



SkLJF 403

Utgåva VI

Gäller: Fr.o.m. 23-04-18

---

# **Verksamhetsstyrning vid SkLJ**

**Information om internkontrollsystemet vid trafik-,  
maskin- och banavdelningarna samt styrelsen**

---

Tilldelas: Styrelsen, avdelningschefer (3 ex. var)

## SIDFÖRTECKNING 23-04-18

Sid:	Innehåll:	Ätr:	Datum:
1	Försättsblad		23-04-18
2	Sidförteckning		23-04-18
3	Allmänt / Uppgift och omfattning / Verksamhetens uppbyggnad		23-04-18
4	Verksamhetens uppbyggnad (forts)		23-04-18
5	Policy och mål		23-04-18
6	Strategier / Aktiviteter		23-04-18
7	Verksamhetsstyrning		23-04-18
8	Verksamhetsstyrning (forts.)		23-04-18
9	Verksamhetsstyrning (forts.)		23-04-18
10	Verksamhetsstyrning (forts.) / Kontrollarbetet		23-04-18
11	Kontrollarbetet (forts.)		23-04-18
12	Kontrollarbetet (forts.)		23-04-18
13	Kontrollarbetet (forts.) / Uppföljningsarbetet		23-04-18
14	Uppföljningsarbetet (forts.)		23-04-18
15	Uppföljningsarbetet (forts.)		23-04-18
16	Förändringar i verksamheten och riskanalyser		23-04-18
17	Förändringar i verksamheten och riskanalyser (forts.)		23-04-18
18	Förändringar i verksamheten och riskanalyser (forts.)		23-04-18
19	Förändringar i verksamheten och riskanalyser (forts.)		23-04-18
20	Förändringar i verksamheten och riskanalyser (forts.)		23-04-18

## **1. ALLMÄNT**

Eftersom SkLJ inte har samtrafik med andra trafikutövare har det bedömts att ett så omfattande kvalitetssystem motsvarande ISO 9001 inte är nödvändigt för att säkerställa kvaliteten. Vid SkLJ tillämpas ett eget system för verksamhetsstyrning.

Systemet för verksamhetsstyrning är avsett att vara en metodik, för en chef eller ansvarig, att kunna styra verksamheten så att uppsatta mål uppnås samt uppmärksamma brister i säkerheten.

SkLJ:s organisation framgår av SkLJF 402.

## **2. UPPGIFT OCH OMFATTNING**

SkLJ ansvarar för alla de för järnvägsdriften nödvändiga delarna vid SkLJ. SkLJ har tillstånd som såväl järnvägsföretag som infrastrukturförvaltare enligt lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem. Det är SkLJ:s ansvar att se till att alla för järnvägsdriften nödvändiga arbetsuppgifter utförs på ett trafiksäkert sätt.

## **3. VERKSAMHETENS UPPBYGGNAD**

(Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om riskkontroll och säkerhetsstyrningssystem för nationellt infrastruktur tillstånd och nationellt trafiksäkerhetstillstånd (TSFS 2022:39) ska säkerhetsstyrningssystemet innehålla en beskrivning av järnvägsverksamheten och infrastrukturen.)

Verksamheten vid SkLJ utgörs huvudsakligen av museal persontrafik. Viss godstrafik för järnvägens eget behov kan förekomma, liksom trafik i samband med arbeten utmed banan för underhåll och liknande. Transport av farligt gods kan vid enstaka tillfällen förekomma för järnvägens eget behov.

Verksamheten bedrivs huvudsakligen som tågrörelser, men vagnuttagningar och småfordonsfärder förekommer, exempelvis i samband med banarbeten eller som brandbevakning.

Verksamheten bedrivs med ideellt arbetande föreningsmedlemmar, varav ca 30 utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Vilka personalkategorier som detta omfattar framgår av SkLJF 06.

Som dragfordon används ånglok, diesellokomotorer och rälsbuss. Vidare används personvagnar, godsvagnar, olika arbetsfordon och manövervagn till rälsbuss.

