



TSG 2014-1353

SÄKERHETSRAPPORT JÄRNVÄG

Transportstyrelsens årsrapport för 2013 enligt artikel 18 i direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet)

Revisionsförteckning

Version	Datum	Upprättad av	Fastställd av
0.1	2014-09-08	Eva Linmalm med hjälp av underlag från sektionerna infrastruktur, järnvägsföretag, teknik järnväg samt datainsamling och analys.	
0.2	2014-09-18	Eva Linmalm bearbetning av kommentarer m.m.	
0.3	2014-09-25	Eva Linmalm, bearbetning av kommentarer.	
1.0	2014-09-29	Eva Linmalm	Staffan Widert

© Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Information och systemstöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2014-1353

ISBN

Månad År September 2014

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Den årliga rapporten om järnvägsdrift ska beskriva säkerhetsnivån i Sverige. Beskrivningen följer de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG, även kallat järnvägssäkerhetsdirektivet. Årets rapport har en förändrad utformning baserad på en ny mall från Europeiska järnvägsbyrån (ERA), som är den europeiska myndighet som tar emot rapporten.

Det är många medarbetare hos Transportstyrelsen som har bidragit till rapportens framtagande, bland annat: Lena Lundborg och Margareta Lövgren, sektion infrastruktur; Samer Sada, sektion järnvägsföretag; Mikael Hägg, sektion teknik järnväg; Per Almqvist och Eva Linmalm, sektion datainsamling och analys. Peter Thornborg, Kommunikationsavdelningen, har producerat rapportens första sida.

Förutom Transportstyrelsens representanter har även verksamhetsutövarna, det vill säga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, bidragit med underlag i den årliga säkerhetsrapporteringen.

Norrköping i september 2014

Staffan Widlert
Generaldirektör

Innehåll

A. INLEDNING	7
B. NATIONELL UPPFYLLELSE AV SÄKERHETSMÅL OCH STRATEGI	8
B.1 Huvudsakliga slutsatser om rapporterade år	11
B.2 Nationell säkerhetsstrategi, program och initiativ	13
B.3 Återblick över rapporterat år	13
B.4 Nästa års fokusområden.....	13
C. UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN.....	14
C.1 Detaljerad analys av dokumenterad olyckstutveckling	14
C.2 Resultat av säkerhetsrekommendationer	20
C.3 Andra säkerhetsaktiviteter	23
D. SÄKERHETSTILLSYN.....	23
D.1 Strategier och planer	23
D.2 Mänskliga resurser	24
D.3 Kompetens.....	25
D.4 Beslutsfattande	25
D.5 Samordning och samarbete.....	26
D.6 Resultat av verksamhetsutövarnas aktiviteter	26
E. SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND	27
E.1 Vägledning	27
E.2 Kontakter med andra säkerhetsmyndigheter.....	27
E.3 Procedurella aspekter	28
E.4 Återkoppling	28
F. FÖRÄNDRINGAR I REGELVERK	28
F.1 Förändringar baserat på järnvägssäkerhetsdirektivet	28
F.2 Förändringar i lagstiftning och andra regelverk	28
G. TILLÄMPNING AV CSM OM RISKVÄRDERING	29
G.1 Säkerhetsmyndighetens erfarenhet.....	29
G.2 Återkoppling från verksamhetsutövarna	29
G.3 Revidering av säkerhetsregler som beaktar CSM för riskvärdering	30
H. BEVILJADE UNDANTAG FRÅN FÖRORDNING OM ECM.....	30
Bilaga A Gemensamma säkerhetsindikatorer.....	31
Bilaga A1.....	36
Bilaga B Förändringar i regelverk	38

A. INLEDNING

Järnvägssäkerhetsdirektivet¹, i fortsättningen även kallat säkerhetsdirektivet, reglerar att den nationella säkerhetsmyndigheten i varje medlemsland senast 30 september varje år skall lämna en rapport till Europeiska järnvägsbyrån (ERA). Årets rapport, som avser 2013 års verksamhet, är den åttonde och den följer mallen som ERA tillhandahåller. Rapporten avviker från tidigare års rapporter eftersom mallen från ERA har förändrats.

Syfte

Syftet med rapporten är att beskriva den nationella säkerhetsnivån och den ska enligt säkerhetsdirektivet innehålla en beskrivning av utvecklingen av järnvägssäkerheten, viktiga förändringar i lagstiftning och andra föreskrifter om järnvägssäkerhet, utvecklingen av säkerhetscertifiering och säkerhetstillstånd samt resultaten av och erfarenheterna från säkerhetsmyndighetens tillsynsverksamhet².

Räckvidd och undantag

Det är den nationella järnvägsdriften som omfattas av säkerhetsdirektivets krav. Spårväg och tunnelbana ingår inte. Vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport, därför är det inte säkerheten för all järnvägsdrift i Sverige som beskrivs.

Mottagare och intressenter

Även om rapporten är framtagen på uppdrag av och för ERA kan innehållet vara intressant för andra, t.ex. medarbetare på Transportstyrelsen, Näringsdepartementet, Trafikanalys, andra myndigheter, forskningsinstitut, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare men även andra aktörer med intresse för järnvägsbranschen. Rapporten kan också vara intressant för den som är allmänt intresserad av järnväg och järnvägssäkerhet.

Rapporten publiceras på Transportstyrelsens hemsida³ samt på ERA:s hemsida⁴, där även andra länders årliga rapporter publiceras. ERA publicerar i sin tur en sammanställd rapport som baseras på de rapporter som länderna lämnat in.

I säkerhetsdirektivet framgår även att verksamhetsutövare, det vill säga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, senast 30 juni varje år skall lämna en säkerhetsrapport till säkerhetsmyndigheten⁵. Denna rapport 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

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG, Kapitel IV, Artikel 18

² Artikel 18 i direktiv 2004/49/EG.

³ www.transportstyrelsen.se

⁴ www.era.europa.eu

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

som skulle kunna vara av betydelse för säkerheten. Ett sammanfattande resultat av verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter ingår i rapporten.

Svensk järnväg regleras av järnvägslagen⁶. Regeringen har i järnvägsförordningen⁷ gett Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter inom området. Transportstyrelsens föreskrifter publiceras i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS).

Väsentliga organisatoriska förändringar

Det har inte skett några väsentliga organisatoriska förändringar under 2013.

B. NATIONELL UPPFYLLELSE AV SÄKERHETSMÅL OCH STRATEGI

I detta avsnitt beskrivs hur nationella säkerhetsmål och strategier för säkerheten har uppnåtts under 2013. Inledningsvis lämnar Transportstyrelsen ett svar till ERA angående rapport om att de nationella säkerhetsmålen för anställa i järnvägsdrift har försämrats.

I juni 2014 kom en rapport från ERA om hur medlemsstaterna har klarat av att uppfylla de nationella säkerhetsmålen för åren 2008 - 2012. Beräkningarna utgår från kommissionens beslut om nationella säkerhetsmål och beräkningsmetoder för att ta fram dessa. Det innebär att en jämförelse görs mot nationella referensvärden, vilka baseras på utfallet åren 2004 – 2009, en period då mycket få järnvägsanställda dödades och skadades i järnvägsolyckor i Sverige. Under åren 2008 – 2012 dödades några fler, vilket medför att Sverige är en av fyra stater som inte uppfyllde säkerhetsmålen 2008 - 2012.

Artikel 5 i kommissionens beslut 2009/460/EG anger att vid en ”möjlig försämring av säkerheten” ska berörda medlemsstater skicka in en rapport till kommissionen med redogörelse för de troliga orsakerna till det uppnådda resultatet. Sverige måste därför skicka in en förklaring till kommissionen, bland annat om åtgärder vi har vidtagit och kommer att vidta. I ERA rapporten om nationella säkerhetsmål framgår att Sverige även ska analysera varför data skiljer sig åt mellan de två källorna, ERA och Eurostat⁸.

Sverige inkluderar förklaringen till resultatet i den årliga rapporten till ERA, enligt överenskommelse med ERA.

⁶ Järnvägslagen (2004:519)

⁷ Järnvägsförordningen (2004:526)

⁸ 2014 Report on the Assessment of Achievement of Safety Targets, p 13.

Transportstyrelsens svar till kommissionen

Källa för statistiska uppgifter är officiell olycksstatistik för järnvägsdrift som finns på Trafikanalys hemsida,
<http://www.trafa.se/sv/Statistik/Bantrafik/Tidsserier/>

Ett fåtal anställda har omkommit i järnvägsdrift

Statistiken visar att två anställda omkom i en järnvägsolycka under åren 2004 – 2009. Den andra uppsättningen av nationella referensvärdet baseras på dessa sex år. Det var två anställda, lokförare och ombordpersonal, som omkom i en plankorsningsolycka 2004-09-10.

Varje allvarlig olycka med personskador är tragisk för järnvägen som transportsystem och framförallt för människorna som berörs. Dessa oönskade händelser ska i möjligaste mån undvikas. I Sverige sker relativt få olyckor där anställda omkommer eller blir allvarligt skadade. Under perioden som det andra nationella referensvärdet baseras på, 2004 – 2009, inträffade alltså en dödsolycka där anställda omkom. Under perioden 2005 – 2009 omkom inte någon anställd i samband med järnvägsdrift. Detta påverkar det nationella referensvärdet så att det ligger nära noll (att det inte är noll beror på att anställda blev allvarligt skadade på grund av olyckshändelser under den aktuella perioden).

Det nationella referensvärdet jämförs därefter med ett ”glidande vägt medelvärde” för åren 2008 – 2012 för att fastställa om säkerheten har förändrats. I Sverige omkom fem järnvägsanställda under den aktuella perioden (2010 (2), 2011 (2), 2012 (1)).

En fundering som infinner sig är om det är slumpmässiga variationer som lett till att det tre år i rad har inträffat olyckor där anställda har omkommit eller om det är ett tecken på att säkerheten har försämrats?

