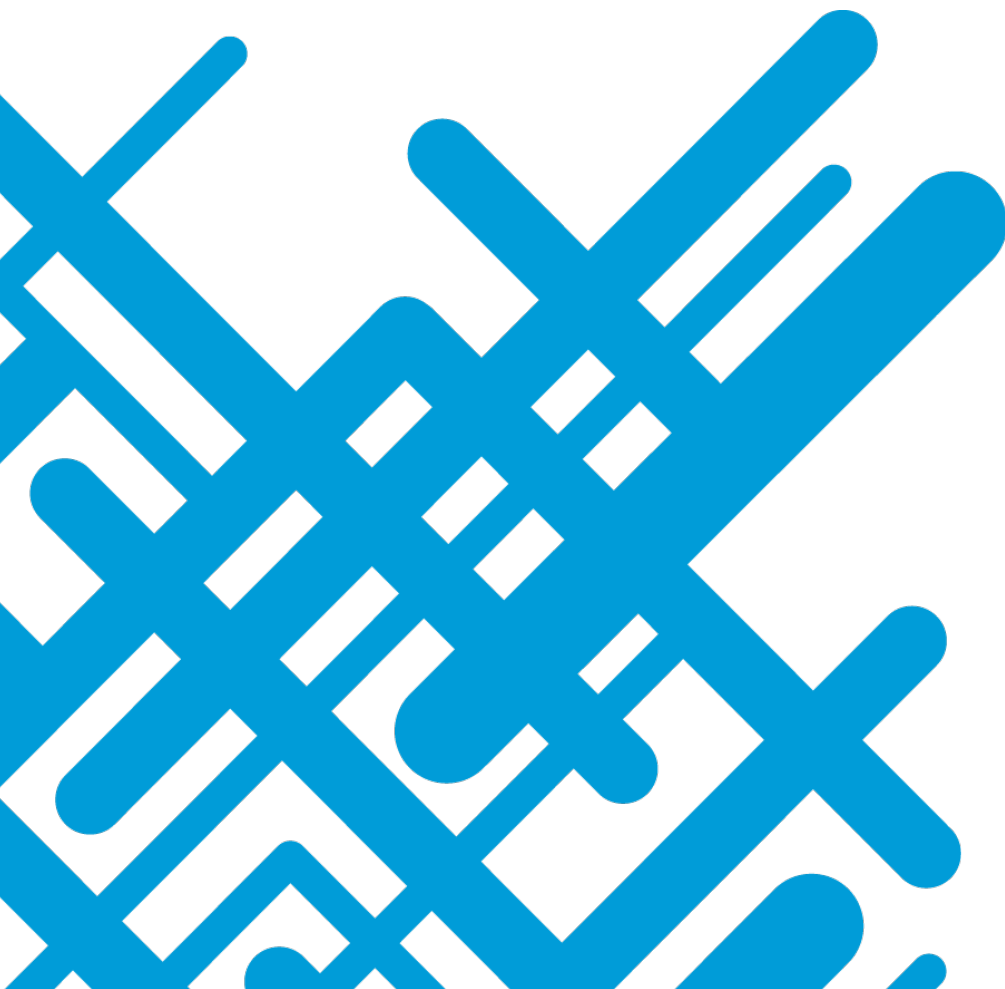


Trafiksäkerhetens utveckling inom spårbunden trafik 2014

Uppföljning av anmälningspliktiga händelser inrapporterade
till Transportstyrelsen under 2014



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enheten för verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSJ 2015-2525
Författare Per Almqvist
Månad År Juli 2015

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
1 INLEDNING	5
2 SYFTE.....	5
3 STATISTIK OCH UPPFÖLJNING	6
4 KÄLLOR	6
5 STATISTIK.....	7
5.1 Samtlig spårbunden trafik	7
5.1.1 Utfört transportarbete (i tusental tågkilometer):.....	7
5.1.2 Totala antalet anmälda anmälningspliktiga händelser i absoluta tal:	8
5.1.3 Totala antalet anmälda anmälningspliktiga händelser per tusental tågkilometer:	9
5.1.4 Antal händelser anmälda av Transportstyrelsen till SHK:	10
5.1.5 Antalet händelser som SHK beslutat utreda:	11
5.1.6 Händelser som SHK valt att utreda år 2014:.....	12
5.2 Järnväg	13
5.2.1 Utfört transportarbete:	13
5.2.2 Olyckor och tillbud, fördelning på händelsekategori:.....	14
5.2.3 Personolyckor, fördelat på arbetsolyckor och obehöriga	15
5.2.4 Brister: fördelning på händelsekategori:.....	16
5.3 Tunnelbana:	18
5.3.1 Utfört transportarbete (i tusental tågkilometer):.....	18
5.3.2 Olyckor och tillbud: fördelning på händelsekategori:.....	19
5.3.3 Brister: fördelning på händelsekategori:.....	20
5.4 Spårväg.....	21
5.4.1 Utfört transportarbete (i tusental tågkilometer):.....	21
5.4.2 Olyckor och tillbud: fördelning på händelsekategori:.....	22
5.4.3 Brister: fördelning på händelsekategori:.....	23
6 UTVALDA HÄNDELSER.....	24
6.1 Koppelåkning:	24
7 SLUTSATSER	26

Sammanfattning

- Ingen allvarlig händelseutveckling kan ses över åren 2010 – 2014.
- Transportstyrelsens olika kontakter med branschen ger kvantitets- och kvalitetsmässigt genomslag i anmälningarna av händelser.
- Tillståndshavares anmälningar av händelser till Transportstyrelsen bör styras till personalkategori som inte är utsatt för hög arbetsbelastning under trafikstörning och som i övrigt är lämplig.
- Riktade utbildningsinsatser för trafiksäkerhetspersonal har gett positivt genomslag i vissa händelsekategorier.

1 Inledning

Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning (VJ) bedriver en telefonberedskap dit verksamhetsutövare inom järnväg, spårväg och tunnelbana ska anmäla olyckor, tillbud till olyckor och väsentliga fel och brister enligt kriterier i TSFS 2011:86 och TSFS 2011:87.

