

Föreskrift
gällande

SÄKERHETSSTYRNING

vid

Wadstena Fogelsta Järnväg

Utgåva 1

Gäller fr.o.m.

2016-05-01

WFJF 04

Förteckning över ändringstryck.

Ändringstrycket skall antecknas här nedan sedan särtrycket kompletterats.

Ändring eller tillägg är markerad med lodrät linje i marginalen

Nr	Ändring Sida/blad	Gäller fr o m den	Infört den	Infört av
1	Sida 12	2016-09-30	2016-09-30	Tsa
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				

Med denna utgåva upphör den tidigare utgåvan kallad WFJ 001, "Säkerhetsordning" att gälla.

Föreskriften ligger till grund för WFJ:s säkerhetstillstånd givet av
transportstyrelsen.

	Befattning	Signatur	Datum
Handläggare	Tc	CJF	2016-01-31
Godkänd WFJ säkerhetsansvarig	Tc	CJF	2016-01-31
Fastställd av WFJ styrelse			2016-05-01

Tilldelas

expeditionsexemplar

personliga exemplar

Transportstyrelsen
Tågexp Vadstena
Avd. exp.

All personal

Denna föreskrift kallad Säkerhetsstyrning kallas emellanåt för "Säkerhetsordning" vid andra järnvägsföretag, men för att inte sammanblandas med föreskriften WFJF Ta10 "Säkerhetsordning, São", vilken är en trafiksäkerhetsinstruktion, har WFJ valt att kalla denna föreskrift WFJF 04 för "Säkerhetsstyrning".

WFJF Ta10 "Säkerhetsordning, São" har fått behålla sitt namn av historiska skäl och då begreppet är väl inarbetat i verksamheten.

Eventuella upptäckta felaktigheter eller brister i dokumentet skall snarast anmälas till trafikchef och trafiksäkerhetsansvarig.

Innehållsförteckning.

§§		Sida.
	Allmänt om säkerhetsstyrning	5
§ 1.	Om föreskriften WFJF 04, Säkerhetsstyrning	5
§ 2.	Syfte	5
§ 3.	Uppfyllelse	6
§ 4.	Tillstånd för järnvägsverksamhet.	6
§ 5.	Omfattning.....	6
§ 6.	Övriga säkerhetsbestämmelser (<i>TSFS 2015:33</i>).....	8
§ 7.	Dokumentation (<i>TSFS 2015:33 10 §</i>).	8
§ 8.	Begrepp (<i>enligt Järnvägslagen</i>).	8
	Styrande dokument.	10
§ 9.	Utgivning och ändring av dokument.	10
§ 10.	Ansvarig utgivare	10
§ 11.	Säkerhetsstyrande dokument.	11
1.	Myndigheters dokument rörande järnväg.....	11
2.	Organisation.....	12
3.	Trafiksäkerhetsinstruktioner.	12
4.	Säkerhetstjänst.	13
5.	Hälsokrav	14
6.	Personalens utbildning och kompetens.	14
7.	Internkontroll.	14
8.	Kontroll och underhåll av fordon.	14
9.	Kontroll, underhåll och besiktning av spåranläggning.	15
10.	Kontroll, underhåll och besiktning av signalanläggningar.	15
11.	Regler rörande hjälpberedskap och olyckshantering.	16
12.	Regler för riskhantering.	16
13.	Regler rörande utformning av tjänstetidtabell (Tdtbok).....	16

WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF 04

2016-05-01 Utgåva 1

A5

Sida 4(29)

	Säkerhetsmål.....	17
§ 12.	Allmänt om säkerhetsmål.....	17
1.	Krav på säkerhetsmål.....	17
2.	Viktiga begrepp.....	17
3.	Bakgrund.....	17
4.	Att ta i beaktande.....	18
§ 13.	Kontroll och test av säkerhetsmålen.....	19
§ 14.	Säkerhetsmålen vid WFJ.....	19
1.	Mål: Högsta säkerhet.....	19
2.	Mål: Tydliga och väl anpassade reglerande dokument.....	20
3.	Mål: Väl fungerande organisation, samt tydligt angivande av ansvar, arbetsuppgifter och befogenheter.....	20
4.	Mål: Träffsäkerhet gällande lämplig och kompetent personal till säkerhetstjänst.....	21
5.	Mål: Minimera riskerna vid förändringar i verksamheten.....	22
6.	Mål: Snabb och kompetent rapportering, dokumentering och utredning av olycka eller annan händelse.....	22
7.	Mål: Effektiv olycksberedskap.....	23
8.	Mål: Information kring säkerheten.....	23
	Beskrivning av säkerhetsstyrningssystemet.....	25
§ 15.	Organisation.....	25
§ 16.	Prövning av personals lämplighet och kompetens.....	25
§ 17.	Personals deltagande i utveckling av säkerhetsarbetet.....	25
§ 18.	Förändringar i verksamheten. Riskhantering.....	26
§ 19.	Efterlevnad av nationella, andra relevanta bestämmelser och myndighetsbeslut. Trafiksäkerhetsansvarig.....	27
§ 20.	Rapportering och utredning av allvarlig händelse.....	27
§ 21.	Beredskapsplaner inför eventuell allvarlig händelse.....	28
§ 22.	Information kring trafiksäkerhet.....	28
§ 23.	Dokumenthantering.....	29
§ 24.	Internkontroll. Internrevision.....	29

-oOo-

Allmänt om säkerhetsstyrning.

§ 1. Om föreskriften WFJF 04, Säkerhetsstyrning.

Denna föreskrift beskriver innehållet i och avsikten med säkerhetsstyrningssystemet.

