

Från FEJ till CSM

Från FEJ till CSM

eller

Från Valenciennes till Västerås via Bryssel och Borlänge

Från FEJ till CSM

eller

Från Valenciennes till Västervik* via Bryssel och Borlänge

***Vitaby**

***Vadstena**

***Virserum**

***Vagnorama**

OSV

Vad ligger bakom lagstiftningen?

DET VAR ENKLARE FÖRR...

DETALJREGLER

VAD HADE SAMHÄLLET ACCEPTERAT IDAG?

Lerum

SJ delas

Nya aktörer

BV-FS regler

EU Säkerhetsdir

EGET ANSVAR

Före 1988 Förordning enskilda jvg; Vägverket tillsynsmyndighet.

1988/89 Järnvägsinspektionen bildas

1990 Järnvägssäkerhetslagen

1994 Tillståndskravet gäller alla (utom SJ+BV) -> 2001 / 2004

2004 Järnvägslagen + "Säk spv o tub"

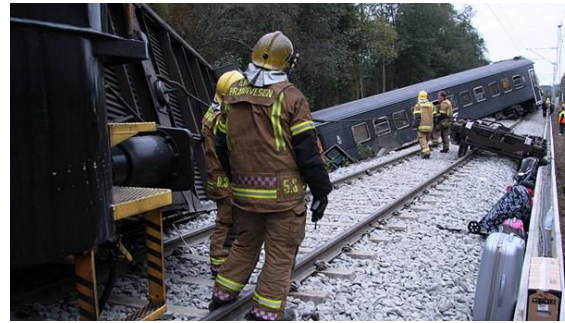
2006--- Successiv EU-fiering av lagstiftningen

2019 Ny järnvägslag, 4e jvgpaketet

Säkerhetsseminarium 2018

BEHÖVS ALLA REGLER DÅ?!

- Stora olyckor är idag sällsynta, men det finns risker som man inte får negligera
- Fokus på synliga olyckor och suicid (det är svårt att mäta vad som ligger bakom "0")
- Det oväntade kommer alltid att inträffa, hur bra riskanalyser vi än gör
- Historien lär oss detta på ett brutalt sätt (och det är rätt nära ibland...)



...mycket har blivit bättre på drygt 40 år (men!)



OSPA-A Järna 1972



Missad möteskontroll Raus 1976



Missförstånd stoppsignalpassage 1980



Plankorsning, Sya 1975



För hög hastighet, Nässjö 1978



Hjulringsbrott, Uppl Väsby 1980

1975-1980 omkom 85 personer i tågolyckor!

Flera orsaker är än idag aktuella!!

Säkerhetsseminarium 2018

Vad förväntas av oss? RISKHANTERING!!

- Minimera risker som kan leda till olyckor (skador)
- Reagera på avvikelser och tillbud (se vartåt det barkar)
- Visa att vi kan styra säkerheten, förutse problem, hantera det oförutsedda
- Ha kriterier för vad som är acceptabla risker och vad som inte är acceptabelt

- Säkerhetsstyrningssystem
- Kompetensstyrning
- Riskhantering

2 kap. Krav på järnvägssystem

Säkerhet

1 § Järnvägsinfrastruktur, järnvägsfordon och annan materiel i järnvägssystem skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs.

2 § Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs.
Verksamheten skall vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt.

3 § De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.
Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

4 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.
Den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning. Verksamhetsutövare får avstänga den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter. Lag (2011:726).

5 § Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.
För infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall det även finnas sådana övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet. Lag (2007:452).

5 a § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall årligen till tillsynsmyndigheten ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret. Lag (2007:452).

6 § Om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att minst en person avlider eller minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.
Om undersökning från säkerhetssynpunkt av järnvägsolyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Lag (2007:452).

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på medlemsstaternas järnvägssystem, som får indelas i strukturella och funktionella delsystem. Direktivet omfattar säkerhetskrav för systemet som helhet, bland annat säker infrastrukturförvaltning och säker drift av trafiken samt samspelet mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra aktörer inom unionens järnvägssystem.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på

- a) tunnelbanor,
- b) spårvägs- och snabbspårvägsfordon samt infrastruktur som enbart används av dessa fordon, eller
- c) nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt företag som enbart använder de näten.

