

Trafikavdelningen
Handläggare: Anders Öster
Godkänd av NJM styrelse: 2024-06-09
Omfattar: 22 sidor

NJMF 006
Gäller från 24-06-30
Utgåva: 4.1

Säkerhetsstyrningssystem infrastruktur Nynäsgård

Innehållsförteckning

1	Allmänt	3
1.1	Syfte	3
1.2	Ansvar	3
1.3	Gränssnitt	3
1.4	Ändringar	3
2	Verksamhet, infrastruktur och säkerhetsstyrningssystem	4
2.1	Övergripande om verksamheten	4
2.2	Övergripande om infrastrukturen	4
2.3	Övergripande om säkerhetsstyrningssystemet	6
2.3.1	Styrande dokument	6
2.4	Övergripande om underhåll	7
3	Organisation	8
3.1	Trafikchef (TC)	9
3.1.1	Trafiksektionen	10
3.2	Säkerhetshandläggare (SäkH)	10
3.2.1	Trafikutbildningssektionen	Fel! Bokmärket är inte definierat.
3.3	Maskinchef (MaC)	10
3.3.1	Maskinsektionen	Fel! Bokmärket är inte definierat.
3.4	Banchef (BaC)	10
3.4.1	Bansektionen	10
4	Trafiksäkerhetspolicy och mål	11
4.1	Trafiksäkerhetspolicy	11
4.2	Trafiksäkerhetsmål	11
4.3	Handlingsplan trafiksäkerhet	11
5	Avvikelsehantering	12
5.1	Olycka och tillbud, riskkällor	12
5.1.1	Anmälan till Transportstyrelsen	12
5.1.2	Utredning	13
6	Internrevision	14
7	Riskhantering	15

Säkerhetsstyrningssystem infrastruktur Nynäsgård

<i>Sida</i> 2 av 22

7.1	Bedömning av trafiksäkerhetspåverkan	15
7.2	Väsentlighetsbedömning.....	16
7.3	Identifiera riskkällor.....	17
7.3.1	Hantera risker – ej väsentlig förändring	17
8	Kommunikation	18
9	Tillträde till infrastrukturanläggningen	19
10	Besiktning och underhåll.....	20
10.1	Daglig kontroll av spåranläggningen	20
10.2	Periodiskt underhåll av spåranläggningen.....	21
11	Ändringar i spåranläggningen	21
12	Kompetenskrav.....	21

Bilagor:

Beredskapsplan Olycka Nynäsgård

Mall för olycksutredning

Mall för Riskbedömning

Mall för NJM Säkerhetsmöte

Utbildningsplan Larmmottagare Nynäsgård

1 Allmänt

Förteckning över ändringstryck			
Nr	Gäller fr o m	Inrättat	Sign
1	2024-02-17	Nyutgåva	AÖ
2	2024-06-30	Version 4.1	AÖ
3			
4			
5			
6			

1.1 Syfte

Säkerhetsstyrningssystemets mål och syfte är att säkerställa att Nynäsgrård Järnvägsmuseums (NJM) infrastrukturförvaltning bedrivs på ett säkert och korrekt sätt som uppfyller bestämmelser i lagar och förordningar samt myndighetskrav.

1.2 Ansvar

NJM styrelse ansvarar för att detta dokument finns utfärdat och hålls aktuellt.

1.3 Gränssnitt

Detta dokument gäller för NJM egen infrastrukturförvaltning av nationell infrastruktur enligt SFS 2022:368 Lag om nationella järnvägssystem samt bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem enligt TSFS 2022:39.

1.4 Ändringar

Dokumentet är nyutgivet i sin helhet med anledning av ändrad tillståndsform till nationell järnvägsinfrastruktur.

2 Verksamhet, infrastruktur och säkerhetsstyrningssystem

2.1 Övergripande om verksamheten

Föreningen Nynäshamns Järnvägmuseum (NJM) är en ideell förening med syfte att bevara och i drift visa museala järnvägsfordon, att vid anläggningen i Nynäsgård inom Nynäshamn driftplats hålla ett museum öppet för allmänheten samt bedriva underhåll av de museala fordon som används i verksamheten.

Trafik med museala fordon inom anläggningen kan ske som en del i verksamheten hos det publika muséet. Ingen annan trafik än den som har koppling till den museala verksamheten, inbegripet sådan trafik som sker i samband med anläggningsunderhåll eller fordonsunderhåll, sker på anläggningen.

Detta omfattar även maskiner för spårunderhåll eller trafik i form av andra föreningar som genomför publika evenemang eller fordonsunderhåll med koppling till NJM egen verksamhet. Anläggningen används därför endast för NJM egen verksamhet.

NJM upplåter inte spåranläggningen för verksamhet som inte har anknytning till den egna museala verksamheten.

NJM är en "museiorganisation" enligt Transportstyrelsens definition.

2.2 Övergripande om infrastrukturen

NJM spåranläggning utgörs av icke signalkontrollerade sidospår och är ej elektrifierade. Samtliga spår är parkeringsspår. Farligt gods får ej transporteras på spåranläggningen. Plankorsningar, broar eller tunnlar saknas.

Största tillåtna hastighet är 10 km/t, med nedsättningar på vissa platser som anges närmare i TRI Nynäsgård, NJM001.

