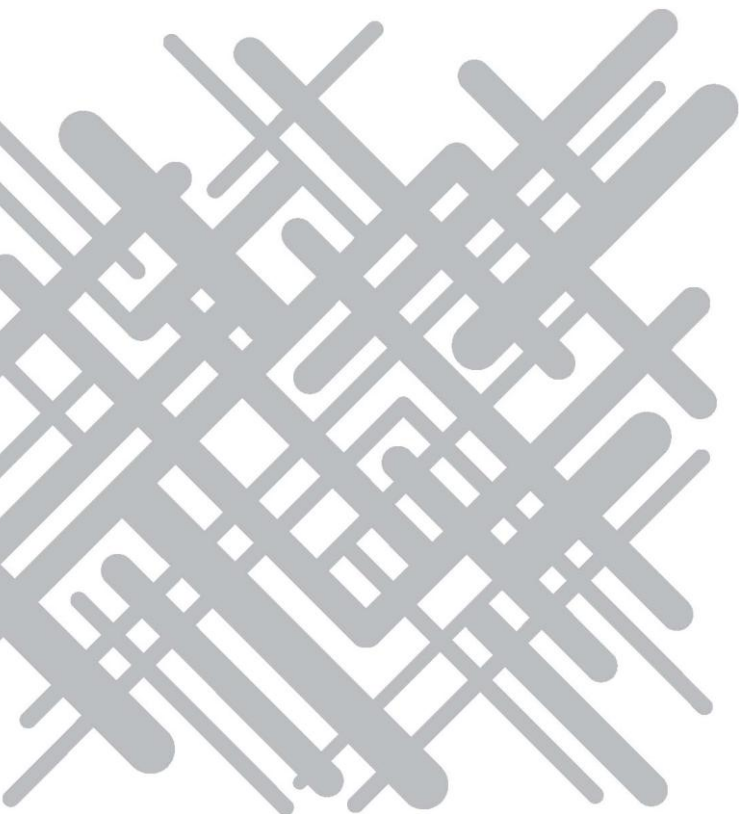


SÄKERHETSRAPPORT JÄRNVÄG

**TRANSPORTSTYRELSENS ÅRSRAPPORT FÖR 2008 ENLIGT ARTIKEL 18 I
DIREKTIV 2004/49/EG (JÄRNVÄGSSÄKERHETSDIREKTIVET)**



Revisionsförteckning

Rev	Datum	Upprättad av	Fastställd av
1.0	2009-09-30	Eva-Lotta Högberg	Rune Lindberg
2.0	2009-12-22	Eva-Lotta Högberg	Rune Lindberg

I revideringen 2.0 har följande justerats:

Antal obehöriga stoppsignalpassager (kapitel D.2.4 samt bilaga C).

Antal axelbrott (kapitel D.2.4 samt bilaga C)

Kostnad för utbyte eller reparation av skadad rullande materiel och järnvägsinfrastruktur (kapitel D.2.5 samt bilaga C).

Procentsats för antal förlorade arbetstimmar i förhållande till totala antalet arbetstimmar (kapitel D.2.5 samt bilaga C).

Antal resandekilometer (bilaga C).

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

A	RAPPORTENS RÄCKVIDD	5
B	INLEDNING	5
	B.1 Bakgrund och målgrupp	5
	B.2 Verksamhetsutövare	7
	B.2.1 Undantagna verksamhetsutövare	8
	B.3 Sammanfattning/generell trendanalys	8
C	ORGANISATION.....	11
	C.1 Järnvägsstyrelsens organisation.....	11
	C.2 Järnvägsstyrelsens relationer	12
D	UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN.....	14
	D.1 Initiativ för att bibehålla/öka säkerheten	14
	D.1.1 Järnvägsstyrelsens säkerhetshöjande aktiviteter	14
	D.1.1 Verksamhetsutövarnas säkerhetshöjande aktiviteter.....	16
	D.1.1.1 Säkerhetsmål	16
	D.1.1.2 Handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter.....	17
	D.2 Gemensamma säkerhetsindikatorer	21
	D.2.1 Olyckor.....	21
	D.2.2 Dödade och allvarligt skadade	23
	D.2.3 Infrastrukturens tekniska säkerhet.....	24
	D.2.4 Avvikelser	26
	D.2.5 Kostnader och förlorade arbetstimmar på grund av olyckor.....	26
	D.2.6 Säkerhetsstyrning	28
	D.3 Resultatet av säkerhetsrekommendationer	28
E	VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK.....	31
F	UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND	32
	F.1 Nationell lagstiftning	32
	F.2 Numeriska data.....	32
	F.3 Procedurella aspekter.....	32
G	SÄKERHETSTILLSYN	36
H	RAPPORTERING AV TILLÄMPNINGEN AV GEMENSAMMA SÄKERHETSMETODER	39
I	SLUTSATSER OCH PRIORITERINGAR	40
J	KÄLLOR/ANVÄNDA DEFINITIONER.....	41
	Bilaga A.1: Det statligt ägda järnvägsnätet	1
	Bilaga A.2.1: Förteckning över aktiva infrastrukturförvaltare vid årsskiftet 2008/2009.....	2
	Bilaga A.2.2: Förteckning över aktiva järnvägsföretag vid årsskiftet 2008/2009.....	15
	Bilaga B.1: Järnvägsstyrelsens organisationsschema 2008	19
	Bilaga B.2.1: Organisationsschema över hela Transportstyrelsen 2009.....	20

Bilaga B.2.2: Organisationsschema över Transportstyrelsens järnvägsavdelning 2009	21
Bilaga C: Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer.....	22
Bilaga D: Förteckning över alla viktiga förändringar i nationell lagstiftning och övriga nationella regelverk	34
Bilaga E: Utveckling av utfärdade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd	38

A 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.

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 2008 års verksamhet, är den tredje i sitt slag och den följer huvudsakligen den vägledning som ERA tillhandahållit för ändamålet. De två tidigare rapporterna sammanställdes av dåvarande Järnvägsstyrelsen. Sedan den 1 januari 2009 har Transportstyrelsen tagit över Järnvägsstyrelsens uppgifter³. Då denna rapport avser verksamhet under 2008 är det dock Järnvägsstyrelsens arbete som beskrivs i de kapitel som handlar om säkerhetsmyndighetens arbete.

Då vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport, se avsnitt B.2.1, är inte indikatorerna ett mått på all järnväg i Sverige. Exempelvis är 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.

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

I säkerhetsdirektivet regleras att den nationella säkerhetsmyndigheten i varje medlemsland senast 30 september varje år skall lämna en rapport till Europeiska järnvägsbyrån (ERA)⁴. 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

¹ Direktiv 2004/49/EG

² Järnvägslagen (2004:519)

³ Även verksamheterna vid Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Vägtrafikinspektionen och delar av Vägverket har flyttats till den nya myndigheten. I januari 2010 kommer även länsstyrelsernas verksamhet för körkort och yrkestrafik att flyttas över. För mer information om Transportstyrelsen, se <http://www.transportstyrelsen.se>

⁴ Direktiv 2004/49/EG, Kapitel IV Artikel 18

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 säkerhetsmyndigheten⁵. 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 järnvägslagen⁶. Regeringen har i järnvägsförordningen⁷ gett Järnvägsstyrelsen rätt att meddela föreskrifter för att detaljreglera området. Järnvägsstyrelsens föreskrifter publiceras i Järnvägsstyrelsens författningssamling (JvSFS). Från och med den 1 januari 2009 har Transportstyrelsen tagit över Järnvägsstyrelsens uppgifter men under 2008 var det fortfarande Järnvägsstyrelsen som detaljreglerade området.

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 något fall har nationell definition använts (tillåts under de första rapporteringsåren) 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). I Sverige bidrog en referensgrupp med representanter från både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare under våren 2007 med synpunkter på Järnvägsstyrelsens vägledning innehållande instruktioner och definitioner till verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter.

För de gemensamma säkerhetsindikatorerna (CSI, common safety indicators) 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. *Railway Interoperability and Safety Committee* röstade för förslaget i juni 2009 och ändringen av bilagan kommer förmodligen att träda i kraft från och med 2010. CSI-arbetsgruppen har även tagit fram en gemensam vägledning till indikatorerna för att öka enhetligheten i rapporteringen.

För att förenkla och minska den administrativa bördan för de verksamhetsutövare som omfattas av rapporteringen har Järnvägsstyrelsen från och med förra året 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.2 samt J. Ett annat sätt att förenkla bördan för de rapporterande verksamhetsutövarna är att de erbjuds att välja mellan att rapportera via webb-baserat formulär på Transportstyrelsens hemsida, via e-post eller traditionell post.

⁵ Direktiv 2004/49/EG, Kapitel II, Artikel 9

⁶ Järnvägslagen (2004:519)

⁷ Järnvägsförordningen (2004:526)

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

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 (från och med år 2009 Transportstyrelsen). Tillstånd prövas enligt villkor i Järnvägslagen och tilldelas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare var för sig. En organisation kan därför ha ett eller flera tillstånd t.ex. kan en infrastrukturförvaltare i vissa fall ha tillstånd även för järnvägstrafik. I svensk lagstiftning definieras infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag enligt följande⁸:

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 2008 hade 563 verksamhetsutövare med tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet. I bilaga A finns verksamhetsutövarna listade.

Tillståndsinnehavare	2008
Järnvägsföretag	114
Infrastrukturförvaltare	449
Totalt	563

Tabell 1: Uppgifter om antal verksamhetsutövare 2008, 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 skilde sig förutsättningarna mellan person- och godstrafik åt 2008. Persontrafiken var 2008 fortfarande reglerad och ett statligt ägt bolag hade ensamrätt att trafikera den interregionala persontrafiken. I vissa fall fattades beslut att någon sträcka skulle öppnas för konkurrens och då upphandlades trafiken eller tilldelades genom trafikplikt. Den regionala och lokala persontrafiken upphandlades av respektive trafik huvudman.

Under 2009 har Sveriges riksdag sagt ja till propositionen "Konkurrens på spåret" (2008/09:176) som innebär en stegvis öppning av marknaden för persontrafik på järnväg. Det första steget togs 1 juli 2009 då marknaden öppnades för veckosluts- och helgtrafik. Den 1 oktober 2009 öppnas

⁸ Järnvägslagen (2004:519), 1 kap 4 §

marknaden för internationell persontrafik. Riksdagens beslut innebär också att marknaden ska vara helt öppen från och med den 1 oktober 2010. Godstrafiken är sedan tidigare öppen för konkurrens men domineras fortfarande av det bolag som tidigare var en del i den statliga järnvägsförvaltningen.

Infrastrukturmarknaden är starkt dominerad av staten vilket innebär att infrastrukturförvaltaren av statens spåranläggningar är den dominerade aktören. Järnvägsnätet i Bilaga A.1 visar den geografiska spridningen för det statligt ägda järnvägsnätet. Under 2008 fanns 449 infrastrukturförvaltare. Av dessa var endast ett tjugotal större aktörer uttryckt i termer av antal spårkilometer. Övriga infrastrukturförvaltare har i regel mindre spåranläggningar för eget bruk, exempelvis industriföretag som har ett eget spår som ansluter till statens spåranläggningar, i syfte att transportera eget gods.

B.2.1 Undantagna verksamhetsutövare

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

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

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

Denna rapport är baserad på 139 säkerhetsrapporter från verksamhetsutövare. Ett fåtal (mindre) verksamhetsutövare som inte är undantagna har trots påminnelse ej lämnat in säkerhetsrapport i tid till Transportstyrelsen.

B.3 Sammanfattning/generell trendanalys

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. I kapitel E beskrivs viktiga förändringar i lagstiftning och regelverk under 2008 som exempelvis Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter som innebär att samma trafikregler gäller på hela Sveriges järnvägsinfrastruktur.

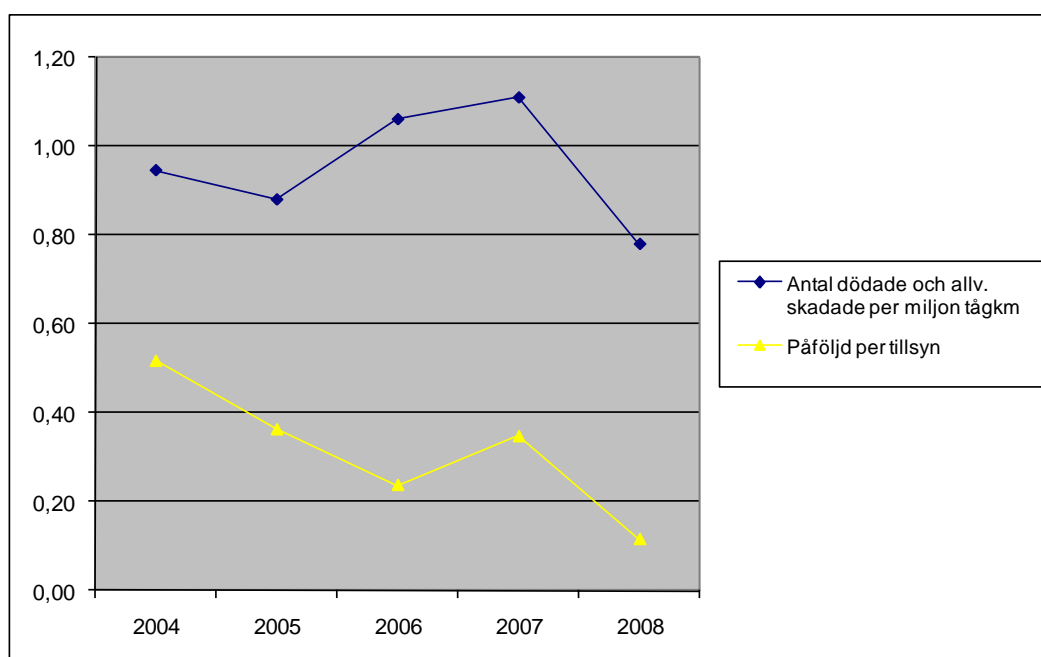
Järnvägsstyrelsen har under 2008 utfärdat säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd enligt säkerhetsdirektivets Artikel 10 respektive 11 samt utfört revisioner i enlighet med säkerhetsdirektivet. Läs mer i kapitel F, G och bilaga E.

