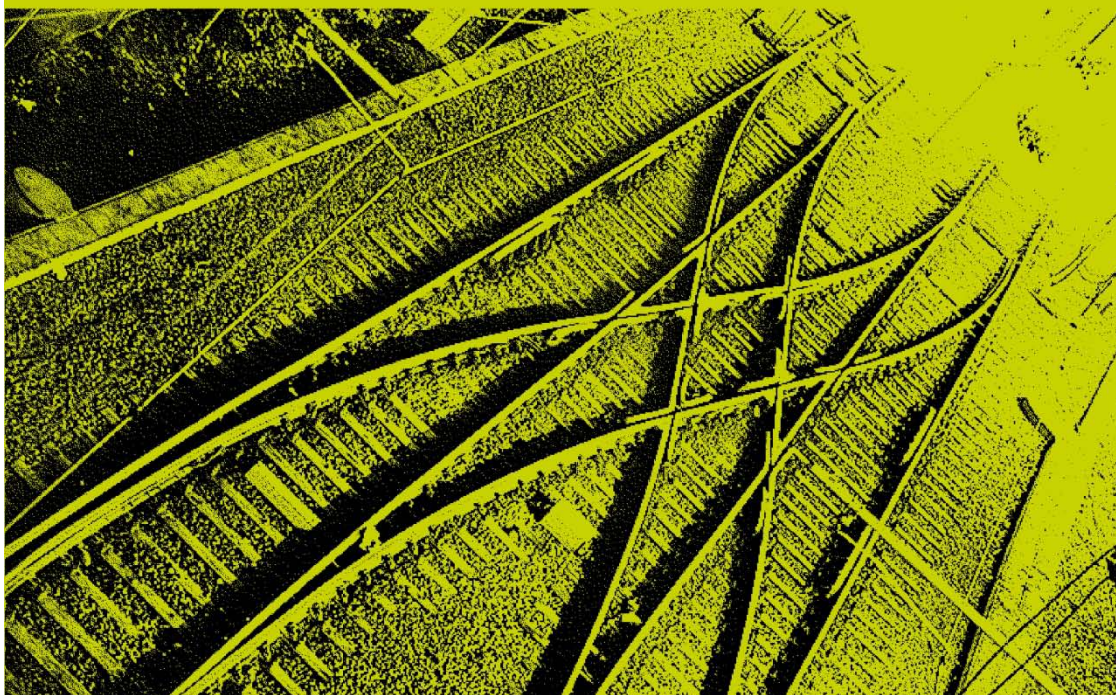


SÄKERHETSRAPPORT JÄRNVÄG

TRANSPORTSTYRELSENS ÅRSRAPPORT FÖR 2010 ENLIGT ARTIKEL
18 I DIREKTIV 2004/49/EG (JÄRNVÄGSSÄKERHETSDIREKTIVET)



Revisionsförteckning

Rev	Datum	Upprättad av	Fastställd av
1.0	2011-09-29	Eva-Lotta Högberg	Staffan Widlert

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

A	RAPPORTENS RÄCKVIDD	4
B	INLEDNING	4
B.1	Bakgrund och målgrupp	4
B.2	Verksamhetsutövare	6
B.2.1	Undantagna verksamhetsutövare	7
B.3	Sammanfattning/generell trendanalys	7
C	ORGANISATION.....	10
C.1	Transportstyrelsens organisation	10
C.2	Transportstyrelsens järnvägsavdelnings relationer	11
D	UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN.....	13
D.1	Initiativ för att bibehålla/öka säkerheten	13
D.1.1	Transportstyrelsens säkerhetshöjande aktiviteter.....	13
D.1.1	Verksamhetsutövarnas säkerhetshöjande aktiviteter.....	14
D.1.1.1	Säkerhetsmål	14
D.1.1.2	Handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter.....	15
D.2	Gemensamma säkerhetsindikatorer	17
D.2.1	Olyckor.....	19
D.2.2	Dödade och allvarligt skadade	23
D.2.3	Infrastrukturens tekniska säkerhet.....	25
D.2.4	Avvikelse	27
D.2.5	Kostnader och förlorade arbetstimmar på grund av olyckor	28
D.2.6	Säkerhetsstyrning	29
D.3	Resultatet av säkerhetsrekommendationer	30
E	VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK.....	44
F	UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND	45
F.2	Numeriska data	45
F.3	Procedurella aspekter.....	45
G	SÄKERHETSTILLSYN	48
H	RAPPORTERING AV TILLÄMPNINGEN AV GEMENSAMMA SÄKERHETSMETODER	51
I	SLUTSATSER OCH PRIORITERINGAR	52
J	KÄLLOR/ANVÄNDA DEFINITIONER.....	53

Bilagor

A.1 Rapportens räckvidd

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

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 2010 års verksamhet, är den femte i sitt slag och den följer huvudsakligen den vägledning som ERA tillhandahållit för ändamålet. Till följd av en ändring (2009/149/EG) av säkerhetsdirektivet rapporteras några indikatorer i år för första gången, några indikatorer har modifierats och någon indikator har helt strukits. Ändringen av direktivet har medfört att Transportstyrelsen reviderat Järnvägstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:1) om olycks- och säkerhetsrapportering. Vid skrivandet av denna rapport har de nya föreskrifterna precis beslutats och ska lämnas för tryckning. Tack vare god samarbetsvilja hos rapporterande företag kan Sverige trots att implementeringen av 2009/149/EG är sen i svensk lagstiftning ändå rapportera de efterfrågade uppgifterna även för 2010.

Observera att spårväg och tunnelbana inte ingår i denna rapport. 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. Även verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods är exkluderade ur denna rapport.

A.2 Summary in English (optional)

Please contact us for a summary in English.

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, Trafikanalys, andra myndigheter och forskningsinstitut, Järnvägsföretag, Infrastrukturförvaltare och andra aktörer inom järnvägsbranschen. Rapporten kan också vara av intresse för den som är allmänt intresserad av järnväg och järnvägssäkerhet.

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

I säkerhetsdirektivet regleras att den nationella säkerhetsmyndigheten i varje medlemsland senast 30 september varje år skall lämna en rapport till Europeiska järnvägsbyrån (ERA)³. Syftet med

¹ Direktiv 2004/49/EG

² Järnvägslagen (2004:519)

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

I säkerhetsdirektivet framgår att verksamhetsutövare, d.v.s. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, senast 30 juni varje år skall lämna en säkerhetsrapport till säkerhetsmyndigheten⁴. 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 järnvägslagen⁵. Regeringen har i järnvägsförordningen⁶ gett Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter för att detaljreglera området. Transportstyrelsens föreskrifter publiceras i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS).

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

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

Årets rapportering av de gemensamma säkerhetsindikatorerna är så långt det varit möjligt för Sveriges del anpassad efter den reviderade bilagan. De nya uppgifter som rapporteras är något osäkra eftersom det är första gången de rapporteras. Den nya uppgiften förseningsminuter på grund av olyckor inkluderar i år även förseningar på grund av tillbud till olyckor då den största infrastrukturförvaltaren (som tar fram uppgiften) inte har kunnat särskilja vilka förseningsminuter som beror på olyckor och vilka som beror på tillbud.

För att förenkla och minska den administrativa bördan för de verksamhetsutövare som omfattas av rapporteringen har Transportstyrelsen från och med 2008 samlat in säkerhetsrapporterna gemensamt med andra olycksuppgifter som samlas in och rapporteras till Trafikanalys (som i sin tur förutom att själva publicera uppgifterna som officiell olycksstatistik även rapporterar uppgifterna vidare till den europeiska statistikmyndigheten Eurostat). Vissa definitionsskillnader

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

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

⁵ Järnvägslagen (2004:519)

⁶ Järnvägsförordningen (2004:526)

⁷ Vägledningen kommer att uppdateras när Transportstyrelsens nya föreskrifter ges ut i höst.

finns dock vilket gör att siffrorna skiljer sig åt något, då olyckor på fristående nät inkluderas i Trafikanalys statistik men exkluderas i statistiken till ERA, se avsnitt D.2 samt J. De rapporterade verksamhetsutövarna erbjuds att välja mellan att rapportera via ett webbaserat formulär på Transportstyrelsens hemsida, via e-post eller traditionell post.

Ett ytterligare samarbete med Trafikanalys är att från och med i år använder Transportstyrelsen trafik- och bandata insamlad av Trafikverket/Trafikanalys. Detta för att inte företagen ska behöva rapportera den typen av data till både Trafikanalys/Trafikverket⁸.

B.2 Verksamhetsutövare

Det är verksamhetsutövarna som är järnvägssektorns huvudaktörer i egenskap av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Den som önskar bedriva järnvägsverksamhet i Sverige måste ansöka om tillstånd för detta hos Transportstyrelsen. Tillstånd prövas enligt villkor i Järnvägslagen och tilldelas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare var för sig. En organisation kan därför ha ett eller flera tillstånd t.ex. kan en infrastrukturförvaltare i vissa fall ha tillstånd även för järnvägstrafik. I svensk lagstiftning definieras infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag enligt följande⁹:

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 2010 hade 523 verksamhetsutövare med tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet.

Tillståndsinnehavare	2010
Järnvägsföretag	103
Infrastrukturförvaltare	420
Totalt	523

Tabell 1: Uppgifter om antal verksamhetsutövare 2010. 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

⁸ Transportstyrelsen har bitt Trafikanalys/Trafikverket om uppgifter även för tidigare rapporteringsår för att sammanställningsmetoden ska bli densamma för alla år. Transportstyrelsen kommer att göra ev. nödvändiga justeringar när uppgifterna finns tillgängliga.

⁹ Järnvägslagen (2004:519), 1 kap 4 §

person- och godstrafik åt 2008. Persontrafiken var 2008 fortfarande reglerad och ett statligt ägt bolag hade ensamrätt att trafikera den interregionala persontrafiken.

Under 2009 sa Sveriges riksdag ja till propositionen "Konkurrens på spåret" (2008/09:176) som innebar en stegvis öppning av marknaden för persontrafik på järnväg. Det första steget togs 1 juli 2009 då marknaden öppnades för veckosluts- och helgtrafik. Den 1 oktober 2009 öppnades marknaden för internationell persontrafik. Riksdagens beslut innebar också att marknaden öppnades helt från och med den 1 oktober 2010. Godstrafiken var redan tidigare öppnad för konkurrens men domineras fortfarande av det bolag som tidigare var en del i den statliga järnvägsförvaltningen.

Infrastrukturmarknaden är starkt dominerad av staten vilket innebär att infrastrukturförvaltaren av statens spåranläggningar är den dominerade aktören. Järnvägsnätet i Bilaga A.1 visar den geografiska spridningen för det statligt ägda järnvägsnätet.

Under 2010 fanns 420 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 127 säkerhetsrapporter från verksamhetsutövare. Ett fåtal (mindre) verksamhetsutövare som inte är undantagna har ej lämnat in säkerhetsrapport till Transportstyrelsen i tid. Bland dessa återfinns ett antal kommuner.

B.3 Sammanfattning/generell trendanalys

Efter flera av år av oförändrade olyckstal utgör 2010 ett mörkt år på olycksfronten. För första gången på många år omkom en passagerare i en kollision. Tåget som den resande åkte med kolliderade med en traktorgrävare på intilliggande spår. Flera passagerare skadades allvarligt i samma olycka. Under året har det även förekommit olyckor där anställda omkommit efter att ha blivit påkörda vid arbete i spårmiljö. Transportstyrelsen har till följd av detta lagt stor kraft vid att genom tillsynsaktiviteter kontrollera verksamhetsutövarnas rutiner för spårarbete och vilka åtgärder som görs för att det inte ska upprepas.

En annan olyckstyp som har ökat är antalet personer som omkommit till följd av obehörigt spårbeträdande. En stor del av dessa utgörs av händelser där polisen inte tagit ställning till om händelsen var orsakad av en olycka eller en självmordshandling. Transportstyrelsens generaldirektör har gett väg- och järnvägsavdelningen i uppdrag att ta fram en handlingsplan för minskat antal självmord i järnvägstrafiken.

Till skillnad från olycksuppgifterna är avvikelserna som begärs in genom säkerhetsrapporterna fortfarande relativt nya för verksamhetsutövarna att rapportera vilket märks på så sätt att några verksamhetsutövar fortfarande rapporterar tex alla OSPA och inte bara de som är rapporteringspliktiga. När de blir för stora avvikelser mot föregående år har Transportstyrelsen ställt följdfrågor och korrigerat siffrorna. Den statliga infrastrukturförvaltaren har rapporterat betydligt färre avvikelser än föregående år. Som förklaring har de uppgett att de behöver lägga ned ett stort manuellt arbete på att sortera ut exempelvis vilka rälsbrott av alla rälsbrott som finns registrerade i deras datasystem som ska rapporteras. Den manuella hanteringen gör siffrorna osäkra och känsliga för personalbyte.

Transportstyrelsen har utfärdat säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd samt utövat tillsyn i form av främst revisioner i enlighet med säkerhetsdirektivet. Den tillsyn som Transportstyrelsen utövat under 2010 resulterade i 42 förelägganden och ett förbud. Järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem är i huvudsak väl fungerande. De vanligaste bristerna som upptäckts i säkerhetstillsynen riktad mot infrastrukturförvaltare är fortfarande att åtgärder inte vidtagits i rätt tid efter en besiktning av spåranläggningen. En annan vanlig brist är att företagets trafiksäkerhetsinstruktion inte uppdaterats efter att Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter beslutades 2008. En orsak till att dessa brister fortfarande upptäcks är att antalet verksamhetsutövar som fått tillstånd innan Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter beslutades är betydligt fler än Transportstyrelsen hinner revidera varje år.

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

Transportstyrelsen har under året omhändertagit ett antal rekommendationer från Statens haverikommission. Transportstyrelsen och Statens haverikommission har därutöver haft brevväxling i fall där Statens haverikommission inte ansett att Transportstyrelsen omhändertagit rekommendationerna.

Ett utvecklingsområde som Transportstyrelsen arbetar med är ett pilotprojekt för att få tillgång till sjukhusuppgifter om personer som skadats i järnvägs- och båtolyckor. Sedan tidigare har Transportstyrelsen ett samarbete med sjukvården för vägtrafikolyckor. Ett annat område är utvecklingen av ett IT-system som ska underlätta processen för tillståndsansökan. Transportstyrelsen har även skapat trafikslagsövergripande kompetenscentrum för tillsynsverksamhet, tillståndsprövande verksamhet och HF/MTO¹⁰-relaterade uppgifter.

Transportstyrelsen fick den 3 juni 2010 uppdraget att redovisa hur verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak kan finansieras med avgifter från den 1 januari 2011. Väg-

¹⁰ Human factors/Människa, teknik, organisation

och järnvägsavdelningen har från och med januari 2011 avgiftsbelagt sin registerhållning för järnvägsfordon och för prövning av ansökningar om godkännande av tekniska system. Transportstyrelsen bedömde i sitt förslag att det inte var lämpligt att införa hela avgiftsfinansieringen för verksamheten på järnvägsområdet redan 2011 och därför beslutades att avgifterna skulle införas i tre steg; 2011, 2012 och 2013. Nästa steg 2012 blir att avgiftsbelägga säkerhets- och marknadstillsyn och utfärdande av tillstånd. Om avgiftsfinansieringen kommer att påverka antalet ansökningar är ännu för tidigt att säga.

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

C ORGANISATION

C.1 Transportstyrelsens organisation

Transportstyrelsen har ett samlat ansvar för normgivning, tillsyn, tillståndsgivning och registerhållning för de fyra trafikslagen järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Transportstyrelsen har även en normerande roll och utövar tillsyn över järnvägssystemet. 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.

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

Transportstyrelsens uppdrag preciseras i förordning¹² med instruktion för Transportstyrelsen. Regeringen anger årligen i sitt regleringsbrev vilka villkor som skall gälla för Transportstyrelsens verksamhetsutövning nästkommande budgetår. Regleringsbrevet innehåller bland annat mål för transportpolitiken och krav på Transportstyrelsen att återredovisa graden av måluppfyllelse till regeringen och budgetramar.

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

Transportstyrelsen finns på 15 orter i landet och har cirka 1 500 medarbetare. Den största delen av verksamheten finns i Borlänge, Norrköping och Örebro. Huvudkontoret ligger i Norrköping. Där arbetar generaldirektören och där finns GD-staben, GD-juridik, GD-kansli samt följande avdelningar: ekonomi- förvaltningsavdelningen, IT-avdelningen, kommunikationsavdelningen och personalavdelningen. Utöver avdelningarna på huvudkontoret har Transportstyrelsen ytterligare fyra avdelningar: väg- och järnvägsavdelningen, luftfartsavdelningen, sjöfartsavdelningen och trafikregistret. Utveckling av organisationen pågår och bland annat IT-avdelningen och trafikregistret ses för närvarande över.

Väg- och järnvägsavdelningen bildades den 1 april 2011 och består av åtta enheter: behörigheter, fordon och teknik, juridik, marknadstillsyn och marknadsövervakning, strategi och analys, support, trafik och infrastruktur samt trafikföretag. Nedan beskrivs kort vilka olika järnvägsfrågor enheterna ansvarar för. Utöver det ansvarar varje enhet även för vägfrågor. Trafik

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

¹² Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

och infrastruktur samt trafikföretag utfärdar tillstånd och utövar tillsyn. För att få ett tillstånd prövas järnvägsföretagets och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Enheten för fordon och teknik utfärdar godkännande av delsystem. För att få ett delsystem godkänt innan det tas i bruk, måste den sökande visa att delsystemet är säkert och driftkompatibelt. Juridiska enheten ansvarar bland annat för framtagandet av föreskrifter. Strategi- och analysenheten ansvarar bland annat för hantering av Statens haverikommissions rekommendationer samt olycksstatistik och framtagande av denna rapport.

Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning har cirka 294 anställda, varav 160 män och 134 kvinnor. Ca 60 av dessa arbetar framförallt med järnvägsfrågor. Motsvarande fördelningen på hela Transportstyrelsen är 685 män och 805 kvinnor. Bilaga B innehåller Transportstyrelsens organisationsschema.

C.2 Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelnings relationer

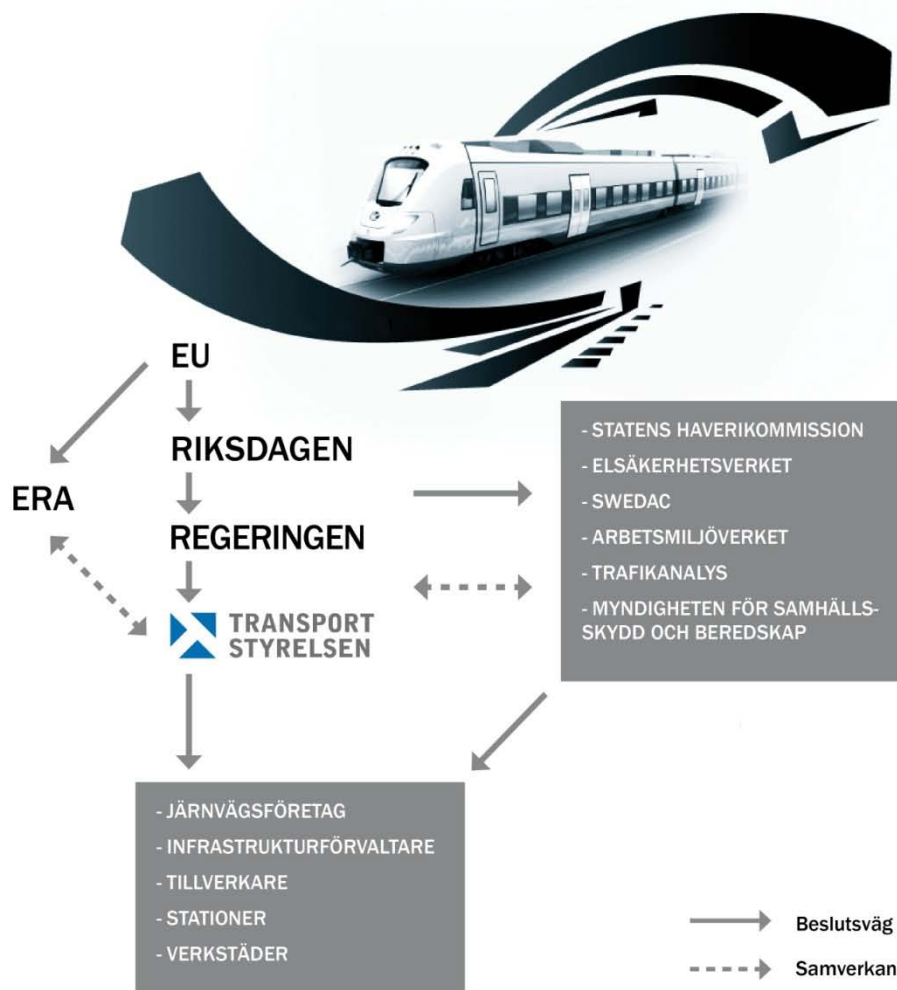
I detta avsnitt beskrivs Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelnings relationer till andra myndigheter. Fokus ligger på relationer inom järnvägsområdet. I och med att Transportstyrelsen även har ansvar för väg, sjöfart och luftfart finns ytterligare en mängd relationer som inte tas upp i denna rapport.

Transportstyrelsen är inte en solitär myndighet som ensam ansvarar för hela järnvägssystemets reglering. Det finns flera andra statliga myndigheter som ansvarar för sina respektive ansvarsområden t.ex. Elsäkerhetsverket, Boverket och 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 Transportstyrelsen 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 driftkompatibilitet (TSD). MSB har ett övergripande och samordnande ansvar i sitt arbete för ett säkrare samhälle. Transportstyrelsen samarbetar med MSB beträffande t.ex. tillsyn över transport av farligt gods.

Transportstyrelsen rapporterar inträffade olyckor och tillbud till Statens haverikommission som är oberoende utredningsorgan enligt säkerhetsdirektivet. Statens haverikommission lämnar sina rekommendationer till Transportstyrelsen och Transportstyrelsen skall i egenskap av säkerhetsmyndighet följa och vidta adekvata åtgärder till följd av rekommendationerna. 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).

Transportstyrelsen samverkar även med Trafikanalys. Transportstyrelsen levererar statistiska uppgifter till Trafikanalys som i sin tur levererar olycksstatistik till Eurostat. Trafikanalys publicerar även nationell statistik.



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

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

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

infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem även omfattar underhåll av fordon och järnvägsinfrastruktur.

D UTVECKLING AV JÄRNVÄGSSÄKERHETEN

Arbetet med att hålla en hög och jämn säkerhetsnivå i järnvägssystemet engagerar samtliga aktörer i järnvägssystemet som beskrivs i figur 1. Exempelvis arbetar Transportstyrelsen med att följa upp de säkerhetsmål som regeringen angett. Till hjälp för detta har 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 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 Transportstyrelsen och av verksamhetsutövarna.

D.1 Initiativ för att bibehålla/öka säkerheten

D.1.1 Transportstyrelsens säkerhetshöjande aktiviteter

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

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

Inom Transportstyrelsen pågår en kartläggning av hur tillsynen inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart utövas vilket kan mynna ut i nya metoder. Det första resultatet av projektet var en gemensam grundutbildning, nu har det också under 2010 bildats ett kompetenscentrum för tillsyn. Från och med den 1 januari 2011 finns tre kompetenscentrum inrättade vid Transportstyrelsen. Utöver tillsynsverksamhet finns ett för tillståndsprövande verksamhet och ett för HF/MTO¹³-relaterade uppgifter. Samtliga kompetenscentrum har ett trafikslagsövergripande perspektiv, där det arbete som utförs inom kompetenscentrumen ska gagna hela myndigheten.

Under 2010 har ett antal olyckor och tillbud skett vid arbete i spårmiljö och därför har stor kraft lagts vid att genom tillsynsaktiviteter kontrollera verksamhetsutövarnas rutiner för detta och vilka åtgärder som görs för att det inte ska upprepas.

¹³ Human factors/Människa, teknik, organisation

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

Olycka/tillbud eller annan avvikelse som startade aktiviteten			Beslutade säkerhetshöjande aktiviteter
Datum	Plats	Händelsebeskrivning	
2010-02-01 2010-06-09 2010-09-12	Linghem Tomtebodå Kimstad	Olyckor där banarbete utförts och personer omkommit.	En tillsyn har genomförts där Transportstyrelsen har verkat för att Trafikverket förbättrar attityden till säkerhets- och skyddsplanering.

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

Säkerhetshöjande aktivitet	Beskrivning av "trigger"	Beskrivning av problemområdet
Tillsyn mot Trafikverket gällande implementering och efterlevnad av regelverk kring arbete i spårmiljö, såsom SOS-planering och sänkt hastighet förbi arbetsområden.	Upptäckt vid tillsyn att information och nya föreskrifter kring detta inte efterlevs inom Trafikverkets egna organisation.	Entreprenörer utsätts för stora risker i samband med arbeten i spårmiljö.
Tillsyn mot 5 järnvägsföretag gällande företagens egna kompletterande säkerhetsbestämmelser till Transportstyrelsens trafikregler.	Upptäckt vid tillsyner att företagen själva inte implementerat nya trafikregler fullt ut.	Viktigt att alla järnvägsföretag använder samma regler och implementerat de ändringar som krävs för en säker trafik.

Tabell 3: Exempel på säkerhetshöjande aktiviteter från Transportstyrelsens 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 dödats eller allvarligt skadats. Utöver de gemensamma säkerhetsindikatorerna innehåller säkerhetsrapporterna uppgifter om verksamhetens säkerhetsmål och vidtagna aktiviteter som avser att höja säkerhetsnivån

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 88 av 127

verksamhetsutövare redovisat sina säkerhetsmål (69 %). Några av de rapporterande 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. Formuleras exempelvis som att det ska vara tryggt och säkert att åka tåg. Bland svaren i säkerhetsrapporterna finns även exempel på kvantitativa mål såsom att minska antalet olyckor till en viss nivå. Finns även mer nedbrutna mål som exempelvis att hitta åtgärder för att förhindra obehörigt spårbeträdande och åtgärder för barn och ungas säkerhet.

D.1.1.2 Handlingsplaner med säkerhetshöjande aktiviteter

Av de inkomna säkerhetsrapporterna har 46 % av verksamhetsutövarna redovisat att de vidtagit säkerhetshöjande aktiviteter på grund av någon inträffad händelse, tillbud eller av förebyggande skäl vilket är en ökning jämfört med föregående år. Flertalet av verksamhetsutövarna har redovisat mer än en säkerhetshöjande aktivitet. Det behöver inte vara någon allvarlig konsekvens kopplad till händelsen. Mindre allvarliga händelser som tillbud till olycka 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
Ett antal olyckor där rundvirke fallit av vagnar under färd.	Risk för allvarliga personskador. Risk för stora materiella skador på mötande tåg och omgivning.	Branschsamverkan för säkra transporter av rundvirke. Branschföreningen Tågoperatörerna, Skogsindustrierna och Sveriges Åkeriföretag har påbörjat gemensamma utbildningar av virkeslastare vid timmerterminaler. Samarbetet har resulterat i avsevärt färre olyckstillbud vid transporter av rundvirke på järnväg.
Den teoretiska utbildningen som genomförs vid den årliga repetitionsutbildningen har visat sig otillräcklig för att bryta vissa felaktiga beteenden och handlingsmönster hos enskilda medarbetare och grupper.	Avvikelser från gällande regelverk kan leda till allt från tillbud till allvarliga olyckor.	Utveckling av utbildningsmetoder för operativ personal i det så kallade Kompetensåret. En årscykel med interaktiva utbildningsmoduler i datormiljö, certifieringsprov och lärarledda lektioner kompletteras med uppföljning och lärande ute i verksamheten genom att instruktörer följer medarbetarna på arbetspasset. Metoder och planer för genomförande under 2011 har tagits fram.
De avreglerade godstågs- och fordonsunderhållsmarknaderna i Europa har inneburit att varje järnvägsföretagen inte fullt ut kunnat kontrollera underhållsstatus på de vagnar som framförs i varje järnvägsföretags trafik. Nytt EU-direktiv reglerar att underhållsansvarig enhet ska utses.	På sikt kan underhållsstatusen på den europeiska godsvagns- flottan försämrats.	Anpassning till nya EU-krav för underhållsansvar av godsvagnar. Järnvägsföretaget har tagit det första steget till ett EU-gemensamt system för fordonsunderhåll inom gemenskapen. System och rutiner har tagits fram för att möta de nya kraven för underhållsansvariga enheter (ECM) i enlighet med ett memorandum of understanding (MOU) som ingåtts mellan ett antal av EU medlemsstater.
Förekomst av: – påstigningsolyckor med resande – skador på resande inuti tåg	Risk för allvarlig personskada.	Fördjupad orsaksanalys.
Kontaktledning brann av efter överslag på fordonstak p g a fågel.	Avbränd kontaktledning.	Påtalande till infrastrukturförvaltaren och Stockholm stad om problem med fåglar pga närliggande papperslager.
Svåra väderförhållanden.	Olycksrisk.	Ökad tillsyn.

Orsak bakom aktiviteten	Konsekvens eller potentiell konsekvens	Säkerhetshöjande aktivitet
Ett antal hjulaxelbrott inträffade i början av 2000-talet på axlar av typen 38Hx.	Risk för tågurspårning med mycket stora materiella skador samt risk för allvarliga personskador.	Information och uppföljning av kunder för att motverka risken för överlast. För axlar som går med >20 ton axellast har inspektionsintervallet förtätats från tidigare 600 000 km ned till 100 000 km.
Kimstad 2010-09-20, X2000-tåg kör på en traktorgrävare med spårförarhjul. En passagerare omkommen och 17 skadade.	Kunde gett mycket allvarliga konsekvenser.	Skärpta regler.
Ett antal tillbud med bristande bromsverkan i tåg föranledda av att bromsprov och klargöring av lok hanterats på felaktigt sätt.	Risk för kollision med andra tåg.	Ett utbildningsmaterial kring bromsprov och klargöringsrutiner. Materialet beskriver bromsprovets syfte, genomförande och konsekvenser vid felaktigt hanterande. Utbildningen genomförs både som interaktiv utbildning och vid genomförande av lärande och utbildning i verksamhet under ledning av instruktörer.

Tabell 4: Exempel på säkerhetshöjande aktiviteter rapporterade av verksamhetsutövare

Den statliga infrastrukturförvaltaren har i sin säkerhetsrapport redovisat följande om sitt säkerhetsarbete:

Under 2010 har detektorsystemet fortsatt byggts ut. 17 nya installerade och två utbyten av hjulskadedetektorer med vägningsfunktion har skett under året. Sex nya varmgångs/bromsdelektorer har installerats.

I det under 2008 påbörjade arbetet med att förstärka säkerheten vid plankorsningar med dålig vägprofil, har under år 2010 ett tiotal resterande ombyggnader slutförts samt har 114 tidigare slutförda ombyggnader godkänts. Ett drygt hundratal plankorsningar har försetts med nya vägmärken.

Med anledning av inträffade olyckor och tillbud vid arbete i spår har besluts tagits om skärpta regler och tillämpning av dessa vid användning av tågvarning vid arbeten på linje och på driftplats. Vid arbete på linje skall hastighetsnedsättning till 70 km/h ske förbi arbetsplatsen och om detta inte bedöms tillräckligt skall A-skydd anordnas på intilliggande spår. Arbeten med tågvarnare på driftplatser får normalt inte ske på platser med mer än fyra spår.

Under 2010 har cirka 50 000 grundskolelever besökts av skolinformatörer och direkt informerats om faror på järnväg. Trafikverket har också speciellt producerade filmer riktade till barn i olika åldrar.

Trafikverket och BTO (Branschföreningen Tågoperatörerna) har tagit fram en gemensam rutin för hantering och analys av Obehöriga stoppsignalpassager (OSPA). Det långsiktiga syftet är att minska risken för allvarliga olyckor samt minska de störningar som uppkommer efter en inträffad OSPA-händelse i form av förseningar och eventuella skador på fordon och infrastruktur. Bland annat har man sökt identifiera de signaler och sträckor som varit mest förekommande och där felen kan spåras till signaler.

Trafikverket har under året tagit fram ett kamerakoncept (IRIS) för kameraövervakning som används av bland andra trafikinformatörer, trafikledning. Kamerorna visar i realtid vad som sker på t.ex. en plattform, del av bangård, uppställda vagnar och tåg m.m.

Forskningsprojektet "Själv mord och självmordsprevention i samband med järnvägstrafik" som bedrivits vid Karlstads universitet har avslutats under året. Projektet har avrapporterats i rapporten "Personpåkörningar med tåg inom Stockholmsområdet 2005-2008; kartläggning och analys". Rapporten kommer att ingå som en del av underlaget för Trafikverkets fortsatta arbete med suicidproblematik på järnväg.

Trafikverket har tillsammans med Linköpings universitet bedrivit projektet "Samtal i säkerhetstjänst" med syfte att studera formerna för kommunikation mellan trafikledare, lokförare och underhållspersonal, samt om möjligt föreslå förbättringar. Arbetet är avslutat och skall distribuera inom verket.

I och med att Trafikverket bildades krävdes ett nytt säkerhetsstillstånd från Transportstyrelsen. Detta medförde att ett stort antal styrande dokument omarbetades för att uppfylla kraven.

Trafikverket har under 2010 fortsatt sitt arbete för att minska antalet och minska risken för solkurveutslag. Sedan 2008 har antalet solkurveutslag minskat varje år. Arbeten som genomförts under året är åtgärdande av brister i banöverbyggnaden (spår och ballast), revidering av normer och rutiner, åtgärder för att höja kvaliteten i solkurverapporteringen, implementering av ny obligatorisk utbildning - BASTAB, publicering av informationsmaterial för att öka medvetenheten samt genomförande av diskussionsforum om solkurvor.

För att upprätthålla säkerheten på rälen kontrolleras räler och rälskomponenter med oförstörande provning (OFP), framförallt med ultraljud. Kontrollerna görs både automatiserat (med ett speciellt tåg) och manuellt. Förutom provning görs även okulär besiktning, speciellt viktigt är detta i vissa delar av spårväxeln. Upptäckta sprickor av betydelse förs in i Bessy (system för säkerhets- och underhållsbesiktning) för att kunna planera in åtgärder i tid och även bevaka om sprickan fortsätter att växa. Statistik framtagen 2010 visar på att antalet upptäckta sprickor via ultraljudskontroll har ökat med 37 % från 2005 till 2009, vilket visar att mätmetoden har förbättrats. Framtida arbete inriktas på att förbättra rapporteringen av rälsbrott, prov med virvelströmsmätning för att upptäcka ytdefekter och att hantering av dispenser (för förlängd åtgärdstid) tydliggörs.

Arbetet med att säkerställa spårets status i plankorsningar har resulterat i ett förslag till nya besiktningsrutiner. Dessa kommer att beslutas/fastställas under 2011.

