2007.

År 2007 blev 14 (13) personer allvarligt skadade. En viss osäkerhet i denna uppgift är att Sverige tidigare tillämpat en nationell definition för när en person skall anses allvarligt skadad. Den nationella definitionen innebar att en person är allvarligt skadad om skadan lett till minst 14 dagars sjukskrivning. Definitionen av allvarligt skadad som ska användas för indikatorerna (24 timmars sjukhusvård) är införd i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:1) om olycks- och säkerhetsrapportering som började gälla 1 juli 2008.

Av de 37 personer som skadades allvarligt eller dödades under 2007 var fem barn¹⁹, två flickor och tre pojkar. Av de övriga 32 personerna var 5 kvinnor och 27 män.

Vid plankorsningsolyckor är det användare av plankorsningen, d.v.s. vägtrafikanter, som har dödats (9, 7) eller skadats allvarligt (8, 5). Vid personolyckorna är det till den allra största delen obehöriga personer som uppehållit sig i spåret och blivit påkörda. Vid sådana olyckor är det 14 (9) personer som dödats och två (fyra) som skadats allvarligt. Inga passagerare eller anställda har dödats eller skadats allvarligt vid urspårningar, bränder, plankorsningsolyckor eller kollisioner. Det är värt att notera att en personolycka som inneburit att en person blivit påkörd av ett tåg nästan alltid får dödlig utgång. Vid en plankorsningsolycka däremot är det ofta tillfälligheter som avgör huruvida det blir en olycka utan personskador (t.ex. då ett fordons kupé förblir oskadad vid olyckan) eller en olycka med personskador av olika grad.

D.3.3 Infrastrukturens tekniska säkerhet

I denna grupp av indikatorer ingår andel spår som har ATP (Automatic Train Protection) och andel plankorsningar med automatisk eller manuell vägskyddsanläggning.

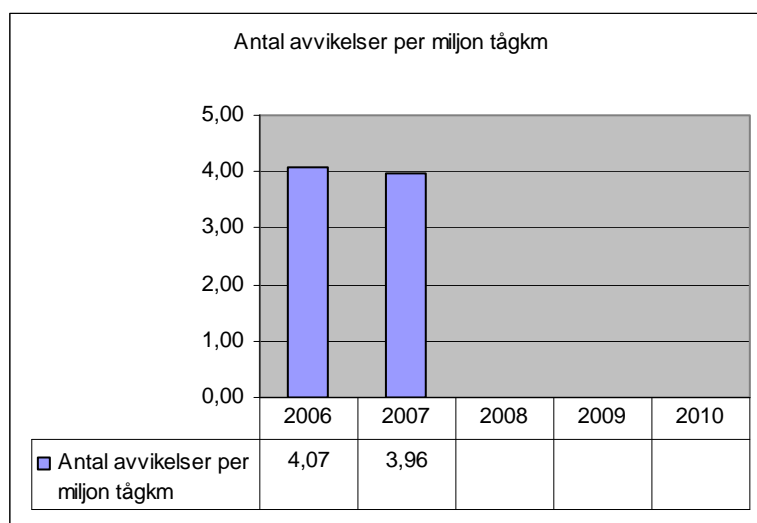
¹⁹ Barn är personer under 18 år.

Andel spår som har ATP är ca 66 %. Den största delen av trafiken sker således på banor med hög teknisk säkerhet.

Den indikator under denna rubrik som har störst påverkan på de inträffade olyckorna 2006 och 2007 är förekomsten av plankorsningar. Den statligt ägda infrastrukturförvaltaren har under flera år arbetat aktivt med att förbättra säkerheten vid plankorsningar vilket har lett till att antalet allvarliga plankorsningsolyckor har visat en neråtgående trend. En av de åtgärder som vidtagits har varit att slopa plankorsningar utan aktiv vägskyddsanläggning och ersätta dessa med plankorsningar med automatisk vägskyddsanläggning. Av samtliga plankorsningar är det ca 33 % som har någon form av vägskyddsanläggning.

D.3.4 Avvikelser

I denna indikator summeras alla rapporterade avvikelser som avser rälsbrott, spårgeometrifel, axelbrott, hjulbrott, obehörig stoppsignalpassage och säkerhetspåverkande signalfel. Rapporterade avvikelser för år 2007 är 517 (530) och indikatorn ger ett värde på 3,85 avvikelser per miljon tågkilometer 2007 och 3,96 i medelvärde av 2006 och 2007.



Figur 6: Indikator antal avvikelser per miljon tågkilometer. För 2007 redovisas ett medelvärde av värdena 2006 och 2007.

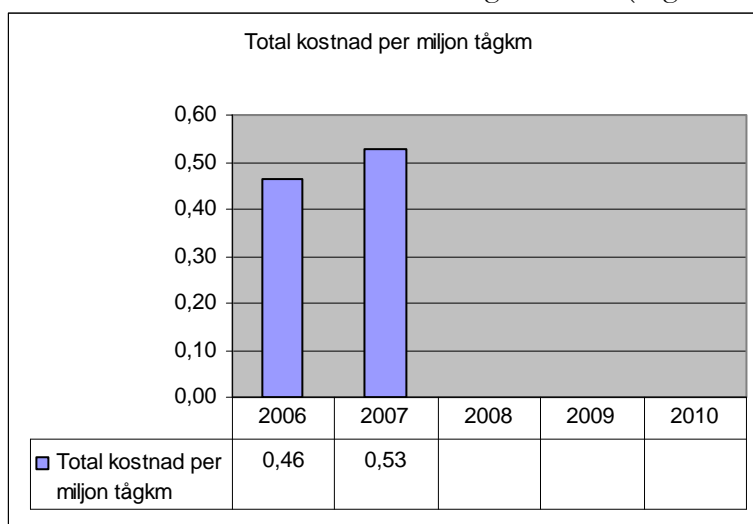
I denna kategori av händelser är det i likhet med föregående år fortfarande två typer av avvikelser som klart dominerar: 187 (241) rälsbrott samt 217 (187) obehöriga stoppsignalpassager. Spårgeometrifel är också en stor grupp med 102 (79) rapporterade avvikelser. Värt att notera är att i Järnvägsstyrelsens rapport ingår alla rälsbrott, d.v.s. även sådana som varit på sidospår. Antalet rälsbrott på tågspår är därmed lägre. Detta är en följd av att rapporteringskravet även omfattar rälsbrott på sidospår. Det kan också konstateras att antalet av de övriga avvikelserna varit få. Antalet rapporterade säkerhetspåverkande signalfel har varit 6 (6), antalet hjulbrott 2 (8) och antalet axelbrott har varit 3 (9).

Det är oklart hur stort mörkertal det finns när det gäller rapporteringen av avvikelser. Detta beror på att det sannolikt är så att alla avvikelser inte rapporteras. En möjlig orsak till detta är att en avvikelse inte alltid är lika påtaglig som en olycka, vilket gör att de inblandade inte alltid tänker på att rapportera till exempel en obehörig

stoppsignalpassage. Avvikelseerna är dock viktiga att fortsätta att bevaka eftersom de kan utgöra förebud om allvarliga olyckor. Det är också några verksamhetsutövare som har upplevt det lite svårt vad som ska räknas som till exempel ett hjulbrott eller ett säkerhetspåverkande signalfel. Något som kan bli tydligare med den vägledning till indikatorerna som ERA håller på att utarbeta. Då underlaget är osäkert kan ett ökat antal rapporterade avvikelser lika gärna tyda på bättre metoder för att fånga upp avvikelser som på ett faktiskt antal ökade avvikelser.

D.3.5 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 miljoner Euro²⁰ och relateras till antalet körda tågkilometer (angivet i miljon tågkilometer).



Figur 7: Indikator för kostnad orsakad av olyckor per miljon tågkilometer. För 2007 redovisas ett medelvärde av värdena 2006 och 2007.

De kostnader som ingår i figuren ovan är kostnader relaterade till döda och skadade, kostnader för utbyte eller reparation av järnvägsinfrastruktur och rullande materiel, kostnader för förseningar, störningar och trafikomläggning inklusive extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter. Se definitioner i kapitel F.

De rapporterade verksamhetsutövarna har uppgett att dessa uppgifter är mycket osäkra. Eftersom det är andra året med rapportering av dessa indikatorer är alla system ännu inte anpassade för att en helt tillförlitlig rapportering skall kunna göras. Systemen håller dock på att utvecklas och förbättras. Av dessa skäl går det inte att dra några slutsatser av de rapporterade uppgifterna. Att siffran är högre 2007 ska ses som en förbättrad rapportering. Uppgifterna för 2007 är baserade helt på verksamhetsutövarnas egna uppgifter. Ett metodstöd för beräkning av förseningskostnader håller på att tas fram av ERA.

De verksamhetsutövare med järnvägsverksamhet som binäring har oproportionerligt stor mängd arbetstimmar rapporterade, exempelvis har en stor industri med ett spår

²⁰ Vid beräkning av kostnader i Euro har växlingskurs 1 Euro = 9,30 SEK använts.

endast en bråkdel av sina arbetstimmar relaterade till järnvägsverksamhet men kravet är att de ska rapportera den totala arbetstiden. Detta leder till att indikatorer som baseras på uppgifter om arbetstimmar inte blir jämförbara med verksamhetsutövare som har järnvägsverksamhet som huvudnäring. Antalet förlorade arbetstimmar på grund av olyckor 2007 är 0,02 % men då ska tilläggas att inte alla verksamhetsutövare har lämnat in totalt antal arbetade timmar.

D.3.6 Säkerhetsstyrning

Nyckeltalet som används är förhållandet mellan verksamhetsutövarnas antal planerade (194) och antal utförda (188) systemrevisioner under år 2007. Det är svårt att se hur detta nyckeltal skall kunna ge ett tillräckligt bra underlag för att man skall kunna dra slutsatser om nivån på verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem.

40 verksamhetsutövare har angett att de planerat och utfört systemrevisioner under 2007. Det skiljer sig dock vad man tolkat som systemrevision. Revisioner enligt säkerhetsdirektivets definition²¹ har förekommit i ett fåtal fall. Några verksamhetsutövare har utfört sådana, andra har angett att sådan är planerad för 2008. Ett flertal verksamhetsutövaras revisioner består huvudsakligen av planerade besiktningar.

²¹ se bilaga F

E VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK

De flesta av förändringarna i järnvägslagstiftningen beror på genomförandet av direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet). Bland de viktigare förändringarna kan nämnas följande.

Verksamhet vid lokala och regionala fristående järnvägsnät enbart avsedda för persontrafik och museitrafik är sedan 1 juli 2007 undantagna från bestämmelserna om särredovisning (4 kap. järnvägslagen (2004:519)), tilldelning av infrastrukturkapacitet (6 kap. järnvägslagen) och från bestämmelserna om avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen (7 kap. järnvägslagen). Bestämmelserna i 6 och 7 kap. gäller (från den 1 juli 2007) inte heller för verksamheter vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transport av eget gods.

Järnvägslagen 2 kap. 5 § har ändrats och 2 kap. 5 a § tillkommit (1 juli 2007) på grund av kraven på säkerhetsstyrningssystem och säkerhetsrapport enligt direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).

Bestämmelserna i järnvägslagen 3 kap. 3 § om tillstånd för järnvägsverksamhet har ändrats till följd av kraven i direktiv 2004/49/EG. Säkerhetsintyget ska från den 1 juli 2007 vara uppdelat i en A-del och en B-del.

Järnvägslagens bestämmelser om undersökning av olyckor (2 kap. 6 §) samt motsvarande bestämmelser i lagen om undersökning av olyckor (1990:712) och förordningen om undersökning av olyckor (1990:717) har ändrats (1 juli 2007) för att överensstämma med bestämmelserna i direktiv 2004/49/EG. Bland annat har kriterierna för när en olycka ska undersökas ändrats till viss del samt att det är Statens haverikommission som ska utreda olyckor som berör Järnvägsstyrelsens tillsynsområde.

Järnvägslagens bestämmelser om godkännanden av delsystem har till viss del ändrats (1 juli 2007), bland annat så att kraven på driftkompatibilitet (2 kap. 8-12 §§) inte behöver beaktas vid prövning av museijärnvägsfordon och fordon vid vissa fristående järnvägsnät (2 kap. 13 §).

Ny bestämmelse i järnvägslagen (2 kap. 13 b §) till följd av direktiv 96/48/EG och 2004/49/EG om att järnvägsfordon ska vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning.

Ny bestämmelse i 4 kap. 1 a § järnvägsförordningen (2004:526) som ger järnvägsföretag rätt att utföra och organisera nattågs- eller chartertrafik som bedrivs på kommersiella villkor på järnvägsnät som förvaltas av staten.