Det är, som sagt, få anställda som avlider på grund av olyckshändelse vid järnvägsdrift. Detta innebär att det är tveksamt om statistiska trender är lämpliga att fastställa på några få års basis som i detta fall. Trafikanalys är Sveriges myndighet för transportstatistik. Myndigheten ansvarar för Sveriges officiella olycksstatistik på järnväg, vilken följer samma regler som Eurostats statistik baseras på. Genom att utnyttja den officiella statistiken kan ett längre tidsperspektiv än de senaste fem åren beskrivas. I tabell 1 återfinns antalet anställda som omkommit vid järnvägsdrift. Siffrorna presenteras per femårs intervall för att följa ERA rapportens medelvärden, med början år 2012.

Perioder	1993 – 1997	1998 -2002	2003 – 2007	2008 - 2012
Anställda	12	6	2	5

Tabell 1: Antalet järnvägsanställda som omkommit på grund av järnvägsolycka, fördelat per 5-års intervall (Källa: Trafikanalys, Tidserie⁹).

⁹ Tabell med officiell olycksstatistik per år finns i bilaga A.1

Ett längre tidsperspektiv än fem år visar att även om anställda har omkommit i järnvägsolyckor de fem år som det vägda genomsnittet i ERA rapporten baseras på, 2008 – 2012, så är antalet omkomna ändå färre än tidigare femårsperioder med undantag för 2003 – 2007. Statistiska data i tabell 1 förstärker tesen att det är slumpmässiga faktorer som ligger bakom det höjda medelvärdet under perioden 2008 – 2012, jämfört med utfallet 2004 – 2009.

Den nya järnvägslagen infördes i Sverige den 1 juli 2004. Det var genom förändringarna i järnvägslagen¹⁰ och järnvägsförordningen¹¹ som järnvägssäkerhetsdirektivet¹² införlivades i Sverige. Sedan dess har järnvägsbranschen upplevt stora förändringar, bland annat genom att enhetliga regler som gäller över hela Europa har införts. Dessa förändringar har inte medfört att säkerheten för anställda försämrats, se tabell 1.

Ansvar för att anställdas arbetsmiljö är säker åvilar flera aktörer

Enligt järnvägssäkerhetsdirektivet, järnvägslag och järnvägsförordning, med flera regelverk som påverkar aktörernas roller, har Transportstyrelsen, i egenskap av säkerhetsmyndighet, ansvar för normgivning, tillsyn, tillståndsgivning och registerhållning för det nationella järnvägssystemet. En stor del av Transportstyrelsens tillsyn och tillståndsprövning handlar om att säkerställa att verksamhetsutövarna, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, har ett fungerande säkerhetsstyrningssystem. Det är verksamhetsutövarna som själva ska upptäcka och åtgärda eventuella brister i säkerheten.

När det gäller säkerheten i anställdas arbetsmiljö har Arbetsmiljöverket regeringens och riksdagens uppdrag att se till att arbetsmiljö- och arbetstidslagstiftningar följs. Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket har en etablerad samverkan med varandra.

Under 2010 – 2012 uppmärksammade Transportstyrelsen att risken för anställda som vistas i spårmiljö ökade, bland annat på grund av de allvarliga olyckor som inträffat. Detta har inneburit att Transportstyrelsen har vidtagit tillsynsåtgärder framförallt gentemot Trafikverket som är den statligt ägda infrastrukturförvaltaren. Exempel på Transportstyrelsens tillsynsåtgärder är granskning av Trafikverkets avvikelshantering. Under 2010 krävde Transportstyrelsen att Trafikverket vidtog åtgärder för att öka säkerheten vid arbete i spår, vilket Trafikverket gjorde genom att skärpa de interna reglerna vid arbete i spår. Trafikverket har även uppgett att de numera gör ca 450 oanmälda arbetsplatskontroller per år på platser där det pågår arbete i spår. Under 2012 inträffade en allvarlig olycka där en anställd omkom vid en växlingsrörelse. Det involverade järnvägsföretaget informerade omedelbart efter händelsen samtliga ägare av fordonstypen Z70 om händelsen och om

¹⁰ SFS 2004:519.

¹¹ SFS 2004:526.

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG.

riskerna för sprickbildning. Dessutom lades körförbud på samtliga Z70 hos järnvägsföretaget. Efter olyckan gjorde Transportstyrelsen en revision mot samtliga järnvägsföretag som var innehavare av samma eller närbesläktade fordonstyper. Transportstyrelsen informerade även företagen om att denna fordonstyp har hög risk för sprickbildning i hjulaxlar.

Statens haverikommission har också uppmärksammat riskerna för anställda som arbetar i spårområdet. Hösten 2012 beslöt de att inleda en temaundersökning om säkerheten i samband med arbete i spår¹³. Utredningen pågår och har därför inte publicerats än.

Avslutningsvis kan nämnas att under 2013 har ingen anställd avlidit till följd av järnvägsdrift, vilket har rapporterats till Eurostat i juni 2014 och kommer att rapporteras till ERA i den årliga rapporten, avsnitt C.2. Transportstyrelsen fortsätter att aktivt följa riskerna för anställda i järnvägssystemet och om den höjs kommer Transportstyrelsen skyndsamt vidta adekvata åtgärder som rymms inom myndighetens mandat.

Analys av differens i data mellan Eurostat och ERA

Differenser mellan data till Eurostat respektive ERA grundar sig på att det är två olika regelverk som styr innehållet i uppgifterna. Några ändringar har redan införts för att jämställa regelverkens innehåll till varandra¹⁴.

Trots detta återstår fortfarande olikheter beträffande reglernas räckvidd. Det som fortfarande skiljer mellan de två regelverken är medlemsstaternas möjligheter till undantag.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG Artikel 2:

- a) *Nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av järnvägssystemet och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa nät.*

Denna undantagsmöjlighet saknas i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003.

B.1 Huvudsakliga slutsatser om rapportering år

Den svenska riksdagen har beslutat att transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål samt hänsynsmål samt fem transportpolitiska principer. Målen, som är

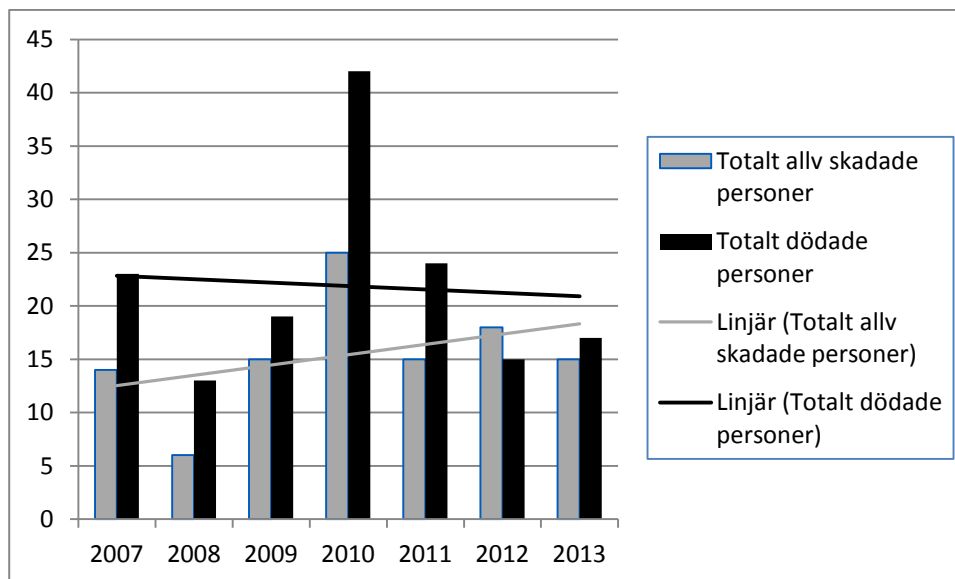
¹³ Statens haverikommission, diarienummer J-67/12.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG ändrar direktiv 2004/49/EG, avseende bland annat i artikel 2 p 2 om undantag från direktivets tillämpningsområde. Kommissionens direktiv 2009/149/EG (om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG) anpassar direktivets bilaga 1 om definitioner till de definitioner som finns i bilaga H i kommissionens förordning (EG) nr 1192/2003 (om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003).

trafikslagsövergripande, påverkar transportmyndigheterna Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys. Samtidigt ska målen fungera som stöd och inspiration för lokala och regionala transportmål och för företagens policies¹⁵.

Säkerhetsmålet för järnväg specificeras i regeringens hänsynsmål. Målet innebär att antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet fortlöpande ska minska. En jämförelse över tiden ger en splittrad bild, figur 1. För att göra jämförelser har linjära trendlinjer lagts till i figur 1. Trendlinjerna visar att sedan 2007, som är det första året de gemensamma säkerhetsindikatorer presenterades, har antalet avlidna vid olyckshändelser i järnvägsdrift varit relativt oförändrat, man kan snarare ana att antalet avlidna minskar något. Antalet allvarligt skadade visar däremot en ökande trend.

2010 är fortfarande det år som ”ställer till det” på grund av att ovanligt många personer omkom och skadades allvarligt detta år. Om man rensar statistiken från 2010 framträder en tydligare bild. Antalet dödade minskar mindre än ökningen för allvarligt skadade. I bägge scenariona framkommer att skillnaden mellan antalet omkomna och antalet allvarligt skadade minskar. Det brukar vara så att majoriteten av de som skadas i järnvägsolyckor omkommer eftersom kraftigt våld involveras i olyckan.



Figur 1: Antal avlidna och allvarligt skadade personer i olyckshändelser vid järnvägsdrift under perioden 2007 – 2013 (Källa: Rapporterade personskador till ERA, Transportstyrelsen).