För att underlätta vid räddningsfrånkoppling och evakuering av tåg på linje har Trafikverket ökat samarbetet med Räddningstjänsten. Beslut har tagits att prioritera evakuering framför felavhjälpling i de fall man bedömer att stoppet kommer att vara mer än två timmar.

Arbetet med utveckling av det nya gemensamma trafikstyrningssystemet för Europa, ERTMS, fortgår. Under året har ERTMS införts på Botniabanan och arbete pågår med att införa det även på Västerdalsbanan.

I samband med bildandet av det nya Trafikverket genomfördes en riskanalys. Några ökade trafiksäkerhetsrisker identifierades inte i ett kort perspektiv.

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 2011 är det femte året som uppgifter samlas in på detta sätt varför indikatorerna för 2011 redovisas som ett medelvärde baserat på värden för 2010, 2009, 2008, 2007 och 2006. Vissa indikatorer har tillkommit sedan 2006 och då redovisas de år som värden finns tillgängliga för. 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. Samtliga insamlade uppgifter framgår av bilaga C.

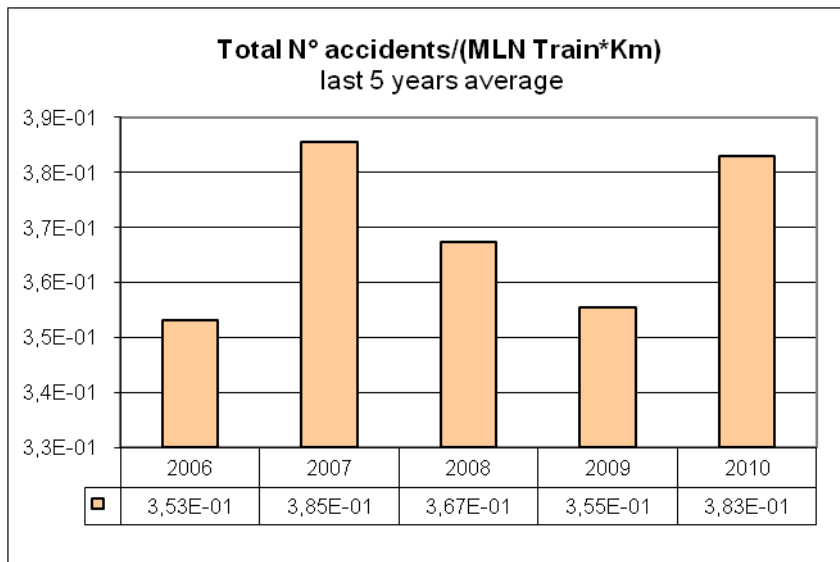
Då vissa infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är undantagna från att lämna säkerhetsrapport, se avsnitt B.2.1, är inte indikatorerna ett mått på all järnväg i Sverige. Exempelvis är verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, 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 Trafikanalys officiella statistikpublikation Bantrafikskador¹⁴.

D.2.1 Olyckor

Under 2011 inträffade det 69 (46, 46, 56, 46) olyckor som ska rapporteras i enlighet med säkerhetsdirektivets bilaga 1¹⁵. Siffrorna inom parentes avser 2009, 2008, 2007 respektive 2006. Medelvärdet för de senaste fem åren är 0,38 olyckor per miljon tågkilometer och år. 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.

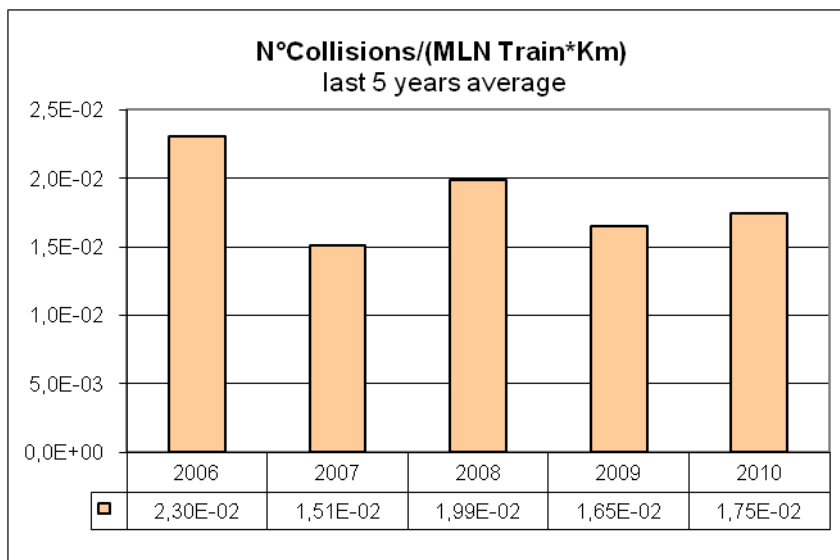
¹⁴ Se kapitel J för närmare redovisning av skillnaderna i olycksstatistiken.

¹⁵ 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. Självmod är exkluderade. Händelser där polis inte tagit ställning till om orsaken varit olycka eller självmord inkluderas som olyckor. Se definitioner bilaga F.

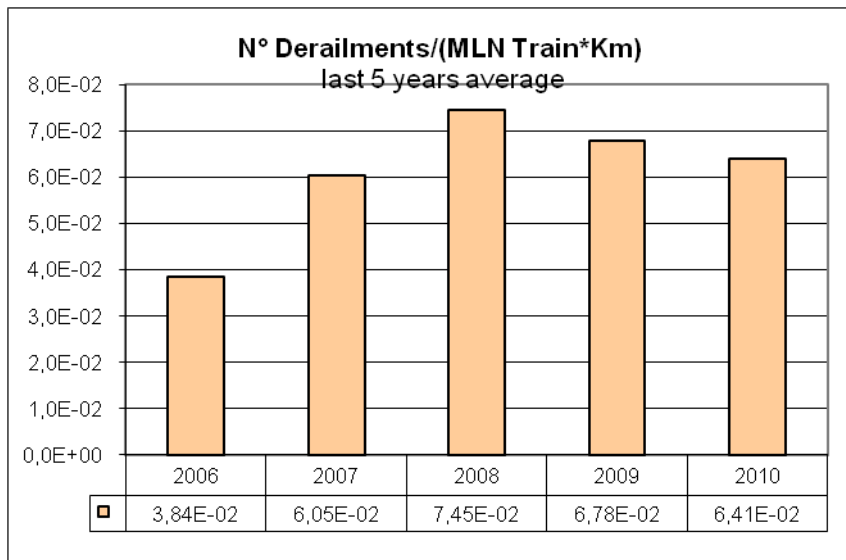


Figur 2: Diagram över antal olyckor per miljon tågkilometer.

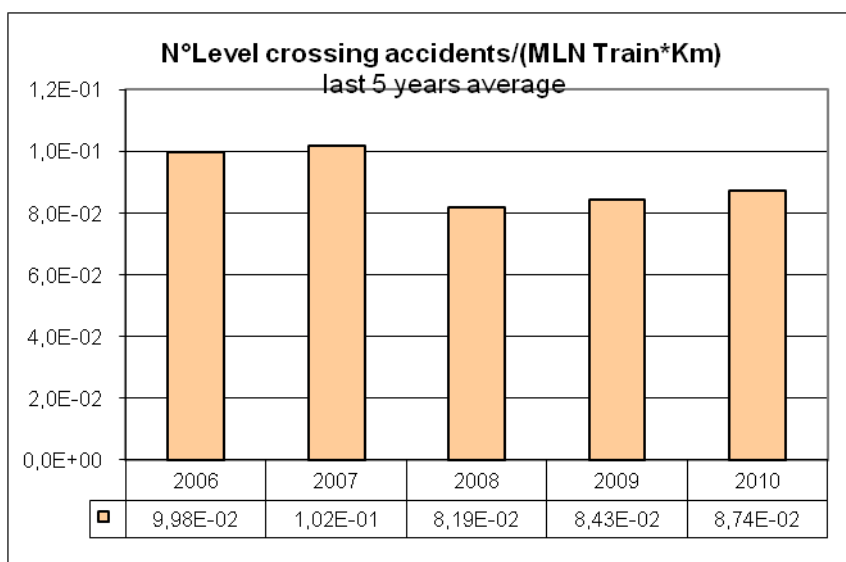
Olyckorna delas i sin tur upp i olyckskategorierna: tågkollisioner, tågurspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor orsakade av rullande materiel, bränder i rullande materiel och andra olyckor.



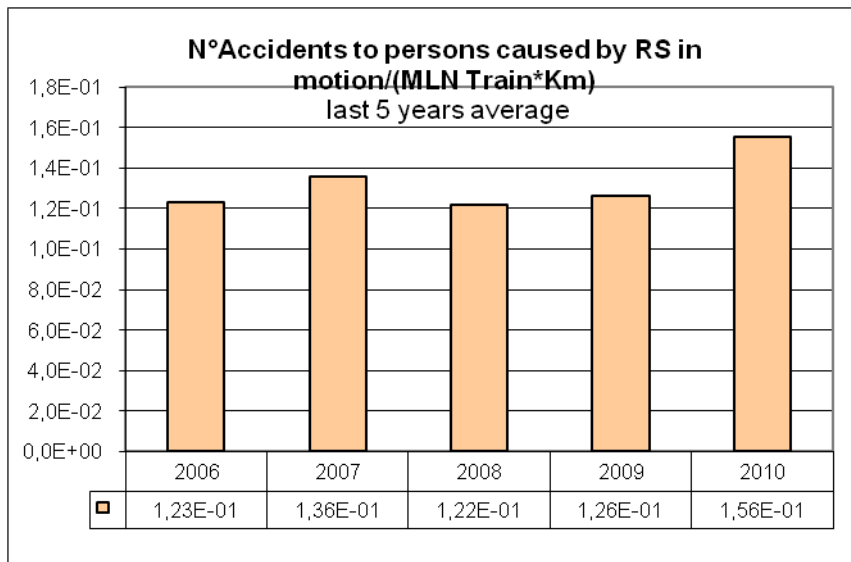
Figur 3: Diagram över antal kollisioner per miljon tågkilometer.



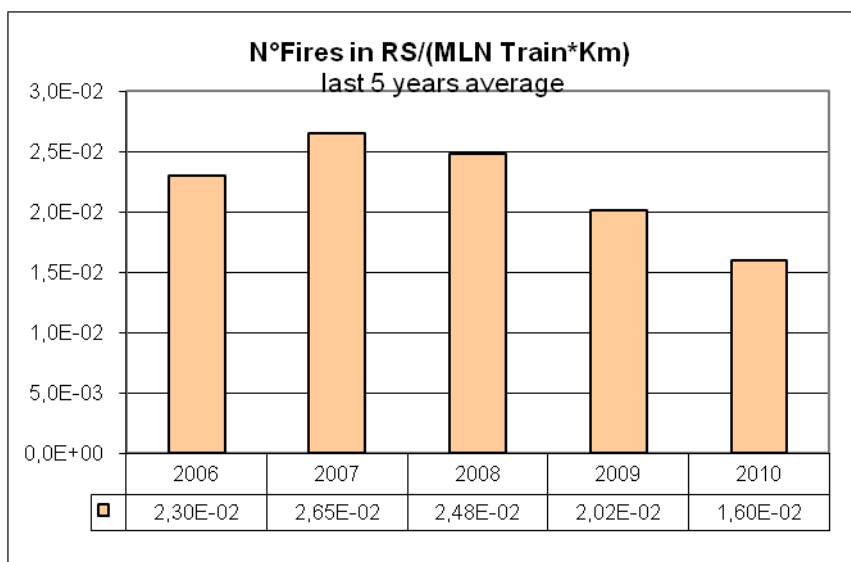
Figur 4: Diagram över antal tågurspårningar per miljon tågkilometer.



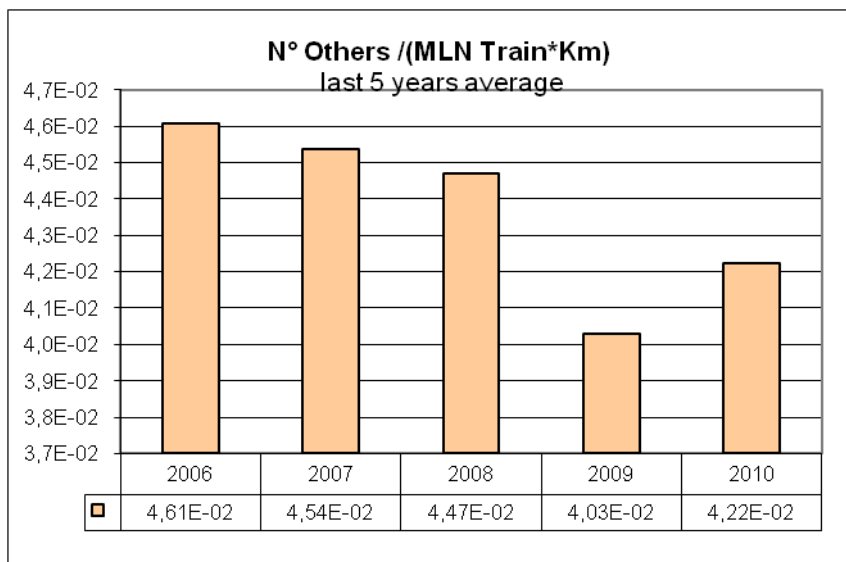
Figur 5: Diagram över antal plankorsningsolyckor per miljon tågkilometer.



Figur 6: Diagram över antal personolyckor orsakade av rullande material i rörelse per miljon tågkilometer.



Figur 7: Diagram över antal bränder orsakade av rullande material i rörelse per miljon tågkilometer.



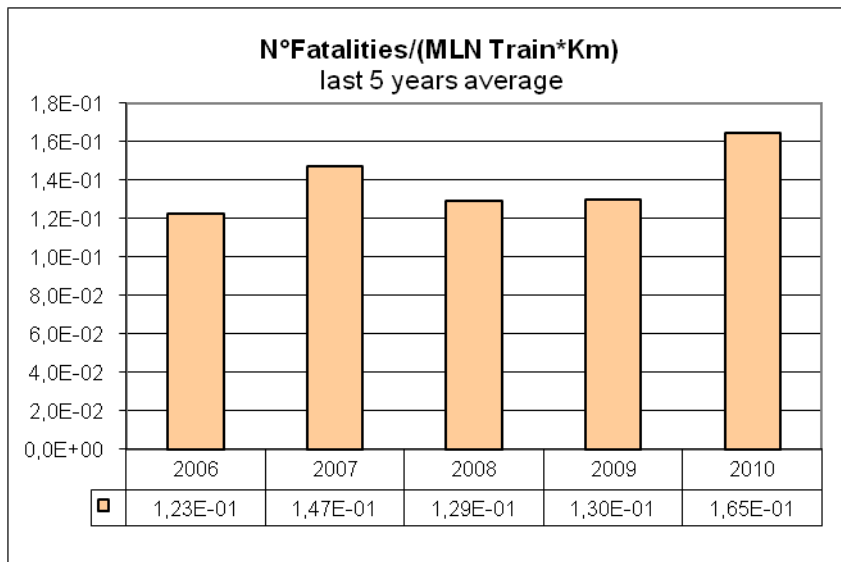
Figur 7: Diagram över antal övriga olyckor per miljon tågkilometer.

De olyckskategorier för vilka det har rapporterats flest olyckor 2010 är personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse (38, 20, 13, 20, 16) och plankorsningsolyckor (14, 13, 6, 14, 13). Den största ökningen har skett bland händelser där personer obehörigt beträtt spårområde. Självmod exkluderas ur siffrorna men det är långt ifrån alltid som det går att säga säkert om det rör sig om ett självmord. I de fall som polisen, som är behörig myndighet, inte tagit ställning till om en händelse är en olycka eller ett självmord redovisas händelserna som olyckor. 2010 utgörs största delen av de 38 personolyckorna av sådana osäkra fall. 2010 har det även inträffat olyckor där anställda omkommit efter att ha blivit påkörda vid arbete i spårområde. Utöver de olyckor som rapporteras i denna rapport har det dessutom inträffat 68 (67, 71, 78, 68) självmordsolyckor som lett till dödsfall eller allvarlig skada under 2010.

För första gången sedan denna rapportering startade 2006 har en resande omkommit i en kollision. Övriga 3 (1,4,1,3) kollisioner och 7 (7,14,11,5) tågurspårningar som rapporterats för 2010 har rapporterats på grund av kostnad och/eller omfattande trafikstörning. Flera av de olyckor som klassificerats som övriga olyckor är också kollisioner och urspårningar men med växlingsrörelser och 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. Inga betydande bränder (0,3,4,3) har rapporterats för 2010.

