

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 5 juni 2009

om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG

[delgivet med nr K(2009) 4246]

(Text av betydelse för EES)

(2009/460/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

Den bör bygga på en genomgång av nuvarande mål och säkerhetsnivå för järnvägssystem i medlemsstaterna.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) ⁽¹⁾, särskilt artikel 6.1,

med beaktande av Europeiska järnvägsbyråns rekommendation till kommissionen av den 29 april 2008 om gemensamma säkerhetsmetoder för beräkning, bedömning och verkställighet, som ska användas inom ramen för den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål, och

av följande skäl:

- (1) Enligt direktiv 2004/49/EG bör gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder införas stegvis så att en hög säkerhetsnivå kan upprätthållas och, vid behov och i den mån det är rimligen genomförbart, förbättras.
- (2) Enligt artikel 6.1 i direktiv 2004/49/EG bör Europeiska kommissionen anta gemensamma säkerhetsmetoder. I dessa bör det anges, bland annat och i överensstämmelse med artikel 6.3 i direktiv 2004/49/EG, hur säkerhetsnivån och uppnåendet av gemensamma säkerhetsmål bedöms.
- (3) För att säkerställa att nuvarande säkerhetsnivå i järnvägssystemet inte försämras i någon medlemsstat, bör den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål införas.

- (4) För att bibehålla järnvägssystemets nuvarande säkerhetsnivå krävs det dessutom en harmonisering, uttryckt i kriterier för en godtagbar risknivå, av säkerhetsnivåer för alla nationella järnvägssystem. Uppnåendet av säkerhetsnivåerna bör övervakas i de olika medlemsstaterna.
- (5) För att upprätta den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål i överensstämmelse med artikel 7.3 i direktiv 2004/49/EG, är det nödvändigt att kvantitativt bestämma nuvarande säkerhetsnivå för järnvägssystem i medlemsstaterna med hjälp av nationella referensvärden, som kommer att beräknas och användas av Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) och kommissionen. Dessa nationella referensvärden bör beräknas endast 2009, i syfte att utveckla den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål, och 2011, i syfte att utveckla den andra uppsättningen gemensamma säkerhetsmål.
- (6) För att säkerställa konsekvens mellan de nationella referensvärdena och för att undvika onödiga bördor bör snabbspårvägssystem, funktionellt åtskilda nät, privatägda järnvägsinfrastrukturer som uteslutande används av ägaren samt kulturhistoriskt värdefulla järnvägar och musei- och turistjärnvägar undantas från detta beslut.
- (7) Till följd av bristen på harmoniserade och tillförlitliga uppgifter om säkerhetsnivåer i delar av järnvägssystemet enligt artikel 7.4 i direktiv 2004/49/EG, har det konstaterats att utvecklingen av den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål, uttryckt i kriterier för en godtagbar risknivå för angivna kategorier av personer och för samhället som helhet, för närvarande är genomförbar endast för järnvägssystemet i dess helhet och inte för dess delar.

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

- (8) Efter den successiva harmoniseringen av nationella statistiska uppgifter om olyckor och deras följder, i överensstämmelse med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik⁽¹⁾ och direktiv 2004/49/EG, bör man vid utarbetandet av gemensamma metoder för övervakning och bestämning av säkerhetsnivåer i järnvägssystem i medlemsstater ta hänsyn till statistiska osäkerheter och till att det alltid finns ett inslag av subjektivitet i bedömningen av om en medlemsstats säkerhetsnivå upprätthålls.
- (9) För att möjliggöra en rättvis och öppen jämförelse av säkerhetsnivåer bland medlemsstater, bör medlemsstaterna genomföra sina egna bedömningar på grundval av en gemensam metod för fastställande av säkerhetsmålen för järnvägssystemet och för påvisande av att målen är uppfyllda.
- (10) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats enligt artikel 27.1 i direktiv 2004/49/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Genom detta beslut fastställs en gemensam säkerhetsmetod som ska användas av Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) för beräkning och bedömning av uppnåendet av gemensamma säkerhetsmål, med tillämpning av artikel 6.1 i direktiv 2004/49/EG.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Detta beslut ska tillämpas på hela järnvägssystemet inom varje medlemsstat. Det ska dock inte tillämpas på