Att en järnvägsverksamhet skall inneha ett system som hanterar och garanterar säkerheten vid järnvägstrafik föreskrivs av Järnvägslagen och styrs av Transportstyrelsens föreskrifter,

TSFS 2015:34, *Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg;*

TSFS 2015:33, *Transportstyrelsens föreskrifter om nationellt trafik-säkerhetstillstånd.*

De äldre föreskrifterna (JvSFS 2007:1) gäller till och med utgången av 2018 för järnvägsföretag med särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) i dess lydelse före den 1 juli 2015.

WFJ föreningsstyrelsen (styr) har det övergripande ansvaret för denna föreskrift (WFJF 04) och beslutar om dess innehåll.

Trafiksäkerhetsansvarig ansvarar för granskning och dess korrekta innehåll.

§ 2. Syfte.

Syftet med att införa ett säkerhetsstyrningssystem är att de risker som verksamheten ger upphov till, inklusive risker hos anlitade entreprenörer, skall kunna hanteras på ett betryggande sätt.

Begreppet och syftet med ett ”säkerhetsstyrningssystem” definieras i 2 kap 5 § i Järnvägslagen. Där sägs att,

”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.”

§ 3. Uppfyllelse.

Transportstyrelsen har uppdraget enligt Järnvägsförordningen SFS 2004:526 att sammanställa regler för järnvägsverksamhet varur respektive järnvägsverksamhet skall framta egna detaljerade regler anpassade för sin verksamhet.

WFJ har därför tagit fram egna behövliga föreskrifter och andra dokument som skall uppfylla myndigheters krav. Som förebild har dokument från bland annat SJ (från omkring 1940 - 1970) och de lokala privata banor som funnits i Östergötland använts för att förenkla arbetet med dokumentens innehåll men också för att få en mer riktig utformning ur historiskt perspektiv. Detta gäller framförallt de dokument som används ofta och mer synligt i verksamheten.

Innehållet följer i stort andra MRO-anslutna museiföreningars föreskrifter och dokument som ofta har använts som underlag för WFJ:s egna dokument.

§ 4. Tillstånd för järnvägsverksamhet.

För att överhuvudtaget få bedriva järnvägsverksamhet enligt järnvägslagen SFS 2004:519, skall tillstånd för detta prövas och lämnas av Transportstyrelsen. För museijärnvägar gäller att ”*nationellt trafiksäkerhetstillstånd*” kan lämnas (tidigare kallat ”*särskilt tillstånd*”). Ett tillstånd gäller då trafik med museijärnvägsfordon (nationella tillståndet) och ett annat för att få förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen (TSFS 2015:34). Tillstånden är tidsbegränsade.

Förändring av tillstånden kommer att ske med utgången av 2018 genom nya EU direktiv.

§ 5. Omfattning.

Grundläggande krav är att säkerhetsstyrningssystemet skall vara grundat på en säkerhetspolicy som är beslutad av WFJ:s verkställande ledning och väl känd av berörd personal. Ledningen ansvarar för att järnvägsverksamheten omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem.

Säkerhetsstyrningssystemet skall visa hur ledningens kontroller på olika nivåer säkerställs.

Säkerhetsstyrningssystemet skall utgå ifrån kvalitativa och kvantitativa mål för hur säkerheten skall upprätthållas och förbättras, samt innehålla handlingsplaner som visar hur målen skall uppnås. Målen skall gå att koppla till resultatet av säkerhetsarbetet.

Ett säkerhetsstyrningssystem för museitrafik skall bestå av minst följande delar. Punkterna är hämtade ur TSFS 2015:33.

1. En beskrivning av hur ansvar, arbetsuppgifter och befogenheter är fördelade för dem som leder, utför eller kontrollerar arbete som påverkar trafiksäkerheten, samt hur dessa ska samråda och samarbeta.
2. Förfaranden som säkerställer att de som utför arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten är lämpliga med hänsyn till hälsotillstånd och personliga förhållanden samt har rätt kompetens för sina uppgifter.
3. Förfaranden som säkerställer att representanter för berörd personal involveras i planeringen och utvecklingen av trafik-säkerhetsarbetet.
4. Förfaranden för riskhantering vid ändringar i verksamheten som påverkar trafiksäkerheten.
5. Förfaranden som säkerställer att nationella bestämmelser och myndighetsbeslut som gäller för organisationen identifieras och följs.
6. Förfaranden som säkerställer att olyckor, tillbud och andra avvikelser identifieras, rapporteras, dokumenteras, utreds och analyseras samt att förebyggande åtgärder vidtas.
7. Förfaranden för nödsituationer vilka samordnats med berörda myndigheter, ska anges i beredskapsplaner.
8. Förfaranden som säkerställer att information som rör trafiksäkerheten dokumenteras, arkiveras och kontrolleras samt förmedlas till och behandlas inom organisationen, och förmedlas till andra aktörer som är verksamma på samma järnvägsnät.

9. Förfaranden för hantering av dokument som är viktiga för trafiksäkerheten vilket minst ska omfatta utvärdering, uppdatering vid behov, fastställande, versionshantering och distribution.
10. Bestämmelser om återkommande internrevision av säkerhetsstyrningssystemet.

§ 6. **Övriga säkerhetsbestämmelser** (TSFS 2015:33 9 §).

Järnvägsföretagets övriga säkerhetsbestämmelser skall omfatta,

1. driften på de järnvägsnät som ska trafikeras,
2. hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten för de järnvägsnät som ska trafikeras,
3. kompetenskrav och utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten för de järnvägsnät som ska trafikeras, och
4. säkerhetsbesiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon för de järnvägsnät som ska trafikeras.

§ 7. **Dokumentation** (TSFS 2015:33 10 §).

Säkerhetsstyrningssystemet och de övriga säkerhetsbestämmelserna skall dokumenteras. Dokumentationen skall vara känd i organisationen samt vara tillgänglig för berörd personal.