Trafiken bedrivs huvudsakligen sommartid under 20-30 trafikdagar, samt i samband med olika evenemang under andra delar av året. Utöver detta förekommer beställningskörningar. Antalet vagnspassager på banan beräknas till ungefär 1000 st.

Infrastrukturen består av oelektrifierat smalspår med spårvidden 891 mm (3 svenska fot). Beskrivning av infrastrukturen finns i SkLJF 204 (bana) och 205 (signalinrättningar).

Största tillåtna hastighet och största lutning liksom banans längd framgår av SkLJF 04.

## **4. POLICY OCH MÅL**

Policy och målen formuleras på olika nivåer. Styrelsen formulerar policy och övergripande mål för verksamheten. De olika avdelningarna bryter ned de övergripande målen till mätbara operativa mål för sin respektive verksamhet. Vid behov sker ytterligare nedbrytning. Policyn är dokumenterad under punkt 3.1, och de övergripande målen finns dokumenterade nedan under punkt 3.2-3.4. Övriga nedbrutna mål presenteras i SkLJ:s verksamhetsplan, SkLJF 404, som revideras årligen.

### **4.1 Policy**

SkLJ:s policy för verksamheten grundar sig på statsmakternas direktiv och har formulerats enligt följande:

- att järnvägssystemet alltid uppfattas som säkert
- att förhindra olyckor
- att lindra konsekvenserna av svåra olyckor

### **4.2 Trafikavdelningens övergripande mål**

- att trafikarbetet skall hålla en hög säkerhetsnivå, utfört av väl utbildade och motiverade medarbetare.

### **4.3 Maskinavdelningens övergripande mål**

- att alla fordon skall hålla en hög säkerhetsnivå.

### **4.4 Banavdelningens övergripande mål**

- att spår- och signalanläggningarna skall ha en hög säkerhetsnivå och god funktion

## **5. STRATEGIER/AKTIVITETER**

För att uppnå de uppsatta målen i trafiksäkerhetsarbetet skall följande strategi tillämpas:

- vid SkLJ skall trafiksäkerhetsarbetet vara en integrerad del av den dagliga verksamheten
- alla tillbud och avvikelser vid SkLJ skall rapporteras för att skapa underlag för förbättringsåtgärder, se 4.1
- ett aktivt samarbete skall bedrivas mellan olika avdelningar inom SkLJ för att ta tillvara vunna erfarenheter och effektivisera trafiksäkerhetsarbetet

### **5.1 Avvikelsehantering**

När avvikelser inträffar ska dessa rapporteras till respektive avdelningschef.

- Fel på spår-/signalanläggningar rapporteras utöver föreskrifter i säo på blankett ”uppgift till VKO”, samt muntligt eller skriftlig kontakt med banchefen. Blanketten ska sättas framför veckoordern på ordertavlan i lokstallet.
- Fel på fordon rapporteras skriftligt på blankett 090203 till maskinchefen, som läggs i maskinavdelningens brevlåda vid ordertavlan.
- Övriga avvikelser och tillbud rapporteras skriftligt till trafikchefen på blankett 190824 ”Avvikelse rapport”. Trafikchefen samordnar hanteringen och ser till att handläggningen av ärendena görs hos berörd avdelningschef.

## **6. VERKSAMHETSSTYRNING**

Verksamhetsstyrningen (internkontrollen) vid SkLJ är i huvudsak uppdelad i två nivåer.

### **6.1 Nivå 1**

Nivå 1 utgör respektive avdelnings egna kontroller av hur den egna personalen fungerar i säkerhetstjänst samt den dokumentation som produceras i säkerhetstjänst. Kontrollen ska även omfatta personal som inte har säkerhetstjänst men vars arbete har betydelse för kvaliteten i de arbeten som utförs inom verksamhetsgrenen.