¹⁵ Källa: regeringens hemsida <http://www.regeringen.se/sb/d/18128>

B.2 Nationell säkerhetsstrategi, program och initiativ

Transportpolitikens övergripande mål för säkerheten i järnvägsdrift som innebär att antalet avlidna och allvarligt skadade fortlöpande ska minska, gäller för Transportstyrelsen som i sitt arbete har tagit fram strategier för att möta målet. Strategierna är indelade i åtta områden, bland annat om att vårt regelverk ska underlätta pågående teknikutveckling, och att vår tillsyn så långt som möjligt ska vara riskbaserad¹⁶. Trafikverket omfattas också av transportpolitikens övergripande mål och de har satt upp mål för sitt säkerhetsarbete. Ett uttryckt mål är att halvera antalet omkomna i järnvägsdrift år 2020 jämfört med 2010¹⁷. I Trafikverkets siffror ingår även självmord medan olycksstatistiken till ERA och Eurostat endast omfattar olyckshändelser. Självmordshändelserna exkluderas. De redovisas separat och ingår inte i analysen av järnvägssäkerhetens utveckling.

B.3 Återblick över rapporterat år

Under 2013 har Transportstyrelsen arbetat med införandet av ett fjärde järnvägspaketet samt med andra EU-reglers utveckling eller införande.

I slutet av 2013 fick Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag som innebar att undersöka hur underhållet i järnvägssektorn kunde effektiviseras för att bland annat uppnå högre säkerhet. Utredningen redovisade flera förbättringsåtgärder, bland annat innehöll den förslag på utökad analysverksamhet genom att till exempel beslutat av tillsyner analyseras på ett mer systematiskt sätt.

Trafikverket har sammankallat branschens aktörer för att genom samarbete mellan dessa öka säkerheten i järnvägsdriften. Tanken är att deltagarna representerar sina organisationer och att genom överenskommelser inom gruppen ska respektive organisation bidra till lösningar för högre säkerhet. Gruppen kallas för gruppen för nationell samverkan (GNS). Ett resultat från gruppens samarbete är en analysrapport om säkerhetsutvecklingen 2013 som Trafikverket publicerade representanter från olika organisationer deltog i arbetet med rapporten.

B.4 Nästa års fokusområden

Arbete som riktas mot fjärde järnvägspaketet kommer att fortsätta under 2014.

Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning kommer att fortsätta arbetet med att utveckla metoder och rutiner för säkerhetstillsyn, bland annat baserat på rapporten om effektivare underhåll samt på Transportstyrelsens målsättning att tillsyner ska vara riskbaserad. Detta ska åstadkommas genom att avdelningen utvecklar användningen av den olycksinformation som infrastrukturförvaltarna anmäler till oss, samt utvecklar möjligheten att hitta orsaker bakom urspårningar och andra typer av händelser genom att fördjupa analyser av utredningsrapporter. Avdelningen kommer också mer djupgående

¹⁶ Mål och uppdrag för Transportstyrelsen 2014, TSG 2013-800.

¹⁷ Analys av säkerhetsutvecklingen 2013 inom järnvägstrafiken, Trafikverket. Publikationsnummer: 2014-058.

undersöka och analysera brister i säkerhetsstyrningssystemet och där lägga större fokus på uppföljning av de åtgärder som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag beslutar och genomför.

C. UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN

I detta avsnitt beskrivs konsekvenser och utveckling av olyckor och säkerhetspåverkande avvikelser (eng. precursor) som indikerar om säkerhetsutvecklingen riskerar att försämrats. Det är antalet avlidna och allvarligt skadade i järnvägsdrift, antalet allvarliga olyckor samt antal avvikelser som presenteras. Definitioner följer direktiv 2009/149/EG om ändring av bilaga 1 i järnvägssäkerhetsdirektivet om gemensamma säkerhetsindikatorer. Reglerna har införlivats i svensk rätt genom Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2011:86 om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg¹⁸. Självordshändelser redovisas separat och ingår inte i analysen av järnvägssäkerhetens utveckling.

Rapportering av underlag till denna årliga rapport sker i två steg. Det första steget sker genom den omedelbara rapportering, av allvarliga olyckor, tillbud till sådana olyckor samt väsentliga fel och brister, som verksamhetsutövarna ska göra till Transportstyrelsens telefonberedskap. Det andra steget realiserar genom verksamhetsutövarnas årliga olycks- och säkerhetsrapportering. Årets uppgifter baseras på svar från 174 verksamhetsutövare om olyckor och andra säkerhetsrelaterade brister samt deras åtgärder för att hantera bristerna. Det är något färre säkerhetsrapporter än 2012, då 182 rapporter ingick i underlaget.

C.1 Detaljerad analys av dokumenterad olyckstutveckling

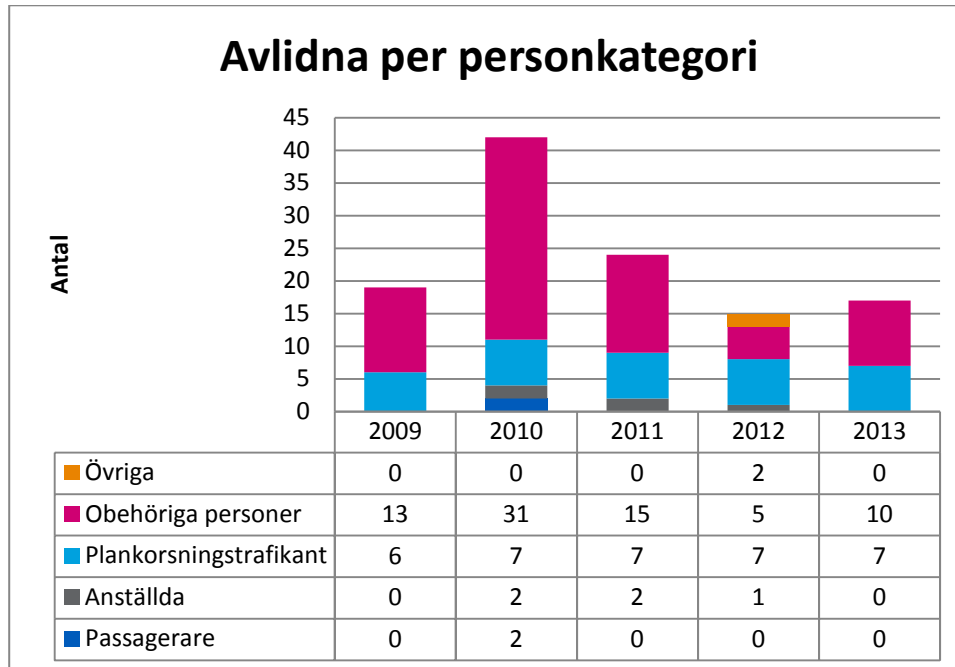
1. Antal avlidna och allvarligt skadade (totalt och relativt per tågkilometer)

Under 2013 avled 17 (15,24,42,19) personer i järnvägsolyckor, figur 2, och 15 (18,15,25,15,6) personer blev allvarligt skadade, figur 3. En person räknas som allvarligt skadad när han eller hon varit inskriven på sjukhus i minst 24 timmar. Det är ibland svårt att verifiera om en person blivit allvarligt skadad eftersom polisen många gånger saknar uppgifter om eventuell sjukhusvistelse. Det är polismyndigheten som är den huvudsakliga källan vid bedömning av personskadornas omfattning, det vill säga om personen avled eller blev allvarligt skadad. De lämnar även uppgift om orsaken till att olyckan inträffade, om det var en olycks- eller en självordshändelse .

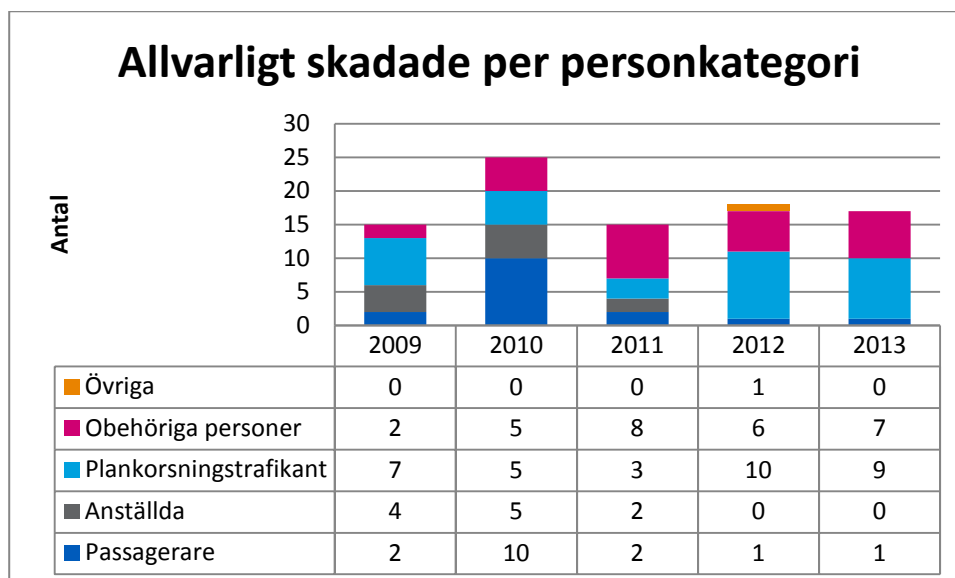
De personer som omkommit eller skadats allvarligt i järnvägsolycka under 2013 är framförallt plankorsningstrafikanter och obehöriga personer som

¹⁸ Olyckor där minst ett spårbundet fordon i rörelse var inblandat och där minst en person dödats eller allvarligt skadats eller att skadorna på materiel, spår eller andra installationer lett till kostnader på minst hundrafemtiotusen Euro. Även olyckor som orsakar skador på miljön eller som stör trafiken i hög utsträckning betraktas som rapporteringspliktiga olyckor.

beträtt spårområdet. En passagerare skadades allvarligt, ingen avled. Ingen anställd avled eller skadades allvarligt under året.



Figur 2: Antal avlidna i järnvägsolyckor 2009 – 2013, fördelade per personkategori.