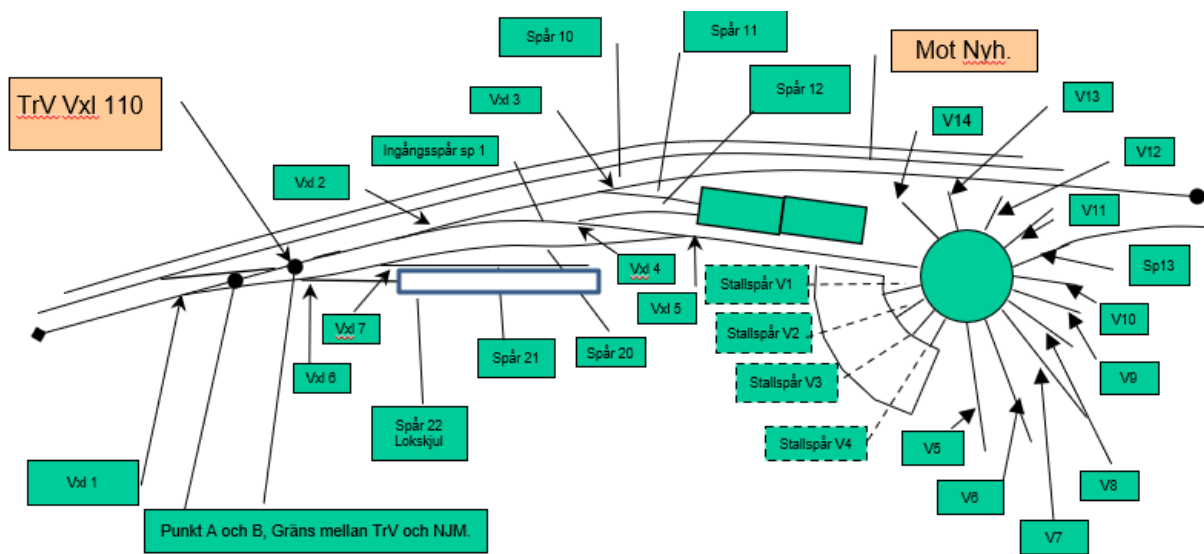
Anläggningen består av 7 växlar och 1 vändskiva.

Spårlängden uppgår till ca.1340 meter varav ca 165 m inomhus. Lutning < 2 ‰.

Spåranläggningen gränsar till Trafikverkets växel 110 från två håll, se spårkarta nedan och "punkt A och B" som utgör gränspunkter mot Trafikverkets infrastruktur.

Säkerhetsstyrningssystem infrastruktur Nynäsgård

Sida
5 av 22



Anläggningen trafikeras sporadiskt vid behov i samband med fordons- eller anläggningsunderhåll och vid enstaka tillfällen vid publika sammanhang eller i samband med resor på det gemensamma nätet (Trafikverkets nät).

Växling med passagerare kan förekomma. Anläggningen fungerar i första hand som uppställningsplats och underhållsdepå för egna fordon, inklusive för utställning av fordon kopplat till museét.

Ett trafikeringsavtal ska upprättas innan annan än NJM trafikerar anläggningen som del i NJM verksamhet.

All trafik bedrivs under trafikverksamheten växling. Trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) NJMFO01 ska följas av den som trafikerar spåranläggningen, tillsammans med TDOK 2016:0061 version 4, "TTJ modul 20".

NJM äger sammanlagt 39 fordon varav 11 fordon är drivfordon, vilka normalt står uppställda inom anläggningen. Samtliga fordon är museifordon.

NJM har ingen anställd personal. Ett 20-tal personer deltar i föreningens aktiva verksamhet, antalet närvarande vid samma tillfälle varierar från gång till gång. Trafik vid sådana tillfällen sker endast sporadiskt. NJM saknar för närvarande tillstånd som järnvägsföretag men arbete med ansökan om sådant tillstånd pågår. Därför pågår ingen trafik i nuläget.

Personal i trafiksäkerhetstjänst ska uppfylla det egna järnvägsföretagets kompetenskrav för utövandet av tjänsten. Fordon som trafikerar anläggningen ska uppfylla de krav på besiktning och underhåll som ställs av fordonets underhållsansvariga enhet (ECM).

Termer, skyltar och andra signalmedel följer vad som anges i TTJ modul 20 samt NJMFO01.

2.3 Övergripande om säkerhetsstyrningssystemet

Säkerhetsstyrningssystemets innehåll grundar sig på krav ställda i SFS 2022:368 Lag om nationella järnvägssystem samt bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem enligt TSFS 2022:39 samt den säkerhetspolicy som är beslutad av NJM styrelse om dess verksamheter. Syftet med säkerhetsstyrningssystemet är att NJM på ett säkert sätt ska kunna hantera de risker som förvaltningen av spåranläggningen ger upphov till.

Säkerhetsstyrningssystemet innehåller rutiner som hanterar förfaranden och processer av trafiksäkerhetspåverkande art enligt nedanstående punkter:

Fördelning av ansvar och arbetsuppgifter

Kommunikation och delgivning

Hur man säkerställer att berörd personal är lämplig och har rätt kompetens

Rutiner för handlingsplaner som visar hur uppsatta mål ska uppnås

Rutiner för hur man uppfyller befintliga, nya och ändrade normer och föreskrifter

Rutiner för riskhantering och ständiga förbättringar

Rutiner för hantering av olyckor och tillbud

Rutiner för operativ verksamhet

Rutiner för säkerhetsmöten och andra möten

Detta dokument beskriver de rutiner och den information som ingår i säkerhetsstyrningssystemet samt hänvisar till de övriga säkerhetsbestämmelser och dokument som ingår i säkerhetsstyrningen, och som ska tillämpas i förvaltning och drift av infrastrukturanläggningen i Nynäsgård.

Detta säkerhetsstyrningssystem ska alltid följas och användas i arbete med förvaltning av spåranläggningen i Nynäsgård.

Dokument är märkta med utgivningsdatum och i vissa fall även med versionsnummer för att undanröja risk för sammanblandning av utgåvor.

Personal med ansvar eller funktion för NJM infrastruktur delges rutiner och föreskrifter enligt kapitel 2.3.1 Styrande dokument och 8 Kommunikation. Det åligger envar att alla föreskrifter hålls uppdaterade och i gott skick.

2.3.1 Styrande dokument

Egna rutiner som ingår i säkerhetsstyrningssystemet för infrastruktur: NJMF001 TRAFIKSÄKERHETSINSTRUKTION FÖR NJM Nynäsgård.
NJMF005 Föreskrift för dokumentationshantering i NJM:s trafikverksamhet.
NJMF006 Säkerhetsstyrningssystem infrastruktur Nynäsgård (detta dokument).
Beredskapsplan Olycka Nynäsgård
Utbildningsplan Larmmottagare Nynäsgård
Mall för olycksutredning
Mall för Riskbedömning
Mall för NJM Säkerhetsmöte

Förutom innehåll genom egna rutiner påverkas säkerhetsstyrningssystemet av följande lagar, förordningar, myndighetsföreskrifter och andra dokument:

SFS 2022:365 Järnvägsmarknadslag
SFS 2022:416 Järnvägsmarknadsförordning
SFS 2022:368 Lag om nationella järnvägssystem
SFS 2022:419 Förordning om nationella järnvägssystem
SFS 1990:712 Lag om undersökning av olyckor
SFS 1990:717 Förordning om undersökning av olyckor
TSFS 2024:2 Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg
TSFS 2022:48 Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om godkännande av fasta installationer för nationella järnvägssystem
TSFS 2019:112 Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnvägen
TSFS 2022:41 Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet
TSFS 2022:40 Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollmoduler för EG-kontroll av nationella regler för fordon och fasta installationer
TSFS 2022:39 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om riskkontroll och säkerhetsstyrningssystem för nationellt infrastruktur tillstånd och nationellt trafiksäkerhetstillstånd
TDOK 2016:0289 Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet
TDOK 2016:0061 TTJ modul 20 sidospår
TDOK 2014:0240 Säkerhetsbesiktning av fasta järnvägsanläggningar, (fd BVF 807.2)
TDOK 2014:0230 Trafikverkets kompetenskrav för tillträdes- och trafiksäkerhetsfunktioner
TDOK 2013:0195 Behörighetskrav som besiktningsansvarig och som säkerhetsbesiktningsman underhåll järnväg

2.4 Övergripande om underhåll

Detta dokument beskriver rutiner för hur underhåll bedrivs under punkt 10. Normer för detta underhåll erhålls genom TDOK 2014:0240 "Säkerhetsbesiktning av fasta järnvägsanläggningar" i tillämpliga delar.

Den som utför en sådan säkerhetsbesiktning ska uppfylla kompetenskraven som framgår av TDOK 2013:0195 Säkerhetsbesiktning – behörighetshantering.

Den som vid behov anordnar A-skydd i samband med spårunderhåll ska uppfylla likvärdiga krav på kompetens med de som ställs genom TDOK 2014:0230 Trafikverkets kompetenskrav för tillträdes- och trafiksäkerhetsfunktioner.

Alla verksamheter i spår som bedrivs av spårentreprenör ska betraktas som spårentreprenörens egen verksamhet under eget ansvar med iakttagande av de krav på tillstånd och andra krav som ställs på sådan verksamhet och med iakttagande av de krav som ställs av NJM beträffande kompetens, arbetets utförande och relaterade trafikverksamheter.

3 Organisation

Föreningen Nynäshamns Järnvägsmuseum (NJM) är en ideell, demokratisk och politiskt obunden förening med syfte att bevara anläggningen i Nynäsgråd som ett museum, samt bedriva trafik på egen och Trafikverkets infrastruktur.

Högsta beslutande organ utgörs av årsmötet. Styrelsen väljs av årsmötet och har fullt ansvar för verksamheten. Genom uppgiftsfördelning tillsätts funktionärer i ansvarsroller för att ansvara för trafiksäkerheten inom organisationen.

De med sådan ansvarsfördelning rapporterar framskridandet i arbetet med trafiksäkerhetsfrågor till styrelsen, som övervakar att säkerhetsstyrningssystemet följs.

På NJM styrelsemöten, som hålls enligt gällande föreningsstadgar, finns en ständig punkt i dagordningen för rapportering om järnvägsverksamheten och infrastrukturen:

§ Rapport från Trafikavdelningen:

- a) Olyckor – incidenter – avvikelser; Rapporter, beslut om åtgärdsplaner, uppföljning av indikatorer och mål.*
- b) Rapport från revisioner - uppföljning säkerhetsarbetet; planerade och beslutade åtgärdsplaner, åtgärder, utredningar.*
- c) Händelser –möten; Nya avtal, personal, fordon, tema för trafiksäkerhetsmöte.*
- d) Riskanalyser/riskbedömningar vid förändringar; Beslut av riskbedömning och eventuell åtgärdsplan.*
- e) Rapporter Trafik-avd; genomförda förändringar i föreskrifter och order, statusrapport.*

Sektionsansvariga enligt organisationsschemat deltar i regelbundna säkerhetsmöten som följer agendan i dokumentet Mall för NJM Säkerhetsmöte. Möten hålls minst 2 gånger/år, ett per halvår. Protokoll från mötet ingår i rapport till styrelsen.

Trafikavdelningen omfattar all trafiksäkerhetspåverkande verksamhet och består av fyra sektioner:

-Trafiksektion

-Maskinsektion

-Säkerhet- och utbildningssektion

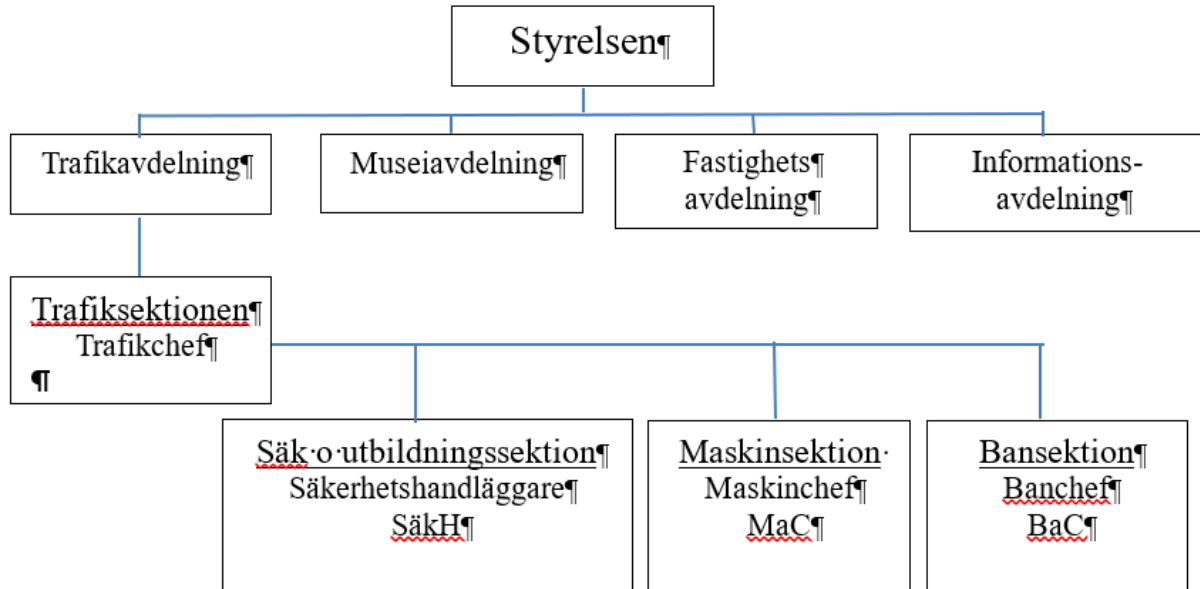
-Bansektion

Vid NJM styrelses konstituerande möte beslutas om vem som innehar respektive befattning.