Järnvägsstyrelsen har gett ut fyra föreskrifter för järnvägsverksamhet under år 2007 – två föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem, en om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet och en om registrering och märkning av järnvägsfordon. Se specifikation i bilaga D.

Övrigt

Järnvägsstyrelsen beslutade den 9 maj 2008 nya föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering (Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:1) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg). Bestämmelserna om järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsrapport är ett förtydligande av bilaga 1 i direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).

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.

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. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har tillgång till nationella säkerhetsregler eller annan relevant lagstiftning på Järnvägsstyrelsens hemsida www.jvs.se under länken ”Lagar och regler”. Järnvägsstyrelsen ger även ut en handbok som innehåller relevant lagstiftning samt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (handboken finns för övrigt också på hemsidan). Järnvägsstyrelsens nya föreskrifter skickas även per post till samtliga tillståndshavare tillsammans med ett informationsbrev.

F.2 Numeriska data

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

F.3 Procedurella aspekter

Frågeställningarna återfinns i bilaga G.

3.1 Säkerhetsintyg Del A

3.1.1 Ingen uppdatering eller förnyelse har gjorts

3.1.2 Inget överskridande har förekommit

3.1.3 - 3.1.4 Intet att kommentera

3.1.5. Nej, men frågan utreds och kommer att leda till att avgifter införs fr.o.m. 2010.

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.

3.1.9 Ingen särskild struktur för klagomål eller synpunkter på detta har införts. Dock finns alltid möjligheten att klaga på myndighetens beslut. För de större järnvägsföretagen finns återkommande företagsmöten.

3.2 Säkerhetsintyg Del B

3.2.1 En ändring av Säkerhetsintyg del B har gjorts med anledning av förändringar i trafikens omfattning.

3.2.2 Inget överskridande har förekommit.

3.2.3. Nej, men frågan utreds och kommer att leda till att avgifter införs fr.o.m. 2010.

3.2.4-3.2.6 Se kommentarer vid 3.1.6-3.1.8.

3.2.7 Se kommentar vid 3.1.9.

3.3 Säkerhetstillstånd

3.3.1 Ingen uppdatering eller förnyelse har gjorts

3.3.2 Inget överskridande har förekommit

3.3.3 Inget speciellt

3.3.4 Inget speciellt annat än att de mindre infrastrukturförvaltarna anser det byråkratiskt.

3.3.5 Alla beslut kan överklagas. För de större infrastrukturförvaltarna finns återkommande företagsmöten.

3.3.6. Nej, men frågan utreds.

G SÄKERHETSTILLSYN

Det finns en övergripande strävan hos Järnvägsstyrelsen att all säkerhetstillsyn i första hand skall ske i form av säkerhetsrevisioner vars syfte är att granska verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem.

För att identifiera vilka verksamhetsutövare som skall få tillsyn har metodiken förändrats till att utgå mer från ett riskperspektiv. 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 numer 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.

Järnvägsstyrelsen genomför samtliga revisioner med egen personal. I underlag till årsredovisning 2007 framgår att cirka 12 handläggare (6,7 årsarbetare) arbetar med säkerhetstillsyn. I genomsnitt 11 390 arbetstimmar användes i processen säkerhetstillsyn under 2007. Det motsvarar cirka 13 % av Järnvägsstyrelsens totala arbetskraft (administrativ personal är inkluderad i den totala arbetskraften). Tillsynen kostade 5 793 038,23 svenska kronor under 2007.

Under 2007 utfördes varken inspektioner eller revisioner med utgångspunkt från krav i säkerhetsdirektivet eftersom säkerhetsdirektivet infördes i nationell lag den 1 juli 2007. Däremot utförde Järnvägsstyrelsen under 2007 både inspektioner och revisioner med utgångspunkt från föregående lagstiftning. I tabellerna nedan redovisas antalet tillsynsaktiviteter.

Antal inspektioner utförda av Järnvägsstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter (specificeras)
3. Antal inspektioner av JF/IF under 2007	Planerade	0	0	0	Inspektioner 200 Företagsmöten 12 Temainspektioner 4
	Utförda	0	0	0	Inspektioner 225 Företagsmöten 10 Temainspektioner 4

Tabell 5: Antal planerade respektive utförda inspektioner 2007.

En jämförelse mellan antal utförda inspektioner och antal planerade inspektioner visar att utförda inspektioner var 239 jämfört med planerade som var 219. Det ger en uppfyllandegrad på 110 %.

Antal revisioner utförda av Järnvägsstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter
4. Antal revisioner av JF/IF under 2007	Planerade	0	0	0	2
	Utförda	0	0	0	2

Tabell 6: Antal planerade respektive utförda revisioner 2007.

Under 2007 utfördes 2 revisioner medan det planerade antalet revisioner var 2. Uppfyllandegraden var 100 %.

		Antal
RESULTAT	Förbud	2
	Föreläggande	75
	Påpekande	7
	Åklagare	0

Tabell 7: Sammanställning av resultat från tillsynsaktiviteter 2007.

Tabell 7 visar att de tillsynsaktiviteter som genomfördes under 2007 resulterade i 84 förbud, förelägganden eller påpekanden, där föreläggande är den vanligaste formen av resultat av tillsynsaktivitet. Påpekande utgick under 2007 vilket gör att alla Järnvägsstyrelsens beslut om påföljd nu kan överklagas.

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. De förekommer även fall där besiktningar överhuvudtaget inte utförts. Vidare har återställning av spår efter arbeten i spåranläggningen inte gjorts på rätt sätt vilket lett till ett antal urspårningar. Järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem är i huvudsak väl fungerande. Vissa brister har dock konstaterats när det gäller företagets interna avvikelserapportering och i hanteringen av utbildning av egen personal. En granskning av lastsäkring av timmertransporter visade på brister hos ett företag. Granskningen av rutiner för besiktning och underhåll av fordon visade att den övervägande andelen företag inte hade några brister.

H REKOMMENDATIONER FRÅN STATENS HAVERIKOMMISSION OCH SLUTSATSER

H.1 Rekommendationer från Statens haverikommission

Järnvägsstyrelsen har under år 2007 arbetat med rekommendationer från Statens haverikommission gällande ett tillbud till kollision i Gårdsjö 2005-02-28.

Rekommendationerna från tillbudet var följande:

1. att vagnar med konstruktioner av luftutblås och kopplingskranar som motsvarar de nu undersökta modifieras för att minska risken för vatteninträning via kopplingsventilernas avluftningshål
2. att det införs rutiner beträffande ihopkoppling av slangkopplingar vintertid som minskar risken för att det finns snö och is i slangarna
3. att rutiner införs för att säkerställa att föraren har en rimlig möjlighet att kontrollera att bromsförmågan är den förväntade dels efter att tågets sammansättning har ändrats eller förarbyte har skett, men också undervägs om förhållandena ändras

Järnvägsstyrelsens åtgärder med anledning av rekommendationerna är följande:

1. Järnvägsstyrelsen bedömer att nationella krav på konstruktionen av kopplingsventilerna inte kan ställas. Järnvägsstyrelsen kommer istället att bevaka detta i det fortsatta arbetet med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) avseende rullande materiel.
2. Järnvägsstyrelsen har i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) bilaga 11 Broms föreskrivet att järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser ska innehålla bestämmelser om fordonens tekniska utrustning som kan påverka bromsen (innefattar t.ex. slangkopplingar och rutiner för dessa).
3. Järnvägsstyrelsen har förelagt samtliga järnvägsföretag att införa regler om bland annat obligatorisk retardationskontroll med hjälp av ATC. Järnvägsstyrelsen har även i JvSFS 2008:7 bilaga 11 Broms regler om retardationskontroll föreskrivit följande:

Retardationskontroll ska utföras på lämplig plats på horisontell bana sedan tåget eller spärrfärdssättet har avgått från en plats där något av följande skett:

- bromsprov har gjorts
- sammansättningen har ändrats
- bromskategori eller lastväxelinställning har ändrats.
- bromsen har stängts av på något fordon

- byte av förare på loktåg har skett.

Retardationskontroll ska även utföras om föraren upplever att tåget eller spärrfärdssättet har avsevärt lägre bromsförmåga än vad som borde vara fallet eller när driftförhållandena, till exempel temperatur- eller väderförhållandena, motiverar det.

H.2 Slutsatser och prioriteringar

De gemensamma säkerhetsindikatorerna visar på att säkerheten i järnvägssystemet är hög. Det inträffar förhållandevis få olyckor där människor omkommer eller skadas allvarligt. När det gäller resande har ingen dödats och 0,0001 skadats allvarligt per miljon passagerarkilometer. När även hänsyn tas till andra än resande har 0,28 dödats eller skadats allvarligt per miljon tågkilometer exklusive självmord (0,86 inklusive självmord).

Antalet rapporterade olyckor för 2007 är tio fler än för 2006. Som nämnts i rapporten kan det högre antalet rapporterade urspårningar 2007 bero på att definitionen ”omfattande trafikstörning” nu tillämpas för andra året och denna gång är mer etablerad än föregående år. Vissa av uppgifterna som begärs in genom säkerhetsrapporterna är relativt nya för verksamhetsutövarna att rapportera och ett ökat antal rapporterade avvikelser i en viss kategori kan därför likaväl tyda på en förbättrad förmåga att upptäcka avvikelser som på ett faktiskt ökat antal avvikelser.

En slutsats som Järnvägsstyrelsen drar i likhet med föregående år av den sammanvägda redovisningen i säkerhetsrapporterna är att aktörerna i järnvägssystemet är väl skickade att ta hand om risker inom järnvägssystemet för att undvika järnvägsolyckor. Däremot är det svårare att påverka och vidta konkreta säkerhetshöjande aktiviteter när olycksdrabbade områden gränsar till andra områden.

De statistiska uppgifterna pekar på att olyckor där människor skadas allvarligt eller dödas är av kategorin plankorsnings- och personolyckor. I båda dessa fall handlar det om att järnvägssystemet möter andra delar av samhället. När Järnvägsstyrelsen den första januari 2009 blir en del av Transportstyrelsen bör det kunna skapa förutsättningar för mer transportslagsövergripande åtgärder med syfte att minska dessa olyckor.

Huvudintrycket av verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter är i likhet med föregående år att både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är noggranna och seriösa i sitt säkerhetsarbete. Flera av verksamhetsutövarna visar i årets säkerhetsrapportering exempel på förebyggande säkerhetshöjande aktiviteter.

Järnvägsstyrelsen har under 2007 och 2008 fortsatt sitt arbete med att utveckla arbetsmetoder som på ett tidigt stadium indikerar säkerhetsrisker som finns eller är på väg att uppstå. Tillsynsmetodiken har systematiserats och görs nu alltid med utgångspunkt i verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem. Alla händelser som rapporteras till Järnvägsstyrelsen värderas systematiskt utifrån risk. Riskvärdering av nya och omprövade tillstånd är ett exempel på vidareutvecklingen av det riskbaserade arbetssättet. Ytterligare ett exempel som är under utveckling är ett system som bygger på självvärdering.

Ett av Järnvägsstyrelsens prioriteringsområden framåt är ta fram de nationella tekniska specifikationer som behövs utöver de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Under 2008 har Järnvägsstyrelsen också beslutat om gemensamma trafikregler för hela den svenska järnvägen som träder i kraft den 31 maj 2009.

Bilaga A.1: Det statligt ägda järnvägsnätet



Källa: Järnvägens framtidsplaner 2004 – 2015, sid 75, Banverket.
(www.banverket.se)

Bilaga A.2.1: Förteckning över aktiva infrastrukturförvaltare 2007

För adress till hemsida med publicerad järnvägsnätsbeskrivning hänvisas till Banverkets hemsida: www.banverket.se. Klicka på länk till Banportalen.

