

# FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utgiven i Helsingfors den 13 juli 2015

---

---

859/2015

## Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

I enlighet med statsrådets beslut  
*ändras* i statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (372/2011) bilaga I som följer:

### BILAGA I

#### *Gemensamma säkerhetsindikatorer*

#### 1. Indikatorer avseende olyckor

1.1 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet allvarliga olyckor och en uppdelning av följande olyckstyper:

- kollision mellan tåg och järnvägsfordon,
- kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet,
- tågurspårning,
- plankorsningsolycka, inbegripet olycka som innefattar fotgängare vid plankorsning, och en ytterligare uppdelning för de typer av plankorsningar som definieras i punkt 6.2,
- personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse, med undantag av självmord och självmordsförsök,
- brand i rullande materiel,
- annan olycka.

Varje allvarlig olycka ska rapporteras under typen av primär olycka även om följderna av den sekundära olyckan är allvarligare.

1.2 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet personer som allvarligt skadats eller avlidit per typ av olycka ska delas upp i följande kategorier:

- passagerare (även i förhållande till det sammanlagda antalet passagerarkilometer och persontågkilometer),
- anställd eller entreprenör,
- plankorsningstrafikant,
- inkräktare,
- annan person som befinner sig på en plattform,
- annan person som inte befinner sig på en plattform.

## 2. Indikatorer avseende farligt gods

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet olyckor som inbegriper järnvägstransport av farligt gods ska enligt typ av olycka delas upp i följande kategorier:

- olycka som minst inbegriper ett järnvägsfordon som transporterar farligt gods
- antalet sådana olyckor med utsläpp av farligt gods.

## 3. Indikatorer avseende självmord

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet självmord och självmordsförsök.

*Med självmord* avses avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden, och som klassificeras och registreras som sådan av den behöriga myndigheten.

*Med självmordsförsök* avses avsiktlig självdestruktiv handling som leder till allvarlig personskada.

## 4. Indikatorer avseende riskfaktorer för olyckor

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet riskfaktorer och en uppdelning på följande typer av riskfaktorer:

- rälsbrott,
- skevhet i spår och andra spårgeometrifel,
- signalfel,
- passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt,
- passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt,
- hjulbrott på rullande materiel i bruk,
- axelbrott på rullande materiel i bruk.

Alla riskfaktorer ska rapporteras, både de som leder till olyckor och de som inte gör det. En riskfaktor som har lett till en allvarlig olycka ska även rapporteras under indikatorer avseende riskfaktorer. En riskfaktor som inte har lett till en allvarlig olycka ska endast rapporteras under indikatorer avseende riskfaktorer.

## 5. Indikatorer för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor

Den sammanlagda och relativa (per tågkilometer) kostnaden i euro:

- antalet dödsfall och allvarliga personskador multiplicerat med värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada (Value of Preventing a Casualty, VPC),
- kostnaden för miljöskador,
- kostnaden för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur,
- kostnaden för förseningar till följd av olyckor.

Trafiksäkerhetsverket ska till Europeiska järnvägsbyrån rapportera de ekonomiska konsekvenserna av allvarliga olyckor.

## 6. Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

6.1. Procentandel spår med tågskyddssystem som är aktiva och procentandel tågkilometer med tågskyddssystem ombord på tåget, där dessa system tillhandahåller följande:

- varning,
- varning och automatiskt stopp,

- varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning,
- varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning.

6.2. Antalet plankorsningar (sammanlagt, per linjekilometer och spårkilometer) av följande fem slag:

- a) plankorsningar med passiva skyddsanordningar
- b) plankorsningar med aktiva skyddsanordningar
  - i) manuella,
  - ii) automatiska varningssignaler mot vägen,
  - iii) automatiska skydd mot vägen,
  - iv) med hinderkontroll.

#### **Gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor**

Vid beräkningen av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor används de gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor som anges i kommissionens direktiv 2014/88/EU.

Denna förordning träder i kraft den 30 juli 2015.

Helsingfors den 9 juli 2015

Kommunikationsminister Anne Berner

Regeringsråd Hannu Pennanen