### **6.2 Nivå 2**

Nivå 2 utgör en övergripande kontroll av hur regler och dokumentation av arbeten av betydelse för säkerhet och kvalitet fungerar och används. Nivå 2 är i huvudsak en dokumentationskontroll men kan om så anses erforderlig även innefatta samtal, intervjuer och uppföljning av berörd personal och utbildningar. Stickprovskontroll ska utföras för att säkerställa att personal i säkerhetstjänst innehar gällande trafiksäkerhetsdokument.

### **6.3 Ansvar**

Respektive avdelningschef ansvarar för att nivå 1-kontroll utförs inom avdelningen. Nivå 1-kontroll kan utföras av personal inom avdelningen om det inte finns någon risk att eget arbete kontrolleras. Lämplig person för nivå 1-kontroll utses av respektive avdelningschef. Styrelsen ansvarar för att nivå 2-kontroll utförs och att lämplig person utses att genomföra den. Den som utför kontrollen bör ha genomgått den utbildning i internkontroll som anordnas av Museibanornas Riksorganisation (MRO) eller på annat sätt tillägnat sig motsvarande kunskaper. En avdelningschef får aldrig kontrollera sin egen avdelnings arbete, och det får inte heller i övrigt finnas risk att eget arbete kontrolleras.

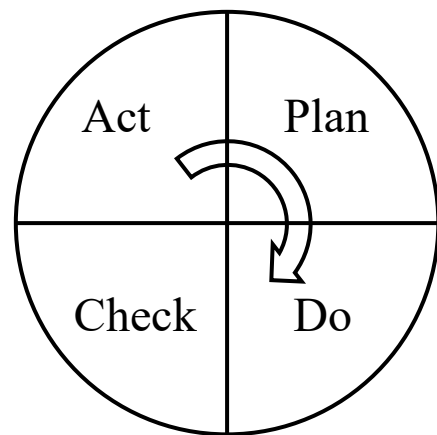
## 6.4 Utförande

Verksamhetsstyrning (internkontroll) av trafiksäkerhet omfattar planering, ledning och uppföljning av verksamheten för att:

- säkerställa att kraven i lagar om järnvägssäkerhet och föreskrifter med stöd av dessa är uppfyllda
- säkerställa måluppfyllelse utifrån verksamhetsövergripande mål för trafiksäkerheten

Likheten med det s.k. PDCA-hjulet är uppenbar. PDCA-hjulet är ett hjälpmedel för att förklara funktionen hos ISO 9000-system. PDCA-hjulets delar är följande:

- Plan: formulera målsättningar, upprätta genomförandeplaner
- Do: genomför arbetet enligt planen
- Check: kontrollera om målen uppfyllts
- Act: vidtag korrigerande åtgärder om mål ej uppfyllts



### 6.4.1 Plan

Mål beskrivs i kapitel 3 samt SkLJ:s verksamhetsplaner.

### 6.4.2 Do

Här sker arbetet med att genomföra de uppsatta målsättningarna. Avrapportering till styrelsen sker allt eftersom målen uppnåtts.

### 6.4.3 Check

Styrelsen följer upp verksamheten genom nivå 2-kontroll med utgångspunkt från verksamhetsplaner och gjorda rapporteringar.



Avdelningscheferna följer upp verksamheten genom nivå 1-kontroll med utgångspunkt från verksamhetsplaner och gjorda rapporteringar.

#### 6.4.3.1 Internkontrollrevisioner

Järnvägsinspektionen tog på sin tid fram fem tillsynsformer för sin verksamhet, varav SkLJ använder följande:

- Systemrevision
- Temarevision
- Inspektion

#### 6.4.3.2 Systemrevision

SkLJ skall genomföra systematisk revisioner av varje avdelning. Detta sker enligt en av SkLJ styrelse fastlagd plan. Revisionen av respektive avdelning skall ske med viss periodicitet. Den som reviderar en viss avdelning skall huvudsakligen inte verka inom denna (avsnitt 5.3 beaktas). Revisionens avsikt är att fastställa hur avdelningens internkontroll fungerar i ett s.k. "lodrätt snitt", dvs. alla nivåer och funktioner inom avdelningen. Systemrevisionens resultat skall dokumenteras, analyseras och utvärderas vars resultat presenteras i form av en skriftlig rapport, som redovisas för styrelsen. Metodik för revision beskrivs i kapitel 6.