3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för de bestämmelser som de antar för att genomföra detta direktiv:

a) Privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som uteslutande används på sådan infrastruktur.

b) Infrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

c) Snabbspårvägsinfrastruktur som tidvis används av järnvägsfordon på snabbspårvägens driftsvillkor och uteslutande om detta är nödvändigt för dessa fordons anslutningsmöjligheter.

d) Fordon som huvudsakligen används på snabbspårvägsinfrastruktur men som är utrustade med vissa järnvägskomponenter som krävs för att möjliggöra transit som äger rum på ett avgränsat och begränsat järnvägsinfrastruktursavsnitt och enbart i anslutningssyfte.

4. Utan hinder av punkt 2 får medlemsstater besluta att, när så är lämpligt och i överensstämmelse med nationell rätt, tillämpa bestämmelser i detta direktiv på stadsbanesystem och andra lokala system.

3. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska

- a) genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a, där det är lämpligt i samarbete med varandra och med andra aktörer,
- b) i sina säkerhetsstyrningssystem beakta riskerna i samband med övriga aktörers och tredje parter verksamhet,
- c) där det är lämpligt, genom avtal ålägga de andra aktörer som avses i punkt 4 och som har en potentiell inverkan på säker drift av unionens järnvägssystem att genomföra riskkontrollåtgärder, och
- d) säkerställa att dess entreprenörer genomför riskkontrollåtgärder genom att tillämpa de gemensamma säkerhetsmetoder för övervakningsprocesser som anges i den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning som avses artikel 6.1 c och att detta föreskrivs i avtalsvillkor som ska redovisas på begäran av byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten.

2. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras i alla relevanta delar och ska särskilt beskriva ansvarsfördelningen inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets organisation. Det ska visa hur ledningens kontroll på olika nivåer säkerställs, hur personal och dess företrädare på alla nivåer deltar och hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs. Det ska finnas ett tydligt åtagande att konsekvent tillämpa kunskap och metoder som avser mänskliga faktorer. Genom säkerhetsstyrningssystemet ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretagen främja en kultur av ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande, där personal vid järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppmuntras att bidra till att utveckla säkerheten samtidigt som konfidentialiteten säkerställs.

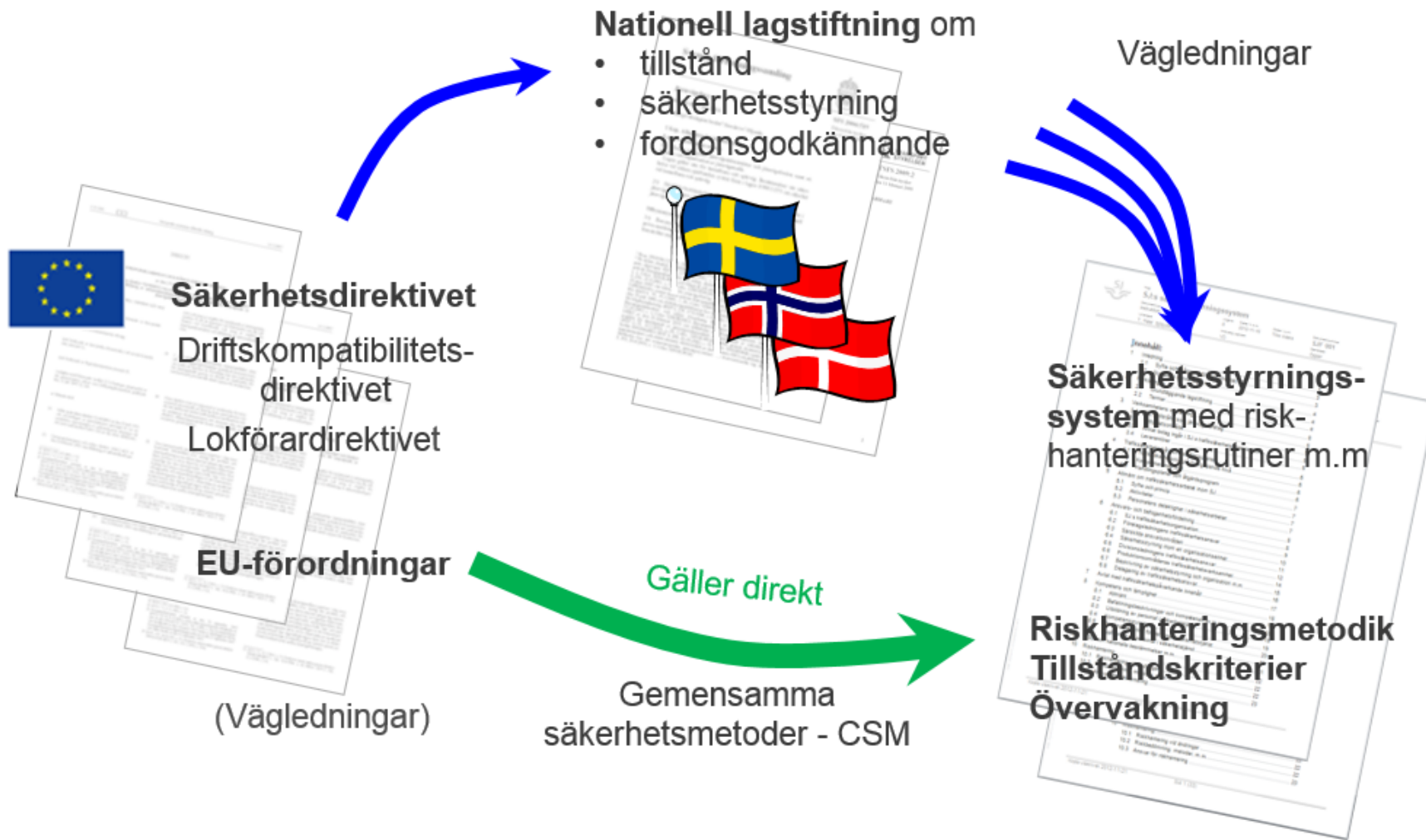
3. Säkerhetsstyrningssystemet ska innehålla följande grundläggande element:

- a) En säkerhetspolicy som godkänts av organisationens högste chef och meddelats all personal.
- b) Organisationens kvantitativa och kvalitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerheten samt planer och förfaranden för uppnåendet av dessa mål.
- c) Förfaranden för att uppfylla befintliga, nya och ändrade tekniska och operativa normer eller andra föreskrifter som fastställts i TSD:er, nationella regler enligt artikel 8 och bilaga II, andra relevanta regler eller myndighetsbeslut.
- d) Förfaranden för att säkerställa att normer och andra föreskrifter efterlevs under utrustningens och verksamhetens hela livscykel.
- e) Förfaranden och metoder för identifiering av risker, utförande av riskvärdering och genomförande av åtgärder för riskhantering närhelst en ändring av driftförhållandena eller ibruktagande av nytt material medför nya risker för infrastrukturen eller människa-maskin-organisationsgränssnittet.
- f) Tillhandahållande av utbildningsprogram för personal och av system för säkerställande av att personalens kompetens bibehålls och att uppgifterna utförs på rätt sätt, inbegripet arrangemang för fysisk och psykologisk lämplighet.
- g) Arrangemang för tillhandahållande av tillräcklig information inom organisationen och, i tillämpliga fall, mellan organisationer inom järnvägssystemet.
- h) Förfaranden och format för hur säkerhetsinformation ska dokumenteras, och utarbetande av ett förfarande för konfigurationskontroll av vital säkerhetsinformation.
- i) Förfaranden för att säkerställa att olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser rapporteras, utreds och analyseras och att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas.
- j) Tillhandahållande av sådana handlingsplaner och larmrutiner samt sådan information i nödsituationer som har överenskommit med de tillämpliga offentliga myndigheterna.
- k) Bestämmelser om återkommande intern revision av säkerhetsstyrningssystemet.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska inkludera alla andra element som är nödvändiga för att täcka säkerhetsrisker, i enlighet med bedömningen av risker som uppkommer till följd av den egna verksamheten.

4. Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till verksamhetstypen, omfattningen av verksamheten, området för verksamheten och den utövade verksamhetens andra förhållanden. Med hjälp av systemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretagens verksamhet ger upphov till tryggas, däribland underhåll, utan att det påverkar artikel 14, och materielförsörjning samt anlåtande av entreprenörer. Utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, ska i säkerhetsstyrningssystemet också, i tillämpliga och rimliga fall, beaktas de risker som uppstår som ett resultat av verksamhet som bedrivs av andra sådana aktörer som avses i artikel 4.

Europeisk och nationell lagstiftning



Det är väsentligt att skilja på det som verkligen står i lagar och föreskrifter och ”någons bestämda uppfattningar”

Bakgrund till svensk lagstiftning – förarbeten!

Ha på fötterna – ta ställning – vad är acceptabelt?