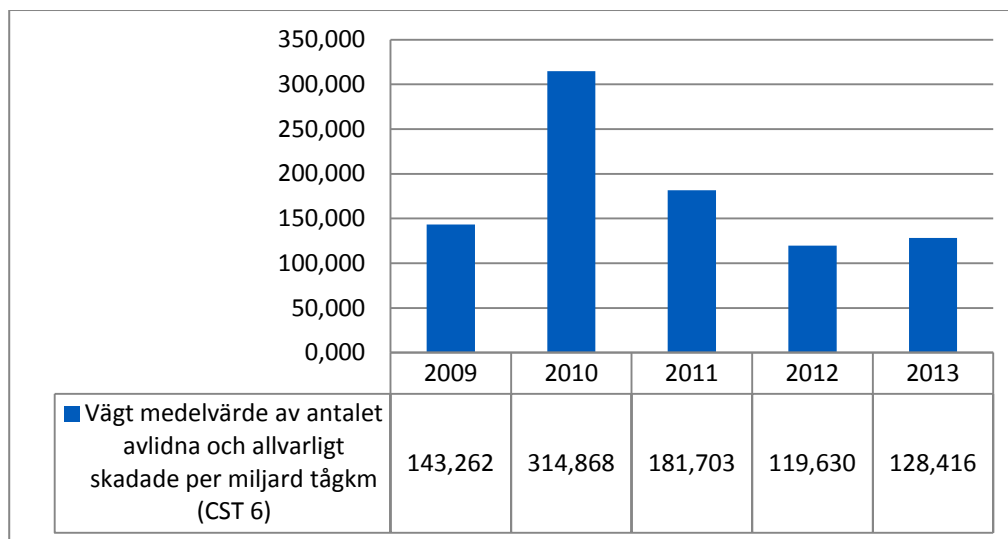


Figur 3: Antal allvarligt skadade i järnvägsolyckor 2009-2013, fördelade per personkategori.

De händelser där polis inte tagit ställning till om orsaken varit olycka eller självmord räknas som olyckor. Under 2013 inträffade 90 självmordshändelser, varvid 89 personer avled och 1 person blev allvarligt skadad. Det är fler än

2012 då 82 självmordshändelser inträffade, 2011 var det 62 självmordshändelser.

Antalet avlidna och allvarligt skadade i järnvägsolyckor i relation till utfört trafikarbete är högre 2013 än 2012. Det var alltså fler som avled eller skadades allvarlig per miljard tågkilometer 2013 än 2012. Men 2013 har det näst lägsta värdet i jämförelseperioden 2009-2013.

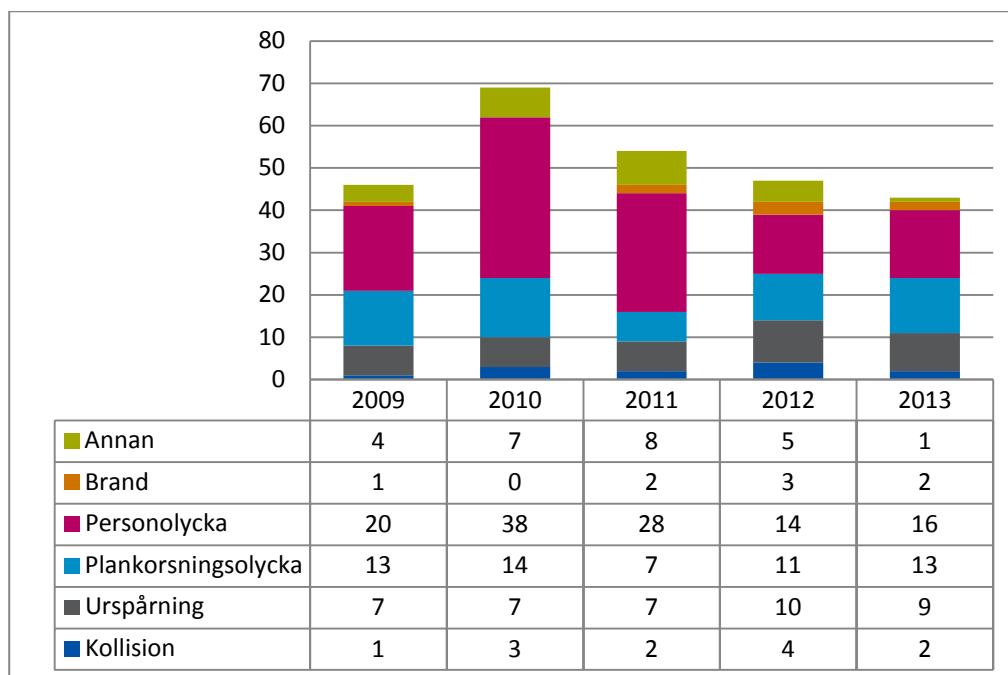


Figur 4: Vägt medelvärde av antalet avlidna och allvarligt skadade personer per miljard tågkilometer (Common safety target 6).

2. Antal allvarliga olyckor (totalt)

Figur 5 visar utvecklingen av allvarliga olyckor. Det inträffade 43 (47,54,69,46) allvarliga olyckor under 2013, vilket är det lägsta antalet olyckor de senaste fem åren. De flesta olyckorna var personolyckor 16 (14,28,38,20), tätt följt av plankorsningsolyckor 13 (11,7,14,13).

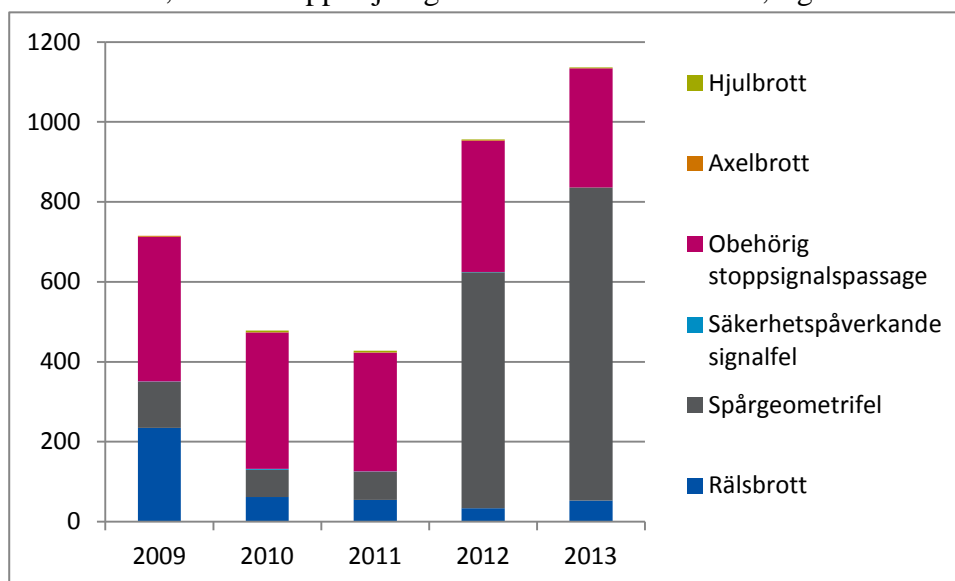
Det inträffade 9 (10,7,7,7) tågurspårningar och 2 (4,2,3,1) tågkollisioner. Två bränder (3,2,0,1) och en annan olycka (5,8,7,4) har inträffat. Inga människor avled eller blev allvarligt skadade på grund av dessa olyckor under 2013.



Figur 5: Antal allvarliga olyckor 2009 – 2013, fördelade per olyckstyp.

3. Antal avvikelser

Det är säkerhetsrelaterade avvikelser som följs upp i de gemensamma säkerhetsindikatorerna, såsom axelbrott, hjulbrott, obehörig stoppsignalspassage, säkerhetspåverkande signalfel, spårgeometrifel samt rälsbrott. Den övergripande trenden är att antalet avvikelser totalt sett har ökat, både 2012 och 2013, figur 4. Den kategori som ökat mest är spårgeometrifel. Det ökande antalet kan bero på att den statligt ägda infrastrukturförvaltaren, Trafikverket, ändrade uppföljningsrutin från och med 2012, figur 6.



Figur 6: Antal avvikelser per år.

Avvikelserna i figur 6 och i tabell 2 baseras på rapporterade avvikelser i verksamhetsutövarnas säkerhetsrapportering. En kategori som i 2012 års rapportering framfördes som ett problem var obehörig stoppsignalspassage. Årets rapportering visar att dessa har minskat något under 2013, tabell 2.

	2013	2012	2011	2010	2009
Summa avvikelser	1 137	956	429	477	723
Rälsbrott	53	34	55	62	235
Spårgeometrifel	783	590	70	68	115
Säkerhetspåverkande signalfel	1	1	2	1	9
Obehörig stoppsignalspassage	298	328	297	341	362
Hjulbrott	1	1	4	4	0
Axelbrott	1	2	1	1	2

Tabell 2: Antal säkerhetspåverkande avvikelser som rapporterats av verksamhetsutövarna i deras säkerhetsrapporter.

4. Kostnader för allvarliga olyckor

Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering saknar krav på rapportering av kostnader för allvarliga olyckor. Det som ska rapporteras är kostnader för samtliga olyckor (12 §, TSFS 2011:86). Av denna anledning kan kostnaderna för allvarliga olyckor inte presenteras. Vi är medvetna om att reglerna för rapportering kommer att ändras när kommissionens direktiv 2014/88/EU träder i kraft. Transportstyrelsen har påbörjat arbete med anpassning av befintliga föreskrifter som påverkas av direktivet.

5. Teknisk säkerhet i infrastrukturen och säkerhetsmässig hantering av infrastrukturen

Det som ska rapporteras enligt säkerhetsdirektivets bilaga 1 är antalet plankorsningar och vilken typ av vägskyddsanläggning plankorsningarna har. Tabellerna 3 och 4 innehåller antalet rapporterade plankorsningar. I tabell 3 har samtliga infrastrukturförvaltares plankorsningar summerats och i tabell 4 ingår endast Trafikverkets rapporterade plankorsningar.