#### 6.4.3.3 Temarevision

Genom ett större antal inspektioner inom ett avgränsat område, under en begränsad tid, fastställs säkerhetsnivån inom det kontrollerade området. Inspektionen skär "vågrätt" genom avdelningen. Temainspektion är en inspektionsform som är lämplig vid uppföljning av konstaterade brister i säkerheten. Temainspektionens resultat skall dokumenteras, vilket lämpligen sker i form av en rapport.

#### 6.4.3.4 Inspektion

Har karaktären av stickprov. Indikerad brist kan initiera ytterligare åtgärd (temainspektion). Inspektionen skall dokumenteras på blankett lämplig för inspektionsändamålet.

#### 6.4.4 Act

Konstateras avvikelser från upprättade verksamhetsplaner samt övriga avvikelser skall förfarande enligt kapitel 7 ske.

## **7. KONTROLLARBETET**

Vid internkontroll på SkLJ är kontrollarbetet den del av arbetet där fakta och data samlas in. Kontrollerna kan göras på ett otal sätt. Nedan beskrivs kontroll inom olika områden. Där ges också exempel på objekt, företeelser, åtgärder etc. som kan komma i fråga för internkontroll. Den som är satt att utföra internkontroll skall använda relevanta kontrollpunkter för ändamålet.

### **7.1 Kontroll av trafiksäkerhetsarbete**

Det är av yttersta vikt att trafikarbetet utförs med den omsorg som trafiksäkerheten kräver. För att kunna upptäcka brister i trafiksäkerheten skall internkontroll med avseende på trafikarbetet utföras med ojämna mellanrum och vid olika trafiktyper. Vid internkontrollen upprättas protokoll på blanketterna SkLJ bl. 950302 och 950303. På blankett 950302 redovisas de olika moment där kontroller genomförts. Om det finns anmärkningar redovisas de på bilageblanketten 950303, dock endast en anmärkning per blankett. Det betyder att ett protokoll från en internkontroll består av en blankett 950302 och 0 - 5 blanketter 950303.

På blankett 950302 finns plats för att redovisa 5 st kontrollpunkter. Utförs fler än 5 kontroller används fler blanketter 950302. Det står den som utför kontrollen fritt att bestämma vad denne vill kontrollera, men det är en fördel att de kontrollerande personerna har konfererat och genomför en systematisk kontroll.

Nedan följer några exempel på saker som kan kontrolleras:

Tkl-arbete	Tkl-bokens förande Tam-bokens förande Utförs tågvägsinspektion Ordergivning
Tbfh-arbete	Åtgärder enligt säo före tågs avgång Åtgärder under tågs gång Har tbfh förstått innebörden av order
Förare-arbete	Åtgärder enligt säo före tågs avgång Åtgärder under tågs gång Har förare förstått innebörden av order
Samtlig personal	Medförs säo/tdt-bok, och rätt inrättad
Övrigt	Är Vko korrekt upprättad Har beslutade åtgärder utförts som har betydelse för trafiksäkerheten

Som synes finns det många olika moment att kontrollera, betydligt fler än de som listats här. För att upptäcka eventuella systematiska fel bör man koncentrera kontrollarbetet till några punkter som kontrolleras vid samtliga tillfällen internkontroll utförs under exempelvis en trafiksäsongs, dvs. en Temainspektion. Olika punktkontroller är naturligtvis också bra att utföra.

## 7.2 Kontroll av maskinavdelningens arbete

- Systemrevisioner utföres av styrelsen mot Ma.
- Internrevision utföres av cma eller biträdande cma.
- Stickprov utföres mot användare av maskinavdelningen.
- Kontroll av rullande material får utföras av cma, lokmästare (lokm), lokmästare motor (lokmm), vagnmästare (vma) och av cma godkänd besiktningsman

Kontroll av att Ma:s föreskrifter följs görs för att säkerställa en hög säkerhetsnivå samt att upprätthålla skicket på fordonen så att dessa ej blir en risk i trafikarbetet. Vid internkontroll upprättas ett protokoll på SkLJ blankett 950302 och 950303.