De uppgifter som skall redovisas i denna rapport är av sådan art att Transportstyrelsen har begärt in uppgifter från järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. I Sverige finns många järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Transportstyrelsen 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. Läs mer i kapitel B.2.1.

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. I kapitel C finns mer information om Järnvägsstyrelsens organisation.

Järnvägsstyrelsen följer årligen upp antalet dödade och allvarligt skadade personer där järnvägssystemet berörs. I årsredovisning för 2008 jämfördes det totala antalet döda och allvarligt skadade (inklusive självmord) i förhållande till miljon tågkilometer med antalet påföljder i form av förbud och förelägganden i förhållande till antalet tillsyner.



Figur 1: Säkerhetsrelaterade nyckeltal omfattande järnvägssystemet. Uppgifterna som är hämtade från Järnvägsstyrelsens årsredovisning 2008 inkluderar även spårväg, tunnelbana och fristående järnvägsnät. Nyckeltalet för omkomna och allvarligt skadade (inklusive självmord) per tågkilometer 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 tågkilometer några år tillbaka.

Under 2008 inträffade totalt 46 olyckor som ska rapporteras i enlighet med säkerhetsdirektivets bilaga 1. De inträffade olyckorna bestod av 4 tågkollisioner, 14 tågurspårningar, 3 bränder, 6 plankorsningsolyckor, 13 personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse samt 6 övriga olyckor. Samtliga avlidna personer (13) omkom i plankorsningsolyckor eller personolyckor. Även antalet allvarligt skadade (6) personer kan till största delen hänföras till plankorsnings- och personolyckorna.

I kapitel D finns mer detaljerad information om vilka säkerhetshöjande aktiviteter som vidtagits av verksamhetsutövare och Järnvägsstyrelsen under 2008 samt mer detaljerad beskrivning av de indikatorer som verksamhetsutövarna lämnat i sina säkerhetsrapporter. Årets rapportering visar bland annat på att en ökad andel av de rapporterade verksamhetsutövarna har planerat och utfört systemrevisioner.

Sammanfattningsvis kan sägas att det inte skett några stora förändringar i olycksstatistiken under de tre år som rapporteringen pågått. 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.

Antalet rapporterade plankorsningsolyckor med allvarliga personskador som följd är lägre 2008 än de två föregående åren men det går inte att utläsa om det är en slumpvariation eller en faktisk nedgång förrän ytterligare några år har gått. Ser man längre tillbaka i tiden så har dock plankorsningsolyckorna minskat i antal. Samarbetet i branschen i syfte att reducera antalet plankorsningsolyckor behöver fortsätta och effektiviseras. Av den anledningen pågår utveckling av ett nätverk mellan säkerhetsmyndighet, infrastrukturförvaltare och berörda branschorganisationer i väg- och järnvägsbranschen.

Vissa av uppgifterna som begärs in genom säkerhetsrapporterna är relativt nya för verksamhetsutövarna att rapportera och ett ökat antal rapporterade avvikelser av typerna obehöriga stoppsignalpassager, rälsbrott och signalfel kan därför likaväl tyda på en förbättrad förmåga att upptäcka avvikelser som på ett faktiskt ökat antal av avvikelser.

C ORGANISATION

C.1 Järnvägsstyrelsens organisation

Järnvägsstyrelsen var 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.

Den 1 januari 2009 tog den nya myndigheten Transportstyrelsen över Järnvägsstyrelsens uppgifter. Transportstyrelsen har ett samlat ansvar för normgivning, tillsyn, tillståndsgivning och registerhållning för de fyra trafikslagen järnväg, luftfart, sjöfart och väg.

Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen har även en normerande roll och utövar tillsyn över järnvägssystemet.

Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen är även ett regleringsorgan enligt artikel 30 i direktiv 2001/14/EG⁹ men denna rapport berör det uppdrag som Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen har enligt säkerhetsdirektivet.

Järnvägsstyrelsens uppdrag preciserades i förordning¹⁰ med instruktion för Järnvägsstyrelsen. Från 2009 preciseras istället Transportstyrelsens uppdrag i förordning¹¹ med instruktion för Transportstyrelsen. Regeringen anger årligen i sitt regleringsbrev vilka villkor som skall gälla för Järnvägsstyrelsens/Transportstyrelsens verksamhetsutövning nästkommande budgetår. Regleringsbrevet innehåller bland annat mål för transportpolitiken, krav på Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen att återredovisa graden av måluppfyllelse till regeringen och budgetramar.

Järnvägsstyrelsen leddes av en generaldirektör och den interna organisationen var uppdelad i fem olika enheter som huvudsakligen speglade järnvägssektorns uppdelning i bl.a. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Förutom järnvägsföretagsenheten och infrastrukturenheten som bland annat beslutade om tillstånd, utförde säkerhetstillsyn och omprövning av tillstånd fanns en teknisk enhet som arbetade med handläggning av ärenden avseende godkännande av tekniska delsystem m.m. Den juridiska enheten ansvarade för framtagande av Järnvägsstyrelsens föreskrifter. Dessa fyra enheter har till stor del behållit sin utformning vid överflyttningen till

⁹ Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen har till uppgift att övervaka att marknaderna för järnvägstjänster fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv och anmäla missförhållanden till Konkurrensverket. I sin tillsyn ska Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen bland annat övervaka att kapacitetstilldelning av järnvägsinfrastruktur och vissa järnvägsanknutna tjänster sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt, liksom att avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen är konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. Järnvägsstyrelsen ska samråda med Konkurrensverket i konkurrensfrågor. Vidare ska Järnvägsstyrelsen slita tvister mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare om dessa är oense om ett beslut av infrastrukturförvaltaren är lagligt eller inte. Därutöver har Järnvägsstyrelsen till uppgift att övervaka att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppfyller de särskilda krav som ställs på sådana verksamhetsutövers ekonomiska redovisning.

¹⁰ Förordning (2004:527) med instruktion för Järnvägsstyrelsen

¹¹ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Transportstyrelsen och är nu enheter under järnvägsavdelningen i Transportstyrelsen. Analys- och administrationsenheten hos Järnvägsstyrelsen hade dels karaktären av en intern serviceenhet där allt som inte direkt anknöt till kärnverksamheten samlades, 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 ingick i analys- och administrationsenhetens ansvarsområden. Denna enhet har vid överflyttningen till Transportstyrelsen delats upp, en analysenhet har bildats som organisatoriskt hör till järnvägsavdelningen medan övriga uppgifter såsom exempelvis IT och registratur organisatoriskt är placerade under Transportstyrelsens huvudkontor. Varje enhet på Järnvägsstyrelsen leddes av en enhetschef och så gäller även inom Transportstyrelsens järnvägsavdelning.

I Järnvägsstyrelsens årsredovisning för 2008 framgår att Järnvägsstyrelsen vid årets slut hade 60 anställda varav 35 män och 25 kvinnor. Transportstyrelsen har ungefär 1200 anställda inom samtliga trafikslag. Järnvägsavdelningen speglar till stor del Järnvägsstyrelsen sett till antal anställda. Bilaga B innehåller Järnvägsstyrelsens organisationsschema 2008 och Transportstyrelsens organisationsschema 2009.

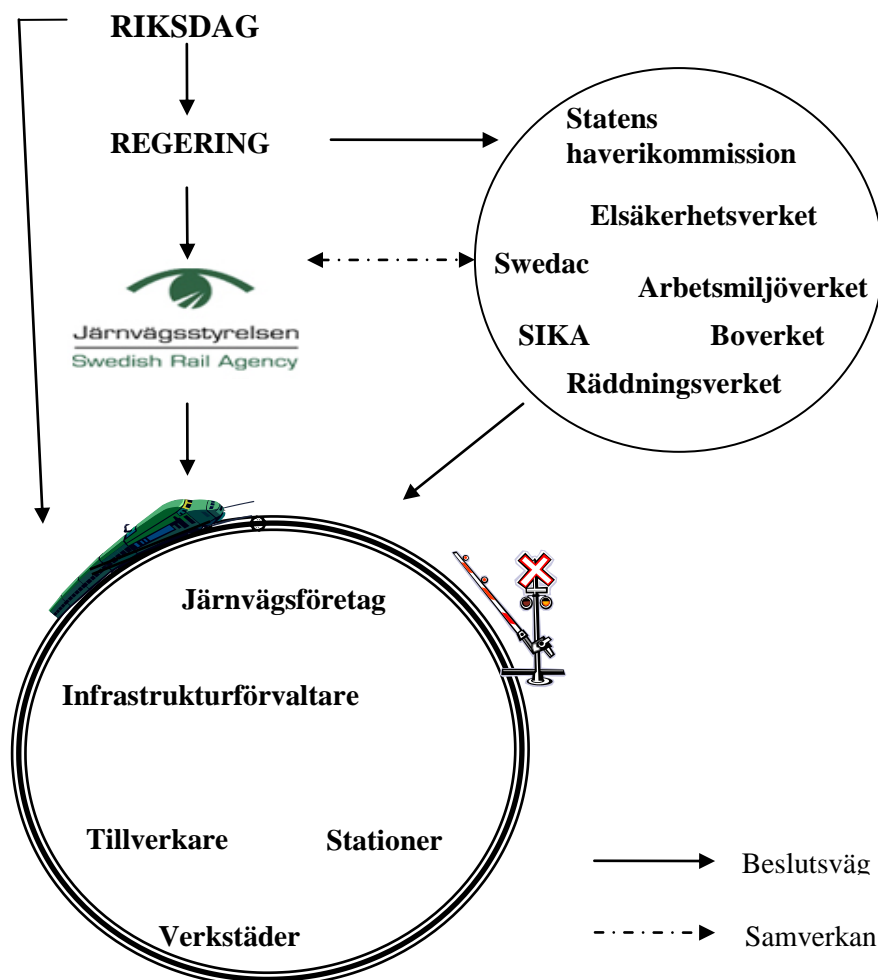
C.2 Järnvägsstyrelsens relationer

I detta avsnitt beskrivs Järnvägsstyrelsens relationer till andra myndigheter, i och med att Transportstyrelsen som även har ansvar för sjöfart, luftfart och väg tagit över verksamheten har antalet relationer ökat 2009. Det som beskrivs nedan är Järnvägsstyrelsens relationer 2008 vilket i hög grad även är representativt för Transportstyrelsens järnvägsavdelnings relationer 2009. Järnvägsstyrelsen var inte en solitär myndighet som ensam ansvarade för hela järnvägssystemets reglering. Det finns flera andra statliga myndigheter som ansvarar för sina respektive ansvarsområden t.ex. Elsäkerhetsverket, Boverket och Räddningsverket (från 2009 Myndigheten för samhällskydd och beredskap, MSB). Dessa myndigheter interagerar och utför myndighetsutövning gentemot järnvägssystemets aktörer inom sina respektive ansvarsområden. På bilden nedan (figur 2) exemplifieras detta med några statliga myndigheter som påverkar Järnvägsstyrelsen och järnvägssystemets övriga aktörer bl.a. genom att de har normerande uppgifter i vissa säkerhetsrelaterade frågor.

Swedac ackrediterar firmor som intygar att tekniska delsystem uppfyller gällande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). Räddningsverket/MSB har ett övergripande och samordnande ansvar i sitt arbete för ett säkrare samhälle. Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen samarbetar med Räddningsverket/MSB beträffande t.ex. tillsyn över transport av farligt gods.

Järnvägsstyrelsen (från 2009 Transportstyrelsen) rapporterar inträffade händelser till Statens haverikommission som är oberoende utredningsorgan enligt säkerhetsdirektivet. Statens haverikommission lämnar sina rekommendationer till Järnvägsstyrelsen (från 2009 Transportstyrelsen) och Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen skall i egenskap av säkerhetsmyndighet följa och vidta adekvata åtgärder till följd av rekommendationerna. Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen skall även återrapportera till Statens haverikommission hur deras rekommendationer har behandlats och vilka åtgärder som vidtagits med anledning av rekommendationerna (se avsnitt D.3 i denna rapport).

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



Figur 2: Järnvägsstyrelsens nationella relationer.

På bilden (figur 2) 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 2. Exempelvis arbetar Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen med att följa upp de säkerhetsmål som regeringen angett. Till hjälp för detta har Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen 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/Transportstyrelsen 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 Initiativ för att bibehålla/öka säkerheten

D.1.1 Järnvägsstyrelsens säkerhetshöjande aktiviteter

Under 2008 har Järnvägsstyrelsen beslutat om Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) och Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:8) om järnvägens säkerhetsbestämmelser vad gäller trafik och arbeten på spår. Föreskrifterna trädde i kraft den 31 maj 2009. I och med trafikföreskrifternas ikraftträdande gäller samma trafikregler på hela Sveriges järnvägsinfrastruktur. Tidigare hade varje infrastrukturförvaltare i princip sina egna trafikregler som järnvägsföretagen var tvungna att följa.

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

Olycka/tillbud eller annan avvikelse som startade aktiviteten			Beslutade säkerhetshöjande aktiviteter
Datum	Plats	Händelsebeskrivning	
2008-08-24	Fors-Morshyttan	Urspårning. Godståg med farligt godsvagnar spårade ur.	Tillsyn vilken resulterade i att infrastrukturförvaltaren skärpte sina rutiner för kontroll av sprickor i rälsen.
2008-01-04	Södertälje Syd	Otillåten rörelse. X2:a fick "sekvensfel parkeringsbroms" och kunde inte fortsätta. När man med hjälp av en annan X2:a skulle forsla fordonet till Hagalund kom det felaktiga fordonet i rullning.	Tillsyn genom begärande av järnvägsföretagets utredning inklusive eventuella åtgärder utifrån denna utredning.
2008-08-24	St Olof – Garsnäs	Två urspårningar samma datum på samma plats som visade ett spår i mycket dåligt skick.	Förbud att trafikera spåret utfärdades tills det besiktigats. Vid besiktning visade det sig att spåret fortfarande var dåligt så förbudet ligger kvar. Företaget har efter det ansökt om byggspår.