§ 8. **Begrepp.**

Enligt Järnvägslagen.

Infrastrukturförvaltare:

Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen.

Järnvägsföretag:

Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

Järnvägsinfrastruktur:

Spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

Järnvägssystem:

Järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen.

Enligt TSFS 2015:33.

Funktionskontroll.

Ett säkerställande av trafiksäkerhetsmässigt viktiga funktioner, i anslutning till fordonets eller säkerhetstillbehörets dagliga användande.

Internrevision.

En systematisk undersökning för att avgöra om säkerhetspåverkande aktiviteter och tillhörande resultat överensstämmer med vad som planerats och om aktiviteterna genomförts på ett effektivt sätt och är lämpliga för att nå målen.

Riskhantering.

Systematisk användning av strategier, förfaranden och metoder för att analysera, utvärdera och kontrollera risker.

Säkerhetsbesiktning.

De kontroller som syftar till att fastställa de åtgärder som krävs för att upprätthålla de funktioner som har betydelse för trafiksäkerheten.

Styrande dokument.

I detta avsnitt redogörs för dokumentationskravet enligt 7 §. Hur personalen får del av dokumenten beskrivs i WFJF Ta05 Informationssystem.

Avsnittet utgör den del som tidigare ingick i den nu upphävda föreskriften WFJF 001 ”Säkerhetsordning”.

§ 9. Utgivning och ändring av dokument.

Inom avdelningars ansvar ingår att ta fram och redigera de föreskrifter och instruktioner som berör deras verksamhet samt ange vilka av dokumenten som skall ingå i säkerhetsstyrningen.

Nya och i sak ändrade dokument skall behandlas i följande ordning innan de blir giltiga,

1. färdigställas av handläggare,
2. godkännas av WFJ:s trafiksäkerhetsansvarige (tsa),
3. granskas av Transportstyrelsen om så krävs,
4. fastställas av föreningsstyrelsen.

§ 10. Ansvarig utgivare.

Ansvarig utgivande avdelning av ett dokument kan ses i sidhuvudet hos föreskrifter och instruktioner samt även i de flesta andra dokument enligt nedan:

Särtrycksbeteckning	Utgivare	
WFJF 00	Styr	WFJ styrelse
WFJF Ta00	Ta	Trafikavdelningen.
WFJF Ma00	Ma	Maskinavdelningen
WFJF Ba00	Ba	Banavdelningen
WFJF Sia00	Sia	Signalavdelningen.
WFJF Uba	Uba	Utbildningsavdelningen.

§ 11. Säkerhetsstyrande dokument.

Järnvägsverksamheten styrs av de dokument som finns angivna i **WFJF 01, Särtrycksförteckning**. De som ingår i Säkerhetsstyrningen beskrivs nedan.

1. Myndigheters dokument rörande järnväg.

Angivna dokument är de som berör museijärnväg med egen bana och trafik.

Beteckning	Titel	Anm.
SFS 2004:519	Järnvägslag	
SFS 2004:526	Järnvägsförordning	
TSFS 2015:33	Transportstyrelsens föreskrifter om nationellt Trafiksäkerhetstillstånd.	
TSFS 2015:34	Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg.	Upphäver TSFS 2013:43
BV-FS 2000:4	Järnvägsinspektionens föreskrifter om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.	
TSFS 2012:33	Transportstyrelsens föreskrifter om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon.	
TSFS 2011:86	Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg.	
EU kommission förordn. Nr 1169/2010	Om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg.	
BV-FS 2000:3	Järnvägsinspektionens föreskrifter om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.	
JvSF 2007:1	Järnvägsstyrelsens föreskrifter om säkerhets-	Upphör

WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF 04

2016-05-01 Utgåva 1

A5

Sida 12(29)

	styrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag.	2018 31 dec
--	---	----------------

2. Organisation.

Verksamhetens organisation beskrivs i föreskriften **WFJF 02, Organisationsplan**. I denna anges verksamhetens trädstruktur, uppdelning i olika sektioner, tjänster, tjänsters tillhörighet till sektioner samt grundläggande uppgifter och ansvar.

WFJF 03, Chefsbefattningar, beskriver chefers uppdrag.

För att försäkra sig om att information som berör säkerhet kommer fram till ledningen och delges personal med säkerhetstjänst, finns **WFJF Ta05, Informationssystem** som beskriver hur detta skall gå till.

För att slå fast vilka dokumenttyper som finns vid WFJ och hur dokumenten skall utformas för att få enhetlig utformning har **WFJF 07, Dokumenthantering** tagits fram.

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/ version
WFJF 02	Organisationsplan	Styr	2/2016-05-01
WFJF 03	Chefsbefattningar	Styr	1/2016-09-30
WFJF Ta05	Informationssystem	Ta	2/2016-05-01
WFJF 07	Dokumenthantering	Styr	2/2016-05-01

3. Trafiksäkerhetsinstruktioner,

För styrning av trafikarbetet och säkerheten kring detta finns ett antal föreskrifter som reglerar hur detta skall gå till samt vad som är tillåtet att utföra.

Dessa föreskrifter kallas ”**Trafiksäkerhetsinstruktioner**”, förkortat ”Tri”. Viktigaste av dessa är den som inom WFJ kallas ”sao”, en förkortning av det som tidigare kallades säkerhetsordning, sao, vid t ex SJ och som är en regelbok hur trafikarbetet skall gå till avseende säkerheten. WFJ har av historiska skäl valt att behålla beteckningen ”sao” men även därför att det är ett väl inarbetat begrepp.

Som komplement till ”sao” finns det framtaget ett dokument, även detta efter förebild, som reglerar trafik och säkerhet ytterligare med

WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF 04

2016-05-01 Utgåva 1

A5

Sida 13(29)

tanke på de lokala förhållandena som gäller vid WFJ. Dokumentet kallas ”**Tidtabellsbok del A**” förkortat ”Tdt A” eller bara Tdt även ”Tdtbok” förekommer.