Följande sektioner har uppgifter i förvaltningen av infrastrukturen:

Trafiksektion, Säkerhet- och utbildningssektion, Bansektion.

Organisationsschema med avdelningar och ansvarsroller:



3.1 Trafikchef (TC)

Trafikchef (TC) ansvarar för säkerheten inom infrastrukturverksamheten, samverkar med myndigheter och organisationer i infrastrukturfrågor, riskhantering, underhåll av järnvägsinfrastrukturen, gör årlig budget och redovisning och ansvarar direkt under styrelsen för trafikavdelningens egen budget samt tillsätter projektgrupper/projektledare.

Trafikchef kontrollerar:

- med SäkH att personalen uppfyller NJMs krav.
- med BanC att Nynäsgård infrastruktur är farbar.
- att inlånad personal har tagit del av föreskrifter enligt pos: 2.3.1 Styrande dokument, i nödvändig omfattning.
- att rätt utgåva av NJMs egna dokumentation enligt pos: 2.3.1 Styrande dokument finns i Nynäsgård.
- att NJM Växlingsjournal hålls uppdaterad.
- att hantera handlingsplanen för att uppnå trafiksäkerhetsmålen.
- att egen och inlånad personal har rätt utbildning för avsedd tjänst och gällande hälsokontroll enligt TSFS 2019:112 för den avsedda tjänstgöringen.
- att anlitad Besiktningsman för säkerhetsbesiktning av spåret uppfyller kraven.
- att personalen ger ett vederhäftigt intryck genom samtal och kontroll av personalakter.

- att föreningens egna föreskrifter är aktuella enligt vad som föreskrivs i lagar och förordningar.

-att årlig säkerhetsrapport enligt TSFS 2024:2 inlämnas till Transportstyrelsen.

-att bevaka dokumentförändringar genom att en gång per kalendermånad besöka Transportstyrelsens och Trafikverkets öppna dokumentdatabaser för att söka efter ändringar i dokument och övrig information om nyheter i lagstiftning eller andra förfaranden.

Trafikchef beviljar begäran om A-skydd.

Trafikchef och Säkerhetshandläggare utfärdar NJM Order och NJM Meddelande efter behov enligt NJMF 005 samt tillser att aktuella sådana är uppsatta på anslagstavla i NGD samt finns i NJMs orderpärm respektive att ta bort ej gällande NJM O och NJM M.

Trafikchef sammanställer underlag till styrelsemöten, trafiksäkerhetsmöten och årligen trafikavdelningens verksamhetsrapport till årsmötet.

3.1.1 Trafiksektionen

Trafiksektionen med Trafikchefen som ansvarig tillser att föreningens infrastruktur uppfyller de säkerhetskrav och miljökrav som NJMs styrelse beslutat och enligt vad som föreskrivs i lagar och förordningar.

3.2 Säkerhetshandläggare (SäkH)

Har ingen uppgift kopplad till infrastrukturförvaltningen.

3.3 Maskinchef (MaC)

Har ingen uppgift kopplad till infrastrukturförvaltningen.

3.4 Banchef (BaC)

Banchef kontrollerar:

- att årlig besiktning utförts av behörig besiktningsman inom föreskriven tidsperiod.
- att akuta anmärkningar från besiktning omhändertages inom avsedd tidsram.
- att övriga anmärkningar från besiktning planeras in vid spår-arbetsdagar.
- att banarbetsjournalen hålls upprättad.
- att noterade avvikelser i infrastrukturen omhändertas.

Banchef informerar Trafikchef om status för Nynäsgårds spåranläggning samt planerar för nödvändiga åtgärder. Inför årsmöte sammanställer status och behov för spåranläggningen.

3.4.1 Bansektionen

Kontrollen av NJM infrastruktur syftar till NJMs egen infrastruktur vid Nynäsgård uppfyller de säkerhetskrav och miljökrav som NJMs styrelse beslutat och vad som föreskrivs i lagar och förordningar.

4 Trafiksäkerhetspolicy och mål

4.1 Trafiksäkerhetspolicy

Trafiksäkerhetsarbetet vid Nynäshamns Järnvägsmuseum (NJM) syftar till att förebygga olyckor och olyckstillbud i samband med NJM verksamhet, där skeendet kan påverkas av NJM.

Säkerheten ska därför sättas främst både vid planering och vid genomförande av arbetsuppgifter med betydelse för säkerheten.

4.2 Trafiksäkerhetsmål

Ingen ska skadas eller omkomma i samband med järnvägstrafik på NJM infrastruktur i Nynäsgrård.

Inga olyckor ska inträffa till följd av brister på egen infrastruktur eller bristande kompetens hos egen eller inlånad personal.

Utöver detta skall eventuella konstaterade brister fortlöpande hanteras.

4.3 Handlingsplan trafiksäkerhet

Det ska finnas förfaranden i säkerhetsstyrningssystemet för att riskhantera löpande verksamhet och ändringar i verksamheten.

Det ska finnas förfaranden för besiktning och underhåll av spåranläggningen.

Det ska finnas förfaranden för avvikelshantering.

Det ska finnas förfaranden för att tillföra ny kompetens.

Det ska finnas förfaranden för ständiga förbättringar.

Det ska finnas förfaranden för att efterleva lagkrav och andra väsentliga krav.

Säkerhetsmålen skall uppnås genom att personalens kompetens förbättras där behov konstaterats föreligga. Med kompetens menas här såväl kunskap, förmåga och vilja att utföra en arbetsuppgift på ett korrekt sätt. Behovet av förbättringar bedöms genom det samlade intrycket från lagda förbättringsförslag, revisionsrapporter, erfarenheter av den operativa verksamheten, inrapporterade avvikelser, tillbud och olyckor etc. Kompetensstärkande åtgärder kan vara utbildningsinsatser, studiebesök, föreläsningar och liknande.