Samtliga infrastrukturförvaltares plankorsningstyper

Typ av plankorsning	2013	2012
1. Antal plankorsningar med automatisk ljud- och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	803	836
2. Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	10	11

Samtliga infrastrukturförvaltares plankorsningstyper

Typ av plankorsning		2013	2012
3.	Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2197	2215
4.	Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	80	77
5.	Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	68	87
6.	Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	16	16
7.	Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 5 och 6	18	40
8.	Antal passiva plankorsningar	5029	5334
SUMMA:		8 221	8 616

Tabell 3: Antal plankorsningar uppdelat efter typ av vägskyddsanläggning summerat från samtliga rapporterade plankorsningar i verksamhetsutövarnas säkerhetsrapporter.

Trafikverkets plankorsningstyper

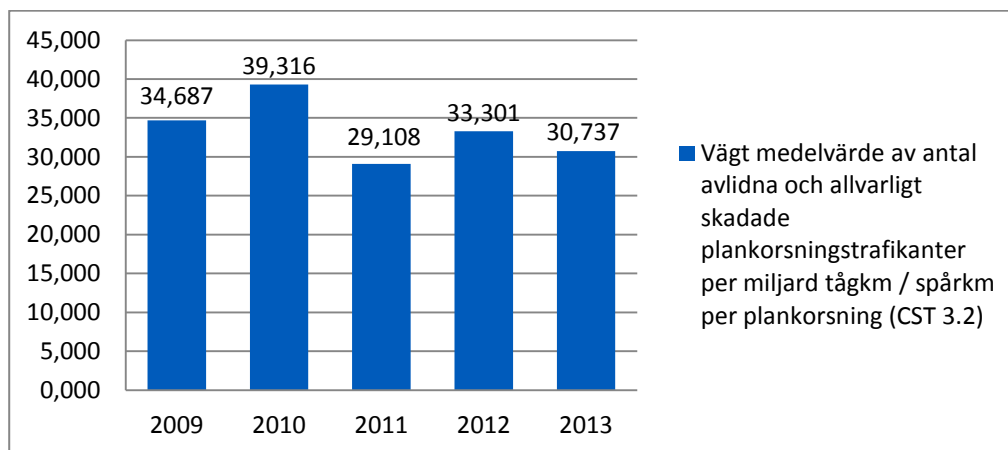
Typ av plankorsning		2013	2012
1.	Antal plankorsningar med automatisk ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	660	690
2.	Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	0	0
3.	Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2089	2116
4.	Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	79	77
5.	Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare	16	17
6.	Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare	0	0
7.	Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 5 och 6	0	0
8.	Antal passiva plankorsningar	3003	3260
SUMMA:		5 847	6 160

Tabell 4: Antal plankorsningar som Trafikverket har rapporterat i sin säkerhetsrapport.

Totalt sett har antalet plankorsningar minskat, både hos Trafikverket och hos övriga infrastrukturförvaltare, tabell 3 respektive tabell 4. Antalet passiva

plankorsningar minskar medan plankorsningar med manuellt skydd visar oförändrat antal.

Figur 7 visar utvecklingen av antal avlidna och allvarligt skadade plankorsningstrafikanter per miljard tågkilometer i förhållande till antal spårkilometer per plankorsning.



Figur 7: Vägt medelvärde av antal avlidna och allvarligt skadade plankorsningstrafikanter per miljard tågkilometer/spårkilometer per antal plankorsningar (Common safety target 3.2).

Av figur 7 framgår att efter 2010 har det vägda medelvärdet för andelen avlidna och allvarligt skadade plankorsningstrafikanter minskat något.

C.2 Resultat av säkerhetsrekommendationer

Under 2013 har Statens haverikommission riktat tio säkerhetsrekommendationer till Transportstyrelsen, se tabell 5. I samtliga fall utom två har Transportstyrelsen påbörjat genomförandet av aktivitet som ska möta haverikommissionens rekommendation. I ett fall är aktiviteten redan genomförd och i det andra fallet har den inte påbörjats. Transportstyrelsen bedriver riskbaserad tillsyn och därför konkurrerar varje aktivitet med andra aktiviteter i tillsynsbanken. Av det skälet kan genomförandet av vissa aktiviteter ta olika lång tid. Genomförd aktivitet återkopplas till Statens haverikommission på halvårsvisa samverkansmöten mellan Transportstyrelsen och Statens haverikommission.

Säkerhetsrekommendation	Aktivitet med anledning av rekommendationen	Status för införandet
TSJ 2011-1804: ”Transportstyrelsen rekommenderas att särskilt undersöka förekomsten av direktplanerat arbete hos infrastrukturförvaltarna i syfte att klargöra i vilken omfattning direktplanerat	Ämnet tas upp på återkommande möten med Trafikverket. Gällande Inlandsbanan kommer tillsyn, riktad mot direktplanerat arbete och färder att genomföras	<u>Under genomförande:</u> Genomfört mot IBAB Revision mot Trafikverket inplanerad under 2015

Säkerhetsrekommendation	Aktivitet med anledning av rekommendationen	Status för införandet
arbete används trots att förutsättningarna för detta enligt JTF inte föreligger samt vid behov vidta erforderliga åtgärder"		
TSJ 2011-1804: "Se över godkännande-processen för att säkerställa att rätt kompetens medverkar vid bedömningar av om ett godkännande behövs så att det både tas hänsyn till operative aspekter och användaraspekter vid bedömningen"	Rutinbeskrivning för ökad interaktion mellan sektionerna tas fram	<u>Under genomförande:</u> Ett arbete pågår för att öka interaktionen mellan sektionerna
TSJ 2011-1804: "Inom det arbete som startats för ökad interaktion mellan sektionerna för godkännande och tillstånd skapa rutiner eller motsvarande för att säkra att information som sänts till Transportstyrelsen överförs mellan olika processer"	Arbete och diskussioner pågår för att ta fram rutinbeskrivning och identifiera gränssnitt syfte att skapa bättre integration och samarbete mellan sektionerna. Processbeskrivning tas fram.	<u>Under genomförande:</u> Ett arbete pågår för att öka interaktionen mellan sektionerna
TSJ 2012-238: "Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn verka för att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i sina avvikelssystem följer upp förekomsten av otillåtna stoppassager förbi signaler placerade på höger sida om spåret för att kunna dra slutsatser om högerplacerade signaler passerar obehörigt oftare än vänsterplacerade signaler"	Rekommendationerna har lagts in i Transportstyrelsens tillsynsbank, för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera lämplig tillsynsåtgärd	<u>Under genomförande:</u> Revision av infrastruktur-förvaltare är inplanerad under hösten 2014 För järnvägsföretag har tillsyn ej prioriterats ur risksynpunkt vid verksamhetsplanering för 2014. Ligger kvar i tillsynsbanken
TSJ 2012-238: "Inom ramen för sin tillsyn verka för att infrastrukturförvaltare ser över högerplacerade växlingsvärgsignaler för att utvärdera om placeringen fortfarande är motiverad"	Rekommendationerna har lagts in i Transportstyrelsens tillsynsbank, för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera lämplig tillsynsåtgärd	<u>Under genomförande:</u> Revision är inplanerad under hösten 2014. Ligger kvar i tillsynsbanken
TSJ 2012-238: "Transportstyrelsen rekommenderas att utföra tillsyn över att järnvägsföretag tydligt anger signaler med	Rekommendationerna har lagts in i Transportstyrelsens tillsynsbank, för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera lämplig tillsynsåtgärd	<u>Ej påbörjat:</u> Ej prioriterat för tillsyn ur risksynpunkt vid verksamhetsplanering för 2014. Ligger kvar i tillsynsbanken

Säkerhetsrekommendation	Aktivitet med anledning av rekommendationen	Status för införandet
avvikande placering i lokala bangårdsinstruktioner"		
TSJ 2012-238: "Utöva tillsyn över av att infrastrukturförvaltarna använder sig av pilskyltar utformade enligt JvSFS 2008:7"	Rekommendationerna har lagts in i Transportstyrelsens tillsynsbank, för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera lämplig tillsynsåtgärd	<u>Under genomförande:</u> Revision är inplanerad under hösten 2014
TSJ 2011-1803: "Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att järnvägsföretagen och deras anlitade entreprenörer har ändamålsenliga rutiner för informationsöverföring, funktionskontroll och klargöring, liksom för uppföljning av personalens kunskaper i praktiken"	Rekommendationerna har lagts in i Transportstyrelsens tillsynsbank, för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera lämplig tillsynsåtgärd	<u>Under genomförande:</u> Säkerhetstillsyn genomförs mot ett antal företag under 2014
TSJ 2011-1803: "Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn vidta de åtgärder som behövs för att särskilt säkerställa att personal hos järnvägsföretag eller deras anlitade entreprenörer som utför arbete i Sverige av betydelse för trafiksäkerheten, men har sin anställning eller utbildning i ett annat land, dels har den utbildning som behövs om de föreskrifter och rutiner för funktionskontroll och klargöring som gäller i Sverige, dels av tillämpningen av deras kunskaper i dessa avseende i praktiken regelbundet följs upp av det ansvariga järnvägsföretaget"	Rekommendationerna har lagts in i Transportstyrelsens tillsynsbank, för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera lämplig tillsynsåtgärd	<u>Under genomförande:</u> Säkerhetstillsyn R2 genomförs mot ett antal företag under 2014
TSJ 2011-968: "Transportstyrelsen rekommenderas att i arbetet med att analysera och utvärdera sina arbetsmetoder särskilt överväga om tillsynsformen R1 (brevtillsyn) och företagsmöten är tillräckliga för att kunna verifiera att verksamhetsutövare inom spårtrafik-	Transportstyrelsen har ett regeringsuppdrag att se över sin tillsynsverksamhet vad gäller underhåll vid Järnväg. Utvecklingen av tillsynsverksamheten kommer att bli tillämpningsbar även på tunnelbana och spårväg och kommer att innebära större fokus på bakomvarande systembrister även vid mindre revisioner	<u>Genomfört:</u> Våra tillsynsformer har utretts i stort. Regeringsuppdrag (ärende TSJ 2013-2649) slutfört våren 2014

Säkerhetsrekommendation	Aktivitet med anledning av rekommendationen	Status för införandet
området uppfyller sin skyldighet att ha ändamålsenliga rutiner för att uppmärksamma brister och avvikelser i fordonsunderhållet"		

Tabell 5: Införande av säkerhetsfokuserade åtgärder som initierats av säkerhetsrekommendationer 2013.