Till trafiksäkerhetsinstruktionerna hör även instruktioner rörande växling, broms och lastning.

Förteckning över Trafiksäkerhetsinstruktioner:

WFJ Särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/ version
WFJF Ta10	MRO Sjö	Ta/MRO	1/19820401
WFJF Ta12	Tidtabellsbok Del A, Tdt A	Ta	2016-05-01
WFJF Ta20	Växlingsinstruktion	Ta	2/2016-05-01
	Bromsinstruktion	Ma	Utges 2016
WFJF Ma20	Drifttekn.bestäm. Tryckluftbroms.	Ma	
WFJF Ta21	Lastningsinstruktion.	Ta	2/2016-05-01

(MRO = Museibanornas Riksorganisation.)

Föreskriften Ta10 kommer framöver att ges ut i ny utgåva.

Bromsinstruktionen kommer att ges ut som en ny kortfattad version av WFJF Ma20 Drifttekniska bestämmelser, Tryckluftbroms, vilken gäller tills vidare.

Ändringar i sak i trafiksäkerhetsinstruktioner skall granskas av Transportstyrelsen.

4. Säkerhetstjänst.

All personal med uppgifter som påverkar trafiksäkerheten skall uppfylla kraven ställda i föreskrifterna:

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/ version
WFJF 08	Säkerhetstjänst	Styrelsen	2/2016-05-01
WFJF 09	Säkerhetstjänster vid WFJ	Styrelsen	2/2016-05-01

5. Hälsokrav.

All personal som deltar i arbete som påverkar trafiksäkerheten skall genomgå hälsoundersökning enligt de krav som ställs i föreskriften:

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/ version
WFJF Ta08	Hälsokrav	Ta	2/2016-05-01

6. Personalens utbildning och kompetens.

För att få utföra arbeten av säkerhetskaraktär skall man ha genomgått den utbildning med examination som tjänsten kräver. Utbildningarnas upplägg finns specificerade i föreskriften:

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/ version
WFJF 050	Utbildningsplan	Styrelsen	1/1996-05-25

Föreskriften kommer att ges ut i en ny utgåva med beteckningen WFJF 50. WFJF 050 gäller tills vidare.

Då alla avdelningar har del i föreskriften beroende på kursens innehåll, ansvarar styrelsen för föreskriften.

7. internkontroll.

Den interna kontrollen av hur säkerhetsarbetet styrs och fungerar regleras av nedanstående föreskrift:

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/ version
WFJF 06	Internkontroll	styrelsen	2/2016-05-01

8. Kontroll och underhåll av fordon.

Järnvägsfordon som används för drift och underhåll skall besiktigas, kontrolleras och underhållas enligt de bestämmelser som anges i:

WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF 04

2016-05-01 Utgåva 1

A5

Sida 15(29)

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/ version
WFJF Ma01	Underhållsplaner, rullande materiel.	Ma	1/2006-04-28
WFJF Ma02	Fordonsförteckning.	Ma	2/ 2016-05-01
WFJF Ma26	Teknisk vagntjänst.	Ma	2/ 2016-05-01
WFJF Ma20	Drifttekn.bestäm. Tryckluftbroms.	Ma	
WFJF Ma22	Drifttekn.bestäm. Dragfordon.	Ma	1/ ej daterad
<i>SJF Ma 33.45</i>	Handhavande av Yp (rälsbuss).	SJ	1979-10-01

9. Kontroll, underhåll och besiktning av spåranläggning.

För kontroll, underhåll och besiktning av spåranläggningen finns följande föreskrifter framtagna:

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/ version
WFJF Ba10	Banbesiktning föreskrift.	Ba	2/2016-05-01
WFJF Ba18	Banteknisk föreskrift.	Ba	1/2006-04-25

10. Kontroll, underhåll och besiktning av signalanläggningar.

För kontroll, underhåll och besiktning av signalanläggningar vid WFJ finns följande föreskrifter framtagna:

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/ version
WFJF Sia10	Signalteknisk föreskrift.	Sia	1/1996-03-10

11. Regler rörande hjälpberedskap och olyckshantering.

Föreskriften innehåller regler om hur olyckor skall hanteras och rapporteras.

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/version
WFJF Ta13	Hjälpberedskap och Olyckshantering	Ta	2/2016-05-01
WFJF Ta13.05	Evakuering av resandetåg. Beredskapsplan (Bilaga till WFJF Ta 13	Ta	1/2016-05-01

12. Regler rörande riskhantering.

Föreskriften som är en del av säkerhetsstyrningen beskriver metoder för hur risker skall hanteras och analyseras.

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/version
WFJF 05	Riskhantering	Styr	1/2016-05-01

13. Regler rörande utformning av Tidtabellsbok, Tdtbok.

WFJF 12 är en föreskrift och instruktion för vad Tidtabellesboken (Tdtboken) skall innehålla och utformas.

WFJ särtryck	Titel	Utgivare	Utgåva/version
WFJF 12	Utformning av Tidtabellsbok	Styr	x/2016-05-01

Säkerhetsmål.

Som svar på 5 § 2:a stycket.

§ 12. Allmänt om säkerhetsmål.

1. Krav på säkerhetsmål.

Det skall finnas uppsatta mål gällande säkerheten vid WFJ enligt de krav myndigheterna och verksamheten själv ställer. Målen skall vara anpassade till WFJ:s verksamhet och omfattning.

2. Viktiga begrepp.

Säkerhetsarbete. Arbetsuppgift som styrs av eller påverkar trafiksäkerheten.

Säkerhetsmål. Uppsett mål för att nå högsta möjliga säkerhet.