Alla händelser som anmälts till telefonberedskapen riskvärderas. Resultatet av värderingen av den enskilda händelsen dokumenteras tillsammans med händelseförloppet i TRAP händelse.

Enskilda händelser som bedöms särskilt anmärkningsvärda anmäls direkt vidare från beredskapsinnehavaren eller från telefonberedskapens riskvärderingsgrupp till berörd tillsynssektion, samt utifrån särskilda kriterier till Statens haverikommission (SHK).

Denna rapport redovisar övergripande statistik över de anmälningspliktiga händelser som anmälts till Transportstyrelsen åren 2010 – 2014. Fördjupning i materialet görs efter separat beslut och redovisas på annat sätt.

2 Syfte

Hos VJ tillsynssektioner finns behov av uppföljning av inrapporterade anmälningspliktiga händelser, i syfte att se utvecklingen och identifiera speciella problemområden. Resultatet av uppföljningen ska användas tillsammans med andra källor i syfte att möjliggöra bättre planering av kommande riskbaserade tillsyner ur ett proaktivt perspektiv. Denna rapport riktar sig till dessa sektioner.

3 Statistik och uppföljning

Uppföljningen av utvecklingen inom trafiksäkerheten sker genom att studera ett antal händelser som är relevanta för området över en tidsperiod. En ensam stor olycka med allvarliga konsekvenser uppmärksammas ofta i media, men ger inte ensamt underlag för att bedöma trender inom områden.

Inom spårbunden trafik sker få olyckor och tillbud i jämförelse med exempelvis vägtrafik. Vissa händelsekategorier har få eller inga anmälningsspliktiga händelser per år vilket gör att en enstaka händelse kan få stort genomslag i statistiken. Det gör att säker statistisk grund för att bedöma händelseutveckling inte alltid finns.

4 Källor

Statistiken är hämtad i mars 2015 ur Transportstyrelsens databas TRAP-händelse där anmälda olyckor, tillbud och brister samt värdering av dessa registreras och dokumenteras. Databasen låses inte vilket innebär att antalet händelser för rapportens tidsperiod kan förändras med tiden och statistiken blir svår att återskapa.

Uppgifterna för tiden mellan 1 jan 2010 och 1 juni 2012 är migrerade till TRAP – händelse från Transportstyrelsens tidigare databas JAS.

Statistiken för utfört transportarbete är hämtad från Trafikanalys statistik, Tabell D1: Trafik - Järnväg. Uppgifter för 2014 fanns ej tillgängliga vid den här rapportens färdigställande.

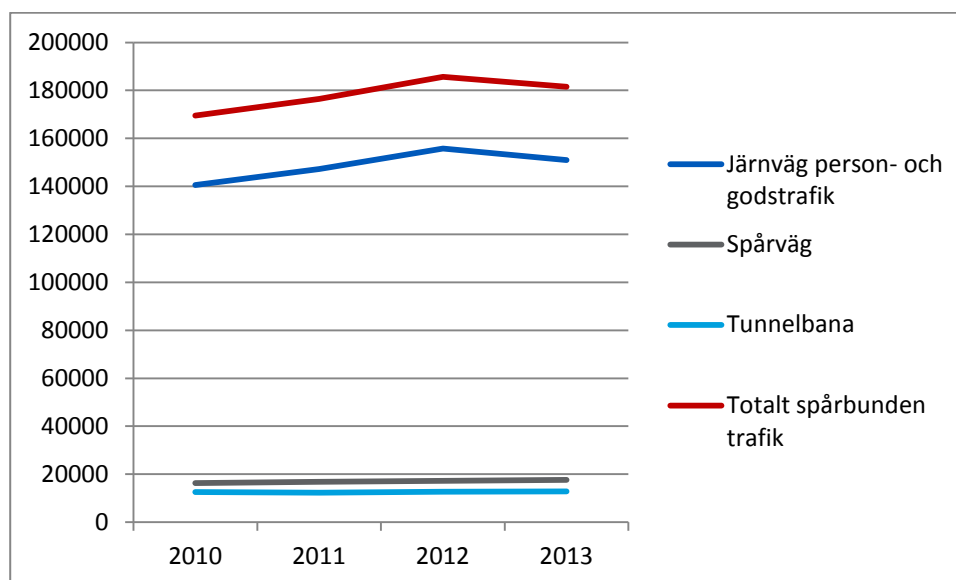
Begrepp som används i dokumentet definieras i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2011:86 och TSFS 2011:87.

5 Statistik

5.1 Samtlig spårbunden trafik

5.1.1 Utfört transportarbete (i tusental tågkilometer):

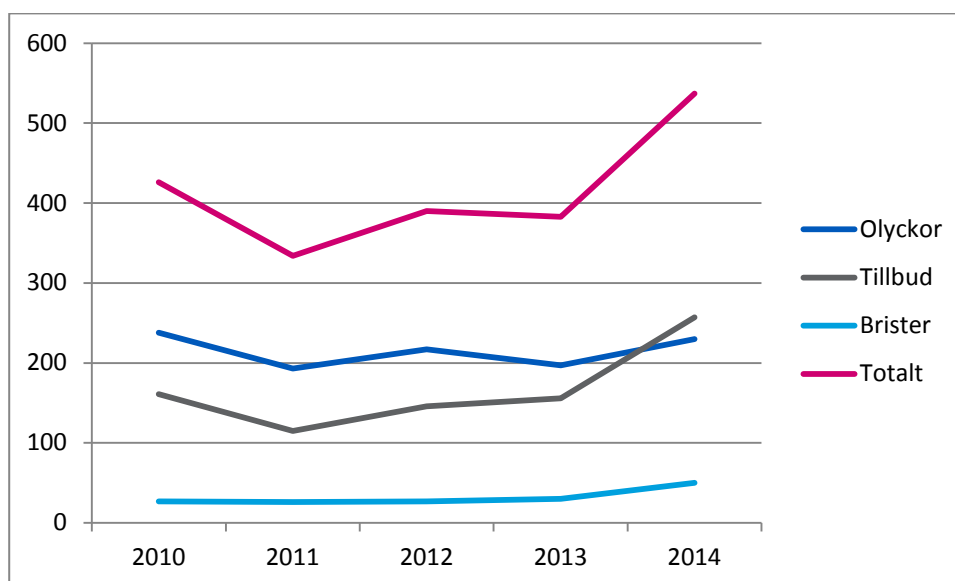
	2010	2011	2012	2013
Järnväg person- och gods- trafik	140 582	147 190	155 730	150 913
Spårväg	16 326	16 868	17 281	17 682
Tunnelbana	12 590	12 372	12 680	12 874
Totalt spårbunden trafik	169 498	176 430	185 691	181 469