Namn	Postadress	Postnr	Ort
Aarhus Karlshamn Sweden AB	V. Kajen	374 82	Karlshamn
AB Banankompaniet	Box 27294	102 53	Stockholm
AB Bohmans Fanerfabrik	Box 544	572 25	Oskarshamn
AB Borlänge Energi	Box 834	781 28	Borlänge
AB Elektrokoppar	Box 914	251 09	Helsingborg
AB Gustaf Kähr	Box 805	384 28	Blomstermåla
AB Hannells Industrier	Box 174	311 22	Falkenberg
AB Impregna	Box 76	771 22	Ludvika
AB Karl Hedin Emballage	Box 84	775 26	Krylbo
AB Motala Verkstad	Box 950	591 29	Motala
AB O Hallqvist Återvinning	Box 204	665 25	Kil
AB Rundvirke	Box 6	820 26	Marmaverken
AB Sandvik Materials Technology		811 81	Sandviken
AB SkandiaTransport	Box 50	261 22	Landskrona
AB Stabsvecia Södra Vi	Box 40	590 80	Södra Vi
AB Storstockholms lokaltrafik	Lindhagensgatan 100	105 73	Stockholm
AB Strängbetong	Örnvägen 20	890 51	Långviksmon
AB Strängbetong	Box 500	736 25	Kungsör
AB Strängbetong	Box 137	430 20	Veddige
AB Svenska Shell		167 80	Bromma
AB Wibe	Box 401	792 27	Mora
AB Västerbottens Fodercentral	Box 76	913 22	Holmsund
ABB Automation Technologies AB	Box 865	971 26	Luleå
ABB Fastighet AB	Box 6350	721 57	Västerås
ABetong Precon AB	Hästhagen	340 30	Vislanda
Akzo Nobel Base Chemicals AB	Box 503	663 29	Skoghall

Akzo Nobel Functional Chemicals AB	Stenunge Allé 3	444 31	Stenungsund
Akzo Nobel Salt AB	Box 344	401 25	Göteborg
Akzo Nobel Surface Chemistry AB	Box 13028	850 13	Sundsvall
Almer Oil Company AB	Cisternvägen	805 95	Gävle
Alstom Transport AB	Gamla Brogatan 34	111 20	Stockholm
Arctic Paper Håfreströms AB	Fack	464 82	Åsenbruk
Arctic Paper Munkedals AB	Stampgatan 14	411 01	Göteborg
Ardagh Glass Limmared AB		514 83	Limmared
Arizona Chemical	Box 66	820 22	Sandarne
Armstrong World Industries AB	Box 5	913 21	Holmsund
Assi Domän Nord Trä AB, Lövholmen	Box 740	941 28	Piteå
A-Train AB (Arlanda Express)	Box 130	101 22	Stockholm
Axel Bergkvist AB	Box 401	793 13	Insjön
BAE Systems Hägglunds AB		891 82	Örnsköldsvik
Banverket		781 85	Borlänge
Bergs kommun	Box 73	840 40	Svenstavik
Bergslagerernas Järnvägssällskap (BJs)	Bergslags-Lärje	415 02	Göteborg
Bharat Forge Kilsta AB	Box 428	691 27	Karlskoga
Billerud AB Gruvöns Bruk	Box 500	664 28	Grums
Billerud Karlsborg AB		952 83	Karlsborgsverken
Billerud Skärblacka AB	Skärblacka Bruk	617 10	Skärblacka
Blåsbälgen 1 Fastighets AB	c/o Ax Fast AB	164 94	Kista
Bläster och lack i Luleå AB	Betongvägen 34	973 45	Luleå
Bodafors Trä AB	Box 111	570 21	Malmbäck
Bodens kommun	Stadshuset	961 86	Boden
Boliden Bergsöe AB	Box 132	261 22	Landskrona
Boliden Mineral AB, Rönnskärsverken	Smältverk, Rönnskär	932 81	Skelleftehamn
Bombardier Transportation Sweden AB		721 73	Västerås
Botniabanan AB	Strandgatan 7	891 33	Örnsköldsvik
Boxholm Timber AB	Box 12	590 10	Boxholm
Brinova Trelleborg AB	c/o Brinova Fastigheter AB, Ve	252 27	Helsingborg
Brogårdsand AB	Box 117	566 22	Habo

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Bruza Timber AB	Bellö	570 32	Hjältevad
Bräcke kommun, Bräcke	Box 190	840 60	Bräcke
Bröderna Edstrand AB	Box 6054	600 06	Norrköping
Bröderna Edstrand AB	Box 225	201 22	Malmö
BS Mekaniska Verkstads AB	Box 84	521 84	Falköping
Burlövs kommun	Box 53	232 21	Arlöv
Bäckstaken Umeå AB	Box 1221	901 22	Umeå
Callans Trä AB	Öhlingsholm	841 97	Erikslund
Casco Products AB	Box 13000	850 13	Sundsvall
Casco Products AB	Box 422	681 29	Kristinehamn
Cementa AB	Box 47328	100 74	Stockholm
Cementa AB	Box 33	541 21	Skövde
Cerealía Foods AB		153 81	Järna
Chiquita Sweden AB	Stångjärnsgatan 10	753 23	Uppsala
Coca-Cola drycker Sverige AB		136 87	Haninge
Coop Norden Sverige AB Logistics		197 25	Bro
Coop Sverige AB, DT Växjö	Box 1215	351 12	Växjö
Coor Service Management	Avd 63411 TB3	405 08	Göteborg
Copenhagen Malmö Port AB	Box 566	201 25	Malmö
Crema Produktions AB	Box 188	432 24	Varberg
Danafjord Fastigheter AB		405 08	Göteborg
Danisco Sugar AB	Stationsvägen 5	270 22	Köpingebro
Danisco Sugar AB	Örtofta Sockerbruk	241 93	Eslöv
Danisco Sugar AB, Arlövs Sockerbruk	Box 32	232 21	Arlöv
Dellenbanan AB	c/o Nordins, Tingsvägen 1	820 60	Delsbo
DHL Express (Sweden) AB	Box 206	201 22	Malmö
DHL Rail AB	Box 57	231 21	Trelleborg
DHL Solutions Sweden AB	Box 444	551 16	Jönköping
Dila logistik AB	Box 162	551 13	Jönköping
Domsjö Fabriker AB	Domsjö fabriker	891 86	Örnsköldsvik
Dow Sverige AB	Box 783	601 17	Norrköping

Draka Kabel Sverige AB	Vallgatan 5	571 88	Nässjö
E.ON Gas Sverige AB	Box 84	374 22	Karlshamn
E.on Värme Sverige AB		701 18	Örebro
Eka Chemicals AB		445 80	Bohus
Eka Chemicals AB Albyfabrikerna	Albyfabrikerna	841 44	Alby
Ekefors Skrothandel AB	Ekefors	514 94	Sjötofta
Electrolux Floor Care And Light Appliances	Box 401	542 24	Mariestad
EI-Giganten Logistik AB	Box 577	175 26	Järfälla
Elon Elkedjan Logistic AB	Box 22094	702 31	Örebro
Ericsson Network Technologies AB	Box 731	791 29	Falun
Ericsson Network Technologies AB		824 82	Hudiksvall
Esab AB	Box 55	284 21	Perstorp
Eskilstuna kommun, Serviceavdelningen/Trafikservic		631 86	Eskilstuna
Eslövs kommun	Miljö och Samhällsbyggnad	241 80	Eslöv
EuroMaint Rail AB	Box 1555	171 29	Solna
Fagersta Stainless AB	Box 508	737 25	Fagersta
Falkenbergs kommun	Stadsbyggnadskontoret	311 80	Falkenberg
Falköpings kommun	Kommunledningsförvaltningen	521 81	Falköping
Falu kommun	Trafik och fritidsförvaltningen	791 83	Falun
Fastighets AB Ångturbinen	Friedningsgatan 7	721 37	Västerås
Fastighets AB, Mixtura	Knut Påls väg 8	256 69	Helsingborg
Findus Sverige AB		267 81	Bjuv
Fläkt Woods AB	Fläktgatan 1	551 84	Jönköping
Fortum Service Industripartner AB	Transportavdelningen	691 80	Karlskoga
Fortum Värme		115 77	Stockholm
Fundia Armering AB	Box 119	301 04	Halmstad
Föreningen Böda Skogsjärnväg	Fagerörvägen 60	380 75	Byxelkrok
Föreningen Gotlandståget	Hesselby jernvägsstationen	620 24	Dalhem
Föreningen Nynäshamns järnvägsmuseum (NJM)	Nynäsgråds lokstall	149 43	Nynäshamn
Förvaltnings AB Ellipsen	Västkustvägen 21	211 24	Malmö
Förvaltnings AB Smålandsbanan (FAS)	c/o I Qvarnström, Storgatan 36	593 33	Västervik
G E Healthcare	Björkgatan 30	751 84	Uppsala

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Gamla Varvet AB	Stora Varvgatan 14	211 19	Malmö
Gestamp Hardtech AB	Box 828	971 25	Luleå
Green Cargo AB	Box 39	171 11	Solna
Greif Sweden AB, Div. Plåteballage	Box 174	137 23	Västerhaninge
Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum (GBBJ)	Box 82	772 22	Grängesberg
Gåsgruvan Kalcit AB	Högbergsvägen 55	682 40	Filipstad
Gällö Såg AB	Öhn 160	840 50	Gällö
Gävle kommun, Tekniska kontoret	Kyrkogatan 22	801 84	Gävle
Gävle Lagerhus AB	Fredriksskans	805 95	Gävle
Göteborgs Hamn AB	Anläggningsavdelningen	403 38	Göteborg
Göteborgs spårvägar AB	Box 424	401 26	Göteborg
Göteborgs stad, Trafikkontoret	Box 2403	403 16	Göteborg
HA Industri Göteborg AB	Importgatan 47	422 46	Hisings Backa
HA Industri Stockholm AB	Box 8245	163 08	Spånga
HA Industri Trading AB	Indiska Oceanen	418 34	Göteborg
Hallsbergs Terminal AB	Hallsbergs Kommun	694 80	Hallsberg
Halmstads Hamn och Stuveri AB	Box 1	301 02	Halmstad
Halmstads kommun	Box 153	301 05	Halmstad
Haninge kommun	Tekniska kontoret	136 81	Haninge
Hargs Hamn AB	Hamnen	742 50	Hargshamn
Helsingborg stad, Tekniska förvaltningen	Gåsebäcksvägen 4	252 27	Helsingborg
Helsingborgs Hamn AB	Box 821	251 08	Helsingborg
Hercules AB	Box 622	251 06	Helsingborg
Hessels Stål AB	5:e Tvärgatan 1-3	802 84	Gävle
Holmen Paper AB	Bravikens Pappersbruk	601 88	Norrköping
Holmen Paper AB	Hallsta Pappersbruk	763 81	Hallstavik
Hudiksvalls kommun, Tekniska Förvaltningen		824 80	Hudiksvall
Hultsfreds kommun	Box 500	577 26	Hultsfred
Husqvarna AB	Torsviksfabriken Box 502	562 28	Norrahammar
Hydro Polymers AB		444 83	Stenungsund
Håbo Fastighets AB	Box 24	746 21	Bålsta

Härjedalens kommun, Tekniska kontoret	Medborgarhuset	842 80	Sveg
Härnösands kommun	Härnösands hamn	871 80	Härnösand
Hässleholms kommun, Tekniska kontoret	Kringelvägen 42	281 41	Hässleholm
Hässleholms Lokstall	Kraftgatan 6	234 31	Lomma
ICA Fastighets AB	Stensborgsgatan 4	721 84	Västerås
ICA Fastighets AB	Sjöhagsvägen 3	721 84	Västerås
ICA Fastighets AB	Box 263	651 07	KARLSTAD
ICA Handlarna AB	Box 1223	901 22	Umeå
Iggesunds Bruk	Holmen	825 80	Iggesund
IKEA AB Förvaltning	Box 700	343 81	Älmhult
IKEA AB Förvaltning	Box 640	251 06	Helsingborg
IKEA Fastigheter AB	Box 700	343 81	Älmhult
IKEA Fastigheter AB	Box 640	251 06	Helsingborg
IL Recycling Returpapper AB	Box 5388	102 49	Stockholm
Imerys Mineral AB	Ekonomivägen 3-5	436 33	Askim
Industrial Quality Recycling AB (IQR)	Stallbackavägen 26	461 38	Trollhättan
Industrispår i Ystad AB	Dragongatan 51	271 39	Ystad
Inlandsbanan AB (IBAB)	Box 561	831 27	Östersund
Interfleet Technology	Box 35	171 11	Solna
ISS TrafficCare AB	Box 905	170 09	Solna
Itab Fastigheter i Nässjö AB	Box 9054	550 09	Jönköping
Jernhusen Verkstäder AB	Box 703	851 21	Sundsvall
Jämtlands läns museum	Box 709	831 28	Östersund
Järnmalmer AB	Box 2079	403 12	Göteborg
Järnvägssällskapet Åmål-Årjängs Järnvägs (JÅÅJ)	Stenbecksgatan 10	662 32	Åmål
Jästbolaget AB	Box 7003	192 07	Sollentuna
Jönköpings kommun	Juneporten	551 89	Jönköping
Kalix kommun	Nygatan 4	952 81	Kalix
Kalmar Hamn AB	Box 810	391 28	Kalmar
Kalmar kommun, gatu- och parkkontoret	Box 611	391 26	Kalmar
Kalmar Veterantåg (KV)	Box 331	391 23	Kalmar
Kamewa AB, södra verken	Box 1010	681 29	Kristinehamn