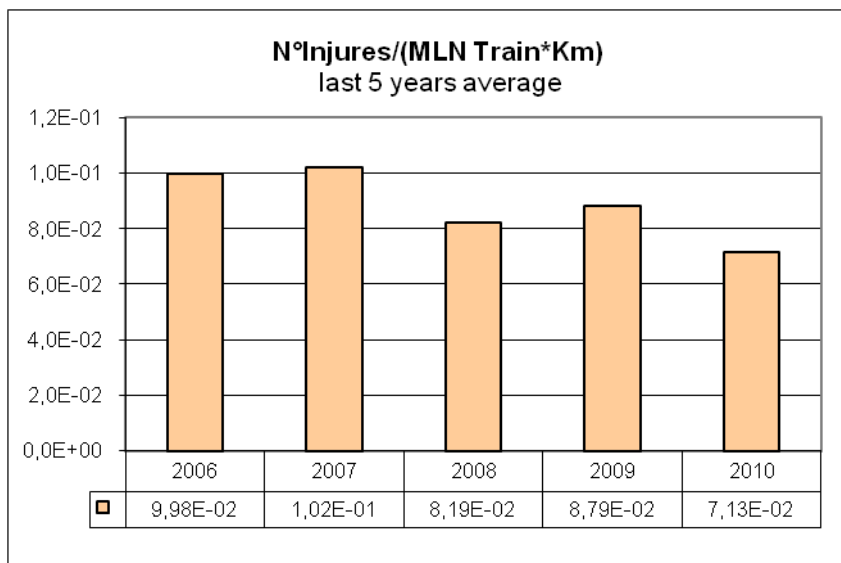
D.2.2 Dödade och allvarligt skadade

I denna grupp av indikatorer ingår antalet dödade och allvarligt skadade personer. Under 2010 dog 42 (19, 13, 23,16) personer och 25 (15, 6, 14,13) personer skadades allvarligt. Indikatorn antal dödade per miljon tågkilometer är 0,16 sett till medelvärdet av de senaste fem åren. Vilket betyder att 1,6 personer omkommit per 10 miljoner körda tågkilometer.



Figur 8: Indikator antal omkomna per miljon tågkilometer.

Indikatorn antal allvarligt skadade personer per miljon tågkilometer är 0,07 personer vilket framgår av diagrammet nedan.



Figur 9: Indikator antal allvarligt skadade per miljon tågkilometer.

År 2010 blev 25 (15,6,14,13) personer allvarligt skadade. Åtta resande skadades allvarligt i den kollision där även en resande omkom.

En viss osäkerhet finns när det gäller antalet allvarligt skadade då det ibland är svårt att få fram uppgift om tid för vistelse på sjukhus. Uppgiften om personskadegrad hämtas i dagsläget från polisen alternativt berörda företag. Vid obehörigt spårbedräande kan det vara svårt att få fram

exakt tid för sjukhusvård. Transportstyrelsen har påbörjat ett pilotprojekt som ska undersöka om det går att få fram uppgifterna via de sjukhuskontakter som idag används inom vägtrafik.

Vid plankorsningsolyckor är det framförallt användare av plankorsningen, d.v.s. vägtrafikanter, som har dödats (7,6,4,9,7) eller skadats allvarligt 9 (6,7,1,8,5). En anställd har skadats allvarligt i en plankorsningsolycka vid växling. Vid personolyckorna där 34 (13,9,14,9) omkommit och 7 (4,6,7) skadats allvarligt är det till den allra största delen obehöriga personer som uppehållit sig i spåret och blivit påkörda. 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 fordonas kupé förblir oskadad vid olyckan) eller en olycka med personskador av olika grad.

En passagerare har omkommit i en kollision och en person har omkommit efter att ha ramlat vid försök till påstigning av tåg i rörelse. Två spårarbetare har omkommit efter att ha blivit påkörda av tåg.

D.2.3 Infrastrukturens tekniska säkerhet

I denna grupp av indikatorer ingår bland annat andel spår som har automatisk tågövervakning i bruk, exempelvis ATC eller ERTMS och antal plankorsningar med olika typer av vägskyddsanläggning. Andel spår som har automatisk tågövervakning i bruk är ca 65 % och andelen tågkilometer som körs på spår med automatisk tågövervakning i bruk är ca 97 %. 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. Att lämna in uppgifter om plankorsningar uppdelade på åtta olika typer av vägskyddsanläggning är nytt för rapportörerna varför det fortfarande finns osäkerheter i siffrorna. Transportstyrelsen kommer att se över om det går att göra de formulär som rapportörerna använder tydligare då årets rapportering visat sig att några rapportörer dubbelrapporterat vissa av uppgifterna. Transportstyrelsen kommer också att se över om det verkligen ska vara några plankorsningar rapporterade för grupp 2. Enbart bommar som vägskyddsanläggning är en ovanlig lösning i Sverige. Uppgifterna för 2009 och 2010 kan därför komma att justeras.

Typ av plankorsning	Antal
Antal plankorsningar med automatisk ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare (1)	918(900)
Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare (2)	31(22)
Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2280(2259)
Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	19(79)
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare (3)	62(83)
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare (4)	5(5)
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 3 och 4	19(41)
Antal passiva plankorsningar	8036(8012)
Totalt:	11370(11371)
<i>Tabell 6: Antal plankorsningar uppdelade efter typ av vägskyddsanläggning. Siffran inom parentes avser 2009.</i>	

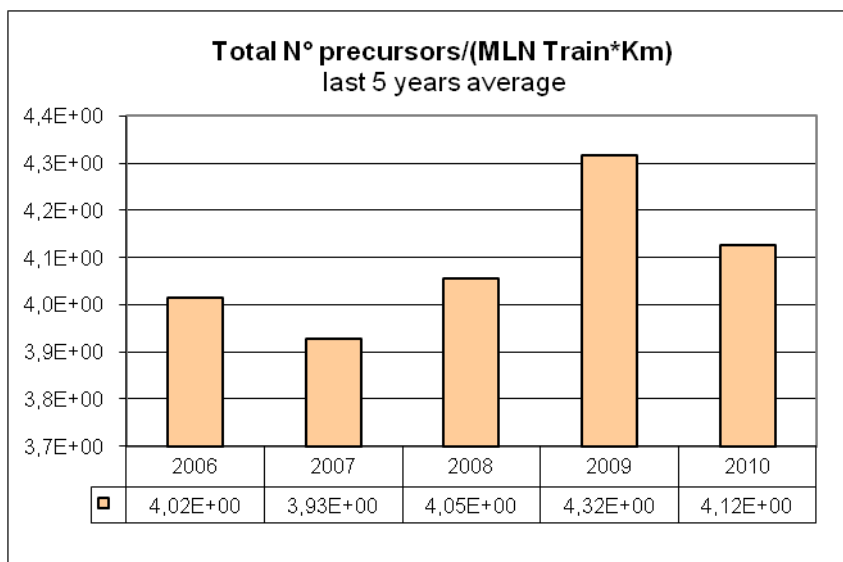
Typ av plankorsning	Antal
Antal plankorsningar med automatisk ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare (1)	780(757)
Antal plankorsningar med automatisk bomanläggning (hel- eller halvbommar inklusive grindar eller liknande) som varnar/skyddar plankorsningsanvändare (2)	0(0)
Antal plankorsningar med automatisk anläggning med både 1 och 2	2203(2148)
Antal plankorsningar med både 1 och 2 som dessutom är utrustade med hinderdetektor	19(79)
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad ljud och/eller ljusanläggning som varnar plankorsningsanvändare (3)	0(20)
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad bomanläggning inklusive grindar eller liknande som varnar/skyddar plankorsningsanvändare (4)	0(0)
Antal plankorsningar med manuellt manövrerad anläggning med både 3 och 4	0(0)
Antal passiva plankorsningar	5762(8731)
Totalt:	
<i>Tabell 7: Antal plankorsningar på den statligt ägda infrastrukturen uppdelade efter typ av vägskyddsanläggning. Siffran inom parentes avser 2009.</i>	

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 2010 är 477 (723,594,516,523) och indikatorn ger ett värde på 4,1 avvikelser per miljon tågkilometer i femårigt medelvärde. Den statligt ägda infrastrukturförvaltaren har rapporterat betydligt färre avvikelser jämfört med föregående år. De har gett följande förklaring:

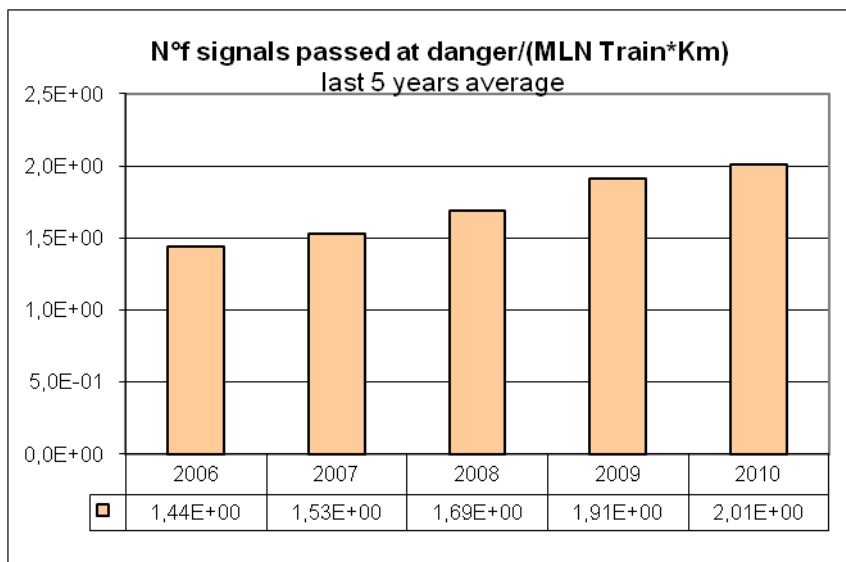
”Uppgifterna om rälsbrott är hämtade ur vårt felrapporteringssystem OFELIA. För att få fram det efterfrågade antalet så krävs en omfattande manuell bedömning av den registrerade informationen. Denna bedömning har utförts av olika personer för de olika åren. Vid framtagningen av uppgifterna för år 2010 har ett betydligt mera noggrant bedömningsarbete lagts ner än framtagningen av uppgifterna för år 2009.”

Transportstyrelsen har bitt Trafikverket att korrigera föregående års data med den nya metoden. Föregående års data kan därför komma att justeras och det går inte att dra några slutsatser om en faktisk minskning av antalet indikatorer.



Figur 10: Indikator antal avvikelser per miljon tågkilometer.

Den kategori av indikatorer som klart dominerar är obehöriga stoppsignalpassager (341,362 275,217,187). Notervärt är att antalet rapporterade obehöriga stoppsignalpassager har ökat för varje år sedan rapporteringen påbörjades. Verksamhetsutövarna gav vid frågor under 2010 flera förklaringar till ökningen, både att rapporteringsförmågan förbättrats och att en faktisk ökning skett på grund av svåra vinterförhållanden.



Figur 11: Indikator antal obehöriga stoppsignalpassager per miljon tågkilometer.

Övriga avvikelser har med undantag för hjulbrott minskat. Notera dock kommentar ovan om osäkerhet i tidigare års data.

Spårgeometrifel: 68,115,87,102,79

Rälsbrott: 62,235,218,187,241

Säkerhetspåverkande signalfel: 1,9,12,6,6

Hjulbrott: 4,0,1,2,8

Axelbrott: 2,1,2,2

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 Euro¹⁶.

ERA har tagit fram nya metoder för att rapportera kostnader. De nya metoderna utgår från samhällets kostnader istället för järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas kostnader. Två typer av kostnader baseras dock fortfarande på järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas erfarenheter av de kostnader:

- Miljökostnader som järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare erfarenhetsmässigt står inför vid arbetet med att återställa det skadade området till det skick det befann sig i före järnvägsolyckan. Företagen har inte rapporterat några miljökostnader för 2010. Som skäl

¹⁶ Vid beräkning av kostnader i Euro har växlingskurs 1 Euro = 9,5413 SEK (Sveriges Riksbanks medelvärdeskurs för 2010) använts för 2010 då rapporterande järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare anger sina kostnader i SEK.

har angetts att de antingen inte haft några sådana kostnader alternativt inte har kännedom om eventuella miljökostnader. 2009 rapporterades ca 17000 Euro i miljökostnader.

- Kostnad för att tillhandahålla ny rullande materiel eller infrastruktur, med samma funktion och tekniska parametrar som de som inte går att reparera, och kostnad för att återställa rullande materiel eller infrastruktur som går att reparera till det skick de befann sig i före olyckan. Företagens rapporterade kostnader för 2010 är ca 8 miljoner Euro att jämföra med ca 16 miljoner Euro 2009. Företagen har uppgett att det är stor osäkerhet i dessa data.

Följande kostnader ska baseras på samhällets kostnader:

- Kostnader för döda (ca 98 miljoner Euro 2010, 46 miljoner 2009) och allvarligt skadade (ca 11 miljoner Euro 2010, 7 miljoner 2009) i järnvägsolyckor
- Kostnader för förseningar på grund av olyckor: ca 72000 Euro.

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.

Kostnader för förseningar på grund av olyckor rapporteras i år för första gången. Uppgiften om antal förseningsminuter innehåller även förseningsminuter på grund av tillbud och täcker enbart den statligt ägda infrastrukturen.

D.2.6 Säkerhetsstyrning

Nyckeltalet som används är förhållandet mellan verksamhetsutövarnas antal planerade 214 (221,177,194) och antal utförda 187 (164,156,188) systemrevisioner under år 2010. 56 av 126 verksamhetsutövare har angett att de planerat och utfört minst en systemrevision under 2010. Ytterligare ett antal verksamhetsutövare har angett att de planerat men inte utfört systemrevisioner under 2010. Ett exempel på revisionsområde som rapporterats är: övningar av larmberedskap har visat på behov av tydligare instruktioner/checklistor för larmhantering. Några exempel på mer generella funna brister är brister i efterlevnad av myndighetskrav, brister i kompetensstyrning, brister i säkerhetsstyrning.

D.3 Resultatet av säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen är mottagare av säkerhetsrekommendationer i spårtrafik som lämnas av den oberoende utredningsmyndigheten, Statens haverikommission (SHK). Transportstyrelsen har under år 2010 behandlat samtliga, totalt 26 stycken, säkerhetsrekommendationer lämnade i följande utredningsrapporter:

- RJ 2009:06 Tillbud till kollision med tåg i Västerhaninge den 19 januari 2006 (SHK ärende J-01/06),
- RJ 2009:07 Tillbud till kollision mellan en vagnuttagning och ett tåg på sträckan Umeå–Brännland den 17 juni 2008 (J-27/08),
- RJ 2009:08 Tillbud till kollision mellan en vagnuttagning och ett tåg i Torneträsk den 29 juli 2008 (J-34/08),
- RJ 2009:09 Ursparning med vagnuttagning i Kimstad den 21 december 2008 (J-53/08),
- RJ 2009:11 Ursparning med tåg i Gnesta den 26 juli 2007 (J-08/07),
- RJ 2010:01 Brand i spårriktare på sträckan Bäckefors–Ed den 20 juli 2007 (J-06/07),
- RJ 2010:02 Brand i spårarbetsmaskin i Grötingen den 24 november 2007 (J-20/07).

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

SHK återkopplade till Transportstyrelsen med beskedet att vissa lämnade säkerhetsrekommendationer inte ansågs omhändertagna av säkerhetsmyndigheten. SHK:s synpunkter och Transportstyrelsens svar redovisas under berörda rekommendationer.

SHK återkopplade under 2010 även på en säkerhetsrekommendation lämnad i rapport RJ 2009:05, tillbud till kollision på sträckan Hillared–Limmared den 9 juni 2008, som utredningsmyndigheten ansåg inte vara omhändertagen. Rekommendationen hade Transportstyrelsen besvarat under 2009 och redovisades således i säkerhetsrapporten för 2009 (PJ 10 027). Transportstyrelsen redovisar åter den tidigare säkerhetsrekommendationen men nu tillsammans med SHK:s återkoppling och säkerhetsmyndighetens svar.

Rekommendation RJ 2009:06 R1

- o *Verka för att en riskanalys genomförs som analyserar konsekvenserna av de ändrade underhållsrutinerna för pendeltågen (litt. X1) i Stockholm och verka för att åtgärder vidtas för att reducera de eventuella restriktioner som en sådan analys visar på*

Vid tillståndsprövningen av järnvägsföretaget Stockholmståg KB uppvisade företaget rutiner för genomförande av riskanalyser inom sin verksamhet, enligt föreskrifterna om säkerhetsstyrningssystem m.m. (JvSFS 2007:1).

Transportstyrelsen planerar ta kontakt med Stockholmståg KB som idag är operatör för pendeltågstrafiken i Stockholm och låta dem presentera hur de har kontroll på eventuella restriktioner på fordon litt. X1 utifrån den, av före detta järnvägsföretaget Citypendeln Sverige AB,

tidigare ändrade underhållsdokumentationen för fordonstypen. Underhållsdokumentation tillhandahålls operatören av fordonsägaren AB Storstockholms lokaltrafik (SL).

Rekommendation RJ 2009:06 R2

- *Införa rutiner som medför att Transportstyrelsen i sitt arbete upptäcker förändringar i regler och rutiner som hos verksamhetsutövarna som borde medföra riskanalyser och kompletterande åtgärder*

När ett järnvägsföretag ansöker om tillstånd att bedriva järnvägstrafik anges vilka fordonstyper som avses användas i verksamheten. Dessa fordonstyper ska vara godkända av myndigheten. Den fordonsdokumentation som uppvisas vid tillståndsprövsprocessen krävs enligt lagstiftningen vara densamma som fordonstypen godkändes i enlighet med. I annat fall anger järnvägslagen (3 kap. 9§ 2004:519) och därtill utfärdade föreskrifterna (JvSFS 2006:1) att järnvägsföretaget, presumtivt eller verksamt, är skyldig att anmäla en väsentlig förändring till Transportstyrelsen. Ett exempel på detta är en ändring av intervallet för underhåll av komponenter på ett fordon vilket kan ha en väsentlig säkerhetspåverkan, varför ett befintligt godkännandebeslut kan behöva omprövas. Av den anledningen måste järnvägsföretaget, i enlighet med föreskrifterna, skicka in en riskanalys till Transportstyrelsen som ligger till grund för ett besked om huruvida ett förnyat godkännande av fordonet krävs eller inte.