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

Säkerhetshöjande aktivitet	Beskrivning av "trigger"	Beskrivning av problemområdet
Föreläggande om att infrastrukturförvaltaren ska inkomma med besked om hur de säkerställer att det är ett enhetligt användande av färgmarkeringar vid ändringar i ritningar för signalanläggningar.	En säkerhetsrevision där det framkom att betydelsen av färgmarkeringar vid ändringar i ritningar för signalanläggningar inte är enhetlig över landet.	En icke enhetlig användning av färgmarkeringar kan leda till att trådar i ställverk felaktigt tas bort.
Krävt besked om att fel åtgärdats. Det har nu åtgärdats.	Upptäckt vid säkerhetstillsynen riktad mot ett flertal infrastrukturförvaltare att åtgärder inte vidtagits i rätt tid efter en besiktning av spåranläggningen.	Felaktigheter som ligger kvar i spåret utgör en säkerhetsrisk.
Föreläggande för det aktuella tillsynade järnvägsföretaget att visa vilka åtgärder som vidtas samt fortsatt fokus på dessa områden i kommande planering för järnvägsföretagsenhetens tillsyn.	Vissa brister har konstaterats vid säkerhetstillsyn när det gäller järnvägsföretagens interna avvikelserapportering och i hanteringen av utbildning av egen personal.	Avvikelsehantering och personalens kompetens är väsentliga för en god säkerhet och ett kontinuerligt säkerhetsarbete med ständiga förbättringar.

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

D.1.1 Verksamhetsutövarnas säkerhetshöjande aktiviteter

Majoriteten, cirka 90 %, av verksamhetsutövarna som lämnat säkerhetsrapport har inte haft några händelser som lett till att någon dödat 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.1.1.1 Säkerhetsmål

De verksamhetsutövare som har järnvägsverksamhet som huvudnäring har samtliga redovisat sina säkerhetsmål. Om man ser på samtliga inkomna säkerhetsrapporter har 93 av 139 verksamhetsutövare redovisat sina säkerhetsmål (67 %). Några av de rapporterade företagen har angett flera olika säkerhetsmål medan andra har ett mål. 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. Ett av de rapporterade järnvägsföretagen inom persontrafik har gjort följande åtgärder (utöver löpande åtgärder kopplade till utredningsresultat) för att åtstadkomma de målet; dörrsäkerhetsanalys, brandanalys och MTO-analys. Samma järnvägsföretag har även målet ”Det ska vara tryggt och säkert att åka tåg” som följs upp genom företagets säkerhetsstyrningssystem.

Ett annat järnvägsföretag som transporterar gods har som ett av sina mål att samhällsorgan och myndigheter ska uppfatta företaget som Sveriges säkraste godstransportör. Några åtgärder för att nå detta är att driva utvecklingen av interaktiva trafiksäkerhetsutbildningar, att skapa en redaktion och rutiner för regelbunden utgivning av informationsblad för återkoppling av trafiksäkerhetsåtgärder till personalen samt utveckla systematisk uppföljning av beslutade förbättringsåtgärder.

Flera företag har med en förbättrad avvikelserapportering bland sina säkerhetsmål och bland åtgärderna för att nå det målet nämns bland annat feedback till medarbetarna. Ett företag som bland sina mål nämner att ingen person ska vara alkohol- eller narkotikapåverkad har som åtgärd infört alkohols i sina lok.

Den statliga infrastrukturförvaltaren har bland sina åtgärder för ökad säkerhet nämnt att 49 plankorsningar på det statliga järnvägsnätet slopats eller stängts under 2008 och att ett IT-stöd ”E-tam” har införts på tåganmålningsträckor för drifttagning 2009. Den statliga infrastrukturförvaltaren sponsrar forskning vid Karlstads Universitet om självmord och självmordsprevention på järnväg. Arbetet med förebyggande åtgärder för att förhindra obehörigt spårbedrädande och personpåkörningar fortsätter enligt infrastrukturförvaltaren genom åtgärder i form av siktröjning, informationsarbete och kameraövervakning i kombination med väktarinsatser. Under året slutförde även den statligt ägda infrastrukturförvaltaren ATC-utrustning av stationerna i Borlänge och Gävle.

Exempel på ett område där företag samarbetar är kring gemensam faktainsamling vid OSPA-händelser. Bland svaren i säkerhetsrapporterna finns även exempel på kvantitativa mål såsom att minska antalet olyckor som kostar mer än 100 000 SEK till 8 st.

D.1.1.2 Handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter

Av de inkomna säkerhetsrapporterna har 35 % av verksamhetsutövarna redovisat att de vidtagit säkerhetshöjande aktiviteter på grund av någon inträffad händelse, tillbud eller av förebyggande skäl. Flertalet av dessa har redovisat mer än en säkerhetshöjande aktivitet. 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. Flera av verksamhetsutövarna har vidtagit säkerhetshöjande aktiviteter i förebyggande syfte, exempelvis förbättring av avvikelserapportering. Tabell 4 nedan visar några exempel på säkerhetshöjande aktiviteter som vidtagits av verksamhetsutövare och vad som initierat aktiviteterna.

Orsak bakom aktiviteten	Konsekvens eller potentiell konsekvens	Säkerhetshöjande aktivitet
Lastsäkringsolycka, tappad container.	Lastsäkringsolycka, möjlig kollision mellan tåg.	Järnvägsföretaget ska genomföra uppföljning av funktionskontroller efter lastning av SECU-boxar på alla platser inom de produktionsområden som hanterar dessa containers.
Lastsäkringsolycka, tappad timmerstock.	Möjlig skada av timmerstocken när den landar.	Stort arbete har startats mellan järnvägsföretaget och lastningsföretaget för att höja kvaliteten på lastningen.
Säkerställa att individen kan tillämpa de kunskaper som krävs för att kunna utföra arbetet på ett trafiksäkert sätt.	Risk för allvarliga olyckor om personalen inte har tillräckliga kunskaper.	Nytt system och rutiner för uppföljning av personal i trafiksäkerhetstjänst infördes 1 okt 2008. Utvärdering av systemet kommer att sker under sensommaren 2009.
Dörröppning utanför plattform.	Resenär kan falla ut.	Mer information till förare och tågvärdar. Nya rutiner planeras.
Otillåtna stoppsignalpassager.	Kollisionsrisk.	Noggrann kartläggning. Nya rutiner har införts i syfte att öka förarnas koncentration på sikten framåt.
Negativ trend med ökat antal växlingsolyckor.	Risk för skador på människa, miljö eller egendom.	MTO-analys genomförts under 2008. Avsikten är att under 2009 gå igenom rapporten med berörda produktionsområden och utifrån detta fastställa en åtgärdsplan samt genomföra förbättringsåtgärder.

Tabell 4: Exempel på säkerhetshöjande aktiviteter rapporterade av verksamhetsutövare

Tabell 5 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. Den statligt ägda infrastrukturförvaltaren har utöver säkerhetshöjande aktiviteter med anledning av händelser som inträffat 2008 redovisat pågående aktiviteter initierade av allvarliga olyckor och tillbud som inträffat några år tillbaka.

Orsak bakom aktiviteten (t.ex. typ av händelse och kort beskrivning)	Konsekvens/ potentiell konsekvens	Säkerhetshöjande aktivitet
Ektråsk 2005-03-29. 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.	Kunde gett än mer allvarliga konsekvenser.	Efter inventering av plankorsningar med avseende på felaktig vägprofil har ett antal byggts om samt har ett antal försetts med förstärkt skydd.
Raset i Ånn 2006-07-30, Banvall och vägbank underminerades av ovanligt stor vattenföring, banvallen rasade omedelbart bakom ett persontåg.	Kunde gett mycket allvarliga konsekvenser.	Banverket har omarbetat och testat Vägverkets riskanalysmetod. För 2010/2011 finns extra medel avsatta för avvattningsanläggningar.
Hok-olyckan 2003. (kollision på tam-sträcka) Vagnuttagning släpptes ut mot mötande tåg och kolliderade med detta när det stod stilla vid plattform.	Kunde gett mycket allvarliga konsekvenser.	Förstärkning av tåganmälanssystemet genom forcerad MobiSIR-utbyggnad, elektronisk tam-bok och ERTMS-regional.
Gasolstågsolycka Borlänge 2000. Godståg framfördes med för hög hastighet och spårade ur i växelkurva.	Kunde gett mycket allvarliga konsekvenser.	Fortsatt bortbyggande av ATC-öar.
Varmgångar och tjuvbromsar vid olika tillfällen, kan leda till urspårning på linjen i hög hastighet.	Kunde gett mycket allvarliga konsekvenser.	Fler och bättre detektorer.
2008-06-04 spårade ståltåg ur med 10 vagnar mellan Aspeå-Stormyran. Orsak solkurva.	Kunde gett mycket allvarliga konsekvenser.	Projekt pågår om solkurveproblematiken.
Två otillåtna stoppassager 2008-06-09, Hillared-Limmared och Bryngenäs.	Kunde gett mycket allvarliga konsekvenser	Genomgång med all operativ personal samt påbörjat översyn av rutiner.

Tillbud till kollision Torne träså 2008-07-29.	Kunde gett mycket allvarliga konsekvenser.	Felkoppling i signalanläggningen medför översyn av beslutsordningen vid signalarbete.
--	--	---

Tabell 5: Händelser som har utlöst säkerhetshöjande aktiviteter, av mer nationellt övergripande karaktär, av den statligt ägda infrastrukturförvaltaren.

D.2 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 2009 är det tredje året som uppgifter samlas in på detta sätt varför indikatorerna för 2008 redovisas som ett medelvärde baserat på värden för tre år (2008, 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 kapitel J. 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 B.2.1, 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 årligen publiceras i SIKA:s officiella statistikpublikation Bantrafikskador¹².

D.2.1 Olyckor

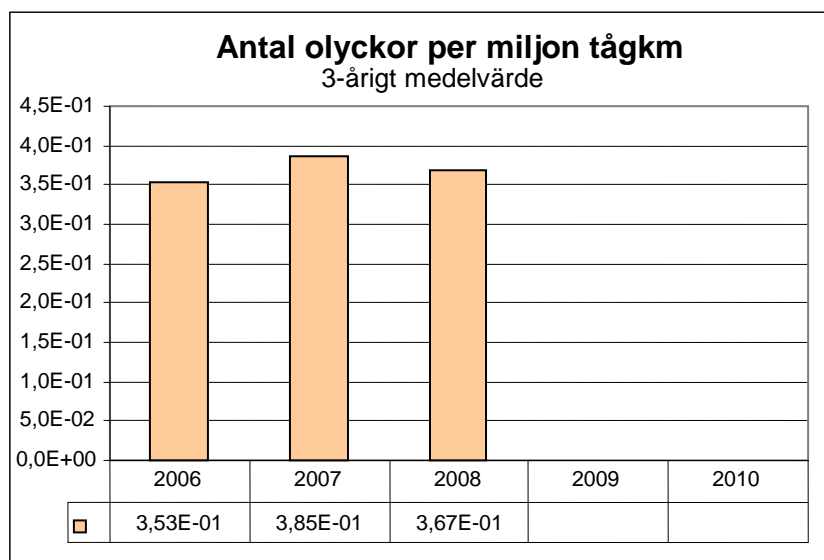
Under 2008 inträffade det 46 (56, 46) olyckor som ska rapporteras i enlighet med säkerhetsdirektivets bilaga 1¹³. Siffrorna inom parentes avser 2007 respektive 2006. Då tre siffror visas i samma parentes avser den första 2008, den andra 2007 och den tredje 2006. I korta drag kan sägas att olyckor med 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. Medelvärdet av 2008, 2007 och 2006 är 0,37 olyckor per miljon tågkilometer. Trafikvolymen har ökat, 2008 kördes ca 138 miljoner tågkilometer¹⁴.

¹² Se kapitel J för närmare redovisning av skillnaderna i olycksstatistiken.

¹³ 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.

¹⁴ Något osäker siffra, baserad på järnvägsföretagens inlämnade uppgifter fristående nät som Roslagsbanan och Saltsjöbanan är inte medräknade.



Figur 3: Diagram över antal olyckor per miljon tågkilometer.

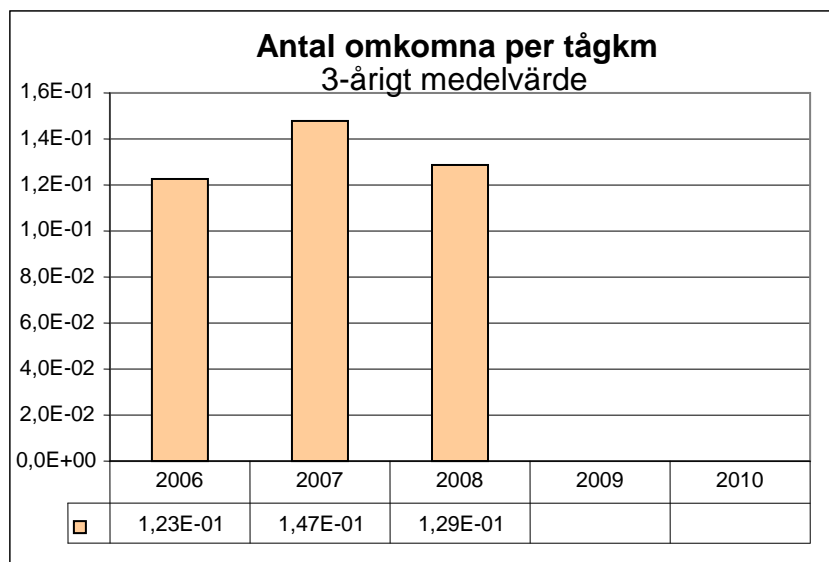
Olyckorna delas i sin tur upp i olyckskategorierna: tågkollisioner, tågurspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor orsakade av rullande materiel, bränder i rullande materiel och andra olyckor.