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Kappa Förenade Well	Box 4036	800 04	Gävle
Kappa Förenade Well	Box 1104	241 26	Eslöv
Karl Ljungberg & CO AB	Box 2014	281 02	Hässleholm
Karlshamn Kraft AB	Box 65	374 21	Karlshamn
Karlshamns hamn AB	Box 8	374 21	Karlshamn
Karlshamns kommun	Tubbarydsvägen 6	374 81	Karlshamn
Karlskrona kommun, tekniska förvaltningen	Ö. Hamngatan 7 B	371 83	Karlskrona
Karlstads kommun, Teknik- och fastighetsförvaltnin	Drottninggatan 32	651 84	Karlstad
Kemetyl AB	Box 533	136 25	Haninge
Kemira Kemi AB	Box 902	251 09	Helsingborg
KF Avtalsfastigheter	c/o KF Fastigheter, Box 15200	104 65	Stockholm
KF Dagligvaruterminal Umeå	Box 3015	903 02	Umeå
KGK Fastighet Lunda AB		191 81	Sollentuna
Kils kommun, Tekniska förvaltningen	Box 88	665 23	Kil
Klippans kommun		264 80	Klippan
Konstruktionssvets AB	Box 161	444 22	Stenungsund
Konsum Värmland, lagercentralen	Timmergatan 4	651 15	Karlstad
Korsnäs AB	Korsnäs Produktion Gävle	801 81	Gävle
Korsnäs Frövi AB		718 80	Frövi
Kraft Foods Sverige AB, Gevaliarosteriet	Box 615	801 26	Gävle
Kristianstads kommun, mark- och exploateringskonto	V. Boulevarden 13	291 32	Kristianstad
Kristinehamns kommun, Tekniska förvaltningen	Tekniska förvaltningen	681 84	Kristinehamn
Krokoms kommun		835 80	Krokom
Kubikenborg Alminium AB (Kubal)		851 76	Sundsvall
Kumla kommun		692 80	Kumla
Kundvagnen Fastigheter Grön AB	Box 809	781 28	Borlänge
Kungsleden Fastighets AB	Box 112 84	404 26	Göteborg
Kuusakoski Sverige AB	Svedjevägen 6	931 36	Skellefteå
Kuusakoski Sverige AB	Cementvägen 3	973 45	Luleå
Köpings kommun, Tekniska kontoret	Köping	731 85	Köping
Landskrona kommun	Tekniska verken	261 80	Landskrona

Landskrona Varvet AB	Box 746 - Varvsudden	261 27	Landskrona
Lantmännen Mills AB	Box 100	595 21	Mjölby
Lantmännen Mills AB	Box 446	751 06	Uppsala
Latexia Sverige AB	Box 605	421 26	V. Frölunda
LignoTech Sweden AB	Wargöns Bruk	468 82	Vargön
Lilla Edets kommun	Göteborgsvägen 55	463 80	Lilla Edet
Lindbergs i Forsbacka AB	Box 5171	102 44	Stockholm
Lindbergs i Södertälje AB	Box 5171	102 44	Stockholm
Ljungafors fastigheter AB	Industriområde 2	840 10	Ljungaverk
LKAB, Produktion/Järnväg	Box 821	971 25	Luleå
Lucchini Sweden AB	Box 210	735 23	Surahammar
Luleå Hamn	Strömvägen 9	974 37	Luleå
Luleå kommun, Mark- och exploateringsavdelningen		971 85	Luleå
Lundstam Åkeri & Återvinning AB	Box 5003	831 05	Östersund
Lycksele kommun	Box 505	921 81	Lycksele
Lysekils Hamn ny	Hamnkontoret	453 80	Lysekil
Löfbergs Lila Fastigheter AB	Box 1501	651 21	Karlstad
M2 Fastigheter Hamn-City AB	Garnisonsgatan 25	254 66	Helsingborg
Malmbanans vänner	Arcusvägen 95	975 94	Luleå
Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB)	LKAB FK	981 86	Kiruna
Malmö stad, fastighetskontoret	Augusts Palms plats 1	205 80	Malmö
Malmö stad, gatukontoret		205 80	Malmö
Malmö-Limhamns Järnvägs AB	Box 30022	200 61	Limhamn
Map Sverige AB	Box 553	136 25	Haninge
Marieholms järnvägsspår ekonomiska förening	c/o Borlind, Bergsén & CO AB	415 02	Göteborg
MEFOS - Metallurgical Research Institute AB	Box 812	971 25	Luleå
Metsä Tissue AB	Pauliström	570 19	Pauliström
Metsä Tissue AB	Katrinefors bruk	542 88	Mariestad
Midwaggon AB	Bultgatan 1	841 31	Ånge
Mindab Assidomän, Bergslagens Trä AB	Timmervägen 1	774 68	Horndal
Mjölby kommun, Tekniska kontoret	Stadshuset	595 80	Mjölby
Moelven Valåsen AB	Box 404	691 27	Karlskoga

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Moelven Värmlands Trä AB	Box 136	661 23	Säffle
Mondi Packaging Dynäs AB		873 81	Väja
Mondi Packaging Örebro AB	Box 926	701 30	Örebro
Mora kommun		792 80	Mora
Motorn Tre Fastighetsförvaltning AB	Annebergsvägen 3	645 41	Strängnäs
Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ)	Box 300	441 26	Alingsås
Museiföreningen Gefle-Dala jernväg (MfGDJ)	Centralplan	791 31	Falun
Museiföreningen Munkedals Jernväg	Östra Åtorpsvägen 18	455 31	Munkedal
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar ULJ	Box 3076	750 03	Uppsala
Museiföreningen Wadstena Fogelsta Järnväg	Järnvägsstationen	592 30	Vadstena
Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar (mfÖSJ)	V.Storgatan 89	291 54	Kristianstad
Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ)	Box 53	647 22	Mariefred
Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)	Jädraås station	816 91	Jädraås
Mälarenergi AB	Box 14	721 03	Västerås
Mälarhus AB	Seglartgatan 3	721 32	Västerås
Möbeldirekten AB	Lagervägen 1	136 50	Haningen
Mönsterås kommun, tekniska kontoret	Box 54	383 22	Mönsterås
Naturbränsle i mellansverige AB	Box 1931	791 19	Falun
Nerikes Allehanda		701 92	Örebro
Neste LPG AB	Ortviksvägen 4	856 33	Sundsvall
Nilsson Group AB	Box 508	432 19	Varberg
Nora Bergslags Veteranjernväg (NBVJ)	Box 52	713 22	Nora
Nordic Paper Seffle AB	Box 61	661 29	Säffle
Nordisk Carbon Black AB	Kusthamnsgatan 1	211 24	Malmö
Nordkalk AB	Box 901	731 29	Köping
Norrköpings kommun	Tekniska nämnden	601 81	Norrköping
Norrlandspojkarna Fastighet AB	Heffnersvägen 1	856 33	Sundsvall
Norrskog Wood Products AB	Box 213	831 23	Östersund
Norske Skog Jämtland AB	Box 106	830 47	Trångsviken
Notvikens Fastighet AB	Timotejstigen 9	954 35	Gammelstad
Nybro kommun, tekniska kontoret	Dunderbergsgatan 2	382 80	Nybro

Nässjö järnvägsmuseum	c/o E Svensson, Sandsjöväg	571 61	Bodafors
Nässjö kommun		571 80	Nässjö
Ohs bruks järnvägs museiförening (OBJ)	Box 179	351 04	Växjö
OMYA AB	Kalendegatan 18	211 35	Malmö
Osby kommun	Gatukontoret	283 80	Osby
Oscarson Skog AB	Stampuddsvägen 7	863 33	Sundsbruk
Oskarshamns Hamn AB	N Strandgatan 50	572 32	Oskarshamn
Osram Aktiebolag	Box 504	136 25	Haninge
Outokumpu Stainless AB		644 80	Torshälla
Outokumpu Stainless AB	Box 74	774 22	Avesta
Outokumpu Stainless AB		693 81	Degerfors
Ovako Bar AB		777 80	Smedjebacken
Ovako Bar AB	Box 5	590 10	Boxholm
Ovako Forsbacka AB	Box 100	818 03	Forsbacka
Ovako Steel AB	Box 77	712 80	Hällefors
Ovako Steel AB		813 82	Hofors
Oxelösunds Hamn AB	Box 1200	613 24	Oxelösund
Pacwire AB		860 35	Söråker
Pergo (Europe) AB	Box 1010	231 25	Trelleborg
Perstorp Fastighets AB		284 80	Perstorp
Perstorps kommun		284 84	Perstorp
Piteå kommun	Öjagatan 95	943 31	Öjebyn
Posten Sverige AB	Produktion Brevnätet	105 00	Stockholm
Preem Raffinaderi AB		418 34	Göteborg
Procordia Food AB		241 81	Eslöv
Procordia Food AB	Viagatan 17	692 82	Kumla
Procordia Food AB	Åbyvägen 11	701 31	Örebro
Ramnäs Bruk AB	Box 14	730 60	Ramnäs
Rexam Beverage Fosie AB	Box 9016	200 39	Malmö
Rockhammars Bruk AB		718 81	Frövi
Rohm and Haas Nordiska AB	Box 45	261 22	Landskrona
Rottneros Bruk AB	Rottneros Bruk	686 94	Rottneros

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Ruukki Sverige AB, Virsbo	Box 100	730 61	Virsbo
SAAB AB, Saab Support	Box 360	831 25	Östersund
Saab Automobile AB		461 80	Trollhättan
Saint Gobain Isover AB	Box 501	260 50	Billesholm
Sandviken Energi AB	Gävlevägen 96	811 40	Sandviken
SAPA Industriservice AB		621 81	Finspång
Sapa Profiler AB	Fack	574 81	Vetlanda
SCA Graphic Sundsvall AB	Östrandss massafabrik	861 81	Timrå
SCA Hygiene Paper AB, Edet bruk		463 81	Lilla Edet
SCA Hygiene Products AB	Box 243	311 23	Falkenberg
SCA Packaging Munksund AB		941 87	Piteå
SCA Packaging Sweden AB	Box 504	331 25	Värnamo
SCA Packaging Sweden AB	Box 241	542 23	Mariestad
SCA Skog AB Virke Nord	Box 783	941 28	Piteå
SCA Skog AB		851 88	Sundsvall
SCA Timber AB	Box 100	873 80	Bollstabruk
SCA Timber AB	Box 783	941 28	Piteå
Scana Steel Björneborg AB	Kristinehamnsvägen 1	680 71	Björneborg
Scandinavian Distripoint AB	c/o Göteborgs Hamn AB	403 38	Göteborg
ScanDust AB	Box 204	261 23	Landskrona
Scania CV AB		151 87	Södertälje
ScanPole Sverige AB	Åsavägen 10	690 45	Åsbro
Schenker Logistics AB		551 90	Jönköping
Shell Raffinaderi AB	Box 8889	402 72	Göteborg
Siemens industrial Turbomachinery AB		612 83	Finspång
Siljan Timber AB	Box 435	792 27	Mora-Noret
SJ PP AO SL Pendeltrafik		105 50	Stockholm
Skanska Sverige AB	Div Asfalt & Betong avd Syd	380 30	Rockneby
Skara-Lundsbrunns järnvägar (SkLJ)	Tullportagatan 1	532 30	Skara
Skellefteå kommun, Tekniska kontoret	Skeppargatan 16	931 85	Skellefteå
Skellefteå Lastbilsstation	Hallvägen 8	931 36	Skellefteå

SKF Sverige AB	Fastighetsförvaltningen	415 50	Göteborg
Skrotfrag	Ö Nyebrovägen	424 38	Angered
Skånska Järnvägar AB	Brösarps stationsväg 3	277 55	Brösarp
Skånska Makadam AB	Vramsvägen 1	265 32	Åstorp
Smalspåret i Hultsfred AB	c/o Callvik, Kästadalsvägen 14	141 59	Huddinge
Smurfit Lagamill AB	Box 43	285 93	Markaryd
Smurfit Kappa Kraftliner Piteå		941 86	Piteå
Smurfit Kappa Mittpac AB	Box 76	840 60	Bräcke
Smurfit Packaging AB	Box 693	601 15	Norrköping
SSAB Oxelösund AB		613 80	Oxelösund
SSAB Tunnpå AB		781 84	Borlänge
SSAB Tunnpå AB Ämnen Luleå		971 88	Luleå
Stena Aluminium AB	Box 44	343 21	Älmhult
Stena Recycling AB	Allevägen 1	291 62	Kristianstad
Stena Recycling AB	Box 137	631 03	Eskilstuna
Stena Recycling AB	Box 39	860 30	Sörberge
Stena Recycling AB	Spårvägen 16	901 31	Umeå
Stena Recycling AB	Box 1009	301 10	Halmstad
Stena Recycling AB	Box 4088	400 40	Göteborg
Stena Recycling AB	Kungsgatan 81	632 21	Eskilstuna
Stena Recycling AB	Box 145	631 03	Eskilstuna
Stena Recycling AB	Box 4088	400 40	Göteborg
Stena Stål AB	Kvekatorpsvägen 31	311 32	Falkenberg
Stena Stål AB	Skeppsgatan 1	721 32	Västerås
Stena Stål Nybro AB	Box 827	382 28	Nybro
Stensele Såg i Storuman AB	Gamla Vilhelminavägen 2	923 21	Stensele
Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ)	Box 14	666 21	Bengtsfors
Stockholms hamn AB	Box 27314	102 54	Stockholm
Stockholms kultursällskap för ånga och järnväg	Box 35	191 21	Sollentuna
Stockholms stad, gatu och fastighetskontoret	Box 8311	104 20	Stockholm
Stora Enso Fors AB		774 89	Fors
Stora Enso Hylte AB	att: Anders Magnusson	314 81	Hyltebruk