Transportstyrelsen har till uppgift att övervaka att verksamhetsutövarna har fungerande säkerhetsstyrningssystem varför myndigheten på intet vis bör ses som en ingående del i deras säkerhetsstyrningssystem. Transportstyrelsen anser att det inte är tillsynsmyndighetens roll att upptäcka och pröva alla ändringar som en verksamhetsutövar kan genomföra. Detta måste bygga på verksamhetsutövarns egenkontroll och åtaganden att upptäcka och anmäla förändringar utifrån sitt ansvar för en säker järnvägstrafik, i enlighet med Järnvägslagen (2004:519). Kontroll av att säkerhetsstyrningssystemen finns och fungerar som avsett genomförs av Transportstyrelsen vid tillståndsprövningen och vid tillsyn, men denna kontroll frångår inte företagets eget ansvar att följa lagstiftningen.

Slutligen vill Transportstyrelsen informera att den 24 april 2009 beslutades Europa-kommissionens förordning 352/2009, om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning. Förordningen riktar sig till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och ägnar särskild uppmärksamhet åt riskhantering vid gränssnitten mellan olika aktörer, närhelst en ändring av driftsförhållandena eller nytt material medför nya risker för järnvägsinfrastrukturer eller järnvägstrafik. Till exempel är tanken att förändringar i underhållet på fordonskomponenter ska registreras och följa fordonet även när fordonet tas över av annan aktör, likt serviceboken på en personbil. Det nya gemensamma tillvägagångssättet ska tillämpas på alla väsentliga tekniska ändringar som inverkar på fordon från och med den 19 juli 2010.

Det finns även två andra, kommande förändringar i EU-lagstiftningen som påverkar underhåll av fordon:

- Varje fordon ska ha en ”enhet som ansvarar för underhållet”. Denna enhet ska se till att de fordon, för vars underhåll den ansvarar, är i säkert skick genom ett system för underhåll. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhållet se till att fordonen underhålls i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon, samt gällande krav inklusive underhålls-

regler och bestämmelser i TSD (Tekniska Specifikationer för Driftkompatibilitet). Direktiv 2008/110/EG, som ska införas i svensk lag 2011.

- En andra uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) för verksamhetsutövarnas kontroll/övervakning av säkerheten i drift- och underhållsfasen av delsystem arbetas nu fram av Europeiska järnvägsbyrån (ny EU-förordning 2011).

Rekommendation RJ 2009:07 R1

- o *uppdatera BV-FS 2000:4 så att både den fysiska och psykiska förmågan bedöms innan återinträde sker i säkerhetstjänst*

Transportstyrelsen arbetar med att ta fram nya hälsoföreskrifter. De nya hälsoföreskrifterna kommer liksom 9 § BV-FS 2000:4, att innehålla regler om att både fysisk och psykisk förmåga ska bedömas innan återinträde i säkerhetstjänst efter inblandning i olycka eller tillbud till olycka. I arbetet med de nya hälsoföreskrifterna inriktar Transportstyrelsen bland annat sina krafter på att reglerna ska bli tydligare i detta avseende.

De nya hälsoföreskrifterna bygger bland annat på vad som presenteras i det så kallade ”Lokförar-direktivet” (2007/59/EG) och därifrån kommande svensk lagstiftning, samt bestämmelserna i teknisk specifikation för driftkompatibilitet (TSD) för delsystemet ”Drift och trafikledning” (2006/920/EG).

Transportstyrelsen gör bedömningen att de nya hälsoföreskrifterna bedöms kunna träda i kraft i slutet av 2010.

Rekommendation RJ 2009:07 R2

- o *se över regler för passage av signal som inte visar ”kör” i syfte att införa säkrare barriärer*

Transportstyrelsens förvaltningsgrupp för Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JTF) beaktar rekommendationen och har tagit med den som underlag för bedömning vid framtida revidering av regelverket.

Transportstyrelsen väljer även att följa Banverkets test och utvärdering av en checklista för tågklarare

Rekommendation RJ 2009:07 R3 och RJ 2009:05 R6

Rekommendation 2009:05 R5 lämnades av SHK i utredningsrapport RJ 2009:5 Tillbud till kollision, Hillared–Limmared den 9 juni 2008 vilken Transportstyrelsen besvarade 2009-12-18. Transportstyrelsen valde dock att besvara RJ 2009:05 R5 senare, tillsammans med RJ 2009:07 R3 som var likalydande.

- o *Banverket ser över och förbättrar tillämpningar och bestämmelser för att uppfylla kraven i BV-FS 2000:4 samt att egna regler och rutiner följs*

Trafikverket, där bl.a. nuvarande Banverket inordnas, har lämnat in en ansökan om säkerhetstillstånd att driva och förvalta järnvägsinfrastruktur enligt järnvägslagen (2004:519). För att erhålla ett säkerhetstillstånd krävs att företaget kan uppvisa ett säkerhetsstyrningssystem enligt

Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:2) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare. I säkerhetsstyrningssystemet ska ingå rutiner för hälsokontroll av personal som har säkerhetstjänst, enligt Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsoundersökning och hälsotillstånd.

I tillståndprocessen för blivande Trafikverket prövas den styrande dokumentation som kravställs i BV-FS 2000:4 mot de checklistor som myndigheten använder för att kontrollera att företagen har ett system. Checklistorna som används ska hjälpa till att fånga upp eventuella brister i systemet för övervakning av personal i säkerhetstjänst och dess hälsotillstånd. Transportstyrelsen har även kontrollerat att myndighetens egen checklista inte innehåller felaktigheter.

Transportstyrelsen gör bedömningen utifrån blivande Trafikverkets svar att de kommer att genomföra interna revisioner gällande efterlevnaden av sina interna rutiner om personal i säkerhetstjänst och hälsotillstånd.

Transportstyrelsen väljer att följa åtgärdsarbetet gällande infrastrukturförvaltarens planerade revisioner av hälsokontroll, genom att ta med ärendet i agendan vid de s.k. Företagsmöten som regelbundet genomförs med Banverket (blivande Trafikverket).

Rekommendation RJ 2009:07 R4

- o *Banverket anpassar stödsystem och regler så att de harmoniserar med varandra*

Banverket svarar Transportstyrelsen att i det konkreta fallet som tas upp i rubricerad rapport så har problemet med avvikelser mellan utpekade stödsystem och Banverkets interna regelverk undanröjts sedan införandet av JTF, Järnvägsstyrelsens Trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7), då den tidigare rörelseformen i såo (BVF 900.3) ”vagnuttagning för transport” slopades och någon liknande rörelseform inte finns i JTF.

Transportstyrelsen gör bedömningen utifrån Banverkets svar att utskriften av tågklarerarens dokument ”grafiskt upplägg” fortfarande inte stämmer överens med internt styrande dokument, men att den tidigare risken för förväxling mellan olika förplanerade färder sedan den 31 maj 2009 inte längre är ett problem för tågklareraren. Införandet av JTF senhåret 2009 innebär att även andra trafiksäkerhetsrelaterade stödsystem vid Banverket var i behov av harmonisering. Banverket svarar Transportstyrelsen att de arbetar löpande med att anpassa sina stödsystem mot gällande regelverk.

Banverket har i en skrivelse daterad 2009-05-14, *JTF påverkan på Banverket Leveransdivisionens IT-tillämpningar*, framställt att ca 50 stödsystem är berörda av harmoniseringen till JTF och att en handlingsplan och tidsplan ska tas fram för genomförandet. Transportstyrelsen väljer att på agendan vid nästa Företagsmöte med Banverket (blivande Trafikverket), ta med en begäran av en presentation av när varje berört stödsystem och dess förvaltande är anpassade efter de operativa reglerna i JTF.

Rekommendation RJ 2009:07 R5

- o *Banverket ser över systemet för uppföljning så att brister och svagheter hos tågklarerare bättre kan uppmärksammas, t.ex. genom att kunna simulera och träna olika scenarion*

Banverket meddelar att de under kommande år planerar att både ut- och nyttovärdera resultaten och erfarenheterna från användningen av de simuleringsanläggningar för tågklarare som finns och är i bruk vid de båda driftledningscentralerna i Malmö och i Stockholm

I samband med prövningen av blivande Trafikverkets ansökan om säkerhetstillstånd så har den blivande infrastrukturförvaltaren uppvisat system för att hantera brister och svagheter i verksamheten.

Rekommendationer RJ 2009:08 R1 och R3

- o *Banverkets säkerhetsstyrningssystem till fullo även omfattar konstruktion av säkerhetskritiska system och att detta uppfyller kraven i Transportstyrelsens föreskrifter om området*
- o *i samband med prövning av säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, granska att dessa har ett säkerhetsstyrningssystem som omfattar konstruktion av säkerhetskritiska komponenter och delsystem och att säkerhetsstyrningssystemet uppfyller kraven i Transportstyrelsens föreskrifter*

SHK påpekar i rapporten att tillsynsmyndigheten inte granskar dokument BVF 544.94001 *Teknisk säkerhetsstyrning Arbete med signalanläggningar* i processen vid ansökan om säkerhetstillstånd, vilket stämmer. Dokumentet syftar till att styra processen kring konstruktion av säkerhetskritiska system och delsystem och är Trafikverkets rutiner för att nå upp till i brevet nedan presenterade punktsatser. Orsaken till utebliven granskning i tillståndsprcessen är att prövning av teknisk säkerhetsstyrning fångas upp i processen *om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.* enligt föreskrifterna (JvSFS 2006:1). Detta gäller samtliga sökande som kan vara järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare m.fl. Det är först när en väsentlig förändring berör trafiksäkerheten och ett godkännande från tillsynsmyndigheten krävs som kravet på dokumenterad styrning finns.

Transportstyrelsen kan inte kravställa Trafikverket att dokumenten ska följa en viss fastställd standard, det skulle hindra teknikutvecklingen eftersom all teknisk förändring inte verifieras och valideras utifrån samma standard.

I Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) *om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.* har kapitel 5 framtagits utifrån en CENELEC-standard. Detta innebär inte att tillsynsmyndigheten kravställer verksamhetsutövarna att just använda den specifika standarden vid säkerhetsbevisning. Verksamhetsutövaren kan använda sig av annan standard förutsatt att verksamhetsutövaren vid en förändring i komponenter och delsystem inför tillsynsmyndigheten kan bevisa att:

- Ett nytt delsystem minst är lika säkert som det delsystem som idag används på motsvarande sätt.
- Ett fel i en enskild komponent inte orsakar att resande, personal, materiel eller miljö skadas allvarligt.
- Fordon, trafikstyrningssystem och infrastruktur minst är lika säkra efter modifiering som före.

Transportstyrelsen har olika bedömningsgrunder beroende på systemets tekniska och säkerhetsmässiga omfattning. Detta får då en indirekt påverkan på vad Transportstyrelsen ställer för krav på dokumentation av systemets säkerhet. Transportstyrelsen begär mer underlag vid godkännande av nya och ändrade delsystem som har stor säkerhetspåverkan.

Trafikverkets säkerhetsstyrning inkluderar dokument BVS 544.92100 *Ibrukttagandebesiktning av signalanläggningar*. Ibrukttagandebesiktning syftar till att verifiera att anläggningen är utförd enligt underlaget och att validera dess funktion. Dokumentet har Transportstyrelsen granskat vid Trafikverkets ansökan av säkerhetstillstånd. Tillsynsmyndigheten gjorde under 2008 en tillsyn mot dåvarande Banverket i syfte att undersöka om Banverket (idag Trafikverket) har ett fungerande system för besiktning och funktionsprovning av signalanläggningar. Säkerhetsrevisionen resulterade i ett föreläggande som har uppfyllts, varvid tillsynsmyndigheten avslutade ärendet.

Trafikverket meddelar att man infört ytterligare styrning vid planerade förändringar i säkerhetskritiska system, till exempel dokumenten BVS 1544.94006 *Riskanalys för signaltekniska anläggningsprojekt* och BVS 1544.94020 *Säkerhetsplan och Säkerhetsbevisning för signaltekniska anläggningsprojekt* samt de dokumenterade rutinerna i BVR 1213 *Planering av inkoppling, Projektledarens och Inkopplingsledarens roll / ansvar*.

Transportstyrelsen vill även betona att inom kort träder Kommissionens förordning 352/2009 *om gemensam säkerhetsmetod för riskanalys och riskhantering* i kraft som svensk lagstiftning. Metoden används för att hantera risker i samband med väsentliga ändringar av delsystem, organisation eller driftsmässiga ändringar. Målgruppen är järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, tillverkare m.fl. Därutöver är det ett stöddokument för tillsynsmyndigheten i samband med godkännande av delsystem och utfärdande eller omprövning av tillstånd. Förordningen träder i kraft i två steg, först för förändringar avseende fordon och delsystem från och med 19 juli 2010 och för organisatoriska och driftsmässiga förändringar från och med 1 juli 2012. Från och med 2012 blir det obligatoriskt för verksamhetsutövare att årligen rapportera till tillsynsmyndigheten kring tillämpningen av förordningen. Det har även utarbetats en tillhörande vägledning¹⁷ till förordningen.

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationerna R1 och R3 är uppfyllda.

Rekommendation RJ 2009:08 R2

- o *Banverkets säkerhetsstyrningssystem även omfattar projektens ledning och planering samt att det förmår uppfånga brister och avvikelser hos entreprenören*

Enligt bestämmelserna i 6 § i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:02) *säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare* ska infrastrukturförvaltaren genom sitt säkerhetsstyrningssystem kunna hantera de risker som verksamheten ger upphov till, inkluderat risker hos anlitade entreprenörer. System för hantering av upptäckta avvikelser krävs enligt bestämmelserna 7 § j vilket enligt 6 § även gäller hos anlitade entreprenörer. Transportstyrelsen granskar att system finns vid ansökan om säkerhetstillstånd. Trafikverket beviljades säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare enligt Järnvägslagen (2004:519) att börja gälla den 1 april 2010.

Trafikverket meddelar att en ny rutin Ek TDOK 2010:15 har tagits fram rörande revisionsverksamheten. Denna rutin omfattar den revisionsverksamhet som ingår i Trafikverkets revisionsprogram och ska tillämpas vid interna revisioner samt vid revisioner riktad mot Trafikverkets leverantörer samt att man reviderat rutinerna i BVR 1213 och förtydligat projektledarens roll och ansvar vid inkopplingarna.

¹⁷ <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/Guide-for-application-of-CSM-1-1-SE.pdf>
(2010-06-01)

Transportstyrelsen gjorde under 2009 en säkerhetsrevision mot dåvarande Banverket i syfte att undersöka om Banverket (idag Trafikverket) har ett fungerande system för säkerhetskrav på entreprenörer vid upphandling av entreprenörstjänster. Tillsynsmyndigheten hade några synpunkter på insänt materiel vilket dåvarande Banverket kompletterade varvid tillsynsmyndigheten ansåg att kraven var uppfyllda och avslutade ärendet.

Med stöd av ovanstående gör Transportstyrelsen bedömningen att rekommendationen är uppfylld. Transportstyrelsen gör en sammantagen bedömning att bristerna inte ligger i Trafikverkets dokumenterade rutiner utan snarare i att Trafikverket har brister i sin förmåga att följa rutinerna. Transportstyrelsen överväger att utifrån bedömningen genomföra en säkerhetsrevision vid Trafikverket.

Återkoppling på rekommendationer RJ 2008:8 R1-R3

SHK refererar till möte med TS den 8 dec. 2010. På mötet förklarade SHK sin åsikt att Trafikverkets interna regler för ingrepp i signalsäkerhetsanläggningar inte överensstämmer med CENELEC-standarder.

Det är korrekt att säkerhetsbevisningen enligt BVF 544.94001 inte innehåller samma dokument som Safety Case enligt EN 50129. Som en konsekvens därav är det också korrekt att assessorns roll enligt EN 50126 inte är helt jämförbar med den roll som assessorn har enligt BVF 544.94001. Assessorerna granskar helt enkelt olika underlag (dokumentation). Däremot finns det också ett flertal likheter mellan CENELEC-standarderna och BVF 544.04001, t.ex. att assessorn ska utföra uppdrag vid tre tillfällen i utvecklingskedjan och att kriterierna för oberoende mellan assessorn och de som genomför uppdraget är likvärdiga!

Som Transportstyrelsen skriver i svaret till SHK daterat 2009-12-03, så ställer inte Transportstyrelsen något krav på att verksamhetsutövare ska följa nämnda EN-standard. Om verksamhetsutövare har interna regler för arbete i signalanläggningar, ska de vara jämförbara med EN-standarerna. Vidare skriver Transportstyrelsen i sista stycket att vi inte bedömer att orsaken till tillbudet i Torneträsk beror på brister i Trafikverkets interna rutiner, utan i Trafikverkets förmåga att följa rutinerna. Transportstyrelsen skriver i svaret att myndigheten därför ”överväger att genomföra en säkerhetsrevision vid Trafikverket”. Det som hänt sedan brevsvaret i dec. 2009, är att Transportstyrelsen haft ett internt möte den 18 juni 2010. Under mötet diskuterade vi formerna för en tillsynsåtgärd. Slutsatsen blev att Transportstyrelsen ska fråga ett antal huvudbesiktningsmän hur de ser på sina befogenheter och möjligheter, då allvarliga säkerhetsbrister upptäcks under själva inkopplingsskedet. Hur pass säkerhetskritiska ändringar är det rimligt att man genomför under inkopplingsskedet? Hur mycket inverkar den trafikala pressen på besiktningsmannens beslut? Ibruktagebesiktningsmannen är medveten om att en avbruten inkoppling potentiellt kan förskjuta ibruktagandet flera månader i tid. Vidare bestämdes på mötet att Transportstyrelsen ska begära besked från Trafikverket, specifikt vilka åtgärder som vidtagits efter händelsen i Torneträsk.