3. Bakgrund.

För att motivera och styra säkerhetsarbetet i avsikt att undvika att det resulterar i mer eller mindre allvarliga händelser med personskador, dödsfall, materiella skador (kollision), miljöutsläpp, brand eller störning i trafiken eller påverkan/störningar på omgivningen skall mål sättas upp om vad man vill uppnå inom olika områden i verksamheten för att trafiken skall bli så säker och skonsam som möjligt för människor och miljö.

Då 100-procentig säkerhet aldrig kan uppnås om verksamhet över huvudtaget skall kunna bedrivas, måste målen läggas på en rimlig nivå. Att påstå att målet är att det aldrig eller ytterst sällan får ske att en människa kommer att skadas på grund av järnvägstrafiken, är inte realistiskt om inte väl genomtänkta åtgärder vidtas för att uppnå målet. Här kommer riskhanteringen in för att förutse sannolikheten för att en oönskad händelse skall inträffa och hur stora konsekvenserna av händelsen kan bli. Har man gjort rätt bedömning och som resultat genomfört rätt åtgärd, har man ökat säkerheten och närmat sig det uppsatta målet.

Dessvärre är det ofta så att åtgärder för att öka säkerheten har tillkommit efter det att en olycka har hänt. Det finns åtskilliga exempel på detta och inte så sällan har befintliga säkerhetsregler ändrats eller skärpts efter en incident för att minska eller eliminera risken. Man har alltså inte insett faran från början eller missbedömt sannolikheten och konsekvenserna.

För att se att hur pass bra man uppfyller dom uppsatta målen och gör som det är tänkt skall det göras kontroller av säkerhetssystemet med jämna mellanrum så att eventuella brister identifieras och rättas till (se WFJF 06, Internkontroll).

4. Att ta i beaktande.

Då trafiken vid WFJ är av relativt ringa omfattning och tjänstetillfällena i huvudsak finns under sommarsäsongen är upprätthållandet av tillägnad kunskap, erfarenhet och rutin en viktig del i verksamheten för att uppnå säkerhetsmålen.

Att arbetsuppgifter utförs så snabbt som möjligt är inte alltid väsentligt då tidsstress lätt kan ge upphov till felbeslut och misstag när personalen är orutinerad vilket kan bli fallet då tjänstgöringstillfällena vid WFJ är relativt få. Dessutom får man beakta att verksamheten är av museal karaktär och därför inte har som huvuduppgift att så snabbt som möjligt transportera människor eller gods från en ort till en annan.

Själva trafikarbetet vid en museijärnväg är ett historiskt skådespel för besökarna där personalen är aktörer som förväntas uppträda såsom man gjorde förr i tiden och tanken med historiska fordon och miljöer sätter stopp för påträngande säkerhetsmoderniseringar då detta skulle förstöra intentionen med att visa upp en fungerande äldre järnvägsmiljö för besökare. Det är därför viktigt att riskbedömningar görs när man söker alternativa lösningar eller försöker återgå till tidigare använda metoder.

§ 13. Kontroll och test av säkerhetsmålen.

Uppsatta mål skall årligen och vid behov testas för att se om förändringar behöver göras. Testerna görs genom efterforskningar bakåt i tiden för att se hur säkerhetsmålen har upprätthållits. Eventuellt avvikande resultat skall medföra att säkerhetsmålet eller det säkerhetsmålet styr utsätts för revision följt av korrigerande åtgärder.

All personal i säkerhetstjänst skall alltid vara observant på sådant som kan utgöra en dold risk eller om nya risker har tillkommit och rapportera dessa.

Hur interna kontroller skall göras för att se hur säkerhetsmålen uppfylls regleras av föreskriften WFJF 06, Internkontroll. Eventuella avvikelser skall rapporteras enligt WFJF Ta05 Informationssystem.

§ 14. Säkerhetsmålen vid WFJ.

Trafiksäkerhetsarbetet vid WFJ syftar till att förebygga olyckor, olyckstillbud och andra säkerhetsrelaterade avvikelser. Trafiksäkerheten skall sättas främst vid planering och genomförande av arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten och alla säkerhetsrisker som kan identifieras skall hanteras.

1. Mål: Högsta säkerhet.

Högsta säkerhetsmålet är att ingen människa dödas eller blir allvarligt skadad på grund av järnvägstrafiken vare sig dom befinner sig på eller i närheten av tåget, ej heller att skador uppstår på materiel eller miljö på grund av järnvägsverksamheten. I möjligaste mån skall alla tänkbara negativa händelser kunna förutses och åtgärder vidtas för att hindra en allvarlig händelse eller om den ändå händer, ha kunnat begränsa konsekvenserna därav. Fokusering skall ligga på de händelser som bedöms orsaka de största skadorna med de allvarligaste konsekvenserna. För ändamålet skall man använda sig av riskanalys.

2. Mål: Tydliga och väl anpassade reglerande dokument.

Tydliga, väl anpassade och instruktiva föreskrifter och instruktioner skall finnas som styr säkerhetsarbetet. Dokumenten skall finnas i den mängd som föreskrivs och följa de krav som ställs av lagar och myndigheters föreskrifter men vara så bra anpassade som möjligt till verksamheten vid WFJ för att inte bli svårtydda och skrymmande. Dokumenten finns beskrivna i denna föreskrift (WFJF 04, Säkerhetsstyrning).

De viktigaste dokumenten är **trafiksäkerhetsinstruktionerna** som beskriver hur trafikarbetet skall utföras för att inget skall lämnas åt slumpen. Därför är det extra viktigt att dessa dokument är väl genomtänkta och verkligen fungerar i trafikarbetet vid WFJ. Viktigast är **trafiksäkerhetsinstruktionen, WFJF Ta10, Säo**.