De olyckskategorier för vilka det har rapporterats flest olyckor 2008 är tågurspårningar (14 år 2008, 11 år 2007, 5 år 2006) och personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse (13, 20, 16). Att antalet rapporterade tågurspårningar är högre år 2008 och 2007 jämfört med 2006 kan bero på att definitionen ”omfattande trafikstörning” var ny i rapporteringen för 2006 och nu är mer etablerad. Samtliga 14 tågurspårningar som rapporterats för 2008 har rapporterats på grund av kostnad och/eller omfattande trafikstörning. Ingen av tågurspårningarna har rapporterats på grund av personskador. 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 tågurspårningar (14, 11, 5), tågkollisioner (4, 1, 3), bränder (3, 4, 3) och övriga olyckor (6, 6, 6) som rapporterats har i de flesta fall rapporterats på grund av att de givit upphov till betydande konsekvenser i form av stora skadekostnader och/eller stora trafikstörningar. De har dock inte lett till några omkomna människor.

Tittar man istället på de tre senaste åren sammanslagna så är det plankorsningsolyckor (6, 14, 13) och personolyckor som är de vanligaste kategorierna. De olyckor som har rapporterats i kategorierna personolyckor och plankorsningsolyckor har i de flesta fall lett till omkomna eller allvarligt skadade personer. Dessa olyckor beror huvudsakligen på två faktorer. Plankorsningsolyckorna har 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 71 (78, 68) självmordsolyckor som lett till dödsfall eller allvarlig skada under 2008.

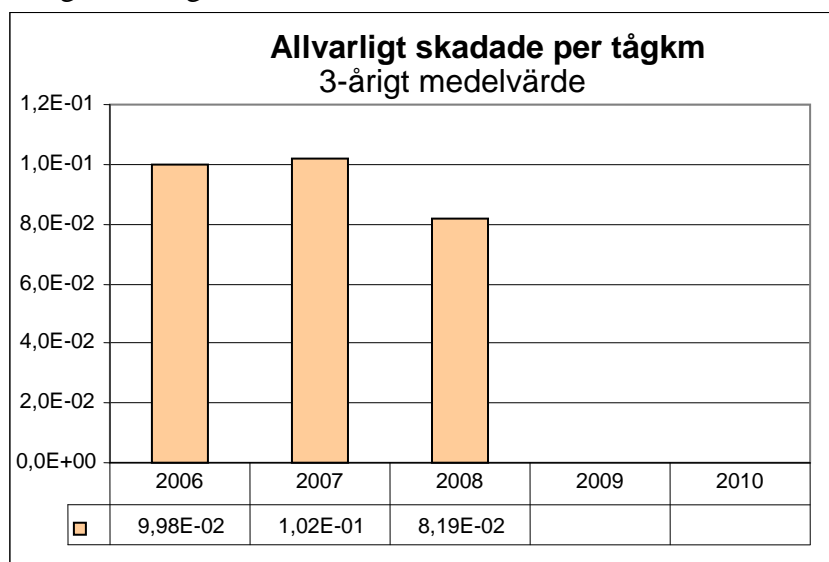
D.2.2 Dödade och allvarligt skadade

I denna grupp av indikatorer ingår antalet dödade och allvarligt skadade personer. Under 2008 dog 13 (23,16) personer och 6 (14,13) personer skadades allvarligt. Indikatorn antal dödade per miljon tågkilometer är 0,13 sett till medelvärdet av 2008, 2007 och 2006. Vilket betyder att 1,3 personer omkommit per 10 miljoner körda tågkilometer. Ingen resande eller anställd har omkommit under året.



Figur 4: Indikator antal omkomna per miljon tågkilometer.

Indikatorn antal allvarligt skadade personer per miljon tågkilometer är 0,08 personer vilket framgår av diagrammet nedan.



Figur 5: Indikator antal allvarligt skadade per miljon tågkilometer.

År 2008 blev 6 (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.

Vid plankorsningsolyckor är det användare av plankorsningen, d.v.s. vägtrafikanter, som har dödats (4,9,7) eller skadats allvarligt (1,8,5). Vid personolyckorna där 9 (14,9) omkommit och 4 (6,7) skadats allvarligt är det till den allra största delen obehöriga personer som uppehållit sig i spåret och blivit påkörda. Inga passagerare eller anställda har dödats eller skadats allvarligt vid urspårningar, bränder, plankorsningsolyckor eller kollisioner. Två personer har rapporterats allvarligt skadade vid påstigning av järnvägsfordon i rörelse och en person av fall i järnvägsvagn 2008. En anställd har rapporterats skadad vid en växlingskollision.

Det är värt att notera att en personolycka som inneburit att en person blivit påkörd av ett tåg ofta får dödlig utgång. Vid en plankorsningsolycka däremot är det ofta tillfälligheter som avgör huruvida det blir en olycka utan personskador (t.ex. då ett fordon's kupé förblir oskadad vid olyckan) eller en olycka med personskador av olika grad.

D.2.3 Infrastrukturens tekniska säkerhet

I denna grupp av indikatorer ingår andel spår som har automatisk tågövervakning i bruk, exempelvis ATC och andel plankorsningar med automatisk eller manuell vägskyddsanläggning. Andel spår som har automatisk tågövervakning i bruk är ca 72 %. Den största delen av trafiken sker således på banor med hög teknisk säkerhet.

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 31 % som har någon form av vägskyddsanläggning.

Typ av plankorsning	Antal
Antal plankorsningar med automatisk ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare (1)	984
Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare (2)	150
Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2214
Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	80
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare (3)	79
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare (4)	9
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 3 och 4	64
Antal passiva plankorsningar	7772
Totalt:	11352

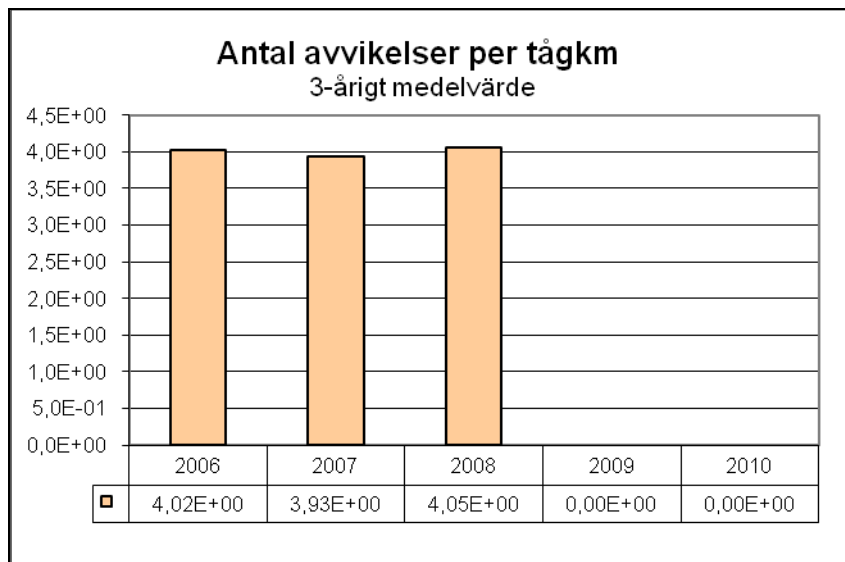
Tabell 6: Antal plankorsningar uppdelade efter typ av vägskyddsanläggning.

Typ av plankorsning	Antal
Antal plankorsningar med automatisk ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare (1)	764
Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare (2)	0
Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2193
Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	80
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare (3)	14
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare (4)	0
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 3 och 4	54
Antal passiva plankorsningar	5988
Totalt:	9093

Tabell 7: Antal plankorsningar på den statligt ägda infrastrukturen uppdelade efter typ av vägskyddsanläggning.

D.2.4 Avvikelser

I denna indikator summeras alla rapporterade avvikelser som avser rälsbrott, spårgeometrifel, axelbrott, hjulbrott, obehörig stoppsignalpassage och säkerhetspåverkande signalfel. Rapporterade avvikelser för år 2008 är 594 (516,523) och indikatorn ger ett värde på 4,05 avvikelser per miljon tågkilometer i medelvärde av 2008, 2007 och 2006.



Figur 6: Indikator antal avvikelser per miljon tågkilometer.

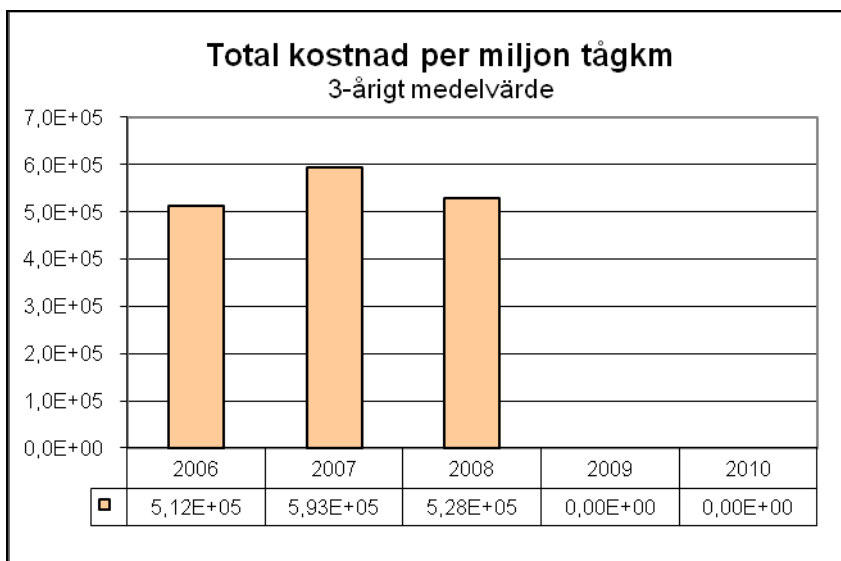
I denna kategori av händelser är det i likhet med föregående år fortfarande två typer av avvikelser som klart dominerar: 275 (217,187) obehöriga stoppsignalpassager samt 218 (187,241) rälsbrott. Spårgeometrifel är också en stor grupp med 87 (102,79) rapporterade avvikelser. Värt att notera är att i denna 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 relativt få. Antalet rapporterade säkerhetspåverkande signalfel har varit 12 (6,6), antalet hjulbrott 1 (2,8) och antalet axelbrott har varit 1 (2,2).

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. Avvikelserna är dock viktiga att fortsätta att bevaka eftersom de kan utgöra förebud om allvarliga olyckor. 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.2.5 Kostnader och förlorade arbetstimmar på grund av olyckor

Denna indikator är ett försök att mäta den totala kostnaden som uppstår i järnvägssystemet på grund av inträffade olyckor. Kostnaden uttrycks i Euro¹⁵ och relateras till antalet körda tågkilometer (angivet i miljon tågkilometer).

¹⁵ Vid beräkning av kostnader i Euro har växlingskurs 1 Euro = 9,30 SEK använts för åren 2006, 2007 och 2008 då rapporterade järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare anger sina kostnader i SEK.



Figur 7: Indikator för kostnad (Euro) orsakad av olyckor per miljon tågkilometer.

De kostnader som ingår i figuren ovan är kostnader relaterade till döda och allvarligt 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 J.

Uppgifterna om kostnader för döda och allvarligt skadade baseras på kalkylerade värden på dödsfall och allvarliga skador ur samhällsekonomiskt perspektiv, framtagna av SIKÄ i PM 2008:3 Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4 2005:16. De kalkylerade värdena är sedan multiplicerade med antalet döda och allvarligt skadade. Uppgifterna om kostnader för utbyte eller reparation av järnvägsinfrastruktur och rullande materiel samt kostnader för förseningar, störningar och trafikomläggning inklusive extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter är baserade på de rapporterade verksamhetsutövarnas faktiska kostnader. De rapporterade verksamhetsutövarna har uppgett att dessa uppgifter är mycket osäkra. ERA har tagit fram nya metoder för att rapportera kostnader som kommer att tillämpas från och med nästa års rapportering. De nya metoderna utgår från samhällets kostnader istället för järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas som dagens metod. Då de uppgifter som rapporteras enligt nuvarande metod uppges vara osäkra är det vanskligt att dra några slutsatser av de rapporterade uppgifterna.

Andelen förlorade arbetstimmar relaterat till totalt antal arbetstimmar är en indikator som inte kommer att rapporteras från och med nästa år. Detta på grund av att det är en uppgift som några medlemsländer har svårt att få fram. För Sveriges del har de verksamhetsutövare med järnvägsverksamhet som binäring oproportionerligt stor mängd arbetstimmar rapporterade, exempelvis har en stor industri med ett spår 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 2008 är mindre än 0,01 % relaterat till antal totala arbetstimmar men då ska tilläggas att inte alla verksamhetsutövare har lämnat in totalt antal

arbetade timmar och inte alla har haft uppgift om antal förlorade arbetstimmar på grund av olyckor.

D.2.6 Säkerhetsstyrning

Nyckeltalet som används är förhållandet mellan verksamhetsutövarnas antal planerade 177 (194) och antal utförda 156 (188) systemrevisioner under år 2008. 102 verksamhetsutövare har angett att de planerat och utfört systemrevisioner under 2008 att jämföra med 40 föregående år. Det skiljer sig dock vad man tolkat som systemrevision. En ökad grad av revisioner enligt säkerhetsdirektivets definition¹⁶ har förekommit. Några exempel på revisionsområden som rapporterats är översyn av hantering av säkerhetsmålen mot de operativa personalgrupperna, internrevision på samtliga föreskrifter som skulle revideras under 2008, kontroll av användandet av varselväst i spårområde, integrerade internrevisioner som har omfattat kvalitet, miljö, arbetsmiljö och säkerhet samt uppföljning av tidigare genomförd systemrevision. Ett antal verksamhetsutövaras rapporterade revisioner består dock huvudsakligen av planerade besiktningar.