Kontrollerna utföres oannonserat med oregelbunden frekvens för att upptäcka brister.

Exempel på saker som kan kontrolleras på Maskinavdelningen:

- Förares klargöring av lokomotor litt Z4p.
- Påeldning och klargöring av ånglok.
- Klargöring av motorvagn och manövervagn.
- Kontroll av att tbfh och tsm utför kontroller enligt SkLJF 10 (tbfh-anvisning).
- Kontroll av att SkLJ-reparatör fullgör sitt arbete.
- Kontroll av fordons framförande.

Ovanstående exempel är bara en del av vad som kan kontrolleras. Dock kontrolleras endast en punkt i taget.

## 7.3 Kontroll av banavdelningens arbete

- Systemrevisioner utföres av styrelsen mot Ba.
- Internrevision utföres av cba eller av denne utsedd person.

Att banbesiktning utförs skall kontrolleras av cba en gång årligen. Besiktning skall vara utförd senast 30 april. Därefter meddelar cba styrelsen när besiktning utförts.

Om cba utfört besiktningen skall annan kontrollant syna protokoll och skriva intyg till styrelsen, alternativt granskar styrelsen besiktningensunderlaget.

#### **7.4 Kontroll av styrelsens arbete**

Kontroll av styrelsens arbete åvilar revisorerna. De kontrollåtgärder styrelsen utför skall protokolleras. Protokoll skall löpande distribueras till revisorerna. Revisorerna skall också kallas till styrelsens möten.

### **8. UPPFÖLJNINGSSARBETET**

Vid uppföljningsarbetet skall insamlad fakta bearbetas. Vissa delar kan med fördel utvärderas med någon form av statistiska metoder medan andra delar måste utvärderas efter en absolut skala. Utvärderingen skall utmynna i en bedömning av säkerhetsnivån inom det aktuella området vid SkLJ. All internkontroll skall dokumenteras vilket lämpligast sker i form av en rapport.

#### **8.1 Uppföljningsarbetet vid Ta**

Den som utför internkontroll har möjlighet att på blankett 950303 anteckna de åtgärder som vederbörande omedelbart har vidtagit. Omedelbara åtgärder kan exempelvis vara tillsägelser, påminnelser, avstängning från trafiktjänst eller annan åtgärd. På blanketten finns också möjlighet att anteckna förslag till åtgärder för att förhindra upprepade felbeteenden. Vid uppföljningen gäller det att försöka se om gjorda anmärkningar följer vissa mönster, eller om anmärkningen är att betrakta som en enstaka händelse. Om

anmärkningarna tycks följa ett bestämt mönster finns det stor anledning att misstänka att det föreligger ett systemfel.

Om det konstaterats att ett systemfel föreligger måste åtgärder vidtas för att komma till rätta med problemet. Beslut om vilka åtgärder som skall vidtas fattas av cta vid SkLJ, utom då åtgärderna är av sådan omfattning att SkLJ styrelse skall fatta beslutet.

Vissa delar av uppföljningsarbetet kan med fördel behandlas med statistiska metoder. Det mest uppenbara exemplet där statistiken kan utnyttjas är efterkontroll av säo-skrivningar. Vid rättningen av en skrivning kontrolleras hur stor andel rätta svar en tjänsteman har av det totala antalet frågor. Vid efterkontrollen kan man istället kontrollera hur många tjänstemän som svarat rätt på en viss fråga. Den utbildningsansvarige kan på så sätt få reda på vilka frågor/områden som är svåra och således var utbildningsinsatser måste göras.

## **8.2 Uppföljningsarbetet vid Ma**

Den som utför internkontroll har möjlighet att på blankett 950303 anteckna de åtgärder som vederbörande vidtagit. Omedelbara åtgärder kan exempelvis vara tillsägelser, påminnelser, avstängning från fordonstjänst på det aktuella fordonet eller annan åtgärd. Styrelsen får senare ta beslut om eventuell avstängning.