Uppgifter för 2014 fanns ej tillgängliga vid rapportens färdigställande.

5.1.2 Totala antalet anmälda anmälningspliktiga händelser i absoluta tal:

	2010	2011	2012	2013	2014
Olyckor	238	193	217	197	230
Tillbud	161	115	146	156	257
Brister	27	26	27	30	50
Totalt	426	334	390	383	537

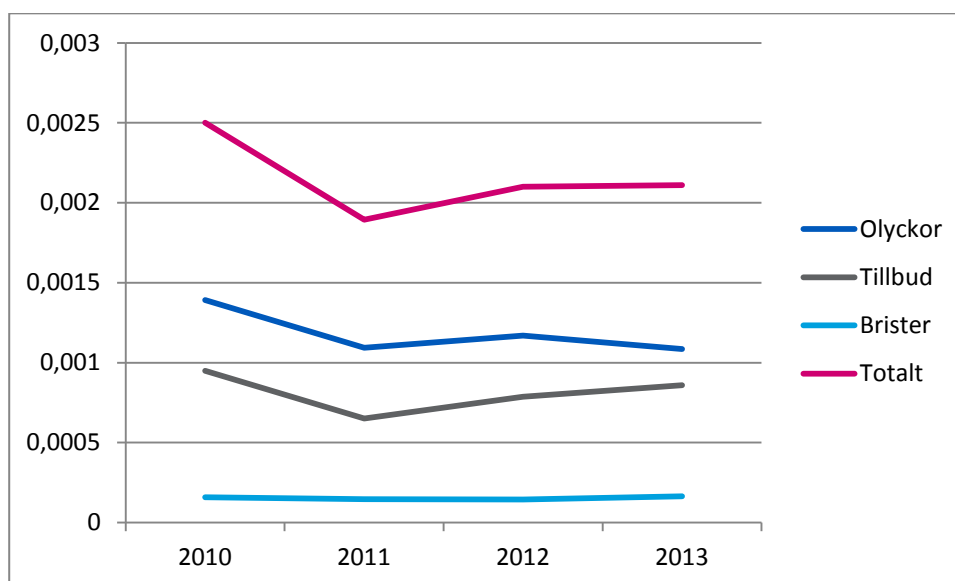


Statistiken i tabellen och grafen ovan omfattar endast rapporterade anmälningspliktiga händelser till Transportstyrelsen. Vilka händelser som är anmälningspliktiga anges i TSFS 2011:86 och TSFS 2011:87. Ett mörkertal finns sannolikt i antalet anmälningspliktiga händelser som inträffar inom spårbunden trafik i Sverige.

Ökningen av anmälda händelser år 2014 skulle kunna förklaras med Trafikverkets nya organisation, där ansvaret för anmälningar flyttades från tågledare till drifttekniker, en kategori som inte är lika utsatt för ökad arbetsbelastning vid akuta trafikstörningar. Ökningen är också resultatet av den utbildningsinsats som genomförde, rörande Transportstyrelsens föreskrifter om rapportering av oönskade händelser.

5.1.3 Totala antalet anmälda anmälningspliktiga händelser per tusental tågkilometer:

	2010	2011	2012	2013
Olyckor	0,001392	0,001094	0,001169	0,001086
Tillbud	0,000950	0,000652	0,000786	0,000860
Brister	0,000159	0,000147	0,000145	0,000165
Totalt	0,002502	0,001893	0,002100	0,002111



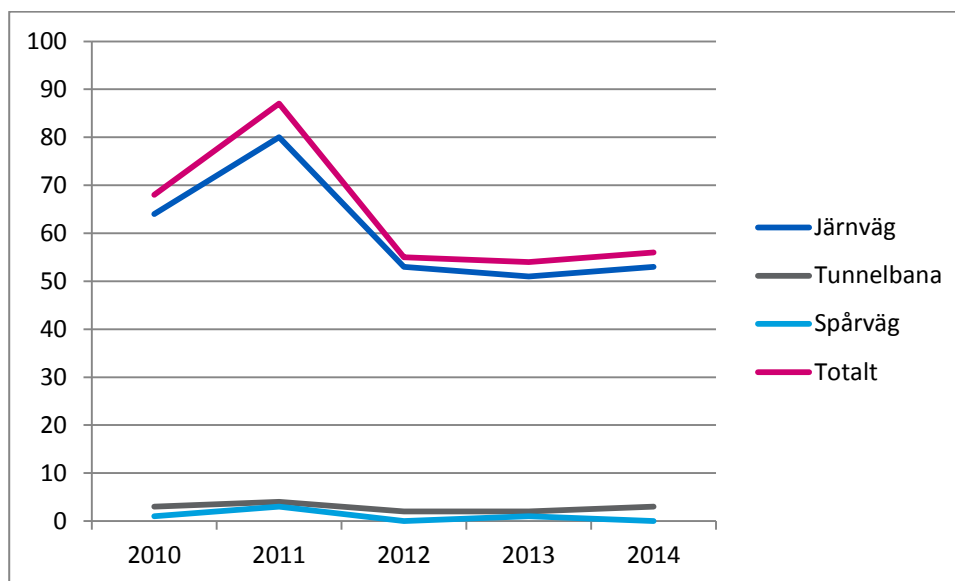
År 2014 finns inte redovisat eftersom uppgifter om utfört transportarbete för året inte fanns tillgängliga.