De operativa förutsättningarna i verksamheten ska vara sådana att de stödjer ett korrekt utfört arbete. Det kan avse föreskrifter, instruktioner och rutiner, arbetsledning, metoder, hjälpmedel och redskap, eller andra för verksamheten nödvändiga resurser av olika slag. De operativa förutsättningarna bedöms och värderas fortlöpande enligt samma förfarande som bedömningen av personalens kompetens.

Trafikchef ansvarar för hanteringen av denna handlingsplan.

5 Avvikelsehantering

Avvikelse, tillbuds- och olycksrapportering ska alltid ske till Trafikchef genom meddelande, i första hand skriftligt.

Trafikchef ansvarar för att dokumentera sådana inkomna rapporter, även de som inkommer muntligt.

Inkomna rapporter bedöms av Trafikchef ifråga om allvarlighetsgrad. I fall där en händelse måste hanteras omgående initierar Trafikchef att händelsen analyseras och att rätt åtgärder sätts in. Ett extra säkerhetsmöte kan inkallas vid behov, med en för extramötets behov särskild agenda. Mötet ska protokollföras. Extramöte ersätter inte planlagda ordinarie möten, såvida inte ordinarie mötesagenda följs.

Inkomna rapporter som inte bedöms vara av brådskande art presenteras och analyseras vid nästkommande ordinarie säkerhetsmöte.

En avvikelse ska leda till ett klarläggande av orsaken och en handlingsplan med ändamål att förhindra en upprepning.

5.1 Olycka och tillbud

Rapportering av tillbud och olycka samt årlig säkerhetsrapport sker enligt TSFS 2024:2.

Olycka innebär en inträffad händelse som lett till skada på person, egendom eller omgivning. Tillbud innebär en händelse som kunde lett till olycka.

Inträffar olycka eller tillbud skall Trafikchef eller Säkerhetshandläggare underrättas.

De nödsituationer som kan förutses inträffa i spåranläggningen är:

- Ursparning
- Personskada
- Kollision
- Brand
- Sabotage

Detta utesluter dock inte att andra typer av nödsituationer kan uppstå.

5.1.1 Anmälan till Transportstyrelsen

Inträffar händelse som kräver skyndsam handläggning och/eller ska rapporteras till Transportstyrelsen skall trafikchef eller säkerhetshandläggare snarast underrättas så att erforderliga åtgärder eller beslut kan vidtagas. Föreslagna/vidtagna åtgärder/beslut av trafikchef föreläggs NJMs styrelse för fastställande.

Vid befarad person- eller miljöskada kontaktas 112.

Följande händelser ska omedelbart rapporteras per telefon till Transportstyrelsen Järnvägsavdelningens telefonberedskap, i första hand;

0771- 51 09 20 alternativt: 0746 - 46 31 85.

1. Signifikanta olyckor samt tillbud till sådana olyckor vid järnvägsdrift.
2. Olyckor vid järnvägsdrift som hade kunnat leda till samma konsekvenser som en signifikant olycka.
3. Andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen.
4. Självmord, självmordsförsök och sabotagehandlingar vid järnvägsdrift som har medfört eller hade kunnat leda till samma konsekvenser som en signifikant olycka.
5. Signalfel som har lett till ett mindre restriktivt signalbesked än vad som krävs.
6. Stoppsignalpassager som har inneburit en direkt kollisionsrisk.
7. Fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå.
8. Utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos järnvägsfordon vid rörelse på huvudspår eller motsvarande.
9. Händelser där järnvägsfordon varit i, eller riskerat komma i, en lång okontrollerad rörelse.
10. Andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen, energiförsörjningen eller rullande material, som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå.
11. Andra väsentliga fel och väsentliga brister.

Signifikant olycka är varje olycka där minst ett järnvägsfordon i rörelse är inblandat och som resulterar i att

- en eller flera personer avlider,
- en eller flera personer skadas allvarligt,
- skador uppstår på materiel, spår, andra installationer eller miljön motsvarande minst 150000 euro, eller
- trafikstopp på huvudspår i 6 timmar eller mer

Väsentliga fel och väsentliga brister är händelser som varken är olycka eller tillbud men där någon olämplighet i tekniska delsystem eller drift uppstår, så att dessa skulle kunna bidra till olycka.

Trafikchef ansvarar för årlig säkerhetsrapport enligt TSFS 2024:2.

5.1.2 Utredning

Ansvarig utredare för NJM är Säkerhetshandläggare. Utredningsarbetet kan delegeras till utomstående sakkunnig som innehar adekvat utbildning. Har olycka inträffat får ej fordon flyttas förrän röjningsmedgivande givits av olycksplatsansvarig.

Trafikchef beslutar i samråd med Säkerhetshandläggare om i vilken omfattning en händelse ska utredas. Alla inträffade avvikelser och händelser ska minst klarläggas i fråga om orsak och en handlingsplan fastställas för åtgärder som förhindrar upprepningar av händelsen. Händelser där person eller egendom kommit till skada ska alltid utredas av en utredare.

Följande ska registreras och dokumenteras vid utredning:

- Datum
- Plats
- Järnvägsföretag
- Infrastrukturförvaltare
- Inblandade personer och fordon
- Utredare
- Olycksplatsansvarig
- Personskada/dödsfall
- Händelse
- Direkt orsak och ev indirekt orsak
- Om åtgärder planeras eller genomförts
- Ev kostnader

6 Internrevision

NJMs styrelse är ytterst ansvarig för internrevisionen och verksamheten i övrigt. Internrevisionen är riktad mot järnvägstrafikverksamheten, infrastruktur, fordon och personal med järnvägssäkerhetsuppgifter för att förebygga incidenter/olyckor samt att finna systemfel i föreskrifter och organisation. Med hjälp av erfarenheter från internrevisioner kan verksamheten fortlöpande förbättras.

Internrevisionen genomförs årligen enligt revisionsplan fastställd av NJM styrelse och av styrelsen utsedda internrevisorer som av styrelsen anses lämpliga och ha goda skriftkunskaper och ordningssinne, internrevisor bör även ha vana av systematiskt dokumentationsarbete. Internrevisor kan utgöras av egen personal inom organisationen men får ej revidera eget ansvarsområde.