Föreskriften **WFJF 07, Dokumenthantering**, beskriver hur dokumenten skall vara utformade vid WFJ för att skapa enhetlighet och tydlighet med en viss museal touch.

Som förebild och utgångspunkt skall i möjligaste mån befintliga och relevanta föreskrifter från Statens Järnvägars smalspåriga banor, enskilda järnvägar och Museibanornas Riksorganisation användas då det däri finns ett väl genomarbetat material avseende säkerhet. Exempelvis är SJ:s tidigare föreskrifter (ca 1950 – 1970) bättre anpassade till de museala förhållandena än moderna föreskrifter.

Alla dokument skall genomgå regelbunden revision för att ta reda på om innehållet svarar mot verkligheten och gällande krav enligt WFJF 06, Internkontroll.

Ett bra utfört dokument skall inte behöva ändras om inte ändrade förhållanden kräver det.

3. Mål: Väl fungerande organisation samt tydligt angivande av ansvar, arbetsuppgifter och befogenheter.

Verksamheten skall vara bra organiserad enligt en väl fungerande **organisationsplan**. I organisationsplanen skall WFJ:s struktur och funktion avseende den del av verksamheten som berör trafiksäkerheten beskrivas på ett klart och tydligt sätt.

Det skall finnas väl genomtänkta **arbetsbeskrivningar**, som tydligt beskriver var och en av de olika säkerhetspåverkande tjänsternas uppgifter vid WFJ. Dokumenten skall klargöra och beskriva det ansvar som tjänsten innebär, de arbetsuppgifter som tjänsten har att utföra eller bevaka och de befogenheter tjänsten har för att kunna utföra sitt uppdrag.

Arbetsbeskrivningarna skall regelbundet testas för att ta reda på om innehållet svarar mot verkligheten och finslipas för att kunna följas med ständigt förbättrad säkerhet.

4. Mål: Träffsäkerhet gällande lämplig och kompetent personal till säkerhetstjänst.

All personal som skall bli eller är behörig att utföra säkerhetsarbeten vid WFJ skall uppfylla ställda hälsokrav och vara utbildade och prövade avseende tillägnad kompetens och lämplighet för att vara behörig till en särskild tjänst. Målet är att tillsättande av behörig personal sker med tillfredsställande resultat.

Hälsokraven finns tydligt beskrivna i Transportstyrelsens föreskrift om hälsa (BV-FS 2000:4) och WFJF Ta08 och är därför relativt lätt att utreda.

Lämplighet är svårare att bedöma då det kräver en hel del kunskap om den person som prövas. Målet här är att göra en så bra och icke-diskriminerande bedömning som möjligt.

Kompetensnivån hos personal med säkerhetstjänst skall hållas så hög som möjligt. Kompetensen bedöms genom erfarenheten från arbetet i verksamheten, praktiska övningar följt av skriftliga och praktiska prov. Målet är därför att kurser, praktik och prov skall vara så bra och utömmande som möjligt och att personalen vid säkerhetsarbetet hjälper varandra.

Kunskapskraven för att få behörighet finns beskrivna i **utbildningsplanen** för respektive tjänst.

Metoderna för att upprätthålla och kontrollera kompetensen och därmed behörigheten skall vara så bra och tillfredsställande som möjligt. Regler för detta finns i WFJF 08 Säkerhetstjänst (12 §) och utbildningsplanerna.

För att uppnå målen är det tillsatt en särskild grupp av erfarna och kompetenta personer som ansvarar för utbildningens genomförande, bedömning av erhållen kompetens och utdelande av behörighet.

Hur målen uppnås framkommer vid internrevisionen.

5. Mål: Minimera riskerna vid förändringar i verksamheten.

För att uppnå målet att inte tillföra nya risker men också minska riskerna vid tekniska, driftsmässiga, underhållsmässiga eller organisatoriska förändringar i verksamheten skall, det i samband med planering av förändringen **alltid** göras en så kompetent bedömning som möjligt för att se om trafiksäkerheten kommer att påverkas. Berör förändringarna säkerheten skall **riskanalys** göras enligt den metod som antagits vid WFJ. Riskanalysen skall göras av så erfaren och kompetent personal som möjligt. Resultatet av riskanalysen skall vara så utömmande som möjligt och framkomna förslag skall styra den planerade förändringen samt vara begripliga och lätta att genomföra.

6. Mål: Snabb och kompetent rapportering, dokumentering och utredning av olycka eller annan händelse.

Målet är att eventuella olyckor, tillbud och andra avvikelser skyndsamt identifieras och rapporteras. Rapportering av olycka skall kunna ske sakligt och utan fördröjning till Transportstyrelsen enligt de regler som finns. Utredning av olycka, tillbud och annan avvikelse skall ske så snabbt som möjligt och ha klarlagt orsak och skeende samt föreslå åtgärder som hindrar händelsen att kunna hända igen eller minimerar risken därför rejält. Föreskriften WFJF Ta13, Hjälpberedskap och Olyckshantering, reglerar detta.

Resultatet från utredningen av händelsen skall leda till att föreslagna nödvändiga förebyggande åtgärder snarast möjligt genomförs för att i möjligaste mån förhindra en upprepning av händelsen.

7. Mål: Effektiv olycksberedskap.

Målet är att när en olycka har skett, de skadade snabbt och på bästa sätt tas omhand, brand släcks effektivt, utsläpp begränsas och röjning påbörjas vilket är särskilt viktigt om en vägkorsning blockerats.

Det skall därför finnas väl fungerande förfaranden för nödsituationer vilka samordnats med relevanta myndigheter. Förfarandena skall vara baserade på riskanalyser av tänkta händelser och på analyser av olyckor, tillbud och andra avvikelser. Förfarandena skall säkerställas genom meningsfulla och regelbundna övningar.