Utfallen i absoluta tal jämfört med relativt transportarbete under åren 2010 – 2013 är likartade.

Denna rapport baserar sig fortsättningsvis på det faktiska antalet händelser som inträffat, inte i förhållande till utfört transportarbete. Skälet är främst att tillgänglig statistik för utfört transportarbete släpar efter och detta innebär att rapporten bara skulle kunna sträcka sig till år 2013 om relativa tal användes.

5.1.4 Antal händelser anmälda av Transportstyrelsen till SHK:

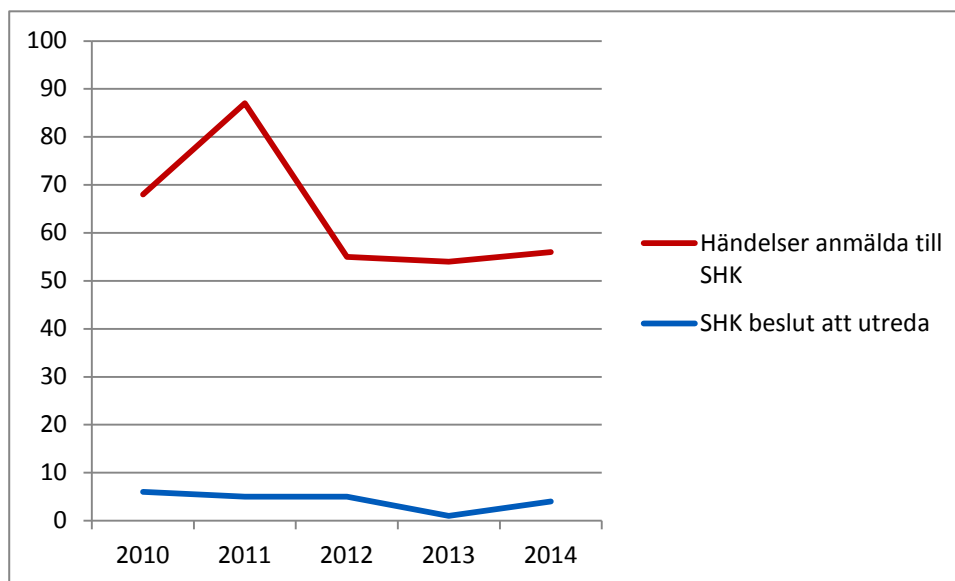
	2010	2011	2012	2013	2014
Järnväg	64	80	53	51	53
Tunnelbana	3	4	2	2	3
Spårväg	1	3	0	1	0
Totalt	68	87	55	54	56



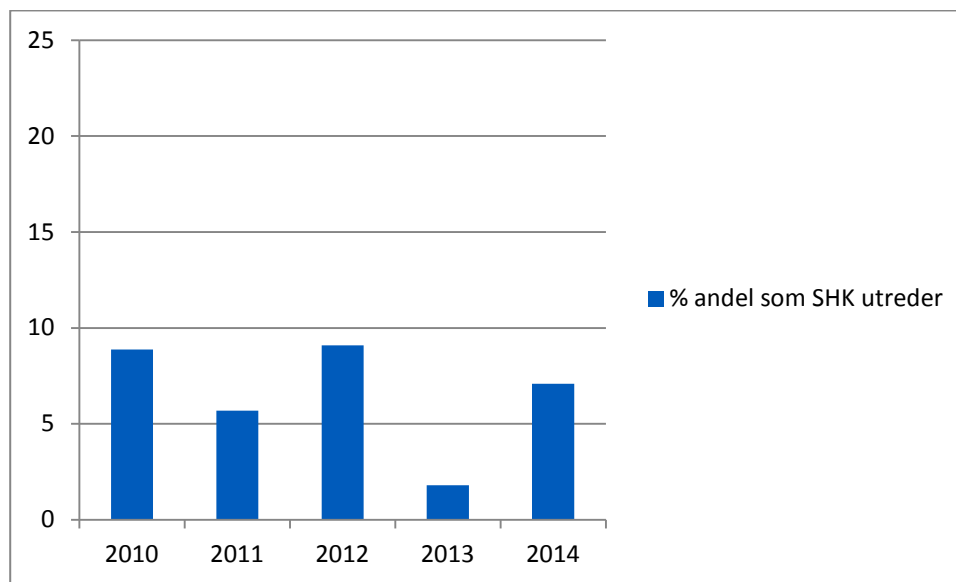
Det höga antalet händelser åren 2010 – 2011 skulle kunna förklaras med det fokus som då fanns på arbete i spårmiljö efter olyckorna i främst Kimsta, Lingham och Karlberg, där personer omkom och som resulterade i SHK temautredning som gavs ut 2012.

5.1.5 Antalet händelser som SHK beslutat utreda:

	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Händelser anmälda till SHK</i>	68	87	55	54	56
SHK utredningsbeslut	6	5	5	1	4



	2010	2011	2012	2013	2014
Andel i % som SHK valt att utreda	8,88	5,7	9,1	1,8	7,1



I genomsnitt över tidsperioden har SHK valt att utreda 6,6 % av de händelser som anmälts från Transportstyrelsen.