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Stora Enso Kvarnsveden AB		781 83	Borlänge
Stora Enso Nymölla AB	Nymölla bruk	295 80	Nymölla
Stora Enso Pulp	Box 4	817 21	Norrundet
Stora Enso Pulp AB		814 81	Skutskär
Stora Enso Skoghall AB	Box 501	663 29	Skoghall
Stora Enso Timber AB	Box 502	820 20	Ljusne
Stora Enso Timber AB, Gruvöns Sågverk	Timmervägen 2	664 33	Grums
Structo AB	Box 1003	688 29	Storfors
Strömsunds kommun	Box 500	833 24	Strömsund
STT Svensk Tågteknik AB	Gölgatan 8A	571 34	Nässjö
Sundsvalls Hamn AB	Box 805	851 23	Sundsvall
Sundsvalls kommun	Gatu och Markavd.	851 85	Sundsvall
Surahammars Bruk AB	Box 201	735 23	Surahammar
Swedish Match Distribution AB,Solna		171 89	Solna
Swedspan AB	Box 502	577 26	Hultsfred
Swedwire AB	Box 170	432 24	Varberg
SweMaint AB	Utbyvägen 151	415 07	Göteborg
Svenska Lantmännen Ek. för.	Box 905	601 19	Norrköping
Svenska Lantmännen Ek.för	Box 1743	701 17	Örebro
Svenska Lantmännen Ek.för.		311 83	Falkenberg
Svenska Statoil AB Gasol/LPG	Torkel Knutssons gata 24	118 88	Stockholm
SWT Swedtrac Sverige AB	Box 7092	170 07	Solna
Sydskraft Sakab	Box 904	692 85	Kumla
Sydskånes Avfallsaktiebolag	Box 50344	202 13	Malmö
Sydåtervinning AB	Sturkögatan 2	211 24	Malmö
SÅBI Pellets AB	Götafors ind.omr.	567 92	Vaggeryd
Sågverkens Trädprodukter AB	Storsjöstråket 15	831 34	Östersund
Säffle kommun		661 80	Säffle
Sällskapet Ostkustbanans Vänner (OKBv)	Box 458	851 06	Sundsvall
Söderhamns Stuveri & Hamn AB	Box 5082	826 05	Söderhamn
Södertälje Hamn AB	Box 2016	151 02	Södertälje

Södertälje kommun	Samhällsbyggnadskontoret	151 89	Södertälje
Södra Cell		383 25	Mönsterås
Södra Cell AB	Mörrums Bruk	375 86	Mörrum
Södra Cell Värö	Värö Bruk	430 24	Väröbacka
Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB	Yttershamnen	294 35	Sölvesborg
Tankmobil AB	Box 54	271 22	Ystad
Tarkett AB		289 89	Hanaskog
Terminal West AB	Box 18	432 21	Varberg
Terramet Stålcener AB	Box 45	551 12	Jönköping
Tetra pak Business Support AB	Ruben Rausings Gata	221 86	Lund
Tetra Pak Packaging Material AB	Box 502	686 28	Sunne
TGOJ trafik AB	Gredbyvägen 3-5	632 21	Eskilstuna
Thule Trailers AB	Industrigatan 16	553 02	Jönköping
Tibnor AB	Box 909	731 29	Köping
Tibnor AB	Box 4260	102 66	Stockholm
Tibnor AB Stockholm	Box 4260	102 66	Stockholm
Tibnor Sundsvall AB	Box 770	851 22	Sundsvall
Timrå kommun	Kultur och Teknik	861 82	Timrå
Tjärnviks Trä AB	Gryttje 1372	820 77	Gnarp
Transportstaden Örebro AB C/O Brinnova Fastigheter	Verkstadsgatan 13	252 27	Helsingborg
Trelleborgs Hamn AB	Box 51	231 21	Trelleborg
Tågakeriet i Bergslagen AB (TÅGAB)	Bangårdsgatan 2	681 30	Kristinehamn
Uddevalla Hamnterminal AB	Box 543	451 21	Uddevalla
Umeå Hamn AB	Umeå Hamn	913 32	Holmsund
Umeå kommun, Samhällsbyggnadskontoret		901 84	Umeå
Unilever Bestfoods AB	Box 156	751 04	Uppsala
Unilever Bestfoods AB/Slotts	Box 156	751 04	Uppsala
Univar AB	Box 4072	203 11	Malmö
Uppsala kommun, Gatu & Trafikkontoret	Kungsängsgatan 27	753 75	Uppsala
Ursvikens Mekaniska Verkstads AB	Mekanvägen 71	932 82	Ursviken
Waggeryd Cell AB	Box 7	567 21	Vaggeryd
Vallviks Bruk AB		820 21	Vallvik

Bilaga A.2.1 Förteckning över infrastrukturförvaltare

Varbergs kommun		432 80	Varberg
Wasabröd AB		682 82	Filipstad
Vattenfall AB Värme Norden	Box 600	753 82	Uppsala
Vattenfall Eldistribution AB		191 97	Sollentuna
Vectus LTD	Kronåsvägen 14	752 37	Uppsala
Vetlanda kommun, Tekniska kontoret		574 80	Vetlanda
Vida Alvesta AB/Tongen 17	Box 100	342 21	Alvesta
Vida Hestra AB	Box 119	330 27	Hestra
Vilhelmina kommun		912 81	Vilhelmina
Volvo Personvagnar AB, Karosskomponenter		293 80	Olofström
Volvo Powertrain Corporation	Volvo Division, Facility Servi	541 87	Skövde
Volvo Wheel Loaders AB	Box 303	671 83	Arvika
Vopak Logistics Nordic AB	Brännoljegatan, Skarvikshamnen	418 34	Göteborg
Vopak Logistics Nordic AB	Brännoljegatan 12	418 34	Göteborg
Vossloh Nordic Switch System AB	Box 1512	271 00	Ystad
V-tab AB	Exportgatan 2-4	442 46	Hisings-Backa
V-tab Västerås AB	Box 873	721 23	Västerås
Vänerhamn AB	Stuvargatan 1	652 21	Karlstad
Värnamo kommun	Tekniska Kontoret	331 83	Värnamo
Västerberslagens Värme AB	Box 860	771 28	Ludvika
Västerbottens-Kuriren AB		901 70	Umeå
Västerviks kommun	Kristinebergsgatan 20	593 80	Västervik
Västerås stad, fastighetskontoret	Stadshuset	721 87	Västerås
Yara AB	Box 908	731 29	Köping
Yara AB	Box 516	261 24	Landskrona
Yara AB	Kommendantvägen	602 38	Norrköping
Ystad Hamn Logistik AB	Hamntorget 2	271 39	Ystad
Ystads kommun, Samhällsbyggnad	Samhällsbyggnadsförvaltningen	271 80	Ystad
Zamia Fastighets AB/ Norrvidden Fastigheter AB	Box 179	851 03	Sundsvall
Åhus Hamn & Stuveri AB	Krangatan 2	296 32	Åhus
Åkers Sweden AB		640 60	Åkers styckebruk

Åre Kommun, Tekniska Avdelningen	Box 201	830 05	Järpen
Älmhults kommun	Box 500	343 23	Älmhult
Älmhults Terminal AB	Box 500	343 23	Älmhult
Älvsbyns kommun	Storgatan	942 85	Älvsbyn
Ätthögen Ö:a 3 KB	Box 150 13	250 15	Helsingborg
Örebro kommun, tekniska förvaltningen	Box 33 300	701 35	Örebro
Öresundsbrokonsortiet	Vester Sögade 10	DK1601	Köpenhamn
Östersunds kommun	Nämndkontoret	831 82	Östersund

Bilaga A.2.2: Förteckning över aktiva järnvägsföretag 2007

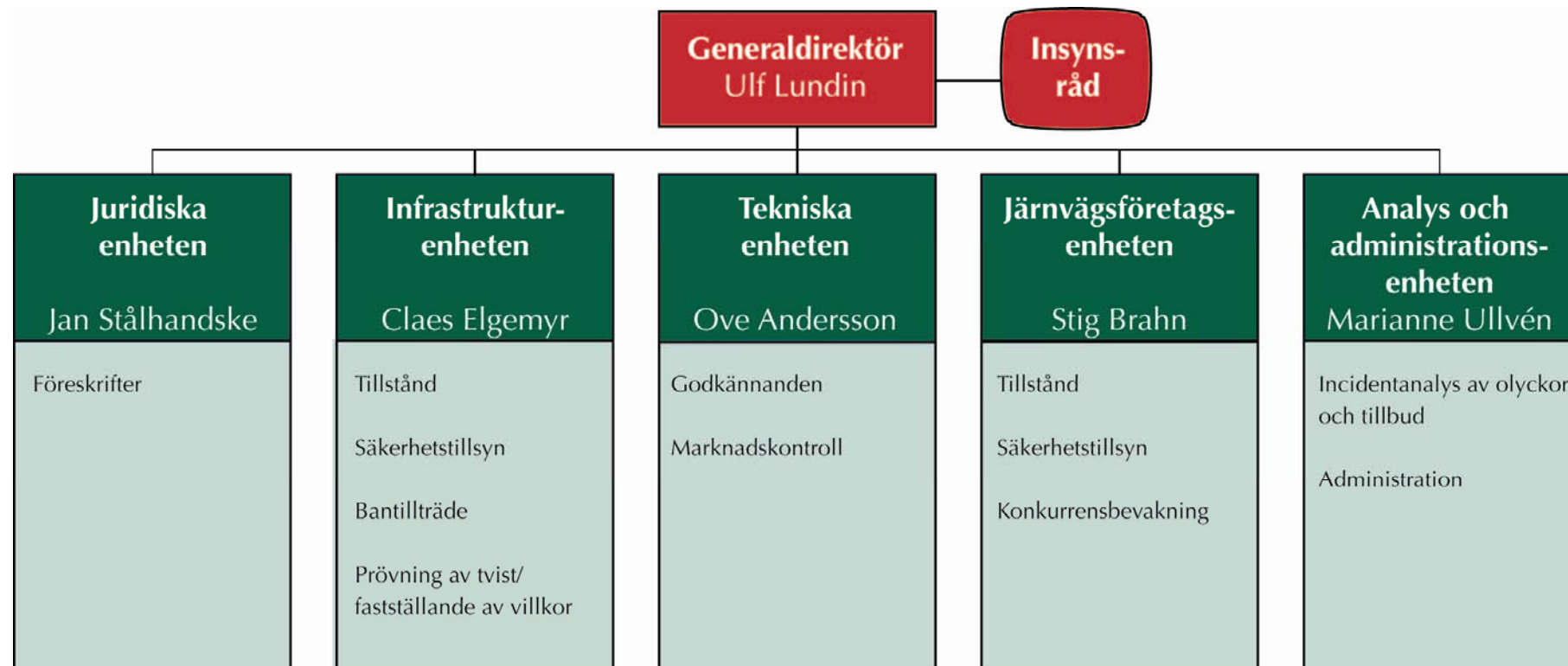
Namn	Postadress	Postnr	Ort
AB Motala Verkstad	Box 950	591 29	Motala
AB Sandvik Materials Technology		811 81	Sandviken
AB SkandiaTransport	Box 50	261 22	Landskrona
ABetong Precon AB	Hästhagen	340 30	Vislanda
Alstom Transport AB	Gamla Brogatan 34	111 20	Stockholm
Ardagh Glass Limmared AB		514 83	Limmared
Arriva Tåg AB	Box 38	201 20	Malmö
Arvidsjaur Järnvägsförening	Basvägen 7	933 34	Arvidsjaur
A-Train AB (Arlanda Express)	Box 130	101 22	Stockholm
Axel Bergkvist AB	Box 401	793 13	Insjön
Balfour Beatty Rail AB	Box 413	721 08	Västerås
Baneservice AS Norge Filial	Skårs Led 3	412 63	Göteborg
Bantåg Nordic AB	Box 34	932 21	Skelleftehamn
Banverket		781 85	Borlänge
Banverket Produktion		781 85	Borlänge
Bergslagernas Järnvägssällskap (BJs)	Bergslags-Lärje	415 02	Göteborg
Billerud AB Gruvöns Bruk	Box 500	664 28	Grums
Billerud Skärblacka AB	Skärblacka Bruk	617 10	Skärblacka
Boliden Mineral AB, Rönnskärsverken	Smältverk, Rönnskär	932 81	Skelleftehamn
Bombardier Transportation Sweden AB		721 73	Västerås
CargoNet AB	Sjöviksbacken 26	117 43	Stockholm
CargoNet AS	Platous gt. 14-16	NO0048	Oslo
Danisco Sugar AB, Arlövs Sockerbruk	Box 32	232 21	Arlöv
Dellenbanan AB	c/o Nordins, Tingsvägen 1	820 60	Delsbo
Dow Sverige AB	Box 783	601 17	Norrköping
Engelsberg-Norbergs Järnvägshistoriska förening	Engelbrektsgratan 73	738 31	Norberg