- a) tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem,
- b) nät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa nät,
- c) privatägd järnvägsinfrastruktur som används enbart för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik,
- d) museimateriel som utnyttjar nationella nät, under förutsättning att den uppfyller nationella säkerhetsbestämmelser och säkerhetsföreskrifter så att dessa fordon ska kunna rulla säkert,
- e) kulturhistoriskt värdefulla järnvägar och musei- och turistjärnvägar som utnyttjar sina egna nät, inbegripet verkstäder, fordon och personal.

Artikel 3

Definitioner

I detta beslut ska definitionerna i direktiv 2004/49/EG och förordning (EG) nr 91/2003 gälla.

Dessutom gäller följande definitioner:

- a) *nationellt referensvärde*: ett referensmått som anger, för den berörda medlemsstaten, den högsta tolerabla nivån för en järnvägsriskkategori.
- b) *riskkategori*: någon av de järnvägsriskkategorier som anges i artikel 7.4 a och b i direktiv 2004/49/EG.
- c) *säkerhetsförbättringsplan*: ett program för verkställande av organisatorisk struktur, ansvarsområden, förfaranden, verksamheter och resurser som krävs för att reducera risken för en eller flera riskkategorier.
- d) *dödsolyckor och vägda allvarliga personskador*: ett mått på följden av betydande olyckor, varvid dödsolyckor och allvarliga personskador kombineras och 1 allvarlig olycka i statistiskt hänseende anses motsvara 0,1 dödsolyckor.
- e) *plankorsningstrafikanter*: alla personer som använder en plankorsning för att korsa järnvägslinjen med hjälp av ett transportmedel eller till fots.
- f) *personal eller anställda, inbegripet personal hos underleverantörer*: alla personer vars anställning har anknytning till en järnväg och som är i tjänst vid olyckstidpunkten. Här ingår tågpersonalen samt personer som hanterar rullande materiel och infrastrukturanläggningar.
- g) *obehöriga personer på järnvägsområdet*: alla personer som är närvarande på järnvägsområden där sådan närvaro är förbjuden, med undantag för plankorsningstrafikanter.
- h) *övriga (tredje part)*: alla personer som inte definieras som "passagerare", "anställda, inbegripet personal hos underleverantörer", "plankorsningstrafikanter" eller "obehöriga personer på järnvägsområdet".

⁽¹⁾ EGT L 14, 21.1.2003, s. 1.

- i) *risk för samhället som helhet*: den kollektiva risken för alla kategorier av personer som förtecknas i artikel 7.4 a i direktiv 2004/49/EG.
- j) *persontågkilometer*: den måttenhet som motsvarar ett persontågs förflyttning en kilometer. Endast den sträcka som tillryggaläggts på det rapporterade landets territorium ska beaktas.
- k) *spårkilometer*: längden av järnvägsnätet i medlemsstaterna, mätt i kilometer, varvid varje spår i en flerspårig järnvägslinje ska räknas.

Artikel 4

Metoder för att beräkna nationella referensvärden och gemensamma säkerhetsmål och för att bedöma huruvida de har uppnåtts

- Den metod som beskrivs i bilagan ska användas för beräkning och bedömning av uppnåendet av nationella referensvärden och gemensamma säkerhetsmål.
- Byrån ska till kommissionen lämna förslag på nationella referensvärden i överensstämmelse med avsnitt 2.1 i bilagan, och förslag på gemensamma säkerhetsmål härledda från de nationella referensvärdena i överensstämmelse med den metod som beskrivs i avsnitt 2.2 i bilagan. Efter antagande av nationella referensvärden och gemensamma säkerhetsmål ska byrån bedöma hur de uppnås i medlemsstaterna i enlighet med kapitel 3 i bilagan.
- Sammanställningen av de beräknade kostnaderna och nyttoeffekterna till följd av de gemensamma säkerhetsmålen, vilken nämns i artikel 7.3 i direktiv 2004/49/EG, ska begränsas till de medlemsstater vars nationella referensvärden, för någon av riskkategorierna, befinner sig högre än motsvarande gemensamma säkerhetsmål.