5.1.6 Händelser som SHK valt att utreda år 2014:

Datum	Plats	Trafikslag	Händelse
2014-05-20	Hallstahammar	Järnväg	Signalfel
2014-07-19	Alby - Ovansjö	Järnväg	Urspårning
2014-07-22	Bjuv	Järnväg	Tillbud till kollision
2014-11-04	Strömtorp	Järnväg	Tillbud till kollision

SHK utredningsrapporter, rekommendationer riktade mot Transportstyrelsen och SHK bedömning av Transportstyrelsens svar redovisas på Statens haverikommissionens hemsida:

<http://www.havkom.se/Sok>

Transportstyrelsens svar på rekommendationer riktade mot Transportstyrelsen i SHK utredningsrapporter finns även på:

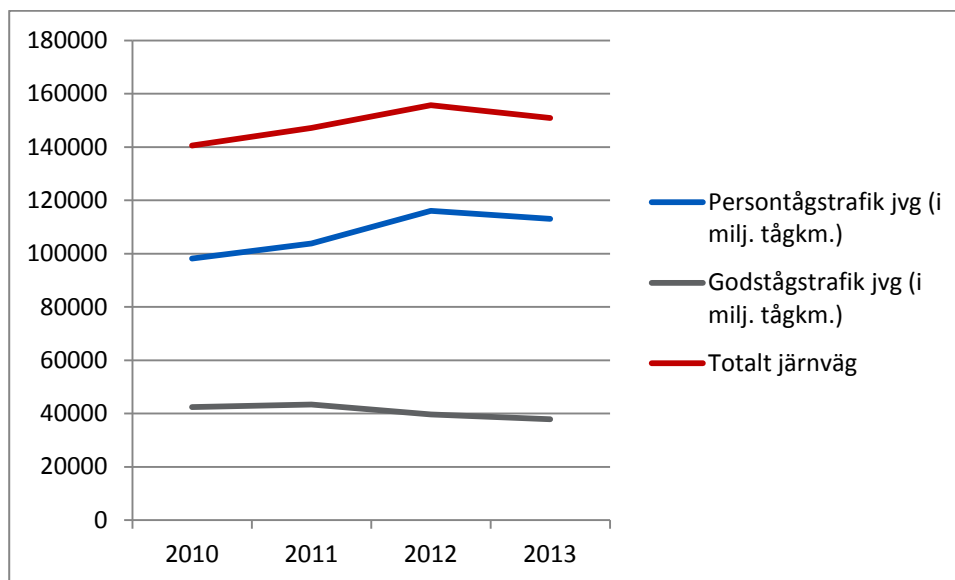
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/Olyckor-och-tillbud/Svar-pa-SHKs-rekommendationer/>

5.2 Järnväg

5.2.1 Utfört transportarbete:

	2010	2011	2012	2013
<i>Persontågstrafik järnväg (i milj. tågkm.)</i>	98 135	103 826	116 011	113 036
<i>Godstågstrafik järnväg (i milj. tågkm.)</i>	42 447	43 364	39 719	37 877
Totalt järnväg	140 582	147 190	155 730	150 913

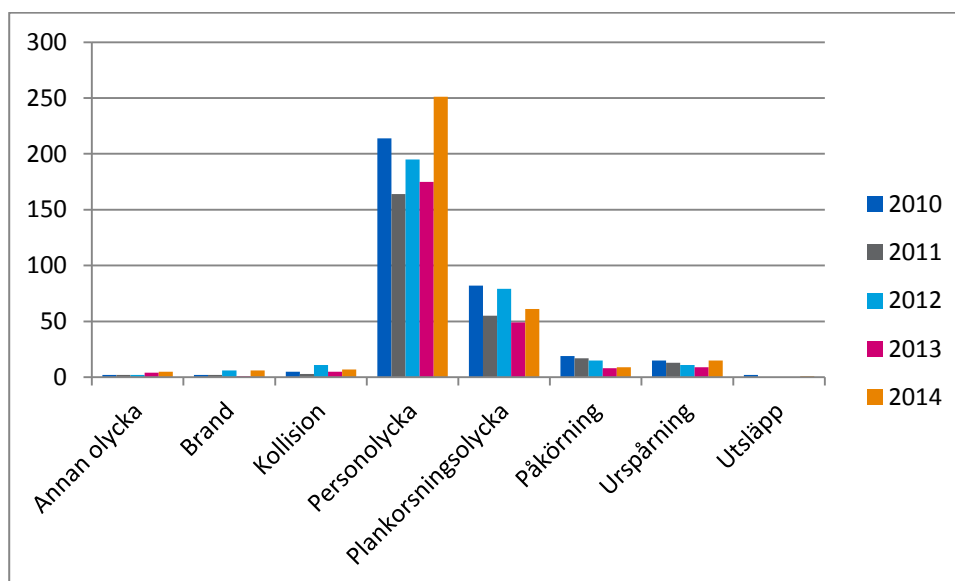
Uppgifter för 2014 finns ej tillgängliga vid rapportens färdigställande.



5.2.2 Olyckor och tillbud, fördelning på händelsekategori:

Olyckor och tillbud redovisas tillsammans eftersom händelsens förlopp är detsamma, endast tillfälligheter gör om händelsen stannar vid tillbud eller om olycka inträffar.

	2010	2011	2012	2013	2014
Annan olycka	2	2	2	4	5
Brand	2	2	6	1	6
Kollision	5	3	11	5	7
Personolycka	214	164	195	175	251
Plankorsningsolycka	82	55	79	49	61
Påkörning	19	17	15	8	9
Urspårning	15	13	11	9	15
Utsläpp	2	0	0	0	1