Internrevisionen skall omfatta;

- att NJM personal med järnvägssäkerhetsuppgifter uppfyller behörighetskraven
- att NJM föreskrifter är distribuerade

- att NJM infrastruktur är besiktigad
- att NJM har hanterat krav från föreskrifter och myndigheter
- att NJM har arkiverat handlingar som berör trafiksäkerhetsarbetet

Revisorerna lämnar skriftlig revisionsrapport till styrelsen för eventuell åtgärd samt redovisar rapporten på trafiksäkerhetsmöte.

Revisionsrapporten ska hanteras som ett inkommet ärende till säkerhetsmötet och analyseras vid detta möte. Funna avvikelser ska hanteras med hjälp av dokumenterad handlingsplan.

Revisionsresultatet ska också användas för bedömning av förbättringsområden i verksamheten. Ett arbete med syfte till ständiga förbättringar ska bedrivas med internrevisionens resultat som underlag för förbättringsområden.

Trafikchef ansvarar för denna process.

I revisionen ska ingå en bedömning av säkerhetspolicyns handlingsplans fortsatta relevans, eller om dessa ska omvärderas.

7 Riskhantering

Samtliga trafiksäkerhetspåverkande förändringar avseende, drift, underhåll, organisation eller tekniska delsystem ska hanteras i en riskhanteringsprocess med stöd av de metoder som följer av EU-förordning 402/2013. (CSM-RA)

För att genomföra en riskhanteringsprocess kan dokumentet ”Mall Riskbedömning” användas som stöd för genomförande och dokumentation av processen.

Trafikchef ansvarar för att dessa metoder följs i samband med att förändringar planeras och innan förändringarna genomförs.

7.1 Bedömning av trafiksäkerhetspåverkan

Inför en tänkt förändring eller ny aktivitet som berör drift, underhåll, organisation eller tekniska delsystem, ska en dokumenterad bedömning göras med syfte att identifiera om förändringen kan påverka trafiksäkerheten (se 2 Riskidentifiering i Mall Riskbedömning). Det kan t.ex. vara fallet om förändringen omfattar eller påverkar något av följande områden:

- a) Säkerhetsbestämmelser för personal i trafiksäkerhetstjänst
- b) Nytt eller ändrat trafikupplägg
- c) Ändrad användning av eller tillgång till säkerhetsutrustning m.m.
- d) Utförande av underhållsåtgärder inklusive frekvens, metod, material, plats
- e) Ansvarsfördelning, bemanning, kompetens för administrativ personal

- f) Anskaffning av nya delsystem, förändringar i delsystem eller komponenter
- g) Ändringar i instruktioner och rutiner
- h) Tillkommande underleverantörer eller utökning av befintliga underleverantörers uppdrag
- i) Trafiksäkerhetsorganisationens utformning

Vid riskhanteringar ska även påverkan från entreprenörer eller andra parter medräknas i hanteringsprocessen. Om påverkan på omgivningen kan misstänkas ska TC skicka inbjudan till deltagande i riskhanteringen till berörda aktörer.

Om bedömningen visar att trafiksäkerheten inte påverkas kan förändringen genomföras utan vidare åtgärder. Genomförd bedömning ska dokumenteras.

7.2 Väsentlighetsbedömning

Visar genomförd bedömning att förändringen påverkar trafiksäkerheten görs en väsentlighetsbedömning.

Förändringar som kan innebära att tillståndet som infrastrukturförvaltare påverkas ska alltid anmälas till Transportstyrelsen innan genomförande.

En sådan förändring kallas "väsentlig förändring" och ska bedömas i fråga om den är att betrakta som väsentlig utifrån följande parametrar:

- a) Konsekvens av bristande funktion: Ett trovärdigt värsta tänkbart scenario om det system som är under bedömning inte skulle fungera, med beaktande av säkerhetsbarriärer utanför systemet.
- b) Grad av innovation vid genomförandet av ändringen: Här avses både vad som är innovativt inom järnvägssektorn, och vad som är nytt för just den organisation som genomför ändringen.
- c) Ändringens komplexitet. Komplexiteten sägs öka med antalet
 - Berörda sakområden/teknikområden.
 - Steg som införandet görs i (inkl. provisorier m.m.).
 - Säkerhetsmässiga funktioner och egenskaper.
 - Tekniska gränssnitt.
 - Involverade intressenter/organisationer.
 - Kategorier av användare.
- d) Övervakningsförmåga: I vilken grad det går att övervaka den genomförda ändringen under systemets hela livscykel och göra lämpliga ingripanden.
- e) Reverserbarhet: I vilken grad det går att återgå till det system som rådde före ändringen.
- f) Additionalitet: Bedömning av den föreslagna ändringen med beaktande av alla nyligen vidtagna icke väsentliga säkerhetsrelaterade ändringar av det system som är under bedömning.

Vid bedömningen ska hänsyn tas till alla kriterier enligt ovan. Genom bedömningen avgörs vilken betydelse de angivna kriterierna har för den förändring som bedöms. Utifrån den sammantagna effekten av förändringarnas betydelse avgörs sedan om förändringen ska anses vara väsentlig.

Många gånger kan man dock avgöra att en ändring är väsentlig genom att någon eller några av kriterierna har en stor betydelse (t.ex. att konsekvenserna av bristande funktion har en betydande inverkan på säkerheten). Bedömningen ska dokumenteras skriftligt. Redovisningen får anpassas till ändringens omfattning/komplexitet.

Om förändringen har bedömts vara av väsentlig art ska en oberoende granskare bedöma tillämpningen av den riskhanteringsprocess som genomförs. Den oberoende granskaren ska uppfylla kriterierna enligt TSFS 2022:40 för ett "utsett organ".

Rapporten från oberoende granskare tillsammans med utförd riskhantering och kommentar till rapporten ska vidarebefordras till Transportstyrelsen.

Om förändringen bedöms som ej väsentlig men ändå trafiksäkerhetspåverkande, följs rutinen för riskhantering men utan ett utsett organ för granskning av processen. Anmälan av förändringen behöver då inte göras till Transportstyrelsen.

7.3 Identifiera riskkällor

Arbetet med att identifiera riskkällor görs av personer med kompetens inom det område som förändringen berör. Vid mindre ändringar kan arbetet göras av förslagsställaren själv, vid mer omfattande förändringar bör en arbetsgrupp bildas.