För att kunna uppnå målet skall det finnas lätt tillgängliga och väl fungerande checklistor gällande tillvägagångssättet vid olycka eller annan allvarlig händelse samt lätt tillgänglig hjälpmateriel i den omfattning som anses behövlig för att kunna göra en snabb insats.

Förfaranden för nödsituationer vilka samordnats med berörda myndigheter, skall anges i uppdaterade och väl genomtänkta beredskapsplaner. Samordning skall göras för att de berörda myndigheterna (räddningstjänst, polis etc.) skall få god kännedom om verksamheten, infrastrukturen, räddningsvägar och annat som kan vara av betydelse samt vad WFJ personal kan bidra med i händelse av olycka. Beredskapsplanerna skall vara baserade på riskanalyser av tänkta allvarliga händelser på olika platser utmed banan och då extern hjälp måste tillkallas. Dokumentet skall beskriva lämpliga förfarande för den aktuella situationen och platsen.

Utbildning av WFJ personal med säkerhetstjänst rörande förfarande vid en olycka eller allvarlig händelse skall ske innehållande praktiska övningar. Övningarna skall vara anpassade till verksamhetens art och omfattning. För att upprätthålla kunskapen skall repetitionsutbildningar hållas bestående av teori och övning.

8. Mål: Information kring säkerheten.

Alla förändringar som berör säkerheten såsom t ex ändringar i infrastrukturen eller säkerhetsarbetet skall medföra att de som berörs av förändringarna informeras så fort förändringen offentliggörs och erhålla de meddelanden, ändringstryck eller nyutgåvor som blir resultatet av förändringen. Informationen skall spridas på effektivaste sätt till alla

berörda och informationen skall vara tydlig avseende innehåll och avsikt.

Uppstår oklarheter rörande informationen skall detta snarast redas ut vilket kan kräva utbildning.

Regelbundna kontroller skall göras för att se hur informationsarbetet fungerar så att målen kan uppnås.

Beskrivning av säkerhetsstyrningssystemet.

I det följande redogörs för hur WFJ svarar mot av Transportstyrelsen ställda krav i TSFS 2015:33. Se 5 § i denna föreskrift (WFJF 04).

§ 15. Organisation.

Som svar på punkt 1 i 5 §.

Verksamhetens organisation beskrivs i föreskriften **WFJF 02, Organisationsplan**. I denna anges verksamhetens trädstruktur, uppdelning i olika sektioner, tjänster, tjänsters tillhörighet till sektioner, uppgifter och ansvar.

§ 16. Prövning av personals lämplighet och kompetens.

Som svar på punkt 2 i 5 §.

Personal skall provas avseende lämplighet och kompetens för att få utföra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Detta skall ske enligt de sätt som finns beskrivna i föreskriften **WFJF 08 Säkerhetstjänst**. Häri beskrivs alla de krav som ställs och vad man skall titta på för att få behörighet att utföra säkerhetstjänst. WFJF 08 refererar även till andra föreskrifter för mer detaljerad beskrivning såsom WFJF Ta08, Hälsokrav för personal med säkerhetstjänst, och WFJF 50, Utbildning.

I WFJF 08 beskrivs inte bara krav för ny personal utan även hur redan behörig personal skall kontrolleras avseende lämplighet och kompetens för att få behålla sin behörighet.

§ 17. Personals deltagande i utveckling av säkerhetsarbetet.

Som svar på punkt 3 i 5 §.

Synpunkter och utvecklingsarbetet i verksamheten diskuteras på regelbundna förenings- och arbetsmöten. Styrelsen beslutar om större projekt efter att ha insamlat åsikter från medlemmarna och expertis. För det ”formella” deltagande i utveckling av säkerhetsarbetet finns det regler i de olika föreskrifterna som t ex WFJF Ta05 Informationssystem

och regler för behörighet och ansvar. Personalen skall anmäla om man finner felaktigheter eller brister i dokument och rutiner.

WFJ är en relativt liten järnvägsverksamhet där föreningsmedlemmarna har rätt att ha synpunkter på all förekommande verksamhet vilket också är den grundläggande tanken med en ideell förenings verksamhet byggd på järnvägsintresset hos medlemmarna. Det finns ingen strikt uppdelning i vad medlemmarna får göra inom föreningen så länge som man har kunskap och behörighet för uppgiften. Utförandet av säkerhetspåverkande arbeten måste dock följa givna regler och mål.

Som museiförening handlar det inte om moderniserande utveckling av verksamheten utan snarare att med teknikhistorisk avsikt återskapa de säkerhetsarrangemang man hade förr dock med dagens säkerhetskrav i åtanke. Då det ligger i de deltagande medlemmarnas intresse att utveckla verksamheten är engagemanget självgående. Det är viktigt att inkomna synpunkter av säkerhetskaraktär filtreras genom och styrs av expertis innan de kommer till åtgärd.

§ 18. Förändringar i verksamheten. Riskhantering.

Som svar på punkt 4 i 5 §.

Vid tekniska, drifts-, och underhållsmässiga eller organisatoriska förändringar i verksamheten skall det göras en bedömning av om den planerade förändringen kommer att påverka trafiksäkerheten och att om så är fallet, en riskanalys görs och dokumenteras samt att nödvändiga åtgärder vidtas för att hantera risken. Regler och metod för detta finns beskrivna i **WFJF 05, Riskhantering**. Riskanalys görs normalt inom avdelningarna men kan om så anses fördelaktigt, utföras av extern personal vid mer komplicerade fall.

Riskanalys skall även göras vid framtagande av beredskapsplaner för olyckor för att på bästa sätt förutse hur räddningsinsatsen skall utföras.