D.3 Resultatet av säkerhetsrekommendationer

Järnvägsstyrelsen har under år 2008 arbetat med rekommendationer från Statens haverikommission gällande en påkörning/urspårning i Ledsgård 2005-02-28.

Rekommendationerna från Statens haverikommission var följande:

1. Verka för att risken för enkelfel i samband med fastställande av ett tågs bromsförmåga minimeras, t.ex. genom införande av checklistor eller en särskild notering om att omställningshandtagens läge har kontrollerats (RJ 2007:2 R1).
2. Införa krav på uppföljning av säkerhetspersonal dels i närtid efter genomförd grundutbildning eller när arbetsuppgifterna förändrats, dels regelbundet under tjänstgöringen (RJ 2007:2 R2).
3. Verka för att den planering och uppföljning av produktionen, som verksamhetsutövarna gör, förbättras (RJ 2007:2 R3).
4. Verka för att infrastrukturförvaltare har sådana förfarande i sin säkerhetsstyrning att risken för projekteringsbrister liknande de som beskrivs i denna rapport minimeras (RJ 2007:2 R4).
5. Överväga om det behöver tas fram övergripande principer och standarder för skyddsspår med fokus på hur en säker inbromsning av fordon ska ske med hänsyn till risken för skador på såväl fordon som omgivningen bakom spårslutet (RJ 2007:2 R5).

Järnvägsstyrelsens åtgärder med anledning av rekommendationerna är följande:

1. Utöver grundkravet, som ställs i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m., är enligt Järnvägsstyrelsens bedömning

¹⁶ se kaptitel J

denna rekommendation uppfylld av den retardationskontroll som ålagts järnvägsföretagen i ett av Järnvägsstyrelsen utfärdat föreläggande (2007-06-08, JvS diarienummer 2007-702/62, se bilaga). Föreläggandet innebär krav på att retardationskontroll med ATC ska finnas med i järnvägsföretagens egna regler.

Järnvägsstyrelsen har i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter 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.

Efterlevnaden kontrolleras av Järnvägsstyrelsen i den ordinarie tillsynsverksamheten, bl.a. genom att ta del av verksamhetsutövers gällande manualer och rutiner.

2. De befintliga reglerna för uppföljning i samband med utbildning, enligt 7 § c Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag, anses av Järnvägsstyrelsen vara tillräckliga. Järnvägsstyrelsen bevakar efterlevnaden av dessa regler i den ordinarie tillsynsverksamheten samt i arbetet med verksamhetsplaneringen.
3. I Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag finns bestämmelser om kraven på säkerhetsstyrningssystem hos respektive verksamhetsutövare. Kraven omfattar även den i rekommendationen beskrivna hanteringen och bedöms av Järnvägsstyrelsen vara tillräckliga. Efterlevnaden kontrolleras i Järnvägsstyrelsens ordinarie tillsynsverksamhet. I Järnvägsstyrelsens verksamhet ingår ett ständigt arbete för att hanteringen ska förbättras hos tillståndshavare.
4. Själva byggandet av järnväg och projektering av järnväg är inte Järnvägsstyrelsens tillsynsområde (se lagen (1995:1649) om byggande av järnväg). Järnvägsstyrelsen anser att detta är väl reglerat inom järnvägen i Banverkets föreskrifter. Där ställs bl.a. krav på att projektörens arbete granskas av oberoende granskare. Både projektörens och granskarens arbete bedöms av en oberoende assessor och slutligen tar Järnvägsstyrelsen

(vid godkännande av själva infrastrukturen) del av både projektörens, granskarens och assessorns dokument i enlighet med godkännandet enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.

5. Järnvägsstyrelsen kommer i sitt pågående arbete med nya tekniska föreskrifter även beakta denna rekommendation.

E VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK

Under 2008 har det inte skett några förändringar i järnvägslagen (2004:519) eller i järnvägsförordningen (2004:526). Järnvägssäkerhetsdirektivet (i dess lydelse innan ändringarna genom direktiv 2008/57/EG och direktiv 2008/110/EG) implementerades i svensk lag den 1 juli 2007. Föreskrifter om säkerhetsrapportering (se stycket nedan) har utfärdats under 2008 som ytterligare förtydligar kravet på att upprätta säkerhetsrapport.

Järnvägsstyrelsen föreskrifter (JvSFS 2008:1) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg beslutades den 9 maj 2008 och trädde i kraft den 1 juli 2008. Föreskrifterna införlivar bestämmelserna om säkerhetsrapportering i artikel 9.4 i direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet) och är i princip ett förtydligande av bilaga 1 järnvägssäkerhetsdirektivet. För att underlätta för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare innehåller föreskrifterna även vissa bestämmelser som rör nationell omedelbar olycksrapportering samt rapportering som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 om järnvägstransportstatistik.

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) och Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:8) om järnvägens säkerhetsbestämmelser vad gäller trafik och arbeten på spår beslutades den 17 juni 2008 och trädde i kraft den 31 maj 2009. I och med trafikföreskrifternas ikraftträdande gäller samma trafikregler på hela Sveriges järnvägsinfrastruktur. Tidigare hade varje infrastrukturförvaltare i princip sina egna trafikregler som järnvägsföretagen vara tvungna att följa.

Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:13) om EG-kontroll m.m. beslutades den 29 augusti 2008 och trädde i kraft den 2 september 2008. Föreskrifterna införlivar bestämmelser om förfarandet för den kontroll av delsystem som utförs av ett anmält organ (så kallad EG-kontroll) i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG (båda ändrade genom direktiv 2007/32/EG). Under 2008 beslutades även ett antal införlivandeföreskrifter av kommissionens beslut avseende tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). Föreskrifterna innehåller inga sakliga bestämmelser avseende tekniska specifikationer utan införlivar kommissionens beslut. Se vidare i bilaga D.

Övrigt

I december 2008 beslutades ett antal namnändringsföreskrifter (JvSFS 2008:14–JvSFS 2008:34) med anledning av Järnvägsstyrelsens övergång till Transportstyrelsen. Föreskrifterna innehåller inga sakliga förändringar utan enbart namnändringar i form av Järnvägsstyrelsen till Transportstyrelsen.

F UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND

Kravet på säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i enlighet med direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet) genomfördes genom ändringar i järnvägslagen, vilka trädde i kraft den 1 juli 2007. Kraven finns nu i 3 kap. 3 § respektive 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519). Transportstyrelsen utreder för närvarande vilket förfarande som är lämpligt vid omprövning av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd enligt artikel 10.5 och artikel 11.2 i direktiv 2004/49/EG.

F.1 Nationell lagstiftning

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

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

1.3. Nationella säkerhetsregler finns tillgängliga elektroniskt på Transportstyrelsens webbsida, i den Handbok som gratis skickats ut till samtliga tillståndshavare samt i Svensk författningssamling (SFS).

F.2 Numeriska data

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

F.3 Procedurella aspekter

3.1 Frågeställningar, säkerhetsintyg Del A

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Svar

3.1.1 Organisationsförändring

3.1.2 Inget överskridande har förekommit

3.1.3 - 3.1.4 Intet att kommentera

3.1.5. Järnvägsstyrelsens verksamhet var anslagsfinansierad. Transportstyrelsens järnvägsavdelnings verksamhet är helt anslagsfinansierad men avgiftsfinansiering övervägs för väsentliga delar av järnvägsavdelningens verksamhet med målet att skapa likartade finansieringsmodeller för myndighetsutövningen inom de olika transportslagen.

3.1.6 -3.1.8 Problemen har varit att få järnvägsföretagen att förstå skillnaden i vad som ingår i del A respektive del B. När företagen ansöker om både del A och del B är dokumenten ofta mixade dvs. delar som hör hemma i A delen respektive B delen återfinns i samma dokument. Vore tydligare med separata dokument för A resp B delen.

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 Frågeställningar, säkerhetsintyg Del B

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

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

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

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

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

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

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

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

Svar

3.2.1 Två ändrade tillstånd del B varav en ändring med anledning av förändringar i trafikens omfattning och den andra med anledning av organisationsförändring.

3.2.2 Inget överskridande har förekommit.

3.2.3 Järnvägsstyrelsens verksamhet var anslagsfinansierad. Transportstyrelsens järnvägsavdelnings verksamhet är helt anslagsfinansierad men avgiftsfinansiering övervägs för väsentliga delar av järnvägsavdelningens verksamhet med målet att skapa likartade finansieringsmodeller för myndighetsutövningen inom de olika transportslagen.

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

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

3.2.6 Se 3.2.4

3.2.7 Se kommentar vid 3.1.9.

3.3 Frågeställningar, 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).

Svar

3.3.1 Ny spåranläggning (största IF), ändrat organisationsnummer (mindre IF), bytt kompetens i ledningsgrupp (mindre IF).

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. Järnvägsstyrelsens verksamhet var anslagsfinansierad. Transportstyrelsens järnvägsavdelnings verksamhet är helt anslagsfinansierad men avgiftsfinansiering övervägs för väsentliga delar av järnvägsavdelningens verksamhet med målet att skapa likartade finansieringsmodeller för myndighetsutövningen inom de olika transportslagen.

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 under senare år 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. Transportstyrelsen har under 2009 påbörjat en kartläggning av hur tillsynen inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart utövas vilket kan mynna ut i nya metoder.

Järnvägsstyrelsen genomförde samtliga revisioner med egen personal. I underlag till årsredovisning 2008 framgår att cirka 14 handläggare (7,3 årsarbetare) arbetar med säkerhetstillsyn. I genomsnitt 11 680 arbetstimmar användes i processen säkerhetstillsyn under 2008. Det motsvarar cirka 13 % av Järnvägsstyrelsens totala arbetskraft (administrativ personal är inkluderad i den totala arbetskraften). Tillsynen kostade 5 857 000 svenska kronor (cirka 629 784 Euro) under 2008.

Antal inspektioner (inspections) utförda av Järnvägsstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter (specificeras)
3. Antal inspektioner av JF/IF under 2008	Planerade	0	2 (brister som har hittats på fordon i samband med tillsyn av farligt gods)	0	0
	Oplanerade (ej i förväg anmälda för JF/IF)	0	0	0	0
	Utförda	0	2 (brister som har hittats på fordon i samband med tillsyn av farligt gods)	0	0

Tabell 8: Antal planerade, oplanerade respektive utförda inspektioner 2008.

En jämförelse mellan antal utförda inspektioner och antal planerade inspektioner visar att utförda inspektioner var 2 jämfört med planerade som var 2. Det ger en uppfyllandegrad på 100 %. De flesta av Järnvägsstyrelsens tillsyner är av typen revision. Järnvägsstyrelsen tillämpade fyra typer av revisioner vilket även Transportstyrelsens järnvägsavdelning gör:

- R1 är en kontroll brevlades av en del av SMS (säkerhetsstyrningssystemet)
- R2 är intervjuer med ledningen och verifiering med operativ personal med fokus på en eller flera delar av SMS
- R3 är intervjuer med ledningen och verifiering med operativ personal med fokus på hela SMS.
- FM är ett möte för informationsutbyte med utgångspunkt i SMS

Antal revisioner (audits) utförda av Järnvägsstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter (specificeras)
4. Antal revisioner av JF/IF under 2008	Planerade	29 varav R1: 3 R2: 17 R3: 8 FM: 1	29 varav R1: 3 R2: 17 R3: 8 FM: 1	80 varav R1: 67 R2: 8 R3: 1 FM: 4	0
	Utförda	29 varav R1: 3 R2: 17 R3: 8 FM: 1	29 varav R1: 3 R2: 17 R3: 8 FM: 1	86 varav R1: 71 R2: 8 R3: 3 FM: 4	0

Tabell 9: Antal planerade respektive utförda revisioner 2008.

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

		Antal
RESULTAT	Förbud	2
	Föreläggande	16
	Åklagare	0

Tabell 10: Sammanställning av resultat från tillsynsaktiviteter 2008.

Tabell 10 visar att de tillsynsaktiviteter som genomfördes under 2008 resulterade i 18 förbud och förelägganden, där föreläggande är den vanligaste formen av resultat av tillsynsaktivitet. Järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem är i huvudsak väl fungerande.

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. Det har under 2008 även upptäckts ett flertal fall av felprojekterade signalanläggningar.

När det kommer till järnvägsföretag har brister konstaterats när det gäller tillämpning av företagets säkerhetsstyrningssystem. Vidare är lastsäkring av timmertransporter ett kvarstående problem. Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen har startat aktiviteter för att komma till rätta med problemet.

H RAPPERING AV TILLÄMPNINGEN AV GEMENSAMMA SÄKERHETSMETODER

Inget finns att rapportera för 2008. (Rapporteringen är frivillig till och med 2010).

I SLUTSATSER OCH PRIORITERINGAR

De gemensamma säkerhetsindikatorerna visar på att det inträffar förhållandevis få olyckor där människor omkommer eller skadas allvarligt. När det gäller resande har ingen dödat och 0,0002 skadats allvarligt per miljon passagerarkilometer. När även hänsyn tas till andra än resande har 0,21 dödat eller skadats allvarligt per miljon tågkilometer exklusive självmord (0,73 inklusive självmord). Antalet rapporterade olyckor för 2008 är tio färre än 2007 och lika många som 2006. Den kategori där det rapporterats flest olyckor på grund av kostnad och/eller omfattande trafikstörning är tågurspårningar.

Sammanfattningsvis kan sägas att det inte skett några stora förändringar i olycksstatistiken under de tre år som rapporteringen pågått. 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. Antalet rapporterade plankorsningsolyckor med allvarliga personskador som följd är lägre 2008 än de två föregående åren men det går inte att utläsa om det är en slumpvariation eller en faktisk nedgång förrän ytterligare några år har gått. Ser man längre tillbaka i tiden så har dock plankorsningsolyckorna minskat i antal. Samarbetet i branschen i syfte att reducera antalet plankorsningsolyckor behöver fortsätta och effektiviseras. Av den anledningen pågår utveckling av ett nätverk mellan säkerhetsmyndighet, infrastrukturförvaltare och berörda branschorganisationer i väg- och järnvägsbranschen.