C.3 Andra säkerhetsaktiviteter

De aktiviteter som genomförts utöver rekommendationer från Statens haverikommission är dels tillsyn över hantering av signaltekniska ritningar dels tillsyn om arbete i spårmiljö, tabell 6.

Fokusområde	Beskrivning av trigger (initieringsorsak)	Säkerhetsåtgärd som introducerats
Hantering av signaltekniska ritningar hos de största infrastrukturförvaltarna.	Inga tidigare tillsyner mot detta område, men brister har upptäckts i samband med andra tillsyner.	Förvaltarna har upprättat sina rutiner och förbättrat kontrollen av ritningar.
Arbete i spårmiljö	Antalet olyckor och tillbud ökade markant under 2011 så detta är ett ständigt pågående arbete.	Nya regler har tagits fram av förvaltarna och de har numera bättre uppföljning av att reglerna följs.

Tabell 6: Säkerhetshöjande aktiviteter som transportstyrelsen vidtagit utöver Statens haverikommissions rekommendationer.

D. SÄKERHETSTILLSYN

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

Tillämpning av CSM övervakning (Kommissionens förordning (EU) nr 1077/2012 är frivillig till 2013-07-06, vilket innebär att avsnitten D.1 och D.3 – D.5 är frivilliga till detta datum.

D.1 Strategier och planer

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

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

Härutöver är strävan att den årliga planeringen av tillsynsaktiviteter är preliminär. Planeringen omvärderas varje kvartal utifrån de händelser som inträffat. Planeringen har även utrymme för att snabbt kunna sätta in en ny tillsyn i fall en händelse skulle indikera behov av det. Tillsynen har således blivit både risk- och händelsestyrd för att snabbt kunna fånga förändringar i järnvägssystemet. Interna rutiner och checklistor är framtagna för tillsynsverksamheten. Ett exempel på en händelsestyrd tillsynsaktivitet är växlingsolyckan i Sundsvall, 2013-09-20, där en anställd förolyckades. Transportstyrelsen genomförde en händelsestyrd tillsyn med anledning av olyckan.

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

Händelsestyrd tillsyn

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

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

D.2 Mänskliga resurser

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

Antal timmar som gått åt för att genomföra inspektioner och revisioner

Sektion järnvägsföretag hade under 2013 sammanlagt 12 handläggare samt sektionschefen. 10 av dessa handläggare hade tillsyn som ingick i deras arbetsuppgifter, dock har dessa handläggare även andra uppgifter än tillsyn

Sektion infrastruktur hade under 2013 sammanlagt 12 handläggare förutom sektionschefen. 10 av dessa handläggare hade tillsyn som del av sina arbetsuppgifter. Men dessa 10 har även andra arbetsuppgifter såsom till exempel tillståndshandläggning och föreskriftsarbete.

Antal timmar per anställd som gått åt till inspektioner och revisioner

Under 2013 gjordes 5210 arbetstimmar tillsyn fördelade på 10 handläggare på sektion järnvägsföretag och ca 5000 timmar fördelat på 10 handläggare på sektion infrastruktur.

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

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

D.3 Kompetens

Beskriv det kompetensförsörjningssystem som implementerats.

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

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

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

D.4 Beslutsfattande

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

Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning genomförde under 2013 ett uppdrag, ”Maxiföredragningskulturen”, som bland annat innebar en genomlysning av arbetssätten inom avdelningen med betoning på

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

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

Inga verksamhetsutövare har överklagat beslut fattade av sektion järnvägsföretag eller sektion infrastruktur under 2013.

D.5 Samordning och samarbete

Beskriv de överenskommelser som träffades med tillsynsmyndigheter (NSA) i andra medlemsländer under 2013, avseende samordnade tillsynsaktiviteter. Summera innehållet i dessa överenskommelser.

Beskriv de överenskommelser med andra tillsynsmyndigheter (NSA) som gällde under 2013 och deras praktiska innebörd.

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

MOU-avtal finns med Norge, ej Danmark, Sverige har lämnat förslag till MOU-avtal med Danmark som de ännu inte har skrivit på.

D.6 Resultat av verksamhetsutövarnas aktiviteter

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

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

Fokus för sektion järnvägsföretag i år har varit förnyelser av säkerhetsintyg. Vi har genomfört stora fullständiga revisioner mot några av de största aktörerna på marknaden. I övrigt har vi kontrollerat järnvägsföretag som har huvudfokus på underhåll av järnväg. Dessa företag har haft stora brister i sina

säkerhetsstyrningssystem. Det har lett till att vi har kallat hit ett antal företag till myndigheten. Det har gett ett bra resultat att kalla hit företagen så dom har insett allvaret i de avvikelser som kom fram i revisionerna. En annan åtgärd som vi gjort under året är att vid en förnyelse av ett säkerhetsintyg har vi gett ett företag en kortare giltighetstid än tidigare, normalt är fem år. Detta pga. att företaget hade stora brister i sitt säkerhetsstyrningssystem vid revisionen men kunde med stora insatser klara av att få ett nytt tillstånd. Dock var vi tveksamma på att alla aktiviteter företaget presenterade för oss skulle genomföras som utlovat, därav denna åtgärd.

För sektion infrastruktur har fokus under 2013 legat på kommuner och museiföreningar och deras säkerhetsstyrningssystem och efterlevnaden av föreskrifter eftersom vi sett vid tidigare revisioner att de har svårt att ta till sig nya regler och bestämmelser, både nationella och de som kommer från EU.

E. SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND

E.1 Vägledning

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

Det finns mycket information på Transportstyrelsens externa hemsida:
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/Tillstand/Tillstandsformer-for-jarnvagsforetag/Vagledning-for-jarnvagsforetag/>

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

E.2 Kontakter med andra säkerhetsmyndigheter

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

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

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

Sektion järnvägsföretag har löpande samarbete med Norge och Danmark. Vi informerar varandra när ny sökande av ovanstående slag kommer.

E.3 Procedurella aspekter

Beskriv om det funnits några frågeställningar vid värdering av och vid tillståndsprovning av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd under 2013.

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

E.4 Återkoppling

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

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

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

F. FÖRÄNDRINGAR I REGELVERK

F.1 Förändringar baserat på järnvägssäkerhetsdirektivet

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

Därefter har lagstiftningen förändrats i takt med att EU:s regelverk, bland annat järnvägssäkerhetsdirektivet, har förändrats. De föreskrifter som har utfärdats under 2013 återfinns i bilaga B.

F.2 Förändringar i lagstiftning och andra regelverk

Förändringar som tillkommit på grund av annan EU-regel.

Se tabell 2 i bilaga B.

G. TILLÄMPNING AV CSM OM RISKVÄRDERING

G.1 Säkerhetsmyndighetens erfarenhet

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

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

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

Beskriv företagens tillämpning av riskhanteringsprocessen.

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

I vilken grad involveras AB?

Vid ett fåtal tillfällen.

Gränssnittshantering?

Här har vi tyvärr inte några exempel.

G.2 Återkoppling från verksamhetsutövarna

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

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

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

I årets säkerhetsrapportering beskriver några av verksamhetsutövarna att metoden är bra. De menar att det är bra att ha en gemensam metod eftersom den dels leder till en gemensam begreppsapparat etableras och dels innebär ett

strukturerat arbetssätt. De som inte har tillämpat metoden menar att deras järnvägsverksamhet har så liten omfattning att metoden inte behövs. De använder andra metoder för att värdera risker, t.ex. när en förändring i verksamheten planeras. Majoriteten av de som lämnat in en säkerhetsrapport har inte rapporterat något om sina erfarenheter av att tillämpa CSM RA, cirka 127 av 174 inkomna säkerhetsrapporter.

G.3 Revidering av säkerhetsregler som beaktar CSM för riskvärdering

Transportstyrelsen påbörjade i mars 2012 en revidering av *Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7)*, JTF. JTF innehåller operativa regler för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och utgör nationella säkerhetsbestämmelser. Revisionen pågår och planeras vara klar 2015. Syftet med revideringen är att revidera och reducera de nationella säkerhetsbestämmelserna. Järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna informeras om och bidrar till det pågående arbetet. När revideringen är klar kommer de operativa reglerna i JTF att hanteras inom järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem.