Vid uppföljningsarbetet gäller det att följa upp de punkter som vid upprepade tillfällen fått anmärkningar och kontrollera att dessa punkter inte ligger som en brist i utbildningen.

### **8.3 Uppföljningsarbetet vid Ba**

Vid uppföljningsarbetet skall det kontrolleras att i protokoll förda anmärkningar åtgärdas inom utsatt tid. Denna uppföljning skall redovisas för styrelsen.

### **8.4 Uppföljningsarbetet vid styrelsen**

Huvudansvaret för att uppföljningsarbetet utförs av berörda avdelningar, åvilar styrelsen. Styrelsen skall följa upp att kontroller enligt kapitel 6 och uppföljningsarbete enligt kapitel 7 utförs. Uppföljningsarbetet från styrelsen sker dels på budgetmötet under hösten och dels på ett styrelsemöte under våren, eller då styrelsen så finner erforderligt.

På styrelsemötet under våren, senast före trafikstart, skall respektive avdelning redovisa för styrelsen att uppföljning har skett enligt denna föreskrift. Speciellt skall personalens utbildningsläge, upptäckta brister och fel på fordon och bana redovisas. Denna redovisning skall protokollföras.

På styrelsens budgetmöte skall respektive avdelning redovisa sådana åtgärder som är nödvändiga att åtgärda under kommande budgetår, för att SkLJ:s föreskrifter skall kunna tillämpas. Det åligger styrelsen att bevilja de ekonomiska medlen för att så skall ske. Denna redovisning skall protokollföras.

Det åligger styrelsen att verka för att detta internkontrollarbete ständigt utvecklas.

## 9. FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETEN OCH RISKANALYSER

### 9.1 Syfte

Syftet med denna rutin är att ha god beredskap när det sker förändringar som kan påverka trafiksäkerheten.

### 9.2 Regreppsförklaringar

*Riskbedömning* = en mindre omfattande analys av risker som vanligtvis görs med ”What-If”-metoden eller förändringsanalys, se nedan.

*Riskanalys* = en djupare analys av risker som görs med antingen ”What-If”- eller FMEA-metoden

*Projekt* = Flera förändringar som ska analyseras var för sig samt som helhet

*What-If-analys* = är en etablerad metod för riskbedömningar/-analyser som utgår ifrån frågan ”Vad händer om?”.

*FMEA-analys* = Failure Mode and Effect Analysis är en etablerad metod där man värderar konsekvens, sannolikhet samt risken att ett fel inte upptäcks och sedan räknar fram ett risktal, se avsnitt 8.4.1

*Förändringsanalys* = se avsnitt 8.5

### 9.3 Ansvar

Varje chef är ansvarig för att göra en riskbedömning för i sin verksamhet. Samtliga som är godkända i säkerhetstjänst på SkLJ är ansvariga för att efterleva rutinen och planen.



## 9.4 Risker för olyckor identifieras och riskbedömning utförs

Vid varje förändring av tekniska, drifts- och underhållsmässiga eller organisatoriska förhållanden skall en bedömning göras om förändringen påverkar trafiksäkerheten. Bedömningen skall dokumenteras i ett protokoll. Om bedömningen är att förändringen påverkar trafiksäkerheten skall en riskanalys genomföras.

Risker ska inventeras och identifieras dels för varje förändring och dels för alla projekt. En bedömning av sannolikheten att en olycka kan hända och konsekvenserna av en sådan skall göras i mallen Riskbedömning. Riskbedömningar/-analyser renskrivs och arkiveras i pärm för riskbedömningar som förvaras i kontoret i verkstaden.

Riskbedömningar skall om nödvändigt kunna förmedlas vid det årliga utbildningstillfället.

Bedömningen skall uppdateras när nya risker uppdagas.