Vissa av uppgifterna som begärs in genom säkerhetsrapporterna är relativt nya för verksamhetsutövarna att rapportera och ett ökat antal rapporterade avvikelser av typerna obehöriga stoppsignalpassager och signalfel kan därför likaväl tyda på en förbättrad förmåga att upptäcka avvikelser som på ett faktiskt ökat antal av avvikelser. Årets rapportering visar på att en ökad andel av de rapporterade verksamhetsutövarna har planerat och utfört systemrevisioner. Järnvägsstyrelsen har utfärdat fler säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd samt utövat tillsyn i form av främst revisioner i enlighet med säkerhetsdirektivet.

Järnvägsstyrelsen beslutade 2008 om gemensamma trafikregler för hela den svenska järnvägen som trädde i kraft 2009. En utmaning och prioritering är nu för Transportstyrelsen som övertagit Järnvägsstyrelsens verksamhet från och med 1 januari 2009 att fortsätta förvalta regelverket. Transportstyrelsen har utarbetat ett transportslagsövergripande handlingsprogram som syftar till att reducera företagens administrativa kostnader på grund av statlig reglering med 25 %. Arbetet övergår nu från kartläggning och planering till genomförande.

I och med Transportstyrelsens bildande har även ett antal trafikslagsövergripande projekt startats däribland en översyn av tillsynsmetoder samt kartläggning av nuvarande statistikproduktion och framtida behov av statistik. Här finns möjlighet för Transportstyrelsens järnvägsavdelning att både inspirera och själv inspireras av avdelningarna inom de andra tre trafikslagen; sjöfart, luftfart och väg.

J KÄLLOR/ANVÄNDA DEFINITIONER

Källor:

Indikatorerna i denna rapport är baserade på uppgifter som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppgett i sina säkerhetsrapporter. När det gäller döda och allvarligt skadade samt självmord har klassificeringen gjorts av polisen. I kategorin obehörigt spårbeträdande ingår händelser där det inte kunnat klarläggas om de varit självmord eller olyckshändelser. SIKA har använts som källa för kalkylerade värden på liv, läs mer nedan. Uppgifterna om Järnvägsstyrelsens verksamhet 2008 har inhämtats från enhetschefer för Transportstyrelsens järnvägsavdelnings olika enheter, interna register samt från underlag till Järnvägsstyrelsens årsredovisning för 2008. Uppgifterna om Transportstyrelsen är till största del hämtade från www.transportstyrelsen.se.

Definitioner:

Nedanstående definitioner är till stor del hämtade från Järnvägsstyrelsens vägledning till Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:1) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnäg. Vägledningen finns även på Transportstyrelsens hemsida www.transportstyrelsen.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 tidigare år (2006 och del av 2007) den nationella definitionen 14 dagars sjukskrivning tillämpats. För 2008 är det viss osäkerhet i uppgiften då exakt uppgift om tid för sjukhusvistelse inte alltid är information som polismyndigheten har uppgift om.
- att järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön eller egendom som inte transporteras med järnvägsfordonet fått sådana kostnader att skadorna för dessa uppgått till minst 150 000 Euro (ca 1,4 miljoner SEK)
- att tågtrafiken på den aktuella banan blev totalt avstängd i minst 6 timmar

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

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

Skillnader gentemot den olycksstatistik som lämnas till Eurostat

Då vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport, se avsnitt B.2.1, är inte indikatorerna ett mått på all järnväg i Sverige. Exempelvis är 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 årligen publiceras i SIKAs officiella statistikpublikation Bantrafikskador. En annan skillnad är att det i denna rapport samt i de uppgifter som SIKA rapporterar till Eurostat ingår växlingskollisioner och växlingsurspårningar i övriga olyckor. I de nationella siffror som SIKA publicerar i rapporten ”Bantrafikskador” är växlingsolyckor exkluderade.

Mer exakt:

2008 har 2 omkomna i personolyckor, två omkomna till följd av självmord samt två allvarligt skadade i personolycka plankorsningsolycka rapporterats till SIKA/Eurostat men ej inkluderats i denna rapport. 2007 har 2 omkomna i personolyckor, en omkommen till följd av självmord och en allvarligt skadade i plankorsningsolycka rapporterats till SIKA/Eurostat men ej inkluderats i denna rapport. 2006 års siffror justerades i samband med rapporteringen av 2007 års siffror för att bli jämförbara med 2007. För 2006 exkluderades 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.

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 vagnuttagning 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 tåg-påkörning avses sammanstötningar mellan ett tåg och

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

Kommentar:

En 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 vägtrafikanter på en plankorsning redovisas som en ”plankorsningsolycka”.

Tågurspårning

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

Kommentar:

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

Brand i rullande materiel

Olyckor där bränder eller explosioner inträffat i järnvägsfordon (inklusive lasten) som är i rörelse. Bränder eller explosioner som inträffar under ett tågs uppehåll på en mellanliggande trafikplats eller vid växling på en mellanliggande trafikplats ska också rapporteras. Bränder i resandetåg räknas från det att ett tågsätt är uppställt vid plattform och upplåtet för passagerare till dess att tåget anlant 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 tågekollision, tågurspårning, plankorsningsolycka, personolycka, självmord eller brand.

Kommentar:

De huvudsakliga olyckstyper som tillhör denna kategori bör vara:

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

Definitioner för döda och allvarligt skadade

Passagerare

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

Uppgifterna om kostnader för döda och allvarligt skadade baseras på kalkylerade värden på dödsfall och allvarliga skador ur samhällsekonomiskt perspektiv, framtagna av SIKA i PM 2008:3 Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4 2005:16. De kalkylerade värdena är sedan multiplicerade med antalet döda och allvarligt skadade.

Uppgifterna om 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 är baserade på de rapporterade verksamhetsutövarnas faktiska kostnader. De rapporterade verksamhetsutövarna har uppgett att dessa uppgifter är mycket osäkra. ERA har tagit fram nya metoder för att rapportera kostnader som kommer att tillämpas från och med nästa års rapportering. De nya metoderna utgår från samhällets kostnader istället för järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas som dagens metod. 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

Antal döda multiplicerat med rekommenderat värde för dödsfall i trafiken.

Antal allvarligt 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 2008:3 Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4¹⁷. De kalkylerade värdena är sedan multiplicerade med antalet döda och allvarligt skadade. Antalet allvarligt skadade och döda hämtas från tabellen i bilaga C. Tidigare års uppgifter har uppdaterats så att de inte längre inkluderar lindrigt skadade då lindrigt skadade är exkluderade i ERA:s nya förslag till bilaga 1 till järnvägssäkerhetsdirektivet. 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

¹⁷ http://www.sika-institute.se/Templates/FileInfo.aspx?filepath=/Doclib/2008/PM/pm_2008_3.pdf, 2009-09-30.

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 väg¹⁸ 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 säkerhetsstyrningssystem¹⁹ och resultatet av vissa aktiviteter som är knutna till säkerhetsstyrningssystemet ska beskrivas. De delar som ska beskrivas är säkerhetsmål, handlingsplaner och systemrevisioner. Verksamhetsutövaren ska även rapportera eventuella upptäckta brister och fel i säkerhetshänseende hos järnvägsdriften och infrastrukturförvaltningen i allmänhet.

Säkerhetsmål

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

Handlingsplaner

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

Systemrevisioner

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

Följande ska rapporteras:

- Det totala antalet systemrevisioner som var planerade för det år rapporteringen avser

¹⁸ Allmän eller privat väg eller gata inklusive gång- och cykelvägar.

¹⁹ 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.

- 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 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 vid årsskiftet 2008/2009

Verksamhetsutövare	Postadress	Postnr	Postort
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 Electrolux	Box 401	542 24	Mariestad
AB Elektrokoppar	Box 914	251 09	Helsingborg
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 Storstockholms Lokaltrafik (SL)		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 Sydåtervinning	Sturkögatan 2	211 24	Malmö
AB Västerbottens Fodercentral	Box 76	913 22	Holmsund
ABB Fastighet AB		771 80	Ludvika
ABetong Precon AB	Hästhagen	340 30	Vislanda
AcelorMittal BE Group SSC AB	Blekegatan 7	652 21	Karlstad
Aditro Logistics Jönköping AB	Box 162	551 13	Jönköping
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
Almer Oil Company AB	Cisternvägen	805 95	Gävle
Alstom Transport AB	Gamla Brogatan 34	111 20	Stockholm
Arctic Paper Häfreströms AB	Fack	464 82	Åsenbruk
Arctic Paper Munkedals AB		455 81	Munkedal
Ardagh Glass Limmared AB		514 83	Limmared
Arizona Chemical	Box 66	820 22	Sandarne

Armstrong World Industries AB	Box 5	913 21	Holmsund
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
BE Group Sverige AB	Box 6054	600 06	Norrköping
BE Group Sverige AB	Box 225	201 22	Malmö
Bergs kommun	Box 73	840 40	Svenstavik
Bergs Timber Mörlunda AB	Bergs Väg 13	570 84	Mörlunda
Bergslagernas 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
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
Broson Aktiebolag	Box 84	447 23	Vårgårda
Bruza Timber AB	Bellö	570 32	Hjältevad
Bräcke kommun, Bräcke	Box 190	840 60	Bräcke
BS Mekaniska Verkstads AB	Box 84	521 84	Falköping
BV MELLERSTA banregionen (BRM)	Box 417	801 05	Gävle
BV NORRA banregionen (BRN)	Box 43	971 02	Luleå
BV SÖDRA banregionen (BRS)	Box 366	201 23	Malmö
BV VÄSTRA banregionen (BRV)	Box 1014	405 21	Göteborg
BV ÖSTRA banregionen (BRÖ)	Box 1070	172 22	Sundbyberg
Bäckstaken Umeå AB	Box 1221	901 22	Umeå
Casco Adhesives 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

Coca-Cola drycker Sverige AB	Dryckesvägen 2D	136 87	Haninge
Coop Inköp & Logistik AB	Box 3015	903 02	Umeå
Coop Inköp & Logistik AB	Broterminalen	197 25	Bro
Coop Sverige AB, Dagligvaruterminalen i 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
Daily Print i Umeå AB		901 70	Umeå
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 Terra Firma, Box 98	820 64	Näsviken
DHL Rail AB	Box 57	231 21	Trelleborg
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	Box 13000	850 13	Sundsvall
Eka Chemicals AB	Hammargatan 4	574 33	Vetlanda
Eka Chemicals AB Albyfabrikerna	Albyfabrikerna	841 44	Alby
Ekefors Skrothandel AB	Ekefors	514 94	Sjötofta
El-Giganten Logistik AB	Box 577	175 26	Järfälla
Elon Elkedjan Logistic AB	Box 22094	702 31	Örebro
Engelsberg-Norbergs Järnvägshistoriska förening	Engelbrektsgratan 73	738 31	Norberg
Ericsson AB	Box 731	791 29	Falun
Ericsson AB	Kabelvägen 1	824 82	Hudiksvall
Esab AB	Box 55	284 21	Perstorp
Eskilstuna kommun, Stadsbyggnadsförv./Trafikavdeln		631 86	Eskilstuna
Eslövs kommun		241 80	Eslöv
Eurenco Bofors AB		691 86	Karlskoga
EuroMaint Rail AB	Box 1555	171 63	Solna
Fagersta Stainless AB	Box 508	737 25	Fagersta
Falkenbergs kommun	Stadsbyggnadskontoret	311 80	Falkenberg

Falköpings kommun	Kommunledningsförvaltningen	521 81	Falköping
Falu kommun		791 83	Falun
Fastighets AB Ångturbinen	Friledningsgatan 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 Värme		115 77	Stockholm
Fraktkedjan Distribution AB	Fraktvägen 2	43533	Mölnlycke
Fundia Armering AB	Box 119	301 04	Halmstad
Föreningen Böda Skogsjärnväg	Fagerörvägen 60	380 75	Byxelkrok
Föreningen Gotlandståget	Hesselby jernvägsstationen	620 24	Dalhem
Föreningen Nynäshamn järnvägsmuseum (NJM)	Nynäsgårds 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
Gamla Varvet AB	Stora Varvsgatan 14	211 19	Malmö
Green Cargo AB	Box 39	171 11	Solna
Greif Sweden AB, Div. Plåtemballage	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		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
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
Hannells Industrier AB	Box 174	311 22	Falkenberg
Hans Andersson Paper AB	Indiska Oceanen	418 34	Göteborg
Hargs Hamn AB	Hamnen	742 50	Hargshamn
Helsingborg stad, Stadsbyggnadsförvaltningen	Gåsebäcksvägen 4	251 89	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		763 81	Hallstavik
Hudiksvalls kommun, Tekniska Förvaltningen		824 80	Hudiksvall
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	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 TraffiCare 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 T Järnmalmer AB	Box 2079	403 12	Göteborg
Järnvägssällskapet Åmål-Årjängs Järnväg (JÅÅJ)	Stenbecksgatan 10	662 32	Åmål
Jästbolaget AB	Box 7003	192 07	Sollentuna
Jönköpings kommun		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
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		651 84	Karlstad
Kemetyl AB	Box 533	136 25	Haninge
Kemira Kemi AB	Box 902	251 09	Helsingborg
KGK Fastighet Lunda AB		191 81	Sollentuna
Kils kommun, Tekniska förvaltningen	Box 88	665 23	Kil
Klippans kommun		264 80	Klippan
Konsum Värmland	Timmergatan 1	651 15	Karlstad
Korsnäs AB		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	6A Tekniska förvaltningen	681 84	Kristinehamn
Krokoms kommun		835 80	Krokom
Kubikenborg Aluminium AB (Kubal)		851 76	Sundsvall
Kumla kommun		692 80	Kumla
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
Lilla Edets kommun		463 80	Lilla Edet
Lindbergs & Son 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