Artikel 5

Verkställighetsåtgärder

I överensstämmelse med de olika slutliga resultaten av den bedömning av uppnåendet som avses i punkt 3.1.5 i bilagan, ska följande verkställighetsåtgärder vidtas:

- Vid "möjlig försämring av säkerheten": berörda medlemsstater ska skicka en rapport till kommissionen, med en redogörelse för de troliga orsakerna till de resultat som uppnåtts.
- Vid "trolig försämring av säkerheten": berörda medlemsstater ska skicka en rapport till kommissionen, med en redogörelse för de troliga orsakerna till de resultat som uppnåtts, samt, vid behov, en säkerhetsförbättringsplan.

För att kunna utvärdera eventuell information och dokumentation som medlemsstaterna tillhandahåller i överensstämmelse med det förfarande som avses i a och b, får kommissionen anmoda byrån att tillhandahålla tekniska utlåtanden.

Artikel 6

Adressater

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdad i Bryssel den 5 juni 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

BILAGA

1. **Statistiska källor och måttenheter för beräkning av nationella referensvärden och gemensamma säkerhetsmål**
 - 1.1 *Statistiska källor*
 - 1.1.1 De nationella referensvärdena (National Reference Value – nedan kallade NRV) och de gemensamma säkerhetsmålen (Common Safety Target – nedan kallade CST) ska beräknas på grundval av uppgifter om järnvägsolyckor och följder av dessa, inrapporterade i enlighet med bilaga H till förordning (EG) nr 91/2003 och i enlighet med bestämmelserna i artiklarna 5 och 18 i direktiv 2004/49/EG samt bilaga I till direktivet.
 - 1.1.2 Inom ramen för fastställandet av den första uppsättningen CST, i händelse av inkonsekvenser mellan uppgifter som kommer från de två källor som nämns i punkt 1.1.1, ska uppgifter som inrapporteras i enlighet med bilaga H till förordning (EG) nr 91/2003 ha företräde.
 - 1.1.3 Den tidsserie med data som kommer att användas för att bestämma värden för NRV och CST ska inbegripa de fyra senast inrapporterade åren. Senast den 31 januari 2011 ska byrån lämna förslag till kommissionen om antagande av uppdaterade värden för NRV och CST, beräknade med hjälp av data från de sex senast inrapporterade åren.
 - 1.2 *Måttenheter för NRV*
 - 1.2.1 Måttenheterna för nationella referensvärden ska uttryckas i överensstämmelse med den matematiska definitionen av risk. Följderna av olyckor som ska beaktas för var och en av riskkategorierna är "dödsolyckor och vägda allvarliga personsador" (nedan kallade DVAP).
 - 1.2.2 De måttenheter som ska användas för kvantifiering av NRV för respektive riskkategori anges i tillägg 1 och är resultatet av tillämpningen av de principer och definitioner som avses i punkt 1.2.1 och, där det är relevant, punkt 1.2.3. Måttenheterna inbegriper de normaliseringsenheter som förtecknas i tillägg 1, för normalisering av NRV.
 - 1.2.3 För var och en av riskkategorierna "passagerare" och "plankorsningstrafikanter" ska två olika NRV fastställas, uttryckta med hjälp av de två olika måttenheter som anges i tillägg 1. För den bedömning av uppnående som avses i kapitel 3 ska överensstämmelse med minst ett av dessa NRV betraktas som tillräcklig.
 - 1.3 *Måttenheter för CST*
 - 1.3.1 De måttenheter som ska användas för kvantifiering av CST för respektive riskkategori ska vara desamma som de som beskrivs för NRV i avsnitt 1.2.
2. **Metod för beräkning av NRV och för härledning av CST**
 - 2.1 *Metod för beräkning av NRV*
 - 2.1.1 För varje medlemsstat och för var och en av riskkategorierna ska NRV beräknas genom användning av följande process i angiven ordningsföljd:
 - a) Beräkning av värden för de måttenheter som förtecknas i tillägg 1 med beaktande av de data och bestämmelser som avses i avsnitt 1.1.
 - b) Analys av resultaten av den process som beskrivs i a, för att kontrollera förekomst och upprepad förekomst av nollvärden för DVAP för de observerade säkerhetsnivåerna för de berörda åren.
 - c) Om de nollvärden som avses i b inte är fler än två beräknas det vägda genomsnittet av de värden som avses i a, enligt beskrivningen i avsnitt 2.3, och det värde som erhålls betraktas som NRV.
 - d) Om de nollvärden som avses i b är fler än två, ska byrån fastställa ett skönsmässigt NRV i samråd med den berörda medlemsstaten.
 - 2.2 *Metod för härledning av CST från NRV*
 - 2.2.1 För var och en av riskkategorierna, när NRV har beräknats för varje medlemsstat i enlighet med det förfarande som anges i avsnitt 2.1, ska motsvarande CST tilldelas ett värde som utgör det lägsta av följande:
 - a) Det högsta av medlemsstaternas NRV-värden.
 - b) Ett värde som är tio gånger högre än det europeiska genomsnittsvärdet för den risk som det aktuella NRV hör samman med.