Identifierade riskkällor ska dokumenteras i NJM Risklogg (Nr 6 i Mall Riskbedömning). Vid väsentliga förändringar ska identifierade risker dessutom föras in i en särskild riskkälle-lista. Redovisas vid nästa trafiksäkerhetsmöte. Gemensamma risker med andra aktörer förs in i NJM Risklogg respektive särskild riskkälle-lista för väsentliga förändringar.

Riskloggar som behandlats och uppdaterats vid Trafiksäkerhetsmöte arkiveras av TC i pärm för Riskhantering NJM.

7.3.1 Hantera risker – ej väsentlig förändring

Visar väsentlighetsbedömningen att förändringen inte är av väsentlig art så används någon av följande metoder för att bevisa att förändring går att genomföra utan att oacceptabla risker uppkommer.

Vedertagen praxis:

Användning av vedertagen praxis enligt principerna i förordning (EU) nr 402/2013 (se även förordningens text). Vedertagen praxis ska minst uppfylla följande krav:

a) Den ska vara allmänt erkänd inom järnvägsområdet. Om så inte är fallet, måste den kunna motiveras.

b) Den ska ha relevans för kontrollen av de riskkällor som beaktas i det bedömda systemet. Framgångsrik tillämpning av en vedertagen praxis för liknande fall för att hantera ändringar

och på ett effektivt sätt kontrollera de identifierade riskkällorna i ett system i den mening som avses i denna förordning är tillräcklig för att den ska anses relevant.

Referenssystem:

Användning av referenssystem enligt principerna i förordning (EU) nr 402/2013 (se även förordningens text). Ett referenssystem ska minst uppfylla följande krav:

- a) Det ska vara beprövat och ha visat sig ha en godtagbar säkerhetsnivå, och ska fortfarande vara kvalificerat för godkännande i den medlemsstat där ändringen ska införas.
- b) Det ska ha liknande funktioner och gränssnitt som det system som bedöms.
- c) Det ska användas under liknande driftsförhållanden som det system som bedöms.
- d) Det ska användas under liknande klimat- och miljöförhållanden som det system som bedöms.

Riskuppskattning och riskvärdering:

För riskkällor som inte omfattas eller kan mätas med hjälp av vedertagen praxis eller referenssystem ska riskens godtagbarhet påvisas genom uttrycklig riskuppskattning och riskvärdering. Risker som uppstår till följd av dessa riskkällor ska uppskattas antingen kvantitativt eller kvalitativt, med beaktande av befintliga säkerhetsåtgärder.

En risks godtagbarhet kan antingen utvärderas individuellt för varje berörd riskkälla, eller övergripande för kombinationen av alla riskkällor som beaktas i den uttryckliga riskuppskattningen, beroende på vilka kriterier för riskacceptans som tillämpas.

Om den uppskattade risken inte är acceptabel ska ytterligare säkerhetsåtgärder identifieras och införas, så att risken minskas till en acceptabel nivå.

Om den risk som är knuten till en riskkälla eller en kombination av flera riskkällor anses vara acceptabel ska de säkerhetsåtgärder som identifierats registreras i listan över riskkällor (Risklogg).

Riskvärderingsprocessen kan utföras med stöd av dokumentet Mall Riskbedömning.

8 Kommunikation

Trafikchef ansvarar för att ombesörja åtgärder enligt denna punkt och att de övervakas genom säkerhetsmötet.

All skriftlig information till organisationen internt eller till externa parter ska skrivas med ambitionen att vara relevant, fullständig och begriplig.

Dokument ska finnas tillgängliga för läsning om möjligt minst en vecka innan de träder i kraft.

Säkerhetspolicy och mål ska vara kända av de som deltar i förvaltningsarbete inom ramen för detta säkerhetsstyrningssystem. Tillgängliggörande sker genom anmodan att ta del av säkerhetsstyrningssystemets beskrivning av policy och mål, när en ny medarbetare eller extern tjänst ingår i arbetet för första gången.

Ändringar i TRI ska i samband med ändringars ikrafttrådande meddelas de som har ett gällande trafikeringsavtal med NJM.

Avvikelser och andra händelser som berör andra verksamhetsutövare i järnvägssystemet ska föras vidare genom uppsökande kontakt med de som berörs.

Trafikchef ska vara mottagare av sådan information då den kommer ifrån annan verksamhetsutövare och föra den vidare till säkerhetsmöte.

Mer om hantering av interna dokument finns i NJMF005.

9 Tillträde till infrastrukturanläggningen

Tillträde sker genom att teckna trafikeringsavtal med NJM.

Endast den som samverkar med NJM i NJM egen verksamhet kan teckna avtal. Nationell infrastruktur är begränsad för användning endast till infrastrukturförvaltarens egen verksamhet. Avtalet reglerar ansvar, rutiner och kostnader vid oförutsedda händelser.

För att självständigt få vistas i spåranläggningen krävs tillstånd antingen från infrastrukturförvaltaren NJM eller ett järnvägsföretag som har trafikeringsavtal med NJM. Om en person vistas i spåranläggningen i samband med utförande av ett uppdrag åt NJM anses infrastrukturförvaltarens tillstånd att vistas där automatiskt föreligga. Personal tillhörande ett järnvägsföretag anses ha järnvägsföretagets tillstånd att vistas i spåranläggningen.

Person som vistas i spår ska bära varselkläder av lägst klass 2 enligt EN 471. Undantaget när det pågår aktiviteter som inbegriper allmänhetens tillträde till NJMs bangårdsanläggning som hanteras med helavstängning av bangården enligt NJMF 001 kap. 9.2.

Person som vistas i spår ska ha någon form av utbildning om riskerna med faran för överkörning vid vistelse inom säkerhetszonen för trafikerat spår så som den är definierad i TDOK 2016:0289 "Säkerhet vid aktiviteter i spårrområde" punkt 6.

Person eller personer som saknar sådan utbildning får endast vistas i spåranläggningen tillsammans med ledsagare med utbildning för vistelse i spårrområde, som omhändertar säkerhetsövervakningen. Kraven på tillstånd och varselkläder ska i övrigt vara uppfyllda.

Vid större grupper eller andra aktiviteter kan personskyddet istället utgöras av A-skydd.

Spårentreprenörs personal ansvarar för att tillämpliga krav enligt TDOK 2016:0289 följs i övrigt i samband med spårunderhållsaktiviteter.

Den som beträder spår ansvarar själv för att samtliga ovanstående krav är uppfyllda.