Logistikfastigheter Fast Food Borlänge AB	c/o Wilfast Förvaltning, Stora	411 21	Göteborg
Lucchini Sweden AB	Box 210	735 23	Surahammar
Luleå Generator Service AB	Industrivägen 15	972 54	Luleå
Luleå Hamn	Box 910	971 37	Luleå
Luleå kommun, Mark- och exploateringsavdelningen		971 85	Luleå
Lundstam Åkeri & Återvinning AB	Box 5003	831 05	Östersund
Lycksele kommun		921 81	Lycksele
Lysekils kommun, Hamnförvaltningen	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)		981 86	Kiruna
Malmö stad, fastighetskontoret		205 80	Malmö
Malmö stad, gatukontoret		205 80	Malmö
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
Mjölby kommun, Tekniska kontoret		595 80	Mjölby
Moelven ByggModul AB	Brovägen 27	661 93	Säffle
Moelven Valåsen AB	Box 404	691 27	Karlskoga
Moelven Värmlands Trä AB	Box 136	661 23	Säffle
Mondi 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

Museispårvägen Malmköping AB (MUMA)	Falkenbergsgatan 2	115 21	Stockholm
Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)	Jädraås station	816 91	Jädraås
Mälarenergi AB	Box 14	721 03	Västerås
Mälarhamnar AB	Seglargatan 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
Neova AB	Box 1143	824 43	Hudiksvall
Nerikes Allehanda		701 92	Örebro
Neste LPG AB	Ortviksvägen 4	856 33	Sundsvall
Nilsson Group AB	Box 508	432 19	Varberg
Nora Bergslags Veteranjärnväg (NBVJ)	Järnvägsgatan 1	713 31	Nora
Nordic Paper Seffle AB	Box 610	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		382 80	Nybro
Nykvarns kommun		155 80	Nykvarn
Nässjö järnvägmuseum	Box 7	571 21	Nässjö
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
Pergo (Europe) AB	Box 1010	231 25	Trelleborg
Perstorp Fastighets AB		284 80	Perstorp
Perstorps kommun		284 84	Perstorp
Peterson Packaging AB	Box 693	601 15	Norrköping
Piteå Hamn	Box 716	941 28	Piteå
Piteå kommun	Svartuddsvägen 1	941 85	Öjebyn
Posten Logistik AB	Produktion Brevnätet	105 00	Stockholm
Preem Raffinaderi AB		418 34	Göteborg
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	Rockhammars Bruk	718 81	Frövi
Rohm and Haas Nordiska AB	Box 45	261 22	Landskrona
Rottneros Bruk AB	Rottneros Bruk	686 94	Rottneros
Rusta AB	Box 406	191 24	Sollentuna
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
Sakab AB	Norrtorp	692 85	Kumla
Sandviken Energi AB	Box 91	811 21	Sandviken
SAPA Industriservice AB		621 81	Finspång
Sapa Profiler AB	Fack	574 81	Vetlanda
SCA Graphic Sundsvall AB	Östrands 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 Skog AB Virke Nord	Box 783	941 28	Piteå
SCA Skog AB		851 88	Sundsvall
SCA Timber AB	Box 783	941 28	Piteå
SCA Timber AB, Bollsta Sågverk	Bruksvägen	873 80	Bollstabruk

Scana Steel Björneborg AB	Kristinehamnsvägen 2	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
Setra Trävaror AB, Horndal Sågverk	Timmervägen 1	774 68	Horndal
Setra Trävaror AB, Kastets Sågverk	Box 430	801 05	Gävle
Setra Trävaror AB, Lövholmen	Box 740	941 28	Piteå
Shell Raffinaderi AB	Box 8889	402 72	Göteborg
Siljan Timber AB	Box 435	792 27	Mora-Noret
Skanska Sverige AB	Div Asphalt & Betong avd Syd	380 30	Rockneby
Skara-Lundsbrunns järnvägar (SkLJ)	Tullportagatan 1	532 30	Skara
Skellefteå kommun, Tekniska kontoret	Skeppargatan 16	931 85	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	Vramsavägen 1	265 32	Åstorp
Smalspåret i Hultsfred AB	c/o Callvik, Kästadalsvägen 14	141 59	Huddinge
Smurfit Kappa Lagamill AB	Box 43	285 93	Markaryd
Smurfit Kappa Kraftliner Piteå		941 86	Piteå
Smurfit Kappa Mittpac AB	V. Kungsvägen 1	840 60	Bräcke
Smurfit Kappa Sverige AB	Box 4036	800 04	Gävle
SSAB Oxelösund AB		613 80	Oxelösund
SSAB Tunnbränsle AB		781 84	Borlänge
SSAB Tunnbränsle AB Ämnen Luleå		971 88	Luleå
Stena Recycling AB	Box 4088	400 40	Göteborg
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	Bengtstorsfors
Stockarydsterminalen AB	Box 186	576 24	Sävsjö
Stockholms hamn AB	Box 27314	102 54	Stockholm
Stockholms kultursällskap för ånga och järnväg	Box 35	191 21	Sollentuna
Stockholms stad, Expolateringskontoret	Box 8189	104 20	Stockholm
Stora Enso Fors AB		774 89	Fors
Stora Enso Hylte AB	att: Anders Magnusson	314 81	Hyltebruk

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
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
Sydskånes Avfallsaktiebolag	Box 50344	202 13	Malmö
Sågverkens Trädprodukter AB	Storsjöstråket 15	831 34	Östersund
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
Söråkers Hamnfastighet AB		801 04	Gävle
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 600	169 26	Solna
Tibnor AB Stockholm	Box 600	169 26	Solna
Timrå kommun		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
Trätåg AB		791 80	Falun
Tågåkeriet 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
Uppsala kommun, Gatukontoret & Trafikkontoret		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
Varbergs kommun		432 80	Varberg
Wasabröd AB		682 82	Filipstad
Vattenfall AB Värme Norden	Box 600	753 82	Uppsala
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 Cars Body Components		293 80	Olofström
Volvo Construction Equipment AB, Hauler & Loader D	Box 303	671 27	Arvika
Volvo Powertrain	Volvo Anläggningar Brännoljegatan,	541 87	Skövde
Vopak Logistics Nordic AB	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
Västerviks kommun, Teknisk Service	Box 25	593 21	Västervik
Västerås stad, fastighetskontoret		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
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
Örebro kommun, tekniska förvaltningen	Box 33 300	701 35	Örebro
Öresundsbrokonsortiet	Vester Sögade 10	DK1601	Köpenhamn
Östersunds kommun	Samhällsbyggnads/Trafik & Park	831 32	Östersund

Bilaga A.2.2: Förteckning över aktiva järnvägsföretag vid årsskiftet 2008/2009

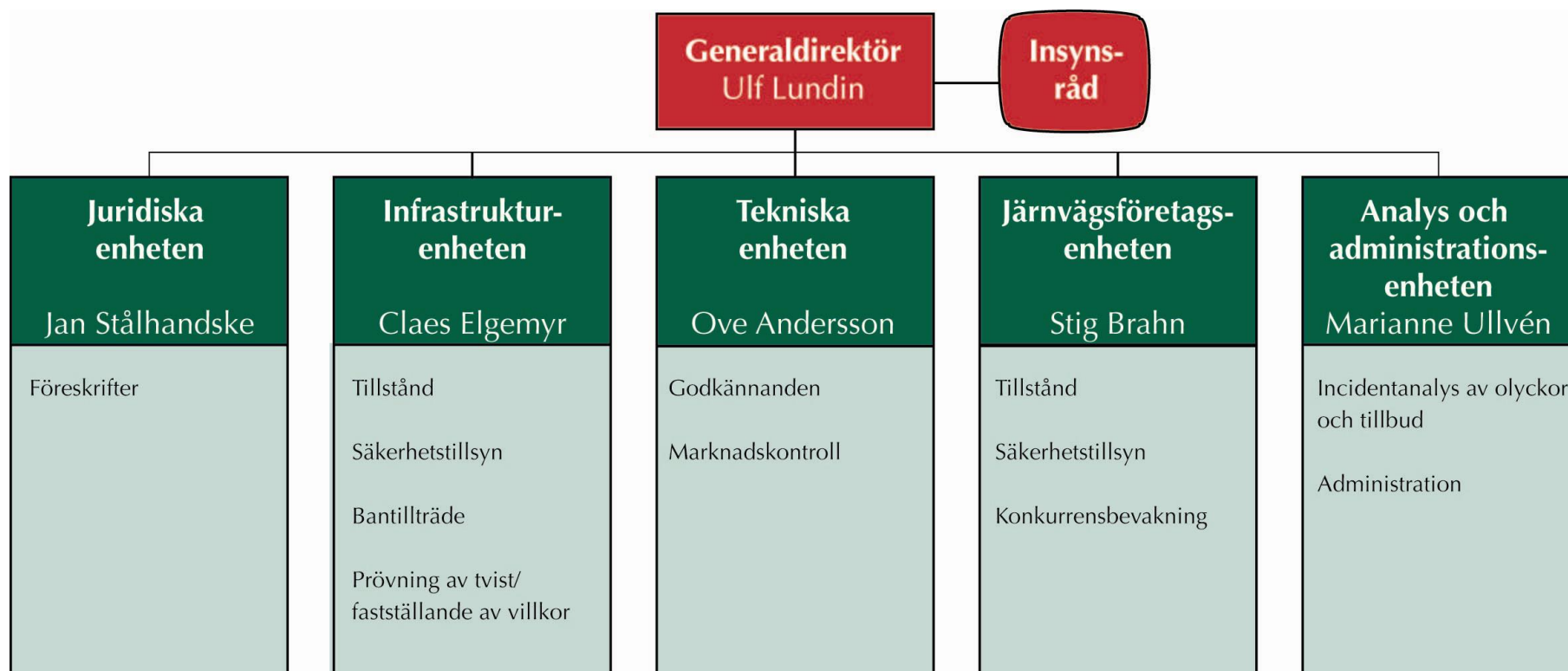
Verksamhetsutövare	Postadress	Postnr	Postort
AB Motala Verkstad	Box 950	591 29	Motala
AB Sandvik Materials Technology		811 81	Sandviken
AB SkandiaTransport	Box 50	261 22	Landskrona
AB Stockholms Spårvägar	Falkenbergsgatan 2	115 21	Stockholm
ABetong Precon AB	Hästhagen	340 30	Vislanda
Alstom Transport 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
Banverket		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 Terra Firma, Box 98	820 64	Näsviken
Dow Sverige AB	Box 783	601 17	Norrköping
DSBFirst Sverige AB	Box 57	201 20	Malmö
Engelsberg-Norbergs Järnvägshistoriska förening	Engelbrektsgratan 73	738 31	Norberg
EuroMaint Rail AB	Box 1555	171 63	Solna
Föreningen Böda Skogsjärnväg	Fagerörvägen 60	380 75	Byxelkrok
Föreningen Gotlandståget	Hesselby jernvägsstationen	620 24	Dalhem
Föreningen Nynäshamns järnvägsmuseum (NJM)	Nynäsgråds lokstall	149 43	Nynäshamn
Green Cargo AB	Box 39	171 11	Solna
Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum (GBBJ)	Box 82	772 22	Grängesberg
Göteborgs spårvägar AB	Box 424	401 26	Göteborg

Göteborgs stad, Trafikkontoret	Box 2403	403 16	Göteborg
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 Järnväg (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 Järnvägmuseum	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)		981 86	Kiruna
Malmö Stads Spårvägar museiförening (MSS)	c/o Silfverling Protokollgr. 4	226 47	Lund
MidCargo AB	Industrigatan 44 A	571 38	Nässjö
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 ULJ	Box 3076	750 03	Uppsala
Museiföreningen Wadstena Fogelsta Järnväg	Järnvägsstationen	592 30	Vadstena
Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ)	Box 53	647 22	Mariefred
Museispårvägen Malmköping AB (MUMA)	Falkenbergsgatan 2	115 21	Stockholm
Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)	Jädraås station	816 91	Jädraås
NBA Energi & Miljöutveckling AB	Box 743	941 28	Piteå
Nora Bergslags Veteranjernväg (NBVJ)	Järnvägsgatan 1	713 31	Nora
Nordic Haulage AB (NOHAB)	Fredsgatan 3B	652 25	Karlstad
Nordic Paper Seffle AB	Box 610	661 29	Säffle
Nordkalk AB	Box 901	731 29	Köping
Nässjö järnvägmuseum	Box 7	571 21	Nässjö
Ohs bruks järnvägs museiförening (OBJ)	Box 179	351 04	Växjö

Ovako Bar AB		777 80	Smedjebacken
Peterson Rail AB	Box 6008	400 60	Göteborg
Railcare Tåg AB	Box 34	932 21	Skelleftehamn
Railion Scandinavia A/S	Spotorno Allé 12	2630	Tåstrup
Roslagståg AB	Box 5829	102 48	Stockholm
Ruukki Sverige AB, Virsbo	Box 100	730 61	Virso
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
SL Infrateknik AB		121 89	Johanneshov
	c/o Callvik, Kästadalsvägen		
Smalspåret i Hultsfred AB	14	141 59	Huddinge
Spark Trade AB	Box 40	571 21	Nässjö
SSAB Oxelösund AB		613 80	Oxelösund
SSAB Tunnbrät AB		781 84	Borlänge
SSAB Tunnbrät AB Ämnen Luleå		971 88	Luleå
Stena Recycling AB	Box 4088	400 40	Göteborg
Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ)	Box 14	666 21	Bengtsfors
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 Skoghall AB	Box 501	663 29	Skoghall
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	Centralplan 3	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 Veterantåg 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
Tågåkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB)	Bangårdsgatan 2	681 30	Kristinehamn
Veolia Transport Sverige AB	Box 1820	171 24	Solna
Volker Weiss Nordic AB	Turebergs allè 2	191 62	Sollentuna
Vossloh Nordic Switch System AB	Box 1512	271 00	Ystad
Värmlandståg	Karlslundsvägen 4A, Liljedahl	660 40	Segmon
Yara AB	Box 908	731 29	Köping
			Åkers
Åkers Sweden AB		640 60	styckebruk