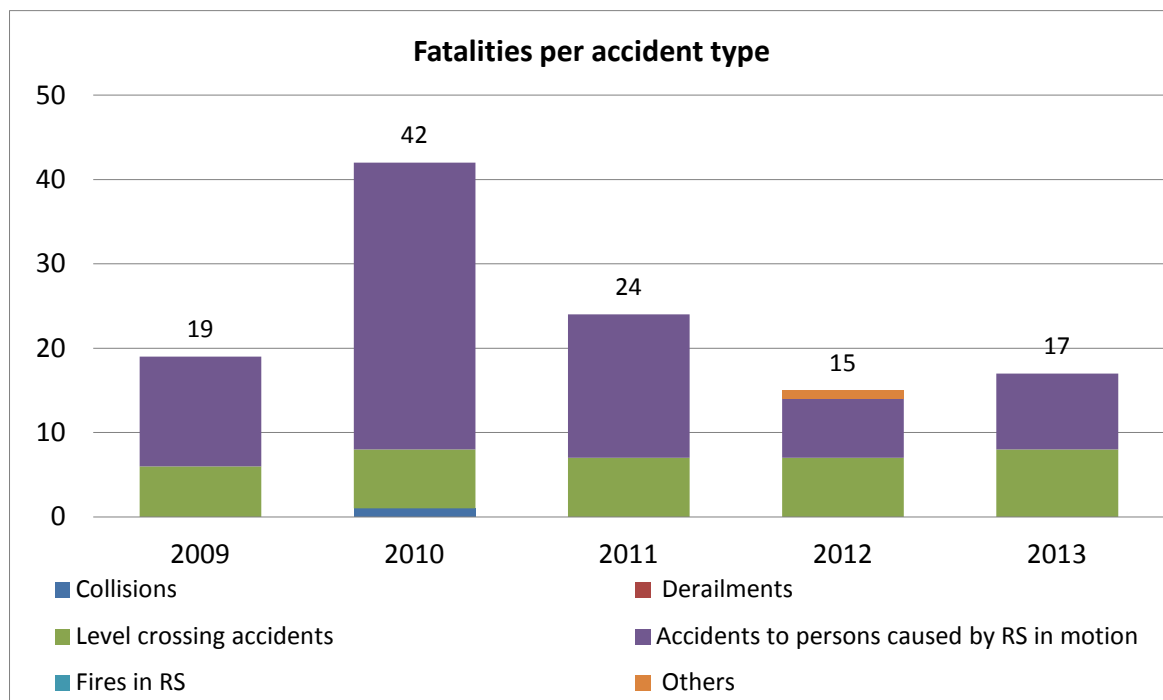
H. BEVILJADE UNDANTAG FRÅN FÖRORDNING OM ECM

Transportstyrelsen har inte beviljat några undantag för ECM under 2013 i enlighet med artikel 14 a(8) i direktiv 2008/110/EG.

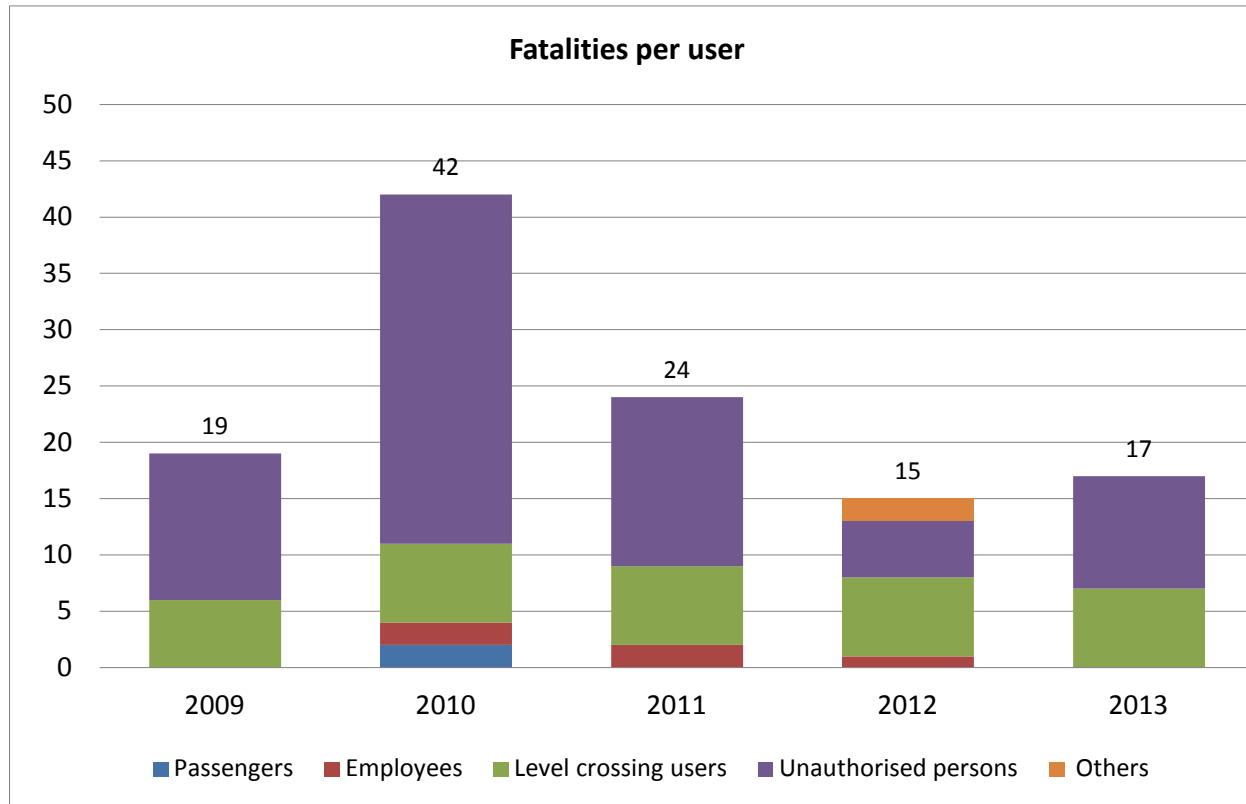
Bilaga A

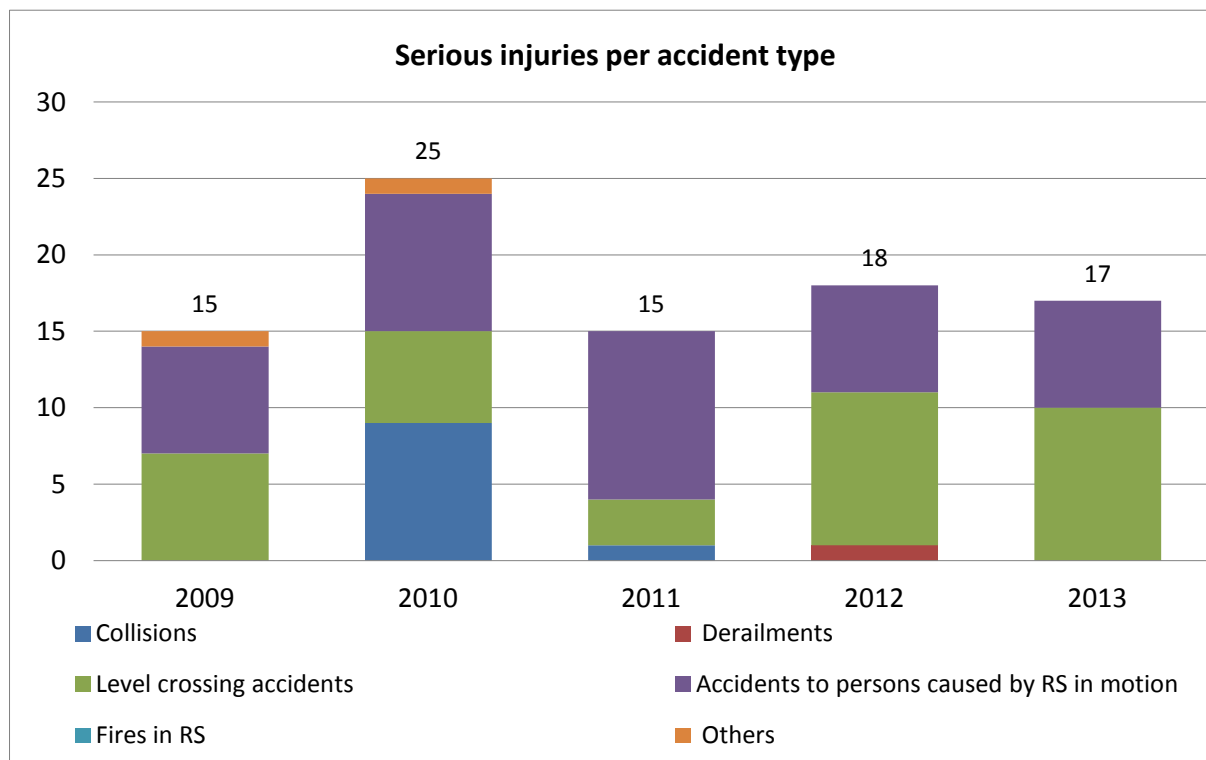
Gemensamma säkerhetsindikatorer

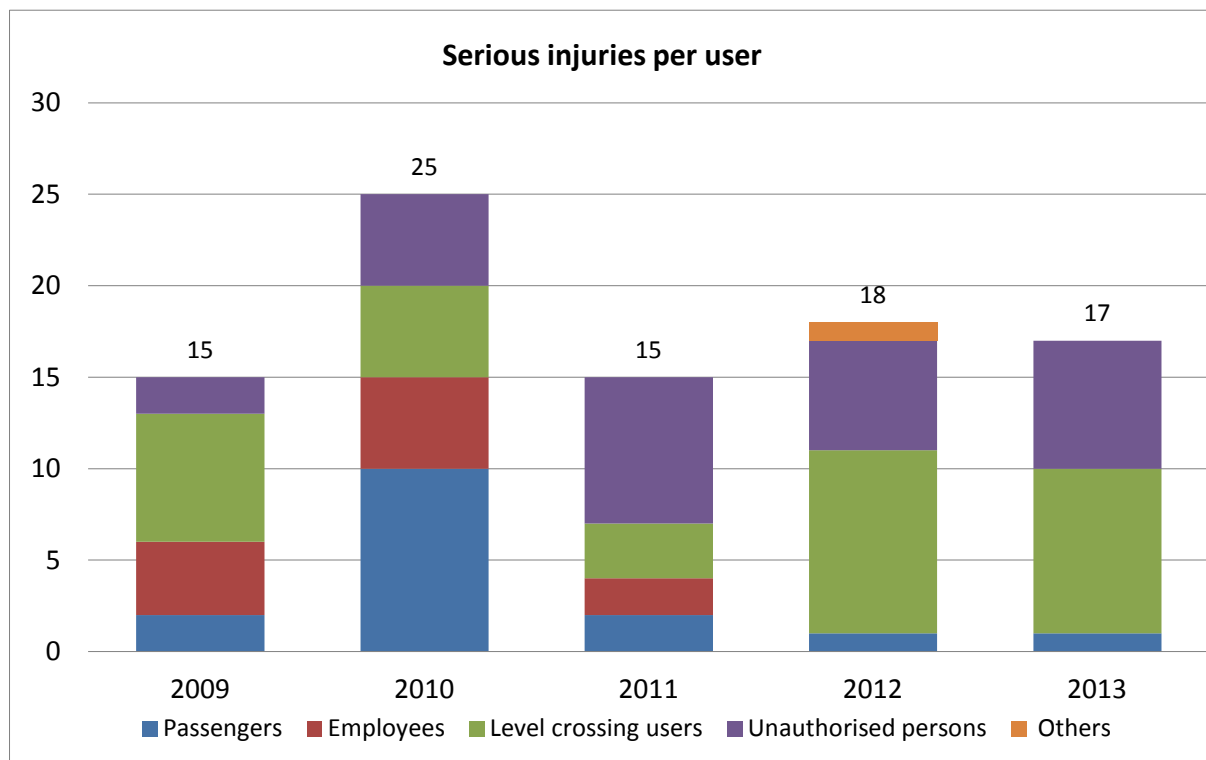
Nedan presenteras ett urval av de gemensamma säkerhetsindikatorer som rapporteras till ERA och som beräknas av ERA:s system för olyckor ERAIL¹⁹.