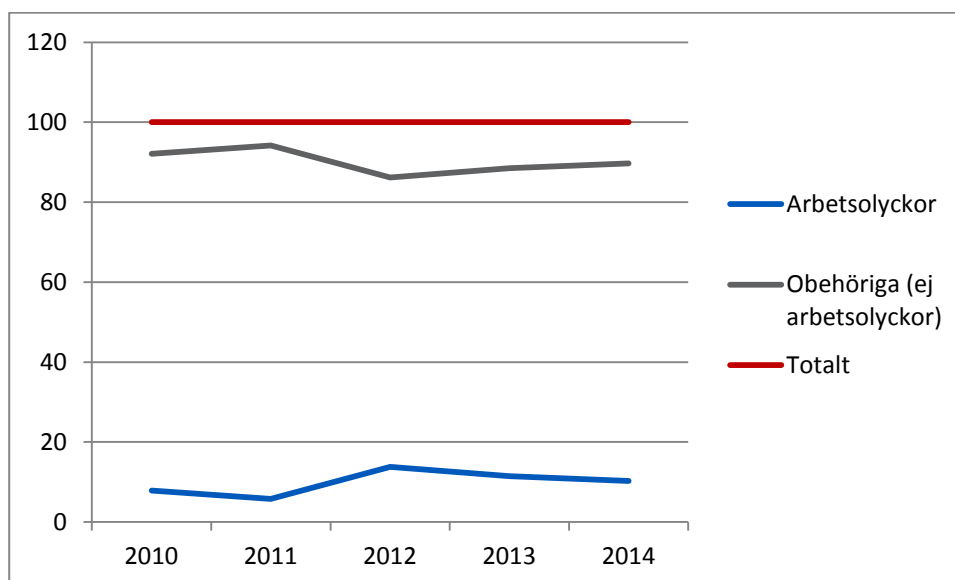


Trafikverket har markant ökat rapporteringen efter omorganisation. Fokus fanns på obehörigt spårbehandling efter SHK temautredning om arbete i spårmiljö. Detta ger utslag i statistiken för år 2014.

5.2.3 Personolyckor, fördelat på arbetsolyckor och obehöriga

Mycket fokus har under senare år funnits på arbete i spårmiljö för järnvägen och riskerna med detta. Här redovisas den procentuella fördelningen mellan olyckor och tillbud för arbetsolyckor och för obehöriga inom järnvägstrafiken. Genom procentuell redovisning elimineras förändringar i utfört transport över redovisade år.

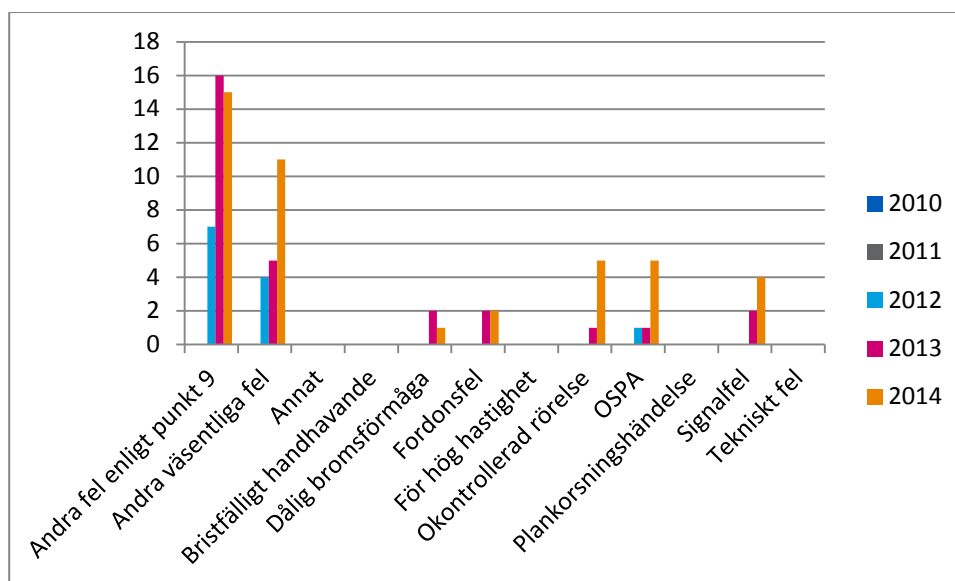
	2010	2011	2012	2013	2014
Arbetsolyckor	7,9	5,8	13,8	11,5	10,3
Obehöriga (ej arbetsolyckor)	92,1	94,2	86,2	88,5	89,7
Totalt	100	100	100	100	100



Utvecklingen för personolyckor i absoluta tal visar en ökning 2014 (se tidigare stapeldiagram). En möjlig förklaring är att det beror på ökat fokus på området och därigenom minskat mörkertal. Den procentuella fördelningen mellan händelsekategorierna arbetsolycka och obehöriga har dock inte påverkats nämnbart. Eftersom händelserna på årsbasis är förhållandevis få, ger enstaka händelser stort genomslag i statistiken.

5.2.4 Brister: fördelning på händelsekategori:

	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Andra fel enligt punkt 9</i>	0	0	7	16	15
<i>Andra väsentliga fel</i>	0	0	4	5	11
<i>Annat</i>	0	0	0	0	0
<i>Bristfälligt handhavande</i>	0	0	0	0	0
<i>Dålig bromsförmåga</i>	0	0	0	2	1
<i>Fordonsfel</i>	0	0	0	2	2
<i>För hög hastighet</i>	0	0	0	0	0
<i>Okontrollerad rörelse</i>	0	0	0	1	5
<i>OSPA</i>	0	0	1	1	5
<i>Signalfel</i>	0	0	0	2	4
<i>Tekniskt fel</i>	0	0	0	0	0



Statistiken för "Andra fel enligt punkt 9" och "Andra väsentliga fel" ligger på en markant högre nivå åren 2013 – 2014 mot åren 2010 – 2012.

"Andra fel enligt punkt 9" syftar på TSFS 2011:86, 4 § punkten 9 och omfattar "andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen, energiförsörjningen eller den rullande materielen, som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå".

"Andra väsentliga fel" syftar på TSFS 2011:86, 4 § punkten 10 och omfattar "andra väsentliga fel eller brister i säkerhetskänsliga delar".

Granskar man de olika händelserna är det arbete i spår som är överrepresenterat, exempelvis sju fall år 2014. Åren 2010 – 2011 finns ingen rapportering alls i "Brister" överhuvudtaget och år 2012 någon enstaka händelse. Möjligheten finns att dessa händelser tidigare sågs som företagsinterna och därför inte rapporterades.