EuroMaint Rail AB	Box 1555	171 29	Solna
Föreningen Böda Skogsjärnväg	Fagerrörvägen 60	380 75	Byxelkrok
Föreningen Gotlandståget	Hesselby jernvägsstationen	620 24	Dalhem
Föreningen Nynäshamns järnvägsmuseum (NJM)	Nynäsgårds lokstall	149 43	Nynäshamn
Green Cargo AB	Box 39	171 11	Solna
Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum (GGBJ)	Box 82	772 22	Grängesberg
Hector Rail AB	Svärdvägen 13	182 33	Danderyd
Holmen Paper AB		763 81	Hallstavik
Industrial Quality Recycling AB (IQR)	Stallbackavägen 26	461 38	Trollhättan
Inlandsbanan AB (IBAB)	Box 561	831 27	Östersund
Interfleet Technology	Box 35	171 11	Solna
ISS TraffiCare AB	Box 905	170 09	Solna
Järnvägssällskapet Åmål-Årjängs Järnvägs (JÅÅJ)	Stenbecksgatan 10	662 32	Åmål
Kalmar Veterantåg (KV)	Box 331	391 23	Kalmar
Kockums Industrier AB	Stora Varvsgatan 14	211 19	Malmö
Korsnäs AB		801 81	Gävle
Korsnäs Frövi AB		718 80	Frövi
Landeryds Järnvägsmuseum	Box 103	314 04	Landeryd
Line CNM AB	Miraallén 2	417 58	Göteborg
Malmbanans vänner	Arcusvägen 95	975 94	Luleå
Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB)	LKAB FK	981 86	Kiruna
Malmö-Limhamns Järnvägs AB	Box 30022	200 61	Limhamn
Midwaggon AB	Bultgatan 1	841 31	Ånge
Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ)	Box 300	441 26	Alingsås
Museiföreningen Gefle-Dala jernväg (MfGDJ)	Centralplan	791 31	Falun
Museiföreningen Munkedals Jernväg	Östra Åtorpsvägen 18	455 31	Munkedal
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar	Box 3076	750 03	Uppsala
Museiföreningen Wadstena Fogelsta Järnväg	Järnvägsstationen	592 30	Vadstena
Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg	Box 53	647 22	Mariefred
Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)	Jädraås station	816 91	Jädraås
NBA Energi & Miljöutveckling AB	Box 743	941 28	Piteå

Bilaga A.2.2 Förteckning över järnvägsföretag

Nora Bergslags Veteranjernväg (NBVJ)	Box 52	713 22	Nora
Nordic Haulage AB (NOHAB)	Fredsgatan 3B	652 25	Karlstad
Nordic Paper Seffle AB	Box 61	661 29	Säffle
Nordkalk AB	Box 901	731 29	Köping
Nässjö järnvägmuseum	c/o E Svensson, Sandsjöväg	571 61	Bodafors
Oftbanen AS	Postboks 333	N-8505	Narvik
Ohs bruks järnvägs museiförening (OBJ)	Box 179	351 04	Växjö
Ovako Bar AB		777 80	Smedjebacken
Peterson Rail AB	Box 6008	40060	Göteborg
Railion Danmark A/S	Spotorno Allé 12	2630	Tåstrup
Roslagståg AB	Box 5829	102 48	Stockholm
Ruukki Sverige AB, Virsbo	Box 100	730 61	Virsbo
Sandviken Energi AB	Gävlevägen 96	811 40	Sandviken
SCA Hygiene Paper AB, Edet bruk		463 81	Lilla Edet
ScanPole Sverige AB	Åsavägen 10	690 45	Åsbro
Shell Raffinaderi AB	Box 8889	402 72	Göteborg
SJ AB		105 50	Stockholm
Skara-Lundsbrunns järnvägar (SkLJ)	Tullportagatan 1	532 30	Skara
Skånska Järnvägar AB	Brösarps stationsväg 3	277 55	Brösarp
Smalspåret i Hultsfred AB	c/o Callvik, Kästadalsvägen	141 59	Huddinge
Spark Trade AB	Box 40	571 21	Nässjö
SSAB Oxelösund AB		613 80	Oxelösund
SSAB Tunnbrått AB		781 84	Borlänge
SSAB Tunnbrått AB Ämnen Luleå		971 88	Luleå
Stena Recycling AB	Box 4088	400 40	Göteborg
Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ)	Box 14	666 21	Bengtstfors
Stockholms kultursällskap för ånga och järnväg	Box 35	191 21	Sollentuna
Stockholms ånglokssällskap (SÅS)	Vretensborgsv 13 B	126 30	Hägersten
Stockholmståg KB	Box 505	101 30	Stockholm
Stora Enso Nymölla AB	Nymölla bruk	295 80	Nymölla
Stora Enso Skoghäll AB	Box 501	663 29	Skoghäll

Strukton Rail AB	Uddvägen 7	131 34	Nacka
STT Svensk Tågteknik AB	Gölgatan 8A	571 34	Nässjö
Surahammars Bruk AB	Box 201	735 23	Surahammar
SweMaint AB	Utbyvägen 151	415 07	Göteborg
Svenska Motorvagnsklubben (SMoK)	Spårvägen 1	521 32	Falköping
Svenska Statoil AB Gasol/LPG	Torkel Knutssons gata 24	118 88	Stockholm
Svenska Tågkompaniet AB	Att:Gunnar Frisk Centralplan	803 11	Gävle
SWT Swedtrac Sverige AB	Box 7092	170 07	Solna
Sällskapet Ostkustbanans Vänner (OKBv)	Box 458	851 06	Sundsvall
TGOJ trafik AB	Gredbyvägen 3-5	632 21	Eskilstuna
Tjustbygdens järnvägsförening (TJF)	Box 173	593 23	Västervik
Trafikföreningen Veteranåtgång i Övre Norrland (VTÖN)	Arcusvägen 95	975 94	Luleå
TX Logistik AB	Grimsbygatan 14	211 20	Malmö
Tågfrakt Produktion i Sverige AB	Spårvägen 1	521 32	Falköping
Tågria AB	Box 107 17	121 29	Stockholm
Tågakeriet i Bergslagen AB (TÅGAB)	Bangårdsgatan 2	681 30	Kristinehamn
Veolia Transport Sverige AB	Box 1820	171 24	Solna
Volvo Logistik AB	Avd 7550 TÅ	405 08	Göteborg
Vossloh Nordic Switch System AB	Box 1512	271 00	Ystad
Värmlandståg	Karlslundsvägen 4A,	660 40	Segmon
Yara AB	Box 908	731 29	Köping
Åkers Sweden AB		640 60	Åkers

Bilaga B: Järnvägsstyrelsens organisationsschema 2007

Ett mer aktuellt organisationsschema kan hämtas på Järnvägsstyrelsens hemsida: www.jvs.se

Bilaga C: Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

I nedanstående tabell är det faktiskt värde för 2007 (ej medelvärde av 2006 och 2007) som redovisas.

Svensk översättning av ERA:s blankett för uppgifter om gemensamma säkerhetsindikatorer

Fält nr	Datakod	Beskrivning av data	Dataformat	Data	Def.
0. Detaljer om rapporterande land					
01	CC	Rapporterande land	Format: ISO beteckning med två bokstäver enligt ISO 3166 alpha-2.	SE	
02	YY	Uppgifter avser år	Format: ÅÅÅÅ, fyra siffror	2007	
1.1a. Antal olyckor, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
1	N00	Totalt antal olyckor	Numeriskt värde	56	1.
2	N01	Antal tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	1	1.
3	N02	Antal tågurspårningar	Numeriskt värde	11	1.
4	N03	Antal plankorsningsolyckor inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	14	1.
5	N04	Antal personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	20	1.
6	N05	Antal bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	4	1.
7	N06	Antal övriga olyckor	Numeriskt värde	6	1.
1.1a. Totalt antal självmordsolyckor					
8	N07	Totalt antal självmordsolyckor	Numeriskt värde	78	1.
1.1b. Antal olyckor i förhållande till miljoner tågkilometer, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
9	N10	Totalt antal olyckor i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,417	
10	N11	Antal tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,007	

Bilaga C. Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

11	N12	Antal tågurspårningar i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,082	
12	N13	Antal plankorsningsolyckor inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,104	
13	N14	Antal personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse i förhållande till tågkilometer, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,149	
14	N15	Antal bränder i rullande materiel i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,030	
15	N16	Antal övriga olyckor i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,045	
1.1b. Antal självmordsolyckor i förhållande till miljoner tågkilometer					
16	N17	Antal självmordsolyckor i förhållande till tågkm	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,581	
1.2a. Totalt antal allvarligt skadade personer, i alla olyckor och nedbrutet i olyckskategorier					2.
17	TS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	14	
18	TS01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
19	TS02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
20	TS03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	8	
21	TS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	6	
22	TS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
23	TS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.2b. Totalt antal allvarligt skadade i förhållande till miljoner tågkilometer, i alla olyckor och nedbrutet i olyckskategorier					
24	TS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,104	
25	TS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
26	TS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
27	TS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,060	
28	TS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,045	
29	TS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	

30	TS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.2a. Antal allvarligt skadade resande, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
31	PS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	1	
32	PS01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
33	PS02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
34	PS03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
35	PS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	1	
36	PS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
37	PS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.2b. Antal allvarligt skadade resande i förhållande till miljoner tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
38	PS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,007	
39	PS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
40	PS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
41	PS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
42	PS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,007	
43	PS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
44	PS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.2c. Antal allvarligt skadade resande i förhållande till miljard resandekm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
45	PS20	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,097	
46	PS21	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
47	PS22	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
48	PS23	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
49	PS24	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,097	
50	PS25	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	

Bilaga C. Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

			resandekm)		
51	PS26	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
1.2a. Antal allvarligt skadad järnvägspersonal inkl. entreprenörers personal, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
52	SS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	3	
53	SS01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
54	SS02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
55	SS03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
56	SS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	3	
57	SS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
58	SS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.2b. Antal allvarligt skadad järnvägspersonal inkl. entreprenörers personal i förhållande till miljoner tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
59	SS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,022	
60	SS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
61	SS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
62	SS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
63	SS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,022	
64	SS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
65	SS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.2a. Antal allvarligt skadade vägtrafikanter på plankorsning, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
66	LS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	8	
67	LS01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
68	LS02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
69	LS03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	8	

70	LS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	0	
71	LS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
72	LS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.2b. Antal allvarligt skadade vägtrafikanter på plankorsning i förhållande till miljon tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
73	LS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,060	
74	LS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
75	LS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
76	LS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,060	
77	LS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
78	LS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
79	LS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.2a. Antal allvarligt skadade obehöriga personer, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
80	US00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	2	
81	US01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
82	US02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
83	US03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
84	US04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	2	
85	US05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
86	US06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.2b. Antal allvarligt skadade obehöriga personer i förhållande till miljon tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
87	US10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,015	
88	US11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
89	US12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	

Bilaga C. Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

90	US13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
91	US14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,015	
92	US15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
93	US16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.2a. Antal allvarligt skadade andra personer, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
94	OS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	0	
95	OS01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
96	OS02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
97	OS03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
98	OS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	0	
99	OS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
100	OS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.2b. Antal allvarligt skadade andra personer i förhållande till miljon tågkm, totalt eller nedbrutet i följande olyckskategorier					
101	OS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
102	OS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
103	OS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
104	OS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
105	OS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
106	OS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
107	OS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3a. Totalt antal dödade personer, i alla olyckor och nedbrutet i olyckskategorier					1.
108	TK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	23	
109	TK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	