2.2.2 Det europeiska genomsnittsvärde som avses i punkt 2.2.1 b ska beräknas genom att man lägger samman relevanta data för alla medlemsstater och använder motsvarande måttenheter som förtecknas i tillägg 1, samt det vägda genomsnitt som beskrivs i avsnitt 2.3.

2.3 Fastställande av vägt genomsnitt för beräkning av NRV

2.3.1 För varje medlemsstat och för var och en av de riskkategorier för vilka det vägda genomsnittet kan användas i enlighet med punkt 2.1.1 c, ska följande metod användas för beräkning av NRV_Y under år Y (där Y = 2009 och 2011):

a) Beräkning av de årliga observationerna OBS_i (där i är det observerade året) för motsvarande måttenheter enligt tillägg 1; som indata används uppgifterna för de senast inrapporterade n åren enligt punkt 2.1.1 a [första gången, $n = 4$; från och med 2011, $n = 6$].

b) Beräkning av det aritmetiska n-åriga genomsnittet (AV) av de årliga observationerna OBS_i .

c) Beräkning av absolutvärdet av skillnaden $ABSDIFF_i$ mellan varje årlig observation OBS_i och AV. Om $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, tilldelas $ABSDIFF_i$ ett konstant värde som är lika med $0,01 * AV$.

d) Beräkning av vikten (W_i) för varje år i genom invertering av $ABSDIFF_i$.

e) Beräkning av NRV_Y i form av ett vägt genomsnitt enligt formeln

$$NRV_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i};$$

där i är ett naturligt tal och

$$\begin{cases} \text{om } Y = 2009: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{om } Y = 2011: x = Y - 7; N = Y - 2 \end{cases}$$

3. Grundmodell för bedömning av uppnående av NRV och CST

3.1 Metod för att bedöma uppnående av NRV och CST

3.1.1 Följande principer ska tillämpas för att bedöma uppnående av NRV och CST:

a) För varje medlemsstat och för var och en av de riskkategorier vars NRV är lika med eller lägre än motsvarande CST, kommer uppnående av NRV automatiskt att innebära uppnående av CST. Bedömningen av uppnående av NRV ska utföras enligt det förfarande som beskrivs i avsnitt 3.2, och NRV ska motsvara den högsta tolerabla nivån för den risk som avses, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om toleransintervall i punkt 3.2.3.

b) För varje medlemsstat och för var och en av de riskkategorier vars NRV är högre än motsvarande CST, ska CST motsvara den högsta tolerabla nivån för den risk som avses. Bedömningen av uppnående av CST ska utföras i enlighet med de krav som härrör från konsekvensanalysen och, i tillämpliga fall, den tidsplan för successivt införande av CST som avses i artikel 7.3 i direktiv 2004/49/EG.