§ 19. Efterlevnad av nationella, andra relevanta bestämmelser och myndighetsbeslut. Trafiksäkerhetsansvarig.

Som svar på punkt 5 i 5 §.

För att säkerställa att de nationella säkerhetsbestämmelser, andra relevanta bestämmelser och myndighetsbeslut som gäller där organisationen är verksam identifieras och efterlevs, har det inrättats en tjänst inom WFJ som bland annat har som uppdrag att bevaka detta. Tjänsten kallas trafiksäkerhetsansvarig, förkortat tsa. Befattningen tillsätts av föreningsstyrelsen. Tsa skall även övervaka säkerhetsarbetet inom WFJ vari internkontrollen ingår. Tsa hanterar tillståndsansökningar och kontakter gentemot Transportstyrelsen avseende säkerhetsärenden. För att kunna vara ojävig i förhållande till det löpande säkerhetsarbetet inom WFJ, får tsa inte inneha ledande uppdrag såsom trafikchef, avdelningschef för trafik-, maskin-, ban-, eller signalavdelningen. Över tsa står föreningsstyrelsen som har det yttersta ansvaret.

§ 20. Rapportering och utredning av allvarlig händelse.

Som svar på punkt 6 i 5 §.

Förfaranden som säkerställer att olyckor, tillbud och andra avvikelser identifieras och rapporteras, dokumenteras, utreds och analyseras samt att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas finns beskrivna i föreskriften WFJF Ta13, Hjälpberedskap och Olyckshantering.

Enligt WFJF Ta13 skall anmälan om olycka göras till Transportstyrelsen. Omfattningen av händelsen avgör hur utredning tillsätts. Allt som kan vara relevant för utredningen skall dokumenteras. Analysen av det som framkommit i utredningen skall ligga till grund för åtgärder som hindrar att händelsen kan inträffa igen eller minskar sannolikheten därför och konsekvenserna därav.

För att underlätta vid olycka, tillbud eller annan allvarlig händelse, skall lätt tillgängliga **checklistor** finnas framtagna för de som ansvarar för tåg- eller annan fordonsrörelse samt ansvarig (tsm) vid banarbete. Checklistorna skall innehålla telefonnummer till räddningstjänsten,

polisen, transportstyrelsen samt särskilt utsedda personer inom WFJ som skall kontaktas vid olycka. Checklistan skall även innehålla en lista av åtgärder och kontroller som skall göras efter att olyckan har skett. Notering skall göras i checklistan att kontrollpunkten utförts. Använd checklista skall ingå i olycksutredning och arkiveras.

§ 21. Beredskapsplaner inför eventuell allvarlig händelse.

Som svar på punkt 7 i 5 §.

Förfaranden för nödsituationer vilka samordnats med berörda myndigheter skall anges i beredskapsplaner.

Avsikten med beredskapsplanerna är att vara förberedd på hur insatsen skall utformas beroende på typ av händelse, omfattning och var händelsen har skett. Detta gör att räddningstjänsten snabbt kan få grepp om situationen, vilka insatser som kan krävas samt hur man snabbast tar sig till platsen för händelsen och vilka möjligheter WFJ har att hjälpa till. Beredskapsplanerna görs tillsammans med berörda myndigheter och skall regelbundet uppdateras.

Beredskapsplanerna skall bland annat bygga på riskbedömningar av olika tänkbara händelser med konsekvenser såsom personskador, brand, utsläpp, stora materiella skador med mera. Detta skall göras för hela banan där analysen även skall innefatta svårigheten att ta sig till platsen för händelsen. Ritningar, kartor och positionsangivelser skall ingå i beredskapsplanen om så anses behövligt.

Förfarandena skall säkerställas genom regelbundna övningar.

§ 22. Information kring trafiksäkerhet.

Som svar på punkt 8 i 5 §.

Hur information som berör trafiksäkerheten skall hanteras är beskrivet i föreskriften **WFJF Ta05, Informationssystem**. I föreskriften beskrivs hur inkomna rapporter om säkerhetsrelaterad avvikelser eller förändringar skall hanteras och att vidtagna åtgärder meddelas ut i verksamheten för kännedom och införande.

Alla inkomna rapporter och förändringsåtgärder skall dokumenteras och arkiveras för att ha som underlag vid likartade situationer,

utbildning, internkontroller, statistik och för att finna orsaker ifall åtgärder och information inte fungerat vid en upprepad händelse.

Information som styr trafiken (t ex tåganmälan, ordergivning etc.) regleras av trafiksäkerhetsinstruktionen, WFJF Ta10, Säo, WFJF Ta12 Tidtabellsboken samt blanketter och relevanta instruktioner.

Inga andra aktörer än WFJ är verksamma på det aktuella järnvägsnätet.

§ 23. Dokumenthantering.

Som svar på punkt 9 i 5 §.

Utformning och hantering av dokument vid WFJ beskrivs i föreskriften WFJF 07, Dokumenthantering. Distribution beskriv i WFJF Ta05 Informationssystem. Dokument viktiga för trafiksäkerheten prövas vid regelbunden internrevision (WFJF 06, Internkontroll) eller av annan anledning. Alla dokument skall märkas med utgivningsdatum och signeras av ansvarig.

§ 24. Internkontroll. Internrevision.

Som svar på punkt 10 i 5 §.

Bestämmelser om återkommande internrevision av säkerhetsstyrningssystemet regleras av föreskriften **WFJF 06, Internkontroll.**

I WFJF 06 beskrivs två olika nivåer för internkontroll varav en är mer omfattande och kallas därför för internrevision.

Internkontrollerna skall utföras med angiven periodicitet och omfattning vilket finns beskrivet i WFJF 06, Internkontroll. Sammansättning av en revisionsgrupp för den högre nivån (nivå 2) finns också angivet och hur resultatet av revisionen skall presenteras.