Transportstyrelsen har planerat att genomföra ovanstående åtgärder under februari 2011.

Rekommendation RJ 2007:02 R1

SHK lämnade samma rekommendation som i den tidigare utgivna rapporten RJ 2007:02, *Olycka med tåg 5525 – påkörning av stoppbock med påföljande urspårning – i Ledsgård, N län, den 28 februari 2005*, vilken dåvarande Järnvägsstyrelsen besvarade 2008-06-24.

- o *risken för enkelfel i samband med fastställande av ett tågs bromsförmåga minimeras, t.ex. genom införande av checklistor e.d.*

När dåvarande tillsynsmyndigheten Järnvägsstyrelsen fick samma rekommendation i rapport RJ 2007:02 valde myndigheten att förelägga samtliga järnvägsföretag om att införa obligatorisk retardationskontroll med ATC i järnvägsföretagens egna regler. Kravet på retardationskontroll har sedermera införts i Järnvägsstyrelsens Trafikföreskrifter, (JvSFS 2008:7) JTF.

Utöver den ovan nämnda åtgärden tar Transportstyrelsen den givna rekommendationen i beaktande och tar den med som underlag för bedömning vid framtida revidering av trafikföreskrifterna och dess handbok.

Återkoppling på rekommendation RJ 2007:02 R1

SHK anser att svaret på rekommendationen avser åtgärd när tåget har avgått från en driftplats där tågets sammansättning ändrats. SHK anser att det är viktigt att tågets bristande bromsförmåga upptäcks innan ett tåg avgår från driftplatsen.

Transportstyrelsens förvaltningsgrupp för Järnvägens trafikföreskrifter (JTF) har uppdraget att utvärdera rekommendationen och bedöma om förslaget kan/ska införas i föreskrifterna.

Med anledning av ovanstående bedömer Transportstyrelsen att rekommendationen är omhändertagen

Rekommendation RJ 2007:02 R5

SHK lämnade samma rekommendation som i den tidigare utgivna rapporten RJ 2007:02, *Olycka med tåg 5525 – påkörning av stoppbock med påföljande urspårning – i Ledsgård, N län, den 28 februari 2005*, vilken dåvarande Järnvägsstyrelsen besvarade 2008-06-24.

- o *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*

Vid uppgradering, modernisering eller nybyggnation av järnvägsinfrastruktur gäller de europeiska regelverken, tekniska specifikationer för driftkompatibilitet, TSD. Idag finns TSD för delsystemet *Infrastruktur för höghastighetståg* (2008/217/EG) och de av Järnvägsstyrelsen utfärdade kompletterande föreskrifterna JvSFS 2008:3. Regelverket är avsett för infrastruktursystem för det transeuropeiska järnvägsnätet för höghastighetståg (hastigheter över 190km/h) för persontrafik. Den 1 januari 2011 kommer TSD för delsystem *Infrastruktur för konventionella tåg* att träda i kraft. Regelverket är avsett för infrastruktursystem för det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionella tåg (hastigheter upp till 200km/h). Järnvägsnätet består av linjer avsett för persontrafik, godstrafik, blandad trafik och knutpunkter för godstrafik

(inbegripet intermodala terminaler) med mellanliggande linjer. I TSD framgår bl.a. utformning av skydd vid spårslut.

Transportstyrelsen har ett pågående projekt som ämnar ta fram regler och standarder för områden inom järnvägen som idag inte är reglerade på myndighetsnivå eller där TSD hänvisar till nationella tekniska specifikationer (NTS). Transportstyrelsen har uppfattningen att regelverk med normer och krav för infrastruktur och tillhörande signalanläggning bygger på att alla fordonsrörelser har viss grad av bromsförmåga enligt normkrav. Föraren ska kontrollera bromsförmågan genom retardationskontroll där en avvikande bromsförmåga ska leda till en lägre hastighet. Transportstyrelsen håller för troligt att eventuellt kommande NTS för skydd vid spårslut och tågvägens skyddssträckor inte ska normera utifrån att rörelserna ska anses vara utan bromsförmåga.

Infrastrukturförvaltare som uppgraderar, moderniserar eller bygger ny järnvägsinfrastruktur ska göra riskanalyser och hantera de risker som däri kan framkomma. Transportstyrelsen begär in riskanalyser i godkännandeprocessen av infrastrukturen.

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2007:02 R5 är uppfylld.

Återkoppling på rekommendation RJ 2007:02 R5

SHK ser svaret vara att rörelsen anses vara utan bromsförmåga. SHK anser att ett skyddsspår inte ska leda vidare ut i det spår som skyddsspåret avser att skydda och att skyddsspåret utformas därefter.

Transportstyrelsens uppfattning gällande syftet med skyddsväxel och efterföljande skyddsspår med avslutande stoppbock är att växeln har till uppgift att förhindra att en färd kommer ut i direkt fara för frontalkollision med annan färd. Skyddsspåret ger en möjlighet till förlängd stoppsträcka och stoppbocken slutligen att ta emot en inbromsande rörelse. Skyddsväxeln uppgift har fungerat vid incidenterna både i Ledsgård (RJ 2007:05) och i Kimstad (RJ 2009:09). Skyddsspårets uppgift med att ge en förlängd bromssträcka har inte fungerat eftersom att båda färderna har haft en alldeles för låg bromsverkan i förhållande till hastigheten. Stoppbockarnas uppgift med att stoppa en rullande färd har inte fungerat utifrån att färdernas hastighet (ca 40km/h) i förhållande mot fordonens vikt har varit för hög. Transportstyrelsen menar att syftet med skyddsväxel och skyddsspår inte är att förhindra bromslösa färder från att spåra ur och hamna i farlig närhet till intilliggande spår.

Järnvägssystemet är uppbyggt efter att färder har broms och inte åker fortare än att fordonens bromsverkan klarar av att stoppa färden innan en kritisk punkt. Ju sämre bromsförmåga fordonssammansättningen har ju lägre hastighet får färden köras. Järnvägssystemet har i vissa avseenden dimensionerats för att fånga upp t.ex. enskilda misstag under färd och yttre omständigheter (halka). Dessa felsteg fångas bl.a. upp av tågskyddssystem, skyddssträckor med eller utan skyddsväxlar, men alltid med förutsättningen att färden inte körs fortare än fastställd bromsverkan.

Transportstyrelsen anser att järnvägssystemet inte kan dimensioneras utifrån principen att färder inte har någon eller mycket liten bromsverkan i förhållande till den vikt och hastighet de framförs med. I utredningsrapporten framställs att styrande dokument ger riktlinjen att avståndet mellan

skyddsspår och huvudspår inte bör vara mindre än 4,5 m. Att krävställa att skyddsspår måste ha ett längre avstånd till huvudspår för att minska risken för att urspårade fordon ska inkräkta på intilliggande spår bör sättas i relation till att avståndet mellan uppspår och nedspår på många linjer med dubbelspår är 4,5 m. Risken finns alltid att ett fordon spårar ur på dubbelspår och inkräktar på intilliggande spår. Transportstyrelsen menar att problemet inte ska åtgärdas med att lägga spåren längre ifrån varandra utan risken ska istället minimeras genom att förhindra urspårningar bl.a. genom att järnvägsfordonen och infrastrukturens kritiska komponenter underhålls och att skadedetektorer placeras utefter banan. Liknelsen kan göras med rekommendationen om skyddsspår där Transportstyrelsen menar att åtgärderna istället bör riktas mot att minimera risken för att färder hamnar i situationer med obefintlig eller nästan obefintlig bromsverkan.

Transportstyrelsens bedömning är att konsekvenserna av SHK's rekommendation skulle bli längre och bredare bangårdar samt bredare banvallar vid dubbelspår eller flerspår. Detta innebär att mer mark måste tas i anspråk vid järnvägsbyggen. Transportstyrelsen bedömer att sannolikheten för olyckor av denna typ är liten och utifrån detta bedöms att det inte är ekonomiskt försvarbart att genomföra den föreslagna rekommendationen.

Transportstyrelsen väljer med stöd av ovanstående att inte tillmötesgå den ställda rekommendationen.

Rekommendation RJ 2009:09 R1

- o ta vara på erfarenheter från urvalsproven i syfte att finna vilka egenskaper som ska bedömas i samband med den psykologiska bedömningen*

Transportstyrelsen arbetar med att ta fram nya hälsoföreskrifter. De nya hälsoföreskrifterna kommer att innehålla regler om att både fysisk och psykisk förmåga ska bedömas för viss typ av säkerhetstjänst. De nya hälsoföreskrifterna ska precis som idag vara till hjälp vid anställning av t.ex. lokförare. De nya hälsoföreskrifterna bygger bland annat på vad som presenteras i det så kallade *Lokförardirektivet* (2007/59/EG) och därifrån kommande svensk lagstiftning, samt bestämmelserna i teknisk specifikation för driftkompatibilitet (TSD) för delsystemet *Drift och trafikledning* (2006/920/EG).

Transportstyrelsen gör bedömningen utifrån lokförardirektivet att urvalsproven för lokförare måste regleras från myndigheten.

Transportstyrelsen anser, med stöd av ovanstående, att rekommendationen RJ 2009:09 R1 kommer att uppfyllas.

Rekommendation RJ 2009:09 R2

- o se över hur förslagen till åtgärder i Järnvägsstyrelsens rapport 2007:6 KY-utbildning, fortbildning och kompetens genomförts*

Dåvarande Järnvägsstyrelsen genomförde en temainspektion under september 2006 gällande förare med KY-utbildning (Kvalificerad Yrkesutbildning) och deras fortbildning och kompetens. Resultatet fastställdes i en rapport (Järnvägsstyrelsen Rapport 2007:6 KY-utbildning, fortbildning

och kompetens) i mars 2007. I rapporten presenterades ett antal förslag till åtgärder. Nedan presenteras hur dessa har omhändertagits.

Vid temainspektionen besöktes ett antal järnvägsföretag vid vilka det framkom vissa brister i styrningen. Järnvägsstyrelsen gav föreläggande riktade till berörda järnvägsföretag. Samtliga järnvägsföretag har presenterat och vidtagit åtgärder på de uppdagade brister som framkom i deras verksamhet vid den genomförda temainspektionen.

- *Rapport 2007:6 förslag till åtgärder riktade till berörda utbildningscentra:*
 - *Utforma examensbevis som tydligt anger om eleven har en komplett allmän del, samt att eleverna inte är behöriga som förare av tåg innan operatörsdelen har genomgått*

De utbildningscentra som frivilligt deltog i temainspektionen har tillsynsmyndigheten idag inget mandat att förelägga om åtgärd.

I samband med införandet av Kommissionens direktiv (2007/59/EG), det s.k. *Lokförardirektivet*, i svensk lagstiftning kommer ett krav på tillstånd för att tillhandahålla utbildning av lokförare. Transportstyrelsen förespråkar att tillsynsmyndigheten ska få mandatet att utfärda dessa tillstånd och utföra tillsyn över tillståndsinnehavarna. Direktivet kräver att lokförare framöver ska inneha både förarbevis och förarintyg som visar på behörighet att framföra tåg.

- *Rapport 2007:6 förslag till åtgärder riktade till dåvarande Järnvägsstyrelsen:*
 - *Överväga om kompetenskrav innefattande en handläggareutbildning bör finnas för de handledare, instruktörer och lärare som skall jobba med KY-elever under LIA-perioden och operatörsdelen.*

Lokförardirektivet kräver att utbildningscentra med tillstånd ska sörja för att den undervisande personalen omfattas av kompetensfodringar och att personalen upprätthåller densamma.

- *Efterfråga inblandad personals utbildningsbakgrund i den olycks- och tillbudsrapportering som begärs in från företag.*

Transportstyrelsen har valt att inte följa den givna rekommendationen. Däremot har Transportstyrelsen tagit fram en vägledning och mall för upprättande av utbildningsplaner för personal som ska arbeta i trafiksäkerhetstjänst. Vägledningen finns publicerad tillsammans med en utbildningsmatris på Transportstyrelsen webbsida¹⁸. Utbildningsmatrisen innehåller angivna normtider som myndigheten har som riktlinje vid godkännande av utbildningsplaner för personal som ska arbeta i trafiksäkerhetstjänst.

- *Närmare granska urvalsmetoder och urvalskriterier för utbildning till förare av tåg.*

Se svar på rekommendation RJ 2009:09 R1

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2009:09 R2 är uppfylld.

¹⁸ <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/Godkannande/Utbildningsplaner/> (2010-05-12)

Rekommendation RJ 2009:09 R3

- *göra en översyn om Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter behöver förändras så att kontrollbromsprov enbart får användas när det inte är möjligt att genomföra ett annat bromsprov och att ingen verksamhet får planeras så att kontrollbromsprov måste användas*

Transportstyrelsen anser att texten i JTF-handbok 11 avsnitt 5.3 *Kontrollbromsprov* inte är i behov av förändring utifrån olyckshändelsen i Kimstad, med följande motivering:

Avsnitt 5.3 i Handbok 11. En förutsättning innan ett kontrollbromsprov får lov att utföras är att alla fordon, med inkopplad broms, i tågsättet tidigare har blivit bromsprovade genom ett *grundprov*. Det som beskrivs i avsnitt *Kontrollbromsprov* är tillfällen när huvudledningen i ett redan grundprovat tågsätt har varit avbruten på endast ett ställe eller om föraren har varit borta i högst 1 timme från drivfordonet eller på plats intill tågsättet. Situationer som avses är exempelvis efter att ett slangbrott har reparerats eller att föraren återkommer till dragfordonet efter en rast. Föraren ska då kontrollera att bromsen fungerar som tänkt utifrån det beskrivna genomförandet i avsnitt 5.7.

Transportstyrelsen anser att rekommendation RJ 2009:09 R3 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2009:11 R1

- *Att använda erfarenheterna från urspårningen och löpverkens betydelse för en urspårnings konsekvenser vid arbete med godkännande av fordon och i europeiska regelarbetet*

Transportstyrelsen ställer idag ett funktionellt krav på att passagerarfordon ska vara konstruerade så att de begränsar konsekvenser vid en eventuell urspårning. Kravet kommer att förtydligas i vägledningen till de under revidering kommande *föreskrifterna om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.*, vilka Transportstyrelsen beräknar utge under år 2010.

Transportstyrelsen gör bedömningen att krav på löpverken inte bör ställas genom framtagning av nationella tekniska specifikationer (NTS) utan att arbetet ska drivas internationellt vid Europeiska järnvägsbyrån (ERA). Transportstyrelsen har en representant i ERA-arbetsgrupp för lok och passagerarfordon för att påverka det europeiska regelverket, de s.k. tekniska specifikationerna för driftkompatibilitet (TSD), inom området.

Rekommendationer RJ 2010:01 R1 och RJ 2010:02 R4

- *se över behovet av certifiering av personal för underhåll och reparationer*

När det gäller underhåll av fordon så har Kommissionen genom direktivet (2008/110/EG) *om ändring av säkerhetsdirektivet* (2004/57/EG) infört artikel 14a gällande underhållsansvarig enhet (Entity in Charge of Maintenance, ECM). Artikel 14a uttrycker att varje järnvägsfordon, inberäknat arbetsfordon, ska ha en underhållsansvarig enhet utsedd, som även registreras i det nationella fordonsregistret (National Vehicle Register, NRV). Den underhållsansvariga enheten ska sörja för att de fordon som enheten ansvarar för underhålls enligt ett system för underhåll d.v.s. att fordonet med jämna intervall kommer till verkstad för kontroll och reparation och att fordonen vårdas i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon och andra gällande krav,

inklusive underhållsregler och de Europeiska regelverken om tekniska specifikationer för driftkompatibilitet (TSD).

För godsvagnar är kravet att varje enhet som ansvarar för underhållet även ska certifieras. Kommissionen har gett Europeiska järnvägsbyrån (ERA) uppdraget att lämna förslag på certifieringssystem till Kommissionen senast den 1 juli 2010. Kommissionen ska senast 24 december 2010 fatta beslut om kraven på ECM, vilka då införlivas i svensk lagstiftning.

Transportstyrelsen gör bedömningen att verkstadspersonal som utför underhållsåtgärder inte behöver personcertifieras men att ECM ansvarar för att underhållsåtgärder med betydelse för säkerheten utförs enligt föreskrivet krav utav personal med utbildning och kompetens för arbetsuppgiften. Kravet på ECM för arbetsfordon planeras att vara införlivat i lagstiftningen senast 2018.

Transportstyrelsen har förnärvarande inte intentionen att ta fram nationella krav om certifiering av verkstadspersonal som utför arbeten på fordon med betydelse för säkerheten. Det skulle vara konkurrenshämmande och generera svårigheter vid gränsöverskridande trafik att i Sverige kräva certifiering av personal som utför underhåll på fordon som ska rulla i Sverige. Som exempel kan ges viss persontrafik över Öresundsbron, där fordonen används både i Sverige och i Danmark men där fordonsunderhållet sköts i Danmark. Ansvaret för underhållsåtgärderna vilar på respektive järnvägsföretag som enligt Järnvägslagen (2004:519) har tillstånd att bedriva järnvägstrafik i Sverige.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationerna RJ 2010:01 R1 och RJ 2010:02 R4 är uppfyllda.