3.1.2 För varje medlemsstat och för var och en av riskkategorierna ska byrån årligen bedöma uppnående av NRV och CST, på grundval av de fyra senast inrapporterade åren.

3.1.3 Byrån ska senast den 31 mars varje år lämna en rapport till kommissionen om de allmänna resultaten av bedömningen av uppnående av NRV och CST.

3.1.4 Från och med 2012 ska byrån, med beaktande av bestämmelserna i punkt 1.1.3, årligen bedöma uppnående av NRV och CST, på grundval av de fem senast inrapporterade åren.

3.1.5 Resultaten av den bedömning av uppnående som avses i punkt 3.1.1 ska klassificeras enligt följande:

a) Godtagbar säkerhetsnivå.

b) Möjlig försämring av säkerheten.

c) Trolig försämring av säkerheten.

3.2 Stegvis beskrivning av det förfarande som avses i punkt 3.1.1 a

3.2.1 Förfarandet för bedömning av uppnående av NRV kan indelas i fyra olika steg som beskrivs i nedanstående punkter. Beslutsgången visas i tillägg 2, där pilar märkta ja respektive nej motsvarar ett positivt respektive ett negativt resultat i de olika bedömningsstegen.

3.2.2 I det första bedömningssteget avgörs om den observerade säkerhetsnivån motsvarar NRV. Den observerade säkerhetsnivån ska mätas med de måttenheter som anges i tillägg 1 och de data som avses i avsnitt 1.1, med tidsserier som omfattar de senaste observationsåren i enlighet med avsnitt 3.1. Den observerade säkerhetsnivån ska uttryckas som

a) observerad säkerhetsnivå för det senast inrapporterade året,

b) glidande vägt genomsnitt (moving weighted average, MWA), enligt beskrivningen i avsnitt 3.3.

De värden som erhålls genom tillämpning av a och b ska sedan jämföras med NRV, och om något av dessa värden inte överstiger NRV ska säkerhetsnivån anses vara godtagbar. Om så inte är fallet ska förfarandet fortsätta med det andra bedömningssteget.

3.2.3 I det andra bedömningssteget ska säkerhetsnivån anses vara godtagbar om det glidande vägda genomsnittet inte överstiger NRV plus ett toleransintervall på 20 %. Om detta villkor inte uppfylls ska byrån uppmana medlemsstatens säkerhetsmyndighet att lämna närmare uppgifter om den enskilda olycka som fått störst följder (uttryckt i DVAP) under de senaste observationsåren i enlighet med avsnitt 3.1, med uteslutande av de år som använts för att fastställa NRV.

Om denna enskilda olycka är allvarligare, uttryckt i följder, än den allvarligaste enskilda olycka som ingår i de data som använts för att fastställa NRV, ska den uteslutas ur statistiken. Det glidande vägda genomsnittet beräknas därefter på nytt för att kontrollera om det ligger inom det ovan nämnda toleransintervallet. Om så är fallet ska säkerhetsnivån anses vara godtagbar. Om så inte är fallet ska förfarandet fortsätta med det tredje bedömningssteget.

3.2.4 I det tredje bedömningssteget avgörs huruvida det är första gången under de senaste tre åren som det andra bedömningssteget inte har påvisat en godtagbar säkerhetsnivå. Om så är fallet ska resultatet av det tredje bedömningssteget vara "positivt". Förfarandet ska fortsätta med det fjärde steget oavsett resultat i det tredje steget.

3.2.5 I det fjärde steget avgörs huruvida antalet betydande olyckor per tågkilometer, jämfört med de föregående åren, är stabilt (eller har minskat). Kriterierna för denna bedömning ska vara huruvida det föreligger en statistiskt signifikant ökning av antalet betydande olyckor per tågkilometer. Detta ska utvärderas med hjälp av en övre toleransgräns i en Poisson-fördelning som fastställer den godtagbara variabiliteten på grundval av antalet olyckor som inträffade i de olika medlemsstaterna.