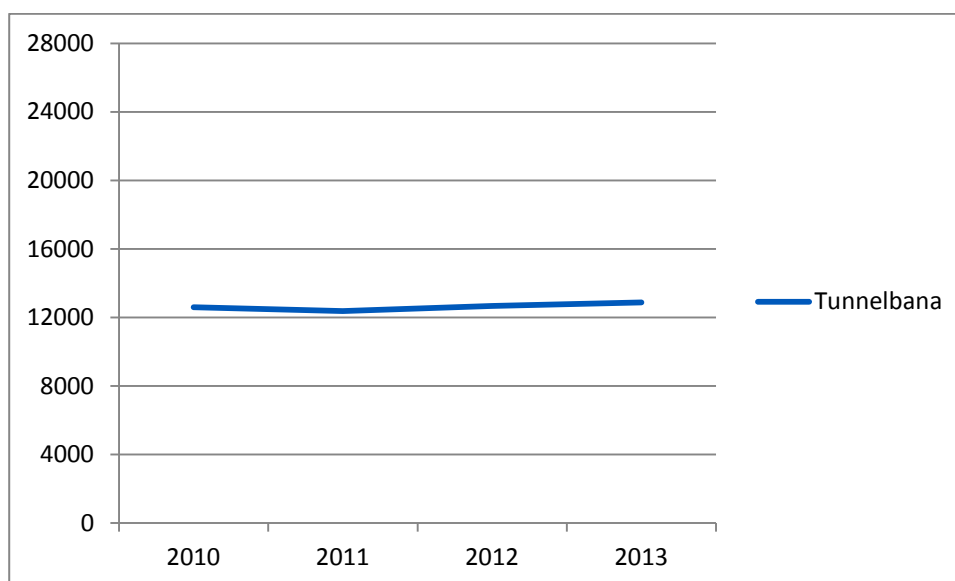
Okontrollerad rörelse, OSPA och signalfel ökar markant 2014, något som kan bero på ökad rapportering från Trafikverket.

5.3 Tunnelbana:

5.3.1 Utfört transportarbete (i tusental tågkilometer):

	2010	2011	2012	2013
Tunnelbana	12 590	12 372	12 680	12 874

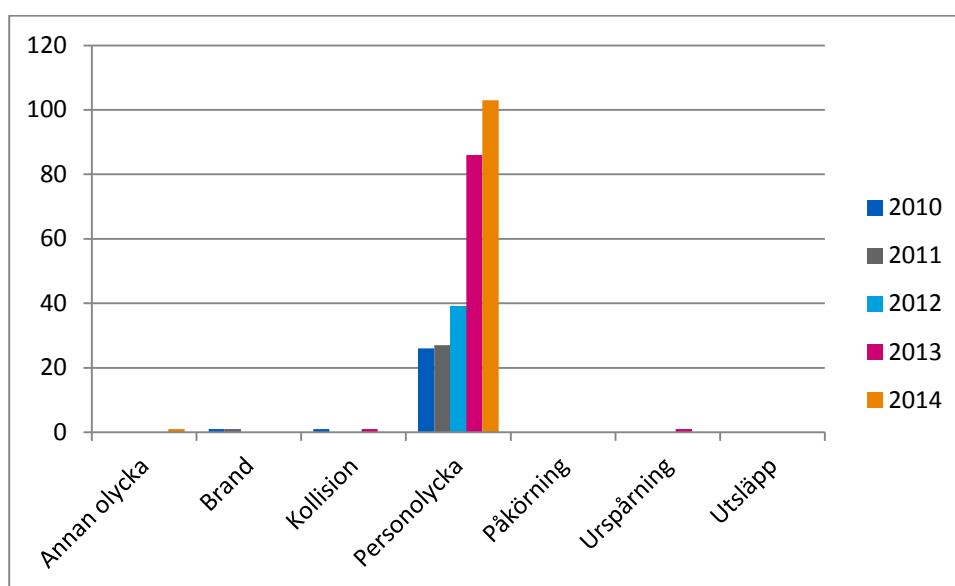
Uppgifter för 2014 fanns ej tillgängliga vid rapportens färdigställande.



5.3.2 Olyckor och tillbud: fördelning på händelsekategori:

Olyckor och tillbud redovisas tillsammans eftersom händelsens förlopp är detsamma, endast tillfälligheter gör om händelsen stannar vid tillbud eller olycka inträffar.

	2010	2011	2012	2013	2014
Annan olycka	0	0	0	0	1
Brand	1	1	0	0	0
Kollision	1	0	0	1	0
Personolycka	26	27	39	86	103
Påkörning	0	0	0	0	0
Urspårning	0	0	0	1	0
Utsläpp	0	0	0	0	0

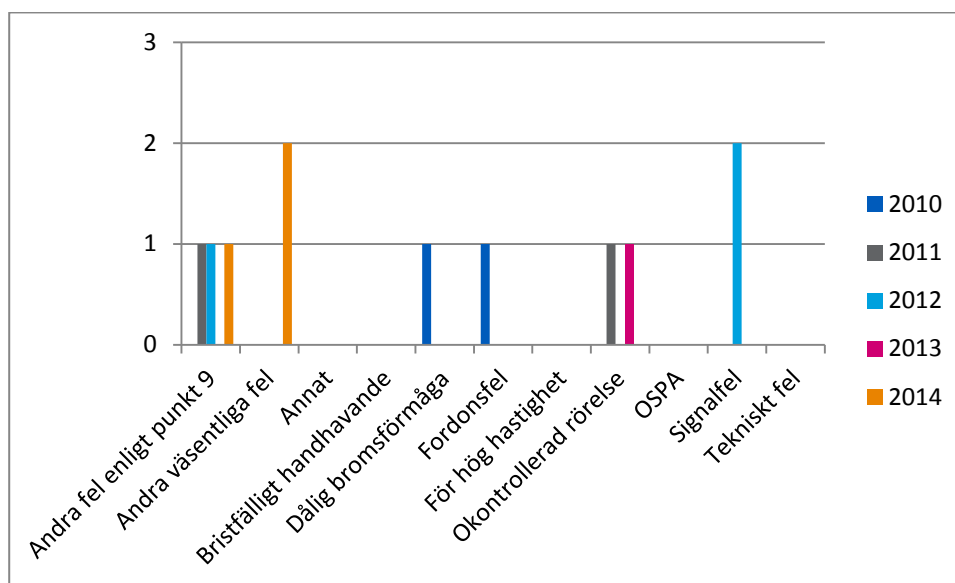


Antalet rapporterade personolyckor ökar år 2013-2014, vilket beror på att koppelåkning från och med år 2013 började rapporteras som tillbud till personolyckor. Tidigare sågs koppelåkning mer som ett ordningsproblem som inte var anmälningspliktigt.