Rekommendationer RJ 2010:01 R2-R5 och RJ 2010:02 R1-R3, R5

- *tillse hur Infranord säkerställer att dokumentation sker för maskiners funktion och ritningsuppföljningar vid ombyggnation eller andra förändringar*
- *tillse att Infranord ser över hur maskinfunktionen ska säkerställas vid egna om- och tillbyggnader eller inkopplingar på maskiner*
- *tillse att Infranord vid egna om- och tillbyggnader eller inkopplingar på maskinindivider säkerställer att risk- och konsekvensanalys utförs*
- *tillse att Infranord säkerställer hur reparationshistorik ska upprätthållas för årlig uppföljning, maskingodkännande och besiktning*
- *tillse att Infranord ser över säkerhetsstyrningssystemet för utbildning av personal och rutiner för överlämnande av maskiner mellan personalen*

Infranord AB har efter de bägge fordonsbränderna vid två tillfällen ansökt och beviljats licens och säkerhetsintyg för järnvägsföretag enligt järnvägslagen (2004:519). Dels vid sammanslagningen av Banverket Produktion och dåvarande Banverket Industridivisionen samt dels vid bolagiseringen av dåvarande Banverket Produktion till Infranord AB.

Infranord AB har skickat dokumentation till tillsynsmyndigheten som visar på styrning av de brister som framgår i rapporterna. Transportstyrelsen gör bedömningen att den dokumenterade styrningen lever upp till kravet på en god säkerhetsstyrning.

Rekommendationerna RJ 2010:01 R2-R3 och RJ 2010:02 R1-R2 har även koppling mot Järnvägstyrelsen föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.

Enligt bestämmelserna ska en väsentlig modernisering eller ombyggnad, som har säkerhetspåverkan, av ett arbetsfordon godkännas av myndigheten innan fordonet åter får tas i bruk. Transportstyrelsen kontrollerar i processen bland annat att dokumentation/ritningar har uppdaterats och att maskinfunktionen är testad och säkerställd. Dessutom ska en riskanalys ha utförts.

Transportstyrelsen har planerat att under 2010 genomföra en säkerhetsrevision vid Infranord AB. Vid tillsynen kommer bland annat att ingå kontroll av kompetens och utbildning av personal med arbetsuppgifter att bedöma det trafiksäkerhetsmässiga tillståndet hos fordon i enlighet med Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) *om utbildning*.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationerna RJ 2010:01 R2-R5 och RJ 2010:02 R1-R3, R5 är uppfyllda.

Rekommendation RJ 2009:05 R3

Rekommendationen är även publicerad i säkerhetsrapport 2009

Banverket meddelar att med utgångspunkt från resultatet av det av Banverket delfinansierade forskningsprojektet vid Uppsala universitet, *"Framtida tågtrafikstyrning"*, har ett nytt planerings- och styrningsverktyg för tågklarare utvecklats och provats. En prototypanläggning finns för närvarande vid driftledningscentralen i Norrköping och ytterligare en prototypanläggning planeras att under år 2010 införas vid driftledningscentralen i Boden. Resultat och erfarenheterna från dessa kommer att vara viktiga indata i arbetet med ett nytt så kallat nationellt tågledningssystem och förväntas ge idéer för förbättringsåtgärder i befintlig teknik och miljö. Utifrån information Transportstyrelsen tagit del av på projektets webbsida¹⁹, har vi uppfattningen att det pågående arbetet inom området kommer att förändra för trafikledningen från att dagens manöversystem fokuserar på att manövrera infrastrukturen till att systemet *"Framtida tågtrafikstyrning"* ger stöd för att fatta komplicerade beslut vid störningar. Transportstyrelsen är fullt medveten om att detta är ett pågående forskningsarbete, men med anledning av att prototypanläggningar införs väljer Transportstyrelsen att inte vidta några åtgärder.

Återkoppling på rekommendation RJ 2009:05 R3

SHK anser att svaret på rekommendationen avser att det framtida projektet behandlar ett beslutsstöd och inte att stimulera uppmärksamhetsförmågan.

Transportstyrelsen väljer att stå fast vid sitt tidigare svar. Trafikverket (dåvarande Banverket) har utifrån rekommendationen svarat Transportstyrelsen att deras projekt *"framtida trafikstyrning"* även kommer att ge idéer och förbättringsåtgärder i befintlig teknik och miljö. Transportstyrelsen ser ingen anledning i att betvivla Trafikverkets svar till tillsynsmyndigheten. Transportstyrelsen bedömer att svaret även inbegriper åtgärder för stimulering av uppmärksamhetsförmågan, om än på längre sikt.

¹⁹ Uppsala universitet, Future Train Traffic Control-FTTS: <http://www.it.uu.se/research/project/ftts> (2009-12-16)

Med anledning av ovanstående bedömer Transportstyrelsen att rekommendationen är omhändertagen.

E VIKTIGA FÖRÄNDRINGAR I LAGSTIFTNING OCH REGELVERK

Kommissionens direktiv 2009/149/EG av den 27 november 2009 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG när det gäller gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor har implementerats i svensk rätt genom ändringar i järnvägsförordningen (2004:526). Transportstyrelsen har precis beslutat om nya föreskrifter med anledning av direktiv 2009/149/EG. Redan i år har dock, tack vare samarbetsvilliga rapportörer, 2009/149/EG i hög grad kunnat tillämpas.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG av den 16 december 2008 om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar har inte implementerats i svensk rätt än. En utredning är dock tillsatt och denna har lämnat ett delbetänkande i augusti 2010 benämnt *Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem*, SOU 2010:61, och ett slutbetänkande i december 2010 benämnt *Ansvar för järnvägssäkerheten*, SOU 2010:100. I delbetänkandet anges förslag på hur direktiven ska implementeras i svensk rätt, ett arbete som alltså pågår i nuläget.

Under 2010 har det inte skett några större förändringar i järnvägslagen (2004:519) i fråga om järnvägssäkerhet. Genom den ändring i 8 kap. 11 § järnvägslagen som skett genom SFS 2010:1568 som träder i kraft den 1 januari 2011 bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt järnvägslagen, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen samt bl.a. Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 av den 24 april 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning som avses i artikel 6.3 a i säkerhetsdirektivet. En ny bestämmelse, 6 kap. 2 a §, har införts i järnvägsförordningen genom SFS 2010:1605 och kommer att träda i kraft den 1 januari 2011. Enligt denna bemyndigas Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt järnvägslagen och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen samt enligt bl.a. Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009. Dessa förändringar möjliggör för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter i vissa fall.

I järnvägsförordningen har 2 kap. 3 a och 3 b §§ uppdaterats med anledning av ändringen 2009/149/EG i järnvägssäkerhetsdirektivet (SFS 2010:1181). Dessa ändringar i järnvägsförordningen trädde i kraft den 15 december 2010.

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter har uppdaterats genom Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2010:1 och TSFS 2010:163 om ändring i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7). Ändringarna trädde i kraft den 1 mars respektive den 12 december 2010. Se vidare i bilaga D.

F UTVECKLING AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND

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

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

F.1 Nationell lagstiftning

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

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

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

F.2 Numeriska data

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

F.3 Procedurella aspekter

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 Ett ändrat säkerhetsintyg del A med anledning av utökning med farligt gods.

3.1.2 Inget överskridande har förekommit

3.1.3 - 3.1.4 Intet att kommentera

3.1.5. Transportstyrelsen fick den 3 juni 2010 uppdraget att redovisa hur verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak kan finansieras med avgifter från den 1 januari 2011. Väg- och järnvägsavdelningen har från och med januari 2011 avgiftsbelagt sin registerhållning för järnvägsfordon och för prövning av ansökningar om godkännande av tekniska system. Transportstyrelsen bedömde i sitt förslag att det inte var lämpligt att införa hela avgiftsfinansieringen för verksamheten på järnvägsområdet redan 2011 och därför beslutades att avgifterna skulle införas i tre steg; 2011, 2012 och 2013. Nästa steg 2012 blir att avgiftsbelägga säkerhets- och marknadstillsyn och utfärdande av tillstånd.

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

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

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 utökning med transporter av farligt gods och den andra med anledning av att även omfatta passagerartrafik.

3.2.2 Inget överskridande har förekommit.

3.2.3 Se svaret på 3.1.5

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 Ändrat organisationsnummer (mindre IF), bytt kompetens i ledningsgrupp (mindre IF).

3.3.2 Inget överskridande har förekommit

3.3.3 Uppdateringar av trafiksäkerhetsinstruktionerna på grund av införandet av Transportstyrelsens föreskrift om trafiksäkerhetsinstruktion.

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 Se svaret på 3.1.5.

G SÄKERHETSTILLSYN

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

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

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

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

Transportstyrelsen genomför samtliga revisioner med egen personal. Cirka 6,0 årsarbetskrafter läggs på säkerhetstillsyn. Det motsvarar cirka 10 % av dåvarande järnvägsavdelningens totala arbetskraft. Tillsynen kostade cirka fem miljoner svenska kronor (cirka 538 000 Euro) under 2010.

Inom Transportstyrelsen pågår en kartläggning av hur tillsynen inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart utövas vilket kan mynna ut i nya metoder. Ett första resultat av projektet är en gemensam grundutbildning, det har också under 2010 bildats ett kompetenscentrum för tillsyn.

Antal inspektioner (inspections) utförda av Transportstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter (specificeras)
3. Antal inspektioner av JF/IF under 2010	Planerade	0	6 (tillsyn av farligt gods)	0	0
	Oplanerade (ej i förväg anmälda för JF/IF)	0	0	0	0
	Utförda	0	6 (tillsyn av farligt gods)	0	0

Tabell 8: Antal planerade, oplanerade respektive utförda inspektioner 2010.

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 Transportstyrelsens tillsyner är av typen revision. Transportstyrelsen tillämpar fyra typer av revisioner:

- R1 är en kontroll brevledes 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 Transportstyrelsen

		Utfärdade säkerhetsintyg Del A	Utfärdade säkerhetsintyg Del B	Utfärdade säkerhetstillstånd	Andra aktiviteter (specificeras)
4. Antal revisioner av JF/IF under 2010	Planerade	76	76	61	0
	Utförda	113	113	104	0

Tabell 9: Antal planerade respektive utförda revisioner 2010.

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

		Antal
RESULTAT	Förbud	1
	Föreläggande	42
	Åklagare	0

Tabell 10: Sammanställning av resultat från tillsynsaktiviteter 2010.

Tabell 10 visar att de tillsynsaktiviteter som genomfördes under 2010 resulterade i 43 förbud och förelägganden, där föreläggande är den vanligaste formen av resultat av tillsynsaktivitet. Järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem är i huvudsak väl fungerande.

Under 2010 har ett antal olyckor och tillbud skett vid arbete i spårmiljö och därför har stor kraft lagts vid att kontrollera verksamhetsutövarnas rutiner för detta och vilka åtgärder som görs för att det inte ska upprepas.

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.

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

Följande R1 revisioner riktade mot järnvägsföretag har genomförts under 2010:

8 st internrevision och utredningar

1 st om underhåll

2 st om utebliven signalering

24 st om giltig försäkring

1 st om utbildningsstatus

H RAPPORTERING AV TILLÄMPNINGEN AV GEMENSAMMA SÄKERHETSMETODER

Rapporteringen har varit frivillig till och med 2010. Inget finns att rapportera för 2010.

Transportstyrelsen kommer att ställa frågor till järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare om deras erfarenheter av tillämpningen av gemensamma säkerhetsmetoder från och med nästa års insamling av säkerhetsrapporter.

I SLUTSATSER OCH PRIORITERINGAR

Efter flera av år av oförändrade olyckstal utgör 2010 ett mörkt år på olycksfronten. För första gången på många år omkom en passagerare i en kollision. Tåget som den resande åkte med kolliderade med en traktorgrävare på intilliggande spår. Flera passagerare skadades allvarligt i samma olycka. Under året har det även förekommit olyckor där anställda omkommit efter att ha blivit påkörda vid arbete i spårmiljö. Transportstyrelsen har till följd av detta lagt stor kraft vid att genom tillsynsaktiviteter kontrollera verksamhetsutövarnas rutiner för spårarbete och vilka åtgärder som görs för att det inte ska upprepas.

En annan olyckstyp som har ökat är antalet personer som omkommit till följd av obehörigt spårbeträdande. En stor del av dessa utgörs av händelser där polisen inte tagit ställning till om händelsen var orsakad av en olycka eller en självmordshandling. Transportstyrelsens generaldirektör har gett väg- och järnvägsavdelningen i uppdrag att ta fram en handlingsplan för minskat antal självmord i järnvägstrafiken.

Inom Transportstyrelsen pågår en kartläggning av hur tillsynen inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart utövas vilket kan mynna ut i nya metoder. Det första resultatet av projektet var en gemensam grundutbildning, nu har det också under 2010 bildats ett kompetenscentrum för tillsyn. Från och med den 1 januari 2011 finns tre kompetenscentrum inrättade vid Transportstyrelsen. Utöver tillsynsverksamhet finns ett för tillståndsprövande verksamhet och ett för HF/MTO²⁰-relaterade uppgifter. Samtliga kompetenscentrum har ett trafikslagsövergripande perspektiv, där det arbete som utförs inom kompetenscentrumen ska gagna hela myndigheten.

Ett annat utvecklingsområde som Transportstyrelsen arbetar med är ett pilotprojekt för att få tillgång till sjukhusuppgifter om personer som skadats i järnvägs- och båtolyckor. Sedan tidigare har Transportstyrelsen ett samarbete med sjukvården för vägtrafikolyckor. Ytterligare ett område är utvecklingen av ett IT-system som ska underlätta processen för bland annat tillståndsansökan.

Lastsäkring av timmertransporter konstaterades som ett problem i föregående års rapport. Transportstyrelsen startade därför ett trafikslagsövergripande projekt 2010 som nu är avslutat. Projektet föreslog att Transportstyrelsen ska ta fram bättre (funktionella) och enhetliga regler för lastsäkring för sjöfart, väg- och järnvägstrafik. Det projektet ska starta 2012. Ansvarsfrågan utreds under hösten 2011 och i december ska Transportstyrelsen lämna förslag på hur Transportstyrelsen anser att ansvarsfrågan ska hanteras till näringsdepartementet. Projektet kom också fram till att Transportstyrelsen behöver veta mer om olyckor i trafiken där lastsäkring har haft betydelse för att kunna bedöma hur stort problemet med bristande lastsäkring egentligen är.

²⁰ Human factors/Människa, teknik, organisation

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. Tidigare Statens institut för kommunikationsanalys (numera Trafikanalys) PM 2008:3 Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4 2005:16 har använts som källa för kalkylerade värden på liv, läs mer nedan. Uppgifterna om Transportstyrelsens verksamhet 2010 har inhämtats från enhetschefer för Transportstyrelsens järnvägsavdelnings olika enheter samt interna register. Uppgifter om spår- och trafikdata har hämtats från Trafikverket som även sammanställer officiell sådan statistik åt Trafikanalys.

Definitioner:

Nedanstående definitioner är till stor del hämtade från Transportstyrelsens vägledning till Järnvägstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:1) om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg. Vägledningen finns även på Transportstyrelsens hemsida www.transportstyrelsen.se. Vägledningen kommer att uppdateras i och med att Transportstyrelsen beslutat nya föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering med anledning av 2009/149/EG.

De olyckor som ingår i rapporten:

- är relaterade till järnvägsfordon i rörelse
- är oönskade eller 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 före 2008 den nationella definitionen 14 dagars sjukskrivning tillämpats. Även efter 2008 är det viss osäkerhet i uppgiften då exakt uppgift om tid för sjukhusvistelse inte alltid är information som polismyndigheten har uppgift om.

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

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

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

Skillnader gentemot den olycksstatistik som lämnas till Eurostat

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

Definitioner knutna till olyckskategorier

Tåg

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

Tågkollision, inklusive påkörning av föremål inom det fria rummet

Tågkollision delas upp i två undergrupper vid rapporteringen av indikatorerna: tågkollision och påkörning.

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

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

Med tågpåkörning avses sammanstötningar mellan ett tåg och

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

Kommentar:

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

av föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning redovisas som en "plankorsningsolycka".

Tågurspårning

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

Kommentar:

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

Brand i rullande materiel

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

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

Personolycka orsakad av rullande materiel i rörelse

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

Självmondsolycka

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

Plankorsningsolycka

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

Kommentar:

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

Annan olycka

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

Kommentar:

De huvudsakliga olyckstyper som tillhör denna kategori bör vara:

- Kollisioner och urspårningar med andra rörelser än tåg

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

Definitioner för döda och allvarligt skadade

Passagerare

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

Kommentar:

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

Anställd

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

Vägrafikant 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, vägrafikant på plankorsning eller obehörig.

Definitioner för avvikelser

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

Obehörig stoppsignalpassage (OSPA)

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

Kommentar:

Exempel på OSPA:

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

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

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

Hjulbrott

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

Axelbrott

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

Rälsbrott

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

Spårgeometrifel

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

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

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

Kommentar:

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

Definitioner för ekonomiska konsekvenser av olyckor

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

Uppgifterna om kostnader för döda och allvarligt skadade baseras på kalkylerade värden på dödsfall och allvarliga skador ur samhällsekonomiskt perspektiv, framtagna av SIKA i PM 2008:3 Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4 2005:16. De kalkylerade värdena är sedan multiplicerade med antalet döda och allvarligt skadade. Sveriges Riksbanks årsgenomsnitt för 2010 (9,5413) har använts som växlingskurs: <http://www.riksbank.se/templates/Page.aspx?id=43835>, 2011-09-27.