110	TK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
111	TK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	9	
112	TK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	14	
113	TK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
114	TK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Totalt antal dödade i förhållande till miljoner tågkilometer, i alla olyckor och nedbrutet i olyckskategorier					
115	TK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,171	
116	TK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
117	TK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
118	TK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,067	
119	TK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,104	
120	TK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
121	TK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3a. Antal dödade resande, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
122	PK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	0	
123	PK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
124	PK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
125	PK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
126	PK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	0	
127	PK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
128	PK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Antal dödade resande i förhållande till miljoner tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
129	PK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
130	PK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
131	PK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	

Bilaga C. Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

132	PK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
133	PK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
134	PK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
135	PK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3c. Antal dödade resande i förhållande till miljarder resandekm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
136	PK20	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
137	PK21	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
138	PK22	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
139	PK23	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
140	PK24	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
141	PK25	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
142	PK26	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,000	
1.3a. Antal dödad järnvägspersonal inkl. entreprenörers personal, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
143	SK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	0	
144	SK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
145	SK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
146	SK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
147	SK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	0	
148	SK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
149	SK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Antal dödad järnvägspersonal inkl. entreprenörers personal, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
150	SK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	

151	SK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
152	SK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
153	SK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
154	SK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
155	SK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
156	SK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3a. Antal dödade vägtrafikanter på plankorsning, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
157	LK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	9	
158	LK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
159	LK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
160	LK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	9	
161	LK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	0	
162	LK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
163	LK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Antal dödade vägtrafikanter på plankorsning i förhållande till miljon tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
164	LK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,067	
165	LK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
166	LK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
167	LK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,067	
168	LK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
169	LK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
170	LK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3a. Antal dödade obehöriga personer, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
171	UK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	14	

Bilaga C. Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

172	UK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
173	UK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
174	UK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
175	UK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	14	
176	UK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
177	UK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Antal dödade obehöriga personer i förhållande till miljoner tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
178	UK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,104	
179	UK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
180	UK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
181	UK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
182	UK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,104	
183	UK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
184	UK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
1.3a. Antal dödade andra personer, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					1.
185	OK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	0	
186	OK01	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	0	
187	OK02	I tågurspårningar	Numeriskt värde	0	
188	OK03	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	0	
189	OK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	0	
190	OK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
191	OK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
1.3b. Antal dödade andra personer i förhållande till miljoner tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
192	OK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	

193	OK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
194	OK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
195	OK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
196	OK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
197	OK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
198	OK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,000	
2.1a. Antal avvikelser, totalt och nedbrutet i avvikelsekategorier					
199	100	Totalt antal avvikelser	Numeriskt värde	517	
200	101	Totalt antal rälsbrott	Numeriskt värde	187	1.
201	102	Totalt antal spårgeometrifel	Numeriskt värde	102	1.
202	103	Totalt antal signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs	Numeriskt värde	6	1.
203	104	Totalt antal obehöriga stoppsignalpassager (OSPA)	Numeriskt värde	217	1.
204	105	Totalt antal hjulbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde	2	1.
205	106	Totalt antal axelbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde	3	1.
2.1b. Antal avvikelser i förhållande till miljon tågkm, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
206	110	Totalt antal avvikelser och tillbud	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	3,850	
207	111	Totalt antal rälsbrott	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	1,390	
208	112	Totalt antal spårgeometrifel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,759	
209	113	Totalt antal signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,045	
210	114	Totalt antal obehöriga stoppsignalpassager (OSPA)	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	1,620	
211	115	Totalt antal hjulbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,015	
212	116	Totalt antal axelbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,022	
3.1a. Total kostnad i Euro för alla olyckor					
213	C00	Total kostnad för alla olyckor	Numeriskt värde (Euro)	79 530 122	
214	C01	Kostnad för dödade	Numeriskt värde (Euro)	43 306 774	2.
215	C02	Kostnad för skadade	Numeriskt värde (Euro)	7 412 473	2.
216	C03	Kostnad för utbyte eller reparation av skadad rullande materiel och järnvägsinfrastruktur	Numeriskt värde (Euro)	24 775 843	1.

Bilaga C. Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

217	C04	Kostnad för förseningar, störningar och trafikomläggningar, inkl extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter	Numeriskt värde (Euro)	4 035 032	1.
3.1b. Kostnader i Euro för alla olyckor i förhållande till miljoner tågkm					
218	C10	Total kostnad för alla olyckor	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	591 983	
219	C11	Kostnad för dödade	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	322 354	
220	C12	Kostnad för skadade	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	55 174	
221	C13	Kostnad för utbyte eller reparation av skadad rullande materiel och järnvägsinfrastruktur	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	184 419	
222	C14	Kostnad för förseningar, störningar och trafikomläggningar, inkl extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	30 035	
3.2a. Totalt antal förlorade arbetstimmar för järnvägspersonal inklusive entreprenörers personal till följd av olyckor					
223	W00	Totalt antal förlorade arbetstimmar för järnvägspersonal inklusive entreprenörers personal till följd av olyckor	Numeriskt värde	7124	1.
3.2b. Förlorade arbetstimmar i förhållande till totalt arbetade timmar för järnvägspersonal inklusive entreprenörers personal					
224	W10	Andel förlorade arbetstimmar i förhållande till totala antalet arbetstimmar för järnvägspersonal inklusive entreprenörers personal till följd av olyckor	Numeriskt värde	0,03 %	
4. Indikatorer relaterade till teknisk säkerhet på infrastruktur och dess införande					
225	T01	Procentuell andel spår med ATP i bruk	Numeriskt värde (%)	66 %	1
226	T02	Procentuell andel tågkm på spår med ATP i bruk	Numeriskt värde (%)	93 %	
227	T03	Totalt antal plankorsningar	Numeriskt värde	10 572	
228	T04	Totalt antal plankorsningar per spårkilometer	Numeriskt värde	0,696	
229	T05	Procentuell andel plankorsningar med automatiskt eller manuellt vägskydd	Numeriskt värde (%)	33 %	
5. Indikatorer relaterade till säkerhetsstyrning					
230	A01	Totalt antal utförda revisioner	Numeriskt värde	188	
231	A02	Procentuell andel genomförda revisioner av planerade	Numeriskt värde (%)	97 %	
6. Referensdata					
232	R01	Antal tågkilometer	Numeriskt värde (miljon tågkm)	134,345	
233	R02	Antal resandekilometer	Numeriskt värde (miljard resandekm)	10,296	

234	R03	Antal spårkilometer (dubbelspår skall räknas var för sig)	Numeriskt värde (km)	15 198	
235	R04	Totalt antal arbetade timmar	Numeriskt värde	27486739	
Använd definition					

1. Säkerhetsdirektivet 2004/49/EG
2. Nationell definition, se förklaring i bilaga F

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

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	Beskrivning
			(specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	
Allmän nationell lagstiftning om järnvägssäkerhet				
Lagstiftning angående NSA	2 a § förordningen om undersökning av olyckor (1990:717) och 5 § förordningen (2007:1028) med instruktion för Järnvägsstyrelsen	2007-07-01 och 2007-11-22	Art 19-21 direktiv 2004/49/EG och Art 18 direktiv 2004/49/EG	Direktiv 2004/49/EG (art 19-21) ställer krav på oberoende utredningsorgan av olyckor. Eftersom Järnvägsstyrelsen är NSA ska ej olyckor utredas av Järnvägsstyrelsen längre. Enligt direktiv 2004/49/EG (art 18) ska NSA årligen offentliggöra en rapport om sin verksamhet.
Lagstiftning angående anmält organ, assessor, tredje parts myndighet för registrering (third parties bodies for registration), examination etc.	Ingen förändring i nationell lagstiftning, däremot ändring i bilaga VI (direktiv 2001/16/EG, senast ändrat genom direktiv 2007/32/EG) som påverkar innebörden av den kontroll som ska ske enligt den nationella lagstiftningen (2 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519))	Publicerad i EUT 2007-06-02, ikraft 20 dagar efter offentliggörandet		Införande av en mellanliggande kontrollförklaring, för att underlätta för t.ex. tillverkare

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet	Beskrivning
			(specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	
Nationella bestämmelser angående järnvägssäkerhet				
Bestämmelser angående nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.	2 kap. 5 § och 3 kap 3 § järnvägslagen (2004:519) Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:3) om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet	Lagen i kraft 2007-07-01 Föreskrifterna i kraft 2007-09-05	Art 9-10 direktiv 2004/49/EG	Nya regler angående säkerhetsbestämmelser samt tillstånd för järnvägsföretag
Bestämmelser angående krav på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetstillstånd till infrastrukturförvaltare	2 kap. 5 § och 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519) Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:2) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:3) om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet	Lagen i kraft 2007-07-01 Föreskrifterna i kraft 2007-09-05	Art 9 och 11 direktiv 2004/49/EG	Nya regler angående säkerhetsbestämmelser samt tillstånd för infrastrukturförvaltare
Bestämmelser angående krav på fordonsinnehavare.	2 kap 13 b § järnvägslagen (2004:519) samt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:7) om registrering och märkning av järnvägsfordon	2007-12-01	Direktiv 2004/50/EG och 2004/49/EG	Av säkerhetsskäl ska varje fordon som tas i bruk förses med en identifikationskod. Fordonen bör därefter registreras i ett

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
				fordonsregister
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, registreringsystem och krav på testförfaranden.	Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:10) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet ”Rullande materiel” för konventionella tåg vad gäller godsvagnar	Föreskrifterna (JvSFS 2006:10) ikraft 2007-01-31	Kommissionens beslut 2006/861/EG	
Gemensamma regler för drift av järnvägsnätet, inbegripet bestämmelser som rör procedurer för signalering och trafik.	Ingen förändring			
Bestämmelser om krav på kompletterande interna operativa verksamhetsbestämmelser som måste fastställas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.	2 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen (2004:519) 12 § Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag 12 § Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:2) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare	Lagen i kraft 2007-07-01 och Föreskrifterna i kraft 2007-09-05	Interna kompletterande bestämmelser fanns tidigare i Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning. Dessa föreskrifter är ersatta av JvSFS 2007:1 och JvSFS 2007:2	

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet	Beskrivning
			(specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	
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	2 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519) 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor 2 a § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor	2007-07-01	Art 19-21 direktiv 2004/49/EG	Ändringarna gjorda för att överensstämma med de kriterier som anges i direktiv 2004/49/EG för att en olycka ska utredas. Direktivet ställer även krav på oberoende utredningsorgan av olyckor. Eftersom Järnvägsstyrelsen är NSA ska ej olyckor utredas av Järnvägsstyrelsen längre.
Bestämmelser angående krav på gemensamma säkerhetsindikatorer inklusive rapportering och analys.	2 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519)	2007-07-01	Art 9.4 och 18 direktiv 2004/49/EG	Krav i direktiv 2004/49/EG att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska lämna säkerhetsrapport till säkerhetsmyndigheten (art 9.4) och att säkerhetsmyndigheten

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	Beskrivning
			(specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	
				ska lämna en årsrapport till byrån (art 18).
Bestämmelser angående krav på tillstånd till ibruktagande av järnvägsinfrastruktur (spår, broar, tunnlar, ATC, radio, signalling, förregling, plankorsningar, plattformar etc.).	3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519) Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:3) om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet	Lagen i kraft 2007-07-01 Föreskrifterna i kraft 2007-09-05	Art 11 direktiv 2004/49/EG	Nya regler angående tillstånd för infrastrukturförvaltare

Bilaga E: Utveckling av utfärdade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd**E.1 Säkerhetsintyg enligt direktiv 2001/14/EG**

Antal säkerhetsintyg utfärdade med stöd av direktiv 2001/14/EG till järnvägsföretagare under 2006	I eget land	3
	I ett annat medlemsland	0

Kommentar till E.2-E.6: En ”*” har markerats i de rutor där Järnvägsstyrelsen är frågande till hur uppgifterna ska kunna besvaras.