Om antalet betydande olyckor per tågkilometer inte överstiger den ovan nämnda toleransgränsen, antas någon statistiskt signifikant ökning inte föreligga, och resultatet av detta bedömningssteg ska klassificeras som "positivt".

Beroende på vilken riskkategori de olika NRV som ingår i bedömningen hänför sig till, ska följande betydande olyckor beaktas i detta bedömningssteg:

a) Risker för passagerare: alla relevanta betydande olyckor.

b) Risker för personal eller anställda, inbegripet personal hos underleverantörer: alla relevanta betydande olyckor.

c) Risker för plankorsningstrafikanter: alla relevanta betydande olyckor i kategorin "plankorsningsolyckor".

d) Risker för obehöriga personer som befinner sig på järnvägsområdet: alla relevanta betydande olyckor i kategorin "personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse".

- e) Risker för övriga: alla relevanta betydande olyckor.
 f) Risker för samhället som helhet: alla betydande olyckor.

3.3 Fastställande av glidande vägt genomsnitt för den årliga bedömningen av uppnående av NRV

3.3.1 För varje medlemsstat och för var och en av de riskkategorier för vilka glidande vägda genomsnitt (MWA) fastställs, i syfte att varje år Y (från och med Y = 2010) utföra de bedömningssteg som beskrivs i avsnitt 3.2, ska MWA_Y beräknas genom följande operationer:

- a) Beräkning av de årliga observationer OBS_i som erhålls med hjälp av motsvarande indikatorer i tillägg 1, varvid indata utgörs av tillgängliga data från de källor som avses i avsnitt 1.1 för de relevanta åren (indexet i antar de värden som anges i formeln nedan).
 b) Beräkning av det aritmetiska n -åriga genomsnittet (AV) av de årliga observationerna OBS_i [första gången, $n = 4$; från och med 2012, $n = 5$].
 c) Beräkning av absolutvärdet av skillnaden $ABSDIFF_i$ mellan varje årlig observation OBS_i och AV. Om $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, tilldelas $ABSDIFF_i$ ett konstant värde som är lika med $0,01 * AV$.
 d) Beräkning av vikten W_i , genom invertering av $ABSDIFF_i$.
 e) Beräkning av MWA_Y enligt formeln

$$MWA_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i};$$

där i är ett naturligt tal och

$$\begin{cases} \text{om } Y = 2010 \text{ eller } 2011: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{om } Y \geq 2012: x = Y - 6; N = Y - 2 \end{cases}$$

TILLÄGG 1

Måttenheter för NRV och CST

Riskkategori	Måttenheter	Normaliseringsenhet
1. Passagerare	1.1 Antal DVAP (passagerare) per år till följd av betydande olyckor / antal persontågkilometer per år	Persontågkilometer per år
	1.2 Antal DVAP (passagerare) per år till följd av betydande olyckor / antal passagerarkilometer per år	Passagerarkilometer per år
2. Anställda	Antal DVAP (anställda) per år till följd av betydande olyckor / antal tågkilometer per år	Tågkilometer per år
3. Plankorsningstrafikanter	3.1 Antal DVAP (plankorsningstrafikanter) per år till följd av betydande olyckor / antal tågkilometer per år	Tågkilometer per år
	3.2 Antal DVAP (plankorsningstrafikanter) per år till följd av betydande olyckor / [(antal tågkilometer per år * antal plankorsningar) / spårkilometer]	(Tågkilometer per år * antal plankorsningar) / spårkilometer
4. Övriga	Antal DVAP (personer i kategorin "övriga") per år till följd av betydande olyckor / antal tågkilometer per år	Tågkilometer per år
5. Obehöriga personer på järnvägsområdet	Antal DVAP (obehöriga personer på järnvägsområdet) per år till följd av betydande olyckor / antal tågkilometer per år	Tågkilometer per år
6. Hela samhället	Sammanlagt antal DVAP per år till följd av betydande olyckor / antal tågkilometer per år	Tågkilometer per år

TILLÄGG 2

Beslutsgången för det förfarande som avses i punkt 3.1.1 a i bilagan