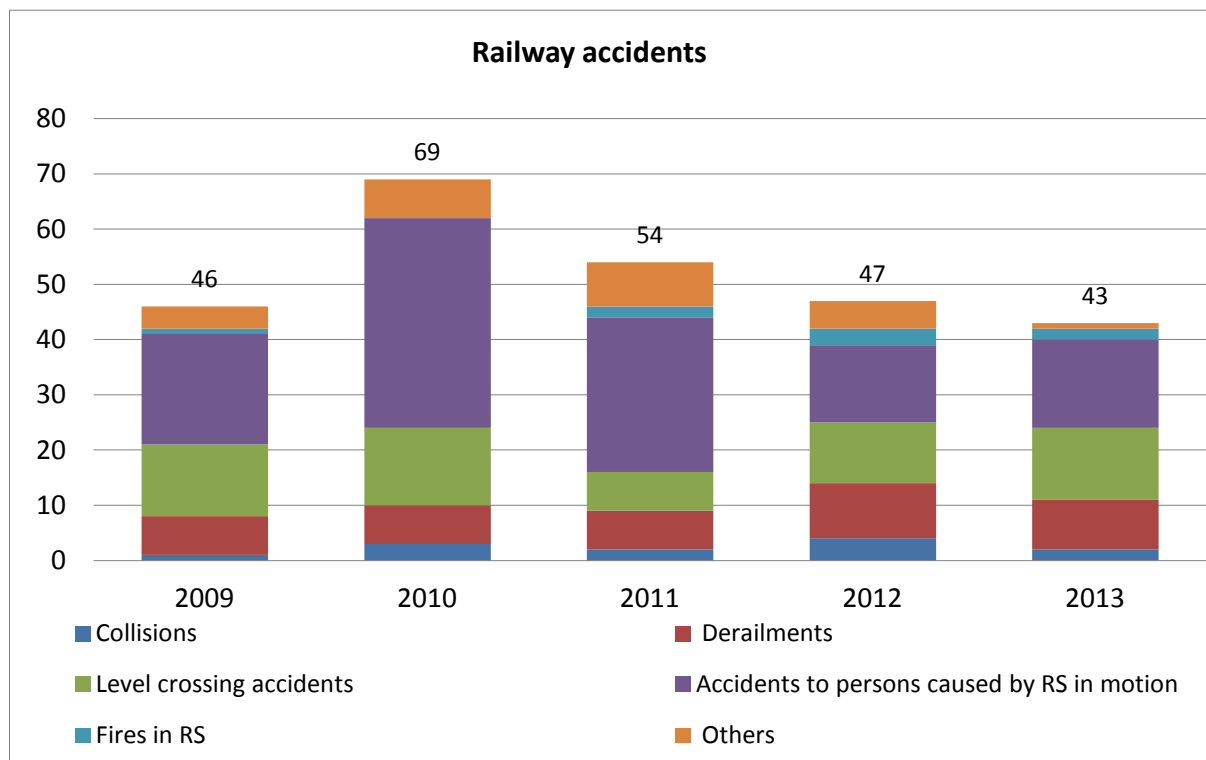


¹⁹ <http://erail.era.europa.eu/my-homepage.aspx>









Bilaga A1

Allvarliga olyckshändelser vid järnvägsdrift 1991–2013 / Serious accidents in railway operations 1991–2013

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Olyckshändelser																							
Urspårningar vid tågrörelse	46	45	40	30	16	16	18	11	12	2	21	9	8	12	2	12	11	14	7	8	7	10	9
Sammanstötningar vid tågrörelse	12	10	11	5	2	8	2	3	3	1	7	7	8	5	9	7	1	4	1	3	2	4	3
Kollisioner vid vägkorsning i plan	83	75	54	51	60	37	37	15	20	12	12	10	10	19	21	18	15	6	16	16	9	12	14
Urspårningar och kollisioner vid växling	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6	6	4	5	6	4	1
Andra olyckshändelser	35	29	18	13	20	16	7	25	14	15	19	30	38	36	22	25	26	20	21	41	32	18	19
Summa olyckshändelser	176	159	123	99	98	77	64	54	49	30	59	56	64	72	54	62	59	50	49	73	56	48	46
Själv mord och självmordsförsök	..	..	..	..	..	..	..	..	..	54	65	65	62	58	46	69	79	73	68	68	62	85	94
Avlidna																							
Resande	1	–	–	1	2	–	2	–	–	–	–	–	1	3	–	–	–	–	–	2	–	–	–
– därav kvinnor	..	–	–	..	..	–	..	–	–	–	–	–	..	..	–	–	–	–	–	2	–	–	–
– därav män	..	–	–	..	..	–	..	–	–	–	–	–	..	..	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Järnvägsanställda	–	1	3	1	–	–	8	1	1	–	1	3	–	2	–	–	–	–	–	2	2	1	–
– därav kvinnor	–	..	..	..	–	–	..	..	..	–	..	..	–	..	–	–	–	–	–	–	–	1	–
– därav män	–	..	..	..	–	–	..	..	..	–	..	..	–	..	–	–	–	–	–	2	2	–	–
Plankorsningstrafikanter	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	7	9	9	4	6	9	8	7	8
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	2	2	1	2
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	7	6	6	6
Obehöriga på spårområdet	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	10	16	10	13	32	15	5	10
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6	6	6	1	4
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	7	26	9	4	6
Övriga	25	30	16	16	17	16	14	24	21	19	14	15	19	21	14	–	–	1	–	–	–	2	–
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	–	–	–	1	–
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	–	–	–	1	–
Summa	26	31	19	18	19	16	24	25	22	19	15	18	20	26	21	19	25	15	19	45	25	15	18
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	8	10	8	4	6
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	11	35	17	11	12
Själv mord	..	..	..	27	46	..	28	45	58	53	63	63	59	58	47	65	76	72	65	66	57	84	93
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	30	17	17	22	35
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	35	49	40	62	58

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Allvarligt skadade																								
Resande	14	70	3	7	4	4	3	–	1	2	1	3	8	10	1	1	1	3	2	10	2	1	1	
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	–	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	6	1	–	1
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	–	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	–	4	1	–	–
– därav okänt kön	..	..	..	..	..	..	..	–	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	–	–	–	1	–
Järnvägsanställda	10	1	6	9	2	6	11	8	1	4	7	3	2	4	4	1	3	1	4	5	1	1	–	
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	–	–	–	–	–
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	5	1	1	–
Plankorsningstrafikanter	11	8	9	1	10	5	3	10	9
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	2	2	1	2
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	8	3	1	9	7
Obehöriga på spårområdet	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	2	3	2	5	8	6	7
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	–	1	2	2	3
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	4	6	4	4
Övriga	31	23	9	12	16	7	22	13	14	12	11	5	13	9	3	2	–	–	–	–	–	1	1	
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	–	–	–	–	1
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	–	–	–	1	–
Summa	55	94	18	28	22	17	36	21	16	18	19	11	23	23	19	16	15	8	18	25	14	19	18	
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	9	5	3	7
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	14	16	9	15	11
– därav okänt kön	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	–	–	–	1	–
Självordsförsök	..	..	..	..	2	..	4	6	–	1	2	2	3	–	2	4	3	1	3	2	5	1	1
– därav kvinnor	..	..	..	..	..	..	..	..	–	..	..	..	..	–	..	..	..	..	2	1	4	–	1
– därav män	..	..	..	..	..	..	..	..	–	..	..	..	..	–	..	..	..	..	1	1	1	1	–

Källa: Trafikanalys, Transportstyrelsen

Source: Transport Analysis, Swedish Transport Agency

Bilaga B

Förändringar i regelverk

Tabell 1

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

Tabell 2

Lagar och andra nationella regler	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Beskrivning av förändringen	Orsak till införandet/förändringen
Angående NSA	Ingen förändring			
Angående anmält organ, assessor, tredje parts myndighet för registrering (third parties entites for registration), examination, etc.	TSFS 2013:73	2013-10-01	Ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:167) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel - godsvagnar" i järnvägssystemet för konventionella tåg.	Ändring av TSD.
	TSFS 2013:74	2014-01-01	Upphävande av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:167) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel - godsvagnar" i järnvägssystemet för konventionella tåg.	Ny förordning.
Angående järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, underhållsansvarig enhet (ECM)	TSFS 2013:43	2013-09-01	Sammanslagning av flera föreskrifter till en.	Förenkling av regelverket för infrastrukturförvaltare.
Införande av andra EU krav (om de handlar om järnvägssäkerhet)	TSFS 2013:53	2013-09-01	Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7)	Ändring
	TSFS 2013:52	2013-07-01	Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter om hälsokrav m.m. enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare	Ändring
	TSFS 2013:51	2013-07-01	Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:58) om förarbevis och kompletterande intyg	Ändring
	TSFS 2013:50	2013-07-01	Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten	Ändring