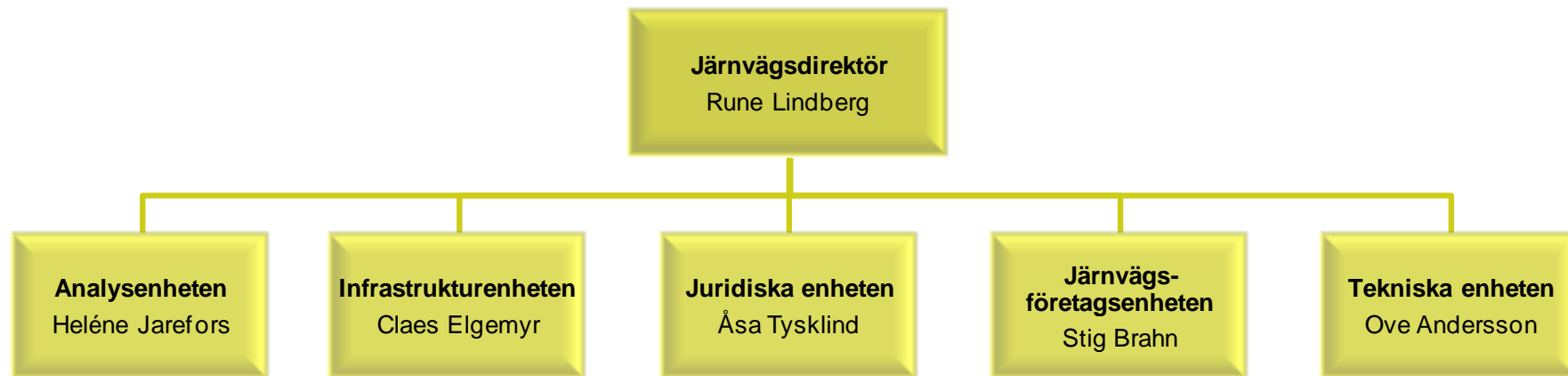
Bilaga B.1: Järnvägsstyrelsens organisationsschema 2008



Bilaga B.2.1: Organisationsschema över hela Transportstyrelsen 2009



Bilaga B.2.2: Organisationsschema över Transportstyrelsens järnvägsavdelning 2009



Bilaga C: Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

I nedanstående tabell är det faktiskt värde för 2008 (ej medelvärde av 2006, 2007 och 2008) 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	2008	
1.1a. Antal olyckor, totalt och nedbrutet i olyckskategorier					
1	N00	Totalt antal olyckor	Numeriskt värde	46	
2	N01	Antal tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde	4	
3	N02	Antal tågurspårningar	Numeriskt värde	14	
4	N03	Antal plankorsningsolyckor inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde	6	
5	N04	Antal personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	13	
6	N05	Antal bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	3	
7	N06	Antal övriga olyckor	Numeriskt värde	6	
8					
8	N07	Totalt antal självmordsolyckor	Numeriskt värde	71	
9					
9	N10	Totalt antal olyckor i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	3,33E-01	
10	N11	Antal tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	2,89E-02	
11	N12	Antal tågurspårningar i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	1,01E-01	

12	N13	Antal plankorsningsolyckor inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	4,34E-02	
13	N14	Antal personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse i förhållande till tågkilometer, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	9,41E-02	
14	N15	Antal bränder i rullande materiel i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	2,17E-02	
15	N16	Antal övriga olyckor i förhållande till tågkilometer	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	4,34E-02	
16	N17	Antal självmordsolyckor i förhållande till tågkm	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	5,14E-01	
17	TS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	6	
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	1	
21	TS04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	4	
22	TS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
23	TS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	1	
24	TS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	4,34E-02	
25	TS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
26	TS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
27	TS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	7,24E-03	
28	TS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	2,89E-02	
29	TS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
30	TS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	7,24E-03	
31	PS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	3	

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	3	
36	PS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
37	PS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
38	PS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	2,17E-02	
39	PS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
40	PS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
41	PS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
42	PS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	2,17E-02	
43	PS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
44	PS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
45	PS20	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	2,77E-01	
46	PS21	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
47	PS22	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
48	PS23	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
49	PS24	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	2,77E-01	
50	PS25	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
51	PS26	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	

52	SS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	1	
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	0	
57	SS05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
58	SS06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	1	
59	SS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	7,24E-03	
60	SS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
61	SS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
62	SS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
63	SS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
64	SS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
65	SS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	7,24E-03	
66	LS00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	1	
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	1	
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	

73	LS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	7,24E-03	
74	LS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
75	LS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
76	LS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	7,24E-03	
77	LS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
78	LS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
79	LS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
80	US00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	1	
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	1	
85	US05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	
86	US06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0	
87	US10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	7,24E-03	
88	US11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
89	US12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
90	US13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
91	US14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	7,24E-03	
92	US15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	

93	US16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
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	
101	OS10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
102	OS11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
103	OS12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
104	OS13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
105	OS14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
106	OS15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
107	OS16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
108	TK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	13	
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	4	
112	TK04	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde	9	
113	TK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	

114	TK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0
115	TK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	9,41E-02
116	TK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
117	TK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
118	TK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	2,89E-02
119	TK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	6,51E-02
120	TK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
121	TK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
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
129	PK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
130	PK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
131	PK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
132	PK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
133	PK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
134	PK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
135	PK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00

136	PK20	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
137	PK21	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
138	PK22	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
139	PK23	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
140	PK24	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
141	PK25	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
142	PK26	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljard resandekm)	0,00E+00	
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	
150	SK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
151	SK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
152	SK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
153	SK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
154	SK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	

155	SK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
156	SK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
157	LK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	4	
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	4	
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	
164	LK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	2,89E-02	
165	LK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
166	LK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
167	LK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	2,89E-02	
168	LK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
169	LK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
170	LK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00	
171	UK00	I olyckor totalt	Numeriskt värde	9	
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	9	
176	UK05	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde	0	

177	UK06	I övriga olyckor	Numeriskt värde	0
178	UK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	6,51E-02
179	UK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
180	UK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
181	UK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
182	UK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	6,51E-02
183	UK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
184	UK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
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
192	OK10	I olyckor totalt	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
193	OK11	I tågkollisioner inklusive tågpåkörning av föremål inom det fria rummet	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
194	OK12	I tågurspårningar	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
195	OK13	I plankorsningsolyckor, inklusive olyckor där fotgängare befunnit sig på plankorsningen	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
196	OK14	I personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse, med undantag för självmord	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
197	OK15	I bränder i rullande materiel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00
198	OK16	I övriga olyckor	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	0,00E+00

199	100	Totalt antal avvikelser	Numeriskt värde	594	
200	101	Totalt antal rälsbrott	Numeriskt värde	218	
201	102	Totalt antal spårgeometrifel	Numeriskt värde	87	
202	103	Totalt antal signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs	Numeriskt värde	12	
203	104	Totalt antal obehöriga stoppsignalpassager (OSPA)	Numeriskt värde	275	
204	105	Totalt antal hjulbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde	1	
205	106	Totalt antal axelbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde	1	
206	110	Totalt antal avvikelser och tillbud	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	4,30E+00	
207	111	Totalt antal rälsbrott	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	1,58E+00	
208	112	Totalt antal spårgeometrifel	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	6,30E-01	
209	113	Totalt antal signalfel som leder till ett mindre säkert signalbesked än vad som krävs	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	8,68E-02	
210	114	Totalt antal obehöriga stoppsignalpassager (OSPA)	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	1,99E+00	
211	115	Totalt antal hjulbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	7,24E-03	
212	116	Totalt antal axelbrott på rullande materiel (i bruk)	Numeriskt värde (antal per miljon tågkm)	7,24E-03	
213	C00	Total kostnad för alla olyckor	Numeriskt värde (Euro)	55705795,050	
214	C01	Kostnad för dödade	Numeriskt värde (Euro)	31201397,849	
215	C02	Kostnad för allvarligt skadade	Numeriskt värde (Euro)	2675483,871	
216	C03	Kostnad för utbyte eller reparation av skadad rullande materiel och järnvägsinfrastruktur	Numeriskt värde (Euro)	19725074,620	1
217	C04	Kostnad för förseningar, störningar och trafikomläggningar, inkl extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter	Numeriskt värde (Euro)	2103838,710	1
218	C10	Total kostnad för alla olyckor	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	4,03E+05	
219	C11	Kostnad för dödade	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	2,26E+05	
220	C12	Kostnad för skadade	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	1,94E+04	
221	C13	Kostnad för utbyte eller reparation av skadad rullande materiel och järnvägsinfrastruktur	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	1,43E+05	1

222	C14	Kostnad för förseningar, störningar och trafikomläggningar, inkl extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter	Numeriskt värde (Euro per miljon tågkm)	1,52E+04	1
223	W00	Totalt antal förlorade arbetstimmar för järnvägspersonal inklusive entreprenörers personal till följd av olyckor	Numeriskt värde	1794	
224	W10	Andel förlorade arbetstimmar i förhållande till totala antalet arbetstimmar för järnvägspersonal inklusive entreprenörers personal till följd av olyckor	Numeriskt värde (%)	0,005%	
225	T01	Procentuell andel spår med ATP i bruk	Numeriskt värde (%)	72,00%	
226	T02	Procentuell andel tågkm på spår med ATP i bruk	Numeriskt värde (%)	96,00%	
227	T03	Totalt antal plankorsningar	Numeriskt värde	11352	
228	T04	Totalt antal plankorsningar per spårkilometer	Numeriskt värde	7,06E-01	
229	T05	Procentuell andel plankorsningar med automatiskt eller manuellt vägskydd	Numeriskt värde (%)	31,00%	
230	A01	Totalt antal utförda revisioner	Numeriskt värde	156	
231	A02	Procentuell andel genomförda revisioner av planerade	Numeriskt värde (%)	88,14%	
232	R01	Antal tågkilometer	Numeriskt värde (miljoner tågkm)	138,194	
233	R02	Antal resandekilometer	Numeriskt värde (miljoner resandekm)	10838	
234	R03	Antal spårkilometer (dubbelspår skall räknas var för sig)	Numeriskt värde (km)	16075,491	
235	R04	Totalt antal arbetade timmar	Numeriskt värde	36070744	
Använd definition					

1. Nationell definition, se förklaring i kapitel J

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

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet (specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	Beskrivning
Allmän nationell lagstiftning om järnvägssäkerhet				
Lagstiftning angående NSA	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
Nationella bestämmelser angående järnvägssäkerhet				
Bestämmelser angående nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder	Ingen förändring			

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet	Beskrivning
			(specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	
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 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 driftkompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel" för konventionella tåg vad gäller godsvagnar	Föreskrifterna (JvSFS 2006:10) ikraft 2007-01-31	Kommissionens beslut 2006/861/EG	

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet	Beskrivning
			(specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	
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	
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

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet	Beskrivning
			(specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	
				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 ska lämna en årsrapport till byrån (art 18).
Bestämmelser angående krav på tillstånd till ibruktagande av järnvägsinfrastruktur (spår, broar, tunnlar, ATC, radio, signalering, 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 2008	I eget land	0
	I ett annat medlemsland	0

Kommentar till E.2-E.6: Ett "?" 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 år 2008	registrerade i Sverige	22	1	0
	registrerade i annat medlemsland	?	?	?

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.2.2. Antal giltiga säkerhetsintyg Del B gällande för järnvägsföretag år 2008	I eget land	22	2	0
	I annat medlemsland	0	0	0

			Accepterat	Avslag	Pågår
E.2.3. Antal ansökningar angående säkerhetsintyg Del A inlämnade av järnvägsföretag år 2008	registrerade i Sverige	Nytt intyg	22	0	0
		Uppdaterat/ändrat intyg	1	0	0
		Förnyat intyg	0	0	0
	registrerade 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 2008	registrerade i Sverige	Nytt intyg	22	0	0
		Uppdaterat/ändrat intyg	2	0	0
		Förnyat intyg	0	0	0
	registrerade i annat medlemsland	Nytt intyg	0	0	1
		Uppdaterat/ändrat intyg	0	0	0
		Förnyat intyg	0	0	0

E.2.5

Lista över i vilka länder järnvägsföretag som söker/sökt B-certifikat i Sverige har sina A-certifikat:

- Norge

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

	Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.3.1. Antal giltiga säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare som under 2008 är registrerade i Sverige.	147	133	0

		Accepterat	Avslag	Pågår
E.3.2. Antal ansökningar om säkerhetstillstånd inlämnade av infrastrukturförvaltare 2008 som finns registrerade i Sverige	Nytt tillstånd	147	0	0
	Uppdaterat/ändrat tillstånd	133	0	0
	Förnyat tillstånd	0	0	0

E.4. Procedurella aspekter – säkerhetsintyg Del A

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
Handläggningstid (medeltal), efter att all nödvändig information inkommit, från mottagandet av ansökan till beslut om säkerhetsintyg Del A för järnvägsföretag år 2008	Ett intyg beviljat i Sverige	2v/2-3mån	2v/1mån	-
	Ett intyg beviljat i annat medlemsland	?	?	?

I tabell E.4, E.5 och E.6 avser tidsangivelsen 2 veckor genomsnittstiden från att all nödvändig information inkommit till beslut om säkerhetsintyg medan 2-3 månader respektive 1 månad avser genomsnittstiden från första ansökan till beslut om säkerhetsintyg. Inget intyg har förnyats under 2008.

E.5. Procedurella aspekter - säkerhetsintyg Del B

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
Handläggningstid (medeltal), efter att all nödvändig information inkommit, från mottagandet av ansökan till beslut om säkerhetsintyg Del B för järnvägsföretag år 2008	Ett intyg beviljat i Sverige	2v/2-3mån	2v/1mån	-
	Ett intyg beviljat i annat medlemsland	?	?	?

E.6. Procedurella aspekter – säkerhetstillstånd

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
Handläggningstid (medeltal), efter att all nödvändig information inkommit, från mottagandet av ansökan till beslut om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare 2008	Ett intyg beviljat i Sverige	2v/2-3mån	2v/2-3mån	-
	Ett intyg beviljat i annat medlemsland	?	?	?