Uppgifterna om kostnader för miljöskador och kostnader för utbyte eller reparation av järnvägsinfrastruktur och rullande materiel är baserade på de rapporterade verksamhetsutövarnas erfarenheter av faktiska kostnader. De rapporterade verksamhetsutövarna har uppgett att dessa uppgifter är osäkra. Sveriges Riksbanks årsgenomsnitt för 2010 (9,5413) har använts som växlingskurs: <http://www.riksbank.se/templates/Page.aspx?id=43835>, 2011-09-27.

Kostnader för förseningar på grund av olyckor har för 2010 rapporterats för den statligt ägda infrastrukturen. I siffran ingår även olyckor på grund av tillbud då Trafikverket inte haft

möjlighet att urskilja dessa. Uppgift om förseningsminuter, värde av tid för resande samt fördelning arbetande/fritidsresenärer har hämtats från Trafikverket. Trafikverket har rapporterat värdena direkt i Euro.

Kompensation för skador på miljön

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

Kostnader för utbyte eller reparation av järnvägsinfrastruktur eller rullande materiel

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

Definitioner relaterade till trafikuppgifter och infrastrukturens tekniska säkerhet

Tåg

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

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.

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, ERTMS.

Passagerarkilometer

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

Spårkilometer

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

Kilometer spår utrustat med system för automatisk tågövervakning i bruk

Längden på de spår med system för automatisk tågövervakning i bruk som trafikeras. Med system för automatisk tågövervakning avses ett tekniskt system som övervakar att signalbesked och hastighetsrestriktioner följs genom hastighetsövervakning och automatiskt nödstopp vid stoppsignaler.

Plankorsningar

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

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

Definitioner relaterade till säkerhetsstyrning

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

Säkerhetsmål

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

Handlingsplaner

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

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

Systemrevisioner

En systemrevision är en systematisk undersökning för att avgöra om säkerhetspåverkande aktiviteter och tillhörande resultat överensstämmer med vad som planerats och om aktiviteterna

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

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

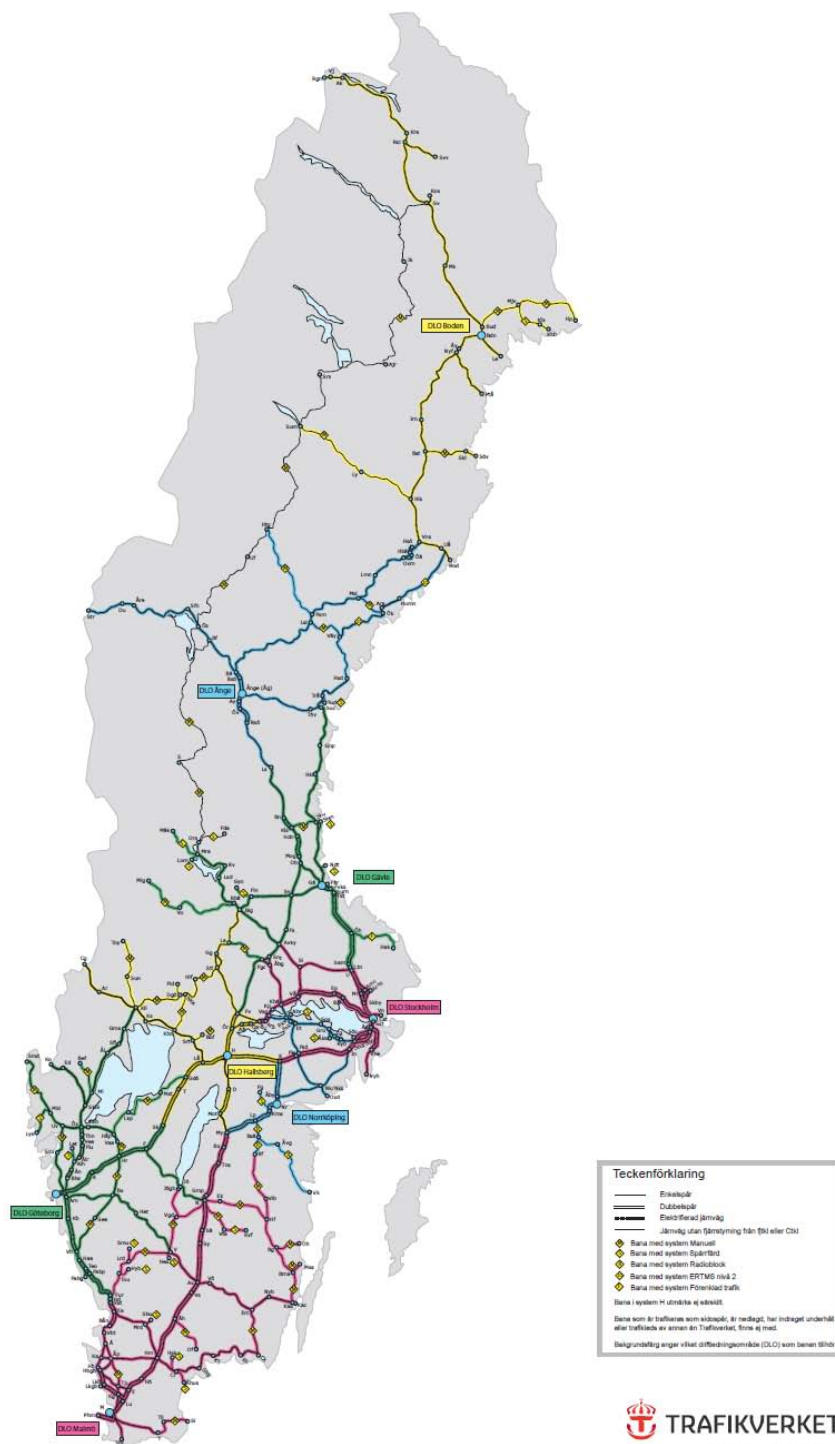
genomförts på ett effektivt sätt och är lämpliga för att nå målen (JvSFS 2007:1 samt JvSFS 2007:2).

Följande ska rapporteras:

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

Rikskartan



Källa: Trafikverkets hemsida <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Jarnvag/Trafikera/Driftsomradeskartor/> 2010-09-30.

Bilaga A.2: Förteckning över aktiva infrastrukturförvaltare vid årsskiftet 2010/2011

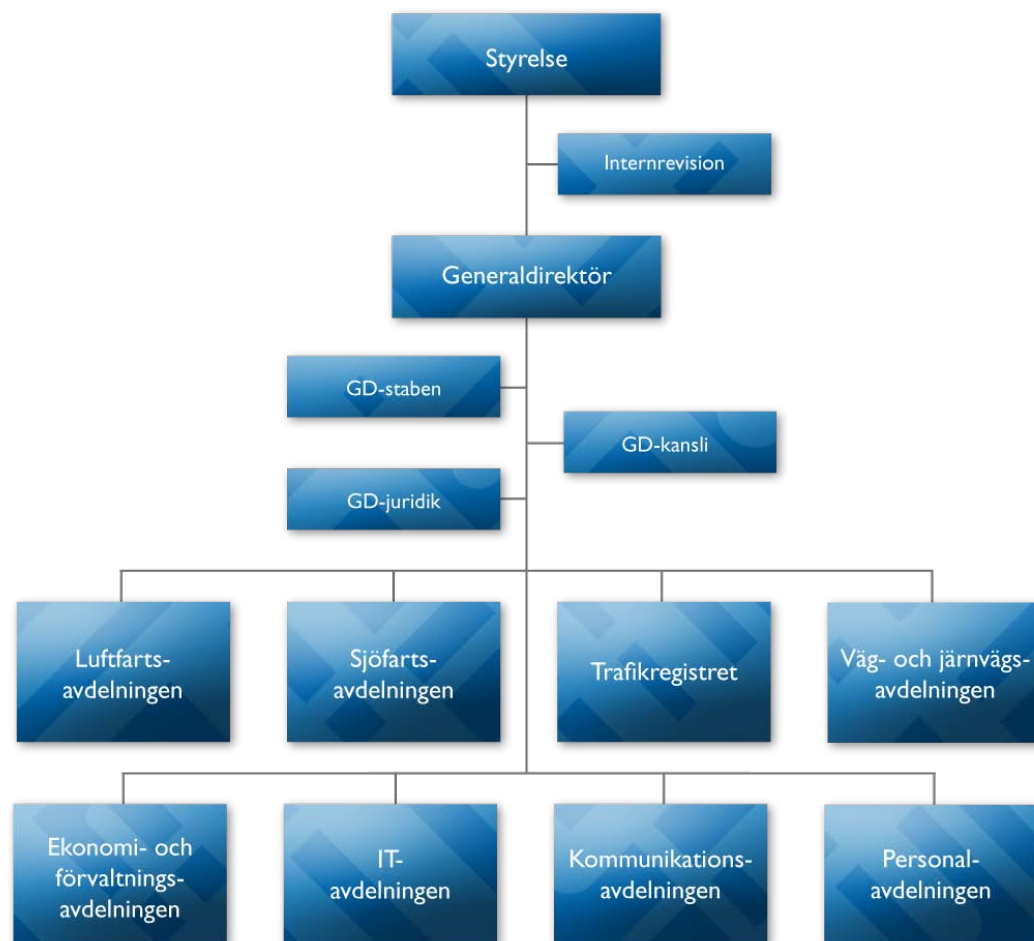
Då det rör sig om så många järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bifogas inte hela förteckningen med denna rapport. Men kontakta oss så tar vi fram en sådan förteckning.

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

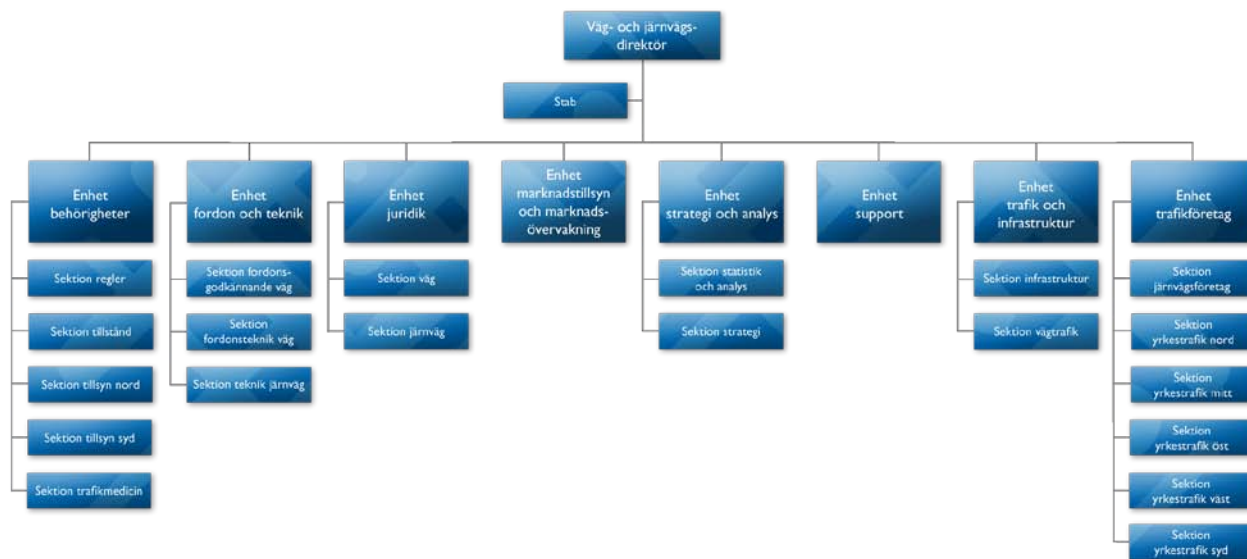
Tillståndsinnehavare	2010
Järnvägsföretag	103
Infrastrukturförvaltare	420
Totalt	523

Tabell 1: Uppgifter om antal verksamhetsutövare 2010. I siffrorna ingår inte trafikutövare och spårinnehavare som bedriver verksamhet vid spårväg eller tunnelbana om de inte dessutom är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare.

Bilaga B.1: Organisationsschema över hela Transportstyrelsen 2011



Bilaga B.2: Organisationsschema över Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning 2011



Bilaga C: Statistiska data, gemensamma säkerhetsindikatorer

Se Excelfilen ”2011 Swedish CSI data form”. Uppgifterna har även laddats upp direkt i Europeiska järnvägsbyråns databas.

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

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet	Beskrivning
			(specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	
Allmän nationell lagstiftning om järnvägssäkerhet				
Lagstiftning angående NSA	2 kap. 3 a § järnvägsförordningen (2004:526). 2 kap. 3 b § järnvägsförordningen (2004:526)	2010-12-15 2010-12-15	2009/149/EG	I förordningstexten har lagts till att direktiv 2004/49/EG senast har ändrats genom direktiv 2009/149/EG.
Lagstiftning angående anmält organ, assessor, tredje parts myndighet för registrering (third parties bodies for registration), examination etc.	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg	2010-08-01	Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m. var i behov av uppdatering. JvSFS 2006:1 upphävdes den 1 augusti 2010.	I samband med att de nya föreskrifterna infördes valdes begreppet ”oberoende granskare” istället för ”assessor”.
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.	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetstillstånd till infrastrukturförvaltare	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på fordonsinnehavare.	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på underhållsverkstäder.	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 tillstånd till ibruktagande samt underhåll av ny eller väsentligen förändrad rullande materiel, inklusive bestämmelser om utbyte av rullande materiel mellan järnvägsföretag, registreringssystem och krav på testförfaranden.	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg	2010-08-01	Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m. var i behov av uppdatering. JvSFS 2006:1 upphävdes den 1 augusti 2010.	Nya föreskrifter angående godkännande av delsystem för järnväg.
	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:167) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet ”Rullande materiel – godsvagnar” i järnvägssystemet för konventionell a tåg.	2010-12-01	Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:10) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet ”Rullande materiel” för konventionella tåg vad gäller godsvagnar var i behov av uppdatering.på grund av kommissionens beslut 2009/107/EG . JvSFS 2006:10 upphävdes den 1 december 2010.	Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2009/107/EG genomfördes i svensk rätt.

	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.	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:1) om ändring i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7)	2010-03-01		Nödvändig uppdatering av JvSFS 2008:7,
	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:163) om ändring i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7)	2010-12-12		Nödvändig uppdatering av JvSFS 2008:7,
Bestämmelser om krav på kompletterande interna operativa verksamhetsbestämmelser som måste fastställas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.	Ingen förändring			
Bestämmelser om krav på personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, inbegripet urvalskriterier, hälsokrav, yrkesutbildning och certifiering.	Ingen förändring			

	Laglig referens	Datum när lagstiftning träder i kraft	Orsak till införandet	Beskrivning
			(specificera ny lag eller förändring av gällande lagstiftning)	
Bestämmelser angående utredning av olyckor och tillbud till olyckor inklusive rekommendationer	Ingen förändring			
Bestämmelser angående krav på gemensamma säkerhetsindikatorer inklusive rapportering och analys.	Nya föreskrifter med anledning av 2009/149/EG har precis beslutats. Kommer att ges ut under hösten 2011.	Under hösten 2011 (datum ej beslutat vid inlämnandet av denna rapport)	2009/149/EG	Föreskrifterna som anger vilka uppgifter infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska lämna in har ersatts med nya med anledning av ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet.
Bestämmelser angående krav på tillstånd till ibruktagande av järnvägsinfrastruktur (spår, broar, tunnlar, ATC, radio, signallering, förregling, plankorsningar, plattformar etc.).	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg	2010-08-01	Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m. var i behov av uppdatering. JvSFS 2006:1 upphävdes den 1 augusti 2010	Nya föreskrifter angående godkännande av delsystem för järnväg

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 2010	I eget land	0
	I ett annat medlemsland	0

Kommentar till E.2-E.6: Ett ”?” har markerats i de rutor där Transportstyrelsen är frågande till hur uppgifterna ska kunna besvaras. Transportstyrelsen har lyft frågan till ERA som kommit med ett nytt förslag till bilaga E. Förslaget är ännu inte beslutat och Transportstyrelsen rapporterar därför i enlighet med nuvarande mall. Kontakta oss om ni önskar 2010 års data enligt den nya ännu ej beslutade mallen.

E.2 Säkerhetsintyg enligt direktiv 2004/49/EG

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.2.1. Antal giltiga Säkerhetsintyg Del A gällande för järnvägsföretag år 2010	registrerade i Sverige	8	1	2
	registrerade i annat medlemsland	?	?	?

		Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.2.2. Antal giltiga säkerhetsintyg Del B gällande för järnvägsföretag år 2010	I eget land	10	1	2
	I annat medlemsland	0	0	0

			Accepterat	Avslag	Pågår
E.2.3. Antal ansökningar angående säkerhetsintyg Del A inlämnade av järnvägsföretag år 2010	registrerade i Sverige	Nytt intyg	8	0	0
		Uppdaterat/ändrat intyg	1	0	0
		Förnyat intyg	2	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 2010	registrerade i Sverige	Nytt intyg	10	0	0
		Uppdaterat/ändrat intyg	1	0	0
		Förnyat intyg	2	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, Danmark

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

	Nytt	Uppdaterat/ Ändrat	Förnyat
E.3.1. Antal giltiga säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare som under 2009 är registrerade i Sverige.	95	25	0

		Accepterat	Avslag	Pågår
E.3.2. Antal ansökningar om säkerhetstillstånd inlämnade av infrastrukturförvaltare 2009 som finns registrerade i Sverige	Nytt tillstånd	95	0	0
	Uppdaterat/ändrat tillstånd	25	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 2009	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.

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 2010	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 2010	Ett intyg beviljat i Sverige	2v/2-3mån	2v/2-3mån	-
	Ett intyg beviljat i annat medlemsland	?	?	?