E.2 Säkerhetsintyg enligt direktiv 2004/49/EG

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.2.1. Antal giltiga Säkerhetsintyg Del A gällande för järnvägsföretag som blivit registrerade under 2006	I eget land	4	0	0
	I annat medlemsland	*	*	*

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.2.2. Antal giltiga säkerhetsintyg Del B gällande för järnvägsföretag som blivit registrerade under 2006	I eget land	4	1	0
	I annat medlemsland	*	*	*

Bilaga E. Utveckling av utfärdade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd

			Accepterat	Avslag	Pågår
E.2.3. Antal ansökningar angående säkerhetsintyg Del A inlämnade av järnvägsföretag som blivit registrerade under 2006	I eget land	Nytt intyg	4	0	0
		Uppdaterat/ändrat intyg	0	0	0
		Förnyat intyg	0	0	0
	I annat medlemsland	nytt intyg	*	*	*
		Uppdaterat/ändrat intyg	*	*	*
		Förnyat intyg	*	*	*

			Accepterat	Avslag	Pågår
E.2.4. Antal ansökningar angående säkerhetsintyg Del B inlämnade av järnvägsföretag som blivit registrerade under 2006	I eget land	Nytt intyg	4	0	3
		Uppdaterat/ändrat intyg	1	0	1
		Förnyat intyg	0	0	0
	I annat medlemsland	Nytt intyg	*	*	*
		Uppdaterat/ändrat intyg	*	*	*
		Förnyat intyg	*	*	*

E.3. Säkerhetstillstånd enligt direktiv 2004/49/EG

	Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.3.1. Antal giltiga säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare som under 2007 är registrerade i det egna landet.	59	0	0

		Accepterat	Avslag	Pågår
E.3.2. Antal ansökningar om säkerhetstillstånd inlämnade av infrastrukturförvaltare och som blivit registrerade under 2007	Nytt tillstånd	59	0	Ca 10
	Uppdaterat/ändrat tillstånd	0	0	0
	Förnyat tillstånd	0	0	0

E.4. Procedurella aspekter – säkerhetsintyg Del A

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
Handläggningstid, efter att all nödvändig information inkommit, från mottagandet av ansökan till beslut om säkerhetsintyg Del A för järnvägsföretag och som blivit registrerade under 2007	Ett intyg beviljat i eget land	2v	2v	-
	Ett intyg beviljat i annat medlemsland	*	*	*

Bilaga E. Utveckling av utfärdade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd

E.5. Procedurella aspekter - säkerhetsintyg Del B

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
Handläggningstid, efter att all nödvändig information inkommit, från mottagandet av ansökan till beslut om säkerhetsintyg Del B för järnvägsföretag och som blivit registrerade under 2007	Ett intyg beviljat i eget land	2v	2v	-
	Ett intyg beviljat i annat medlemsland	*	*	*

E.6. Procedurella aspekter – säkerhetstillstånd

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
Handläggningstid, efter att all nödvändig information inkommit, från mottagandet av ansökan till beslut om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare och som blivit registrerade under 2007	Ett intyg beviljat i eget land	2v	-	-
	Ett intyg beviljat i annat medlemsland	*	*	*

Bilaga F: Använda definitioner

Nedanstående definitioner är till stor del hämtade från Järnvägsstyrelsens vägledning för olycks- och säkerhetsrapportering. Vägledningen finns även på Järnvägsstyrelsens hemsida www.jvs.se.

De olyckor som ingår i rapporten:

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

Kommentar: självmord redovisas separat.

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

och har medfört en eller flera av följande konsekvenser:

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

Nationell definition: när det gäller allvarligt skadade har för 2007 i viss mån den tidigare nationella definitionen 14 dagars sjukskrivning tillämpats.

- 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

2007 har 2 omkomna i personolyckor, en omkommen till följd av självmord och en allvarligt skadad i plankorsningsolycka rapporterats till SIKA/Eurostat men ej inkluderats i denna rapport. 2006 års siffror har justerats för att bli jämförbara med 2007. För 2006 har därför en omkommen i personolycka, en omkommen till följd av självmord, två omkomna och tre allvarligt skadade i tre plankorsningsolyckor samt en övrig olycka (påkörning vid växling) med kostnader för mer än 1,4 miljoner SEK exkluderats ur denna rapport.

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. (Förordning 1192/2003/EG med den justeringen att även tåg med ensamt lok räknas.)

Kommentar:

En tidtabellsenlig vagnuttagnings räknas i detta sammanhang som 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 vägtrafikant på en plankorsning)

Kommentar:

En tågekollision som leder till en urspårning redovisas som en tågekollision. 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 vägtrafikant 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, Järnvägsstyrelsen 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, tågurspärning, plankorsningsolycka, personolycka, självmord eller brand.

Kommentar:

De huvudsakliga olyckstyper som tillhör denna kategori bör vara:

- *Kollisioner och urspärningar 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". (Förordning 1192/2003/EG)

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. Här ingår tågpersonal och anställda som arbetar med järnvägsfordon eller järnvägsinfrastruktur.

Vägtrafikanter på plankorsning

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

Obehörig person inom järnvägsområde

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

Övrig person

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

Definitioner för avvikelser

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

Obehörig stoppsignalpassage (OSPA)

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

Kommentar:

Exempel på OSPA:

- *obehörig passage av huvudsignal som visar ”stopp”*
- *obehörig passage av slutpunkten för en tågväg enligt besked via hyttsignalering*
- *obehörig passage av S-tavla eller stillahållen stoppsignal (flagga eller motsvarande)*

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

Hjulbrott

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

Axelbrott

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

Rälsbrott

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

Spårgeometrifel

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

Signal fel 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.

Europeiska järnvägsbyrån arbetar med att revidera de gemensamma säkerhetsindikatorer som är knutna till olyckskonsekvenser. För att kunna mäta de samhällsekonomiska konsekvenserna av olyckor och den samhällsekonomiska nyttan av att förhindra olyckor kommer indikatorerna att revideras. Nedanstående gäller dock tills vidare.

Från de kostnader som verksamhetsutövaren rapporterar ska skadestånd eller ersättning som erhållits eller väntas erhållas från tredje man, exempelvis fordonsägare som är inblandade i plankorsningsolyckor, dras av. Ersättning som verksamhetsutövaren erhållit genom sina försäkringar ska inte dras av.

Ett generellt råd för beräkning av ekonomiska konsekvenser är att basera beräkningarna på egna, faktiska kostnader. Schablonvärden för olyckskostnader får användas som en grund för verksamhetsutövarens rapportering.

Kostnader relaterade till dödade och skadade

En metod är under utarbetande för att beräkna de samhällsekonomiska konsekvenserna av dödade och skadade vid järnvägsolyckor.

Nationell definition: Antal döda multiplicerat med rekommenderat värde för dödsfall i trafiken.

Nationell definition: Antal skadade multiplicerat med rekommenderat värde för skadad i trafiken.

Beräkningsmetod inkl. källhänvisning:

Uppgifterna baseras på kalkylerade värden på dödsfall och skador ur samhällsekonomiskt perspektiv, framtagna av SIKA i *PM 2005:16*²². I detta ingår även kostnaderna för lindrigt skadade. De kalkylerade värdena är sedan multiplicerade med antalet döda och skadade. Antalet allvarligt skadade och döda hämtas från tabellen i bilaga C. Antalet lindrigt skadade baseras på verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter. En viss osäkerhet finns när det gäller lindrigt skadade då dessa uppgifter för att

²² Kalkylvärden och kalkylmetoder (ASEK) En sammanfattning av Verksgruppens rekommendationer, PM 2005:16, http://www.sika-institute.se/Doclib/Import/106/pm_2005_16.pdf s.11, 2007-07-18.

undvika dubbelrapportering enbart begärts in från järnvägsföretag vilket medför att exempelvis personal vid infrastrukturföretag som skadats lindrigt inte inkluderas. Uppgifterna om lindrigt skadade är heller inte rapporterade och kontrollerade för varje enskild händelse vilket uppgifterna om allvarligt skadade och dödade är. Alla uppgifter om kostnader är omräknade till Euro med kursen 9,3.

Kompensation för förluster eller skador på passagerares, personals eller tredje mans egendom

Den summa som, baserat på verksamhetsutövarens erfarenhet, måste utbetalas eller har utbetalats som kompensation till passagerare, personal eller tredje man på grund av deras förluster eller skador med anledning av olyckor.

Kommentar: denna indikator saknas i ERA:s mallar för tabell och diagram och är därför ej med i rapporten.

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.

Kommentar: denna indikator saknas i ERA:s mallar för tabell och diagram och är därför ej med i rapporten.

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.

Kostnader för förseningar, störningar och trafikomläggning inklusive extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter

Tills vidare baseras rapporteringen på de kostnader som, baserat på verksamhetsutövarens erfarenhet, verksamhetsutövaren haft för förseningar, omledningar och inställd trafik på grund av olyckor. Detta inkluderar:

- ersättning till passagerare
- övertid för personal
- ersättning till godskunder
- kostnader för ersättningsbussar
- förlust av intäkter på grund av inställda tåg

Kommentar

Förlust av intäkter rapporteras endast i de fall som ersättningstrafik inte har gått att anordna. Om till exempel bussar har ersatt tågen ska kostnaderna för ersättningsbussarna rapporteras men inte förlust av intäkter.

Definitioner relaterade till arbetstimmar

Totalt antal timmar som skulle ha utförts under rapporteringsåret av egen och entreprenörers personal

Det antal arbetstimmar som, baserat på verksamhetsutövarens bedömning, skulle ha utförts under året av egen och entreprenörers personal inom verksamhetsutövarens alla aktiviteter.

Antal arbetstimmar för egen och entreprenörers personal som gått förlorade på grund av att dessa blivit skadade vid olyckor

Det antal arbetstimmar som, baserat på verksamhetsutövarens erfarenhet, gått förlorade genom frånvaro från arbetet för egen och entreprenörers personal p.g.a. att dessa blivit skadade vid olyckor.

Kommentar: I arbetstimmar som gått förlorade ska timmar man är frånvarande från arbetet ingå. Omplacering till andra arbetsuppgifter p.g.a. olycka är inte förlorade arbetstimmar.

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. (Förordning 1192/2003/EG med den justeringen att även tåg med ensamt lok räknas.)

Kommentar:

En tidtabellsenlig vagnuttagning räknas i detta sammanhang som tåg.

Tågkilometer

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. (Förordning 1192/2003/EG)

Tågkilometer 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.

Passagerarkilometer

Måttenhet för järnvägstransport av en passagerare under en kilometer. Endast den sträcka som tillryggalagts på svenskt territorium ska beaktas. (Förordning 1192/2003/EG)

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.

Totalt antal plankorsningar samt antal plankorsningar med vägskyddsanläggning som automatiskt varnar vägtrafikanter med ljud, ljus eller bommar

Plankorsning = en korsning i samma plan mellan en väg²³ 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 säkerhetsstyrningssystem²⁴ 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 säkerhetshänsen 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).

²³ Allmän eller privat väg eller gata inklusive gång- och cykelvägar.

²⁴ 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

Bilaga G: Frågeställningar, Procedurella aspekter avsnitt F.3

Frågeställningar avsnitt F.3.3.1, säkerhetsintyg Del A

- 3.1.1. Orsaker till att uppdatera/ändra säkerhetsintyg avseende Del A.
(det kan vara p.g.a. förändring i tjänsteutbud, omfattning av trafik, storlek på företag).
- 3.1.2. Huvudsakliga orsaker till att genomsnittlig handläggningstid för ansökan om säkerhetsintyg Del A överskridit de 4 månader som förutsätts i Artikel 12 (1) i säkerhetsdirektivet.
(begränsat till de tillstånd som anges i bilaga E. Genomsnittlig handläggningstid räknas fr.o.m. all nödvändig information inkommit till myndigheten).
- 3.1.3. Övergripande redovisning av förfrågningar från andra NSA för att verifiera/ge tillgång till information om säkerhetsintyg Del A för järnvägsföretag som har tillstånd i det egna landet och som ansöker om Del B i något annat medlemsland.
- 3.1.4. Summera problem med den ömsesidiga överenskommelsen innebärande att säkerhetsintyg Del A gäller över hela europeiska gemenskapen.
- 3.1.5. Tar NSA ut någon avgift för utfärdande av säkerhetsintyg del A?
- 3.1.6. Summera de problem som uppstått med att använda harmoniserade regler för säkerhetsintyg Del A.
- 3.1.7. Summera allmänna problem/svårigheter för NSA att bereda en tillståndsansökan för säkerhetsintyg Del A.
- 3.1.8. Summera problem som järnvägsföretag tagit upp i samband med ansökan om säkerhetsintyg Del A.
- 3.1.9. Finns procedur för återkoppling eller frågor som innebär att järnvägsföretag kan uttrycka sin åsikt i fråga om ansökningsrutiner/tillämpningar eller framföra klagomål?

Frågeställningar avsnitt F.3.3.2, 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?

Frågeställningar avsnitt F.3.3.3, säkerhetstillstånd

3.3.1 Orsaker för att uppdatera/ändra säkerhetstillstånden.

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

3.3.2. Huvudsakliga orsaker till att genomsnittlig handläggningstid för ansökan om säkerhetstillstånd överskridit de 4 månader som förutsätts i Artikel 12 (1) i säkerhetsdirektivet.

(begränsat till de tillstånd som anges i bilaga E. Genomsnittlig handläggningstid räknas fr.o.m. all nödvändig information inkommit till myndigheten).

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

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

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

3.3.6. Tar NSA ut någon avgift för utfärdande av säkerhetsintyg?

(Ja, Nej, Avgiftsbelopp).