Vid tillfällen då muséet har öppet för allmänheten är det inhägnade området avstängt för trafik, och besökare har tillträde till detta område (runt vändskivan och närområdet kring lokstallet).

Om trafik ska anordnas samtidigt som muséet är öppet, ska avspärrningar anordnas vid de

spår som ska trafikeras och vakt ska gå före växlingsrörelsen för att varna allmänheten. Avspärrning kan bestå av vakt eller någon form av fysiskt hinder, t ex rep.

Besökare har aldrig tillträde till området utanför inhägnaden utan att ledsagare med behörighet för egenförflyttning i spårrområde medföljer.

10 Besiktning och underhåll

NJM skall varje år genomföra en säkerhetsbesiktning av järnvägsanläggningen enligt normer i TDOK 2014:0240 enligt spårklass B1 och i tillämpliga delar.

Efter den årliga säkerhetsbesiktningen återkommer besiktningsmannen med besiktningsrapporten. Besiktningsrapporten innehåller eventuella brister i anläggningen med tidsbestämda datum för åtgärder enligt TDOK 2014:0240.

En säkerhetsbesiktningsrapport ska minst innehålla:

1. när och var säkerhetsbesiktning eller underhåll utförts,
2. vem som utfört säkerhetsbesiktningen eller underhållet,
3. vad som kontrollerats,
4. eventuella brister och fel, samt
5. vad som åtgärdats

Tidsintervallerna för åtgärd utgör NJM handlingsplan för att åtgärda och underhålla järnvägsanläggningen.

Banchef ansvarar för att ta emot besiktningsrapporten och att eventuella brister som framkommit under säkerhetsbesiktningen åtgärdas inom tidsintervallen.

Om en brist inte kan åtgärdas inom utsatt tid ska ett körförbud utfärdas för de berörda delarna av anläggningen i form av ett NJM Meddelande (NJMM, se NJMFO05) När en sådan brist åtgärdats, kan körförbudet hävas genom ett nytt NJM Meddelande.

Vid upptäckt av akuta fel ansvarar Banchef för åtgärd och eventuellt körförbud tills att skadan avhjälpes och vid behov säkerhetsbesiktigats.

10.1 Daglig kontroll av spåranläggningen

Inför trafik på spåranläggningen ska Järnvägsföretagets Tillsyningsman växling eller annan person med trafikbehörighet för växling inspektera spåranläggningen. Anläggningen ska vara fri från hinder, synliga skador eller tecken på sabotage. Växlar som ska användas kontrolleras att de kan läggas om och att tungorna sluter i båda lägen. Hindertavlor, växelklovar eller andra hinder för passage som är avsiktliga från infrastrukturförvaltarens sida ska beaktas.

Kontrollen görs innan växling påbörjas. Därefter gäller normala rutiner för körning på sikt. Efter tillfälligt avbrott i växlingen behöver ingen ny inspektion göras. Kontroll ska göras 1

gång per dygn eller efter att växling avslutats och innan ny växling påbörjas vid ett annat tillfälle. Inspektion görs ej de dagar då ingen trafik bedrivs.

10.2 Periodiskt underhåll av spåranläggningen

En gång per år ska växlar smörjas samt skarvbultar och rälsbefästningar inspekteras i fråga om fastsättning och glapp. Dåliga sliprar ska markeras för utbyte. Lösa skarvbultar ska efterdras. Om fel upptäcks som kan utgöra fara ska detta rapporteras till Trafikchef enligt rutin för fel i järnvägsinfrastruktur, NJMFO01 kapitel 7. Uppgiften kräver ingen särskild behörighet utöver egenförflyttning i spår. Banchef ansvarar för att uppgiften utförs. Ingen dokumentation är nödvändig.

11 Ändringar i spåranläggningen

Ändringar i spåranläggningen kräver prövning om nytt godkännande av delsystem av Transportstyrelsen enligt TSFS 2022:48. Granskning ska ske av utsett organ enligt TSFS 2022:40. En ibruktagandebesiktning måste göras innan den nya delen av anläggningen tas i bruk.

Trafikchef ansvarar för processen.

12 Kompetenskrav

Vissa uppgifter och funktioner i organisationen kräver särskild kompetens eller erfarenhet.

Hälsokrav för trafiksäkerhetspåverkande roller omfattar endast operativa funktioner enligt TSFT 2019:112 8§ "Allmänna råd".

Styrelsen utser funktionärer enligt nedan, och svarar för att bedöma lämplighet för uppgiften enligt nedanstående krav.

Besiktningsmannen som skall genomföra säkerhetsbesiktningen skall vid förfrågan kunna styrka rätt behörighet för att utföra säkerhetsbesiktningen åt NJM. Besiktningsmannen ska ha Trafikverkets Behörig säkerhetsbesiktning för sidospår. Samt uppvisa hälsointyg enligt TSFS 2019:112.

Här redovisas de lägst ställda kraven på organisationens utpekade funktionärer. Dessa krav ska alltid beaktas vid nyrekryteringar.

Trafikchef har erfarenhet från chefs- och ledarskap.

Säkerhetshandläggare har erfarenhet från administrativt arbete.

Maskinchef har erfarenhet av fordonsunderhåll.

Bancheff har erfarenhet av spårunderhållsarbete.

Revisor vid internrevisioner har goda skriftkunskaper och ordningssinne, internrevisor bör även ha vana av systematiskt dokumentationsarbete.

Besiktningsman vid säkerhetsbesiktning ska uppfylla kompetenskrav enligt TDOK 2013:0195.

Särskild utbildning krävs för att självständigt vistas i spårrområde enligt normer från TDOK 2016:0289 om "egenförflyttning".

Den som kan ta emot ett larm om järnvägsolycka och agera enligt Beredskapsplanen Olycka Nynäsgrård har fått en utbildning i att tillämpa rutinen.

Den som får uppdraget att skriva en olycksutredning har fått en utbildning för uppgiften.

Det ska fortlöpande bedömas om det behövs utbildning av något slag och på något område för dessa funktionärer eller andra som är berörda av verksamheten. Vid införandet av nya metoder eller verktyg ska detta särskilt beaktas.

Genomförda utbildningar ska dokumenteras och arkiveras av SäkH.

Innehåll i utbildningar beslutas av SäkH.