### 9.4.1 Bedömning av risknivå (FMEA)

Riskenivå (RPN) för förändringar som kan påverka trafiksäkerheten, räknas ut genom att multiplicera Sannolikheten ( $P_o$ ), Konsekvensen ( $S$ ) och Risken för att felet inte upptäcks ( $P_d$ ). Både Sannolikheten, Konsekvensen och Risken för att felet inte upptäcks kan graderas från 1 till 5. Graderingen från 1 till 5 är definierad i mallen för riskbedömning. Risknivån kan således variera från 1 till 125.

$$RPN = P_o \cdot S \cdot P_d$$

<b>Sannolikheten (<math>P_o</math>)</b>	
1	Kan inte hända
2	Händer sällan
3	Händer ofta
4	Händer mycket ofta
5	Händer ständigt

<b>Konsekvens (S)</b>	
1	Fullt återställbar utan kostnader (sakskada), lätt skada utan frånvaro (personskada)
2	Återställbar med låga kostnader (sakskada), skada med korttidsfrånvaro (personskada)
3	Återställbar med höga kostnader (sakskada), skada med invaliditet (personskada)
4	Ej återställbar - ersättning krävs (sakskada), dödsfall (personskada)
5	Totalskada - ej återställbar (sakskada), flera döda (personskada)

<b>Risken för att felet inte upptäcks (<math>P_d</math>)</b>	
1	Upptäcks lätt
2	Upptäcks ganska lätt
3	Ansenlig risk att felet inte upptäcks
4	Upptäcks mest av slumpen
5	Upptäcks inte

#### 9.4.2 Prioritering av risker (FMEA)

De risker som fått en risknivå på minst 27 skall anses som allvarliga och skall därför prioriteras med lämpliga åtgärder för att sänka risknivån. Bedömningen skall ligga i nivå med vad ansvarig chef

anser är acceptabel med hänsyn till trafiksäkerhet, resursinsats, ekonomi etc.

### 9.4.3 Bedömning av risknivå (What-If)

Risknivå (RPN) för förändringar som kan påverka trafiksäkerheten, räknas ut genom att multiplicera Sannolikheten ( $P_o$ ) och Konsekvensen (S). Både Sannolikheten och Konsekvensen kan graderas från 1 till 5. Graderingen från 1 till 5 är definierad i mallen för riskbedömning. Risknivån kan således variera från 1 till 25.

$$RPN = P_o \cdot S$$

<b>Sannolikheten (<math>P_o</math>)</b>	
1	Kan inte hända
2	Händer sällan
3	Händer ofta
4	Händer mycket ofta
5	Händer ständigt

<b>Konsekvens (S)</b>	
1	Fullt återställbar utan kostnader (sakskada), lätt skada utan frånvaro (personskada)
2	Återställbar med låga kostnader (sakskada), skada med korttidsfrånvaro (personskada)
3	Återställbar med höga kostnader (sakskada), skada med invaliditet (personskada)
4	Ej återställbar - ersättning krävs (sakskada), dödsfall (personskada)
5	Totalskada - ej återställbar (sakskada), flera döda (personskada)

#### 9.4.4 Prioritering av risker (What-If)

De risker som fått en risknivå på minst 9 skall anses som allvarliga och skall därför prioriteras med lämpliga åtgärder för att sänka risknivån. Bedömningen skall ligga i nivå med vad ansvarig chef anser är acceptabel med hänsyn till trafiksäkerhet, resursinsats, ekonomi etc.

#### 9.4.5 Åtgärdande av risker

De åtgärder som kan behövas för att sänka risknivån kan vara t.ex. ombyggnad, reparation, dokumenterade skyddsrutiner, utbildning.

### **9.5 Förändringsanalys**

Förändringsanalys är en form av riskbedömning som görs för att konstatera om förändringen påverkat trafiksäkerheten. Om det i förändringsanalysen konstateras att trafiksäkerhetsnivån har höjts behöver en riskanalys ej utföras. Kan det vid förändringsanalysen ej med säkerhet konstateras att trafiksäkerhetsnivån höjts ska en riskanalys göras.