Koppelåkning redovisas separat i rapporten.

5.3.3 Brister: fördelning på händelsekategori:

	2010	2011	2012	2013	2014
Andra fel enligt punkt 9	0	1	1	0	1
Andra väsentliga fel	0	0	0	0	2
Annat	0	0	0	0	0
Bristfälligt handhavande	0	0	0	0	0
Dålig bromsförmåga	1	0	0	0	0
Fordonfel	1	0	0	0	0
För hög hastighet	0	0	0	0	0
Okontrollerad rörelse	0	1	0	1	0
OSPA	0	0	0	0	0
Signalfel	0	0	2	0	0
Tekniskt fel	0	0	0	0	0



”Andra fel enligt punkt 9” syftar på TSFS 2011:87, 3 § punkten 9 och omfattar ”andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen, energiförsörjningen eller den rullande materielen, som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå”.

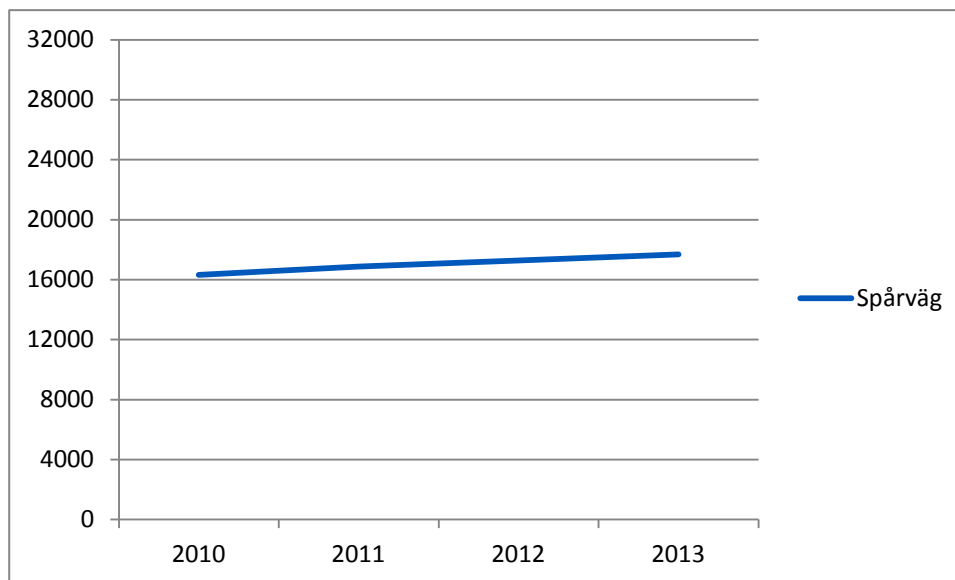
”Andra väsentliga fel” syftar på TSFS 2011:87, 3 § punkten 10 och omfattar ”andra väsentliga fel eller brister i säkerhetshänseende”.

5.4 Spårväg

5.4.1 Utfört transportarbete (i tusental tågkilometer):

	2010	2011	2012	2013
Spårväg	16 326	16 868	17 281	17 682

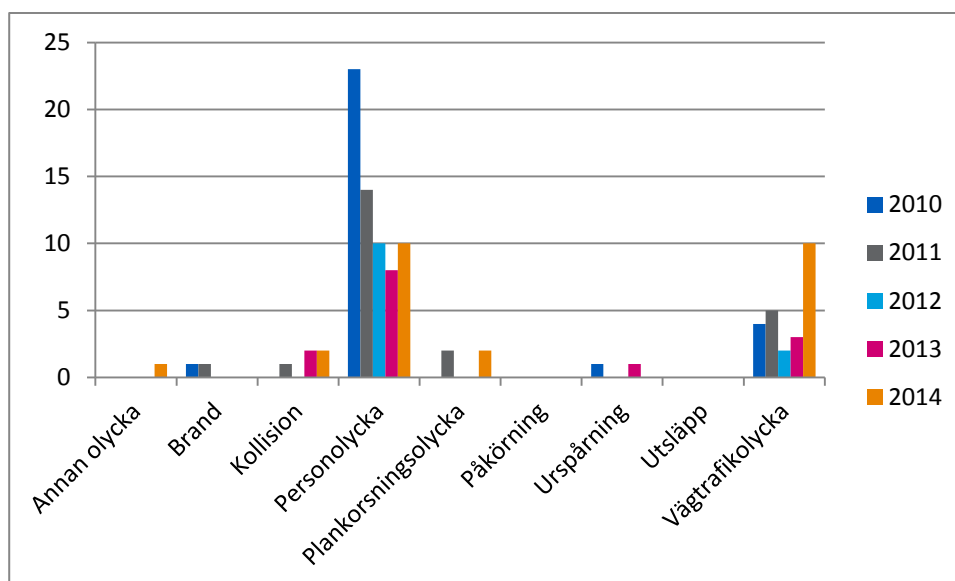
Uppgifter för 2014 fanns ej tillgängliga vid rapportens färdigställande. Ökningen av trafikarbetet beror främst på utbyggnaden av spårväg i Stockholmsområdet.



5.4.2 Olyckor och tillbud: fördelning på händelsekategori:

Olyckor och tillbud redovisas tillsammans eftersom händelsens förlopp är detsamma, endast tillfälligheter gör om händelsen stannar vid tillbud eller olycka inträffar.

	2010	2011	2012	2013	2014
Annan olycka	0	0	0	0	1
Brand	1	1	0	0	0
Kollision	0	1	0	2	2
Personolycka	23	14	10	8	10
Plankorsningsolycka	0	2	0	0	2
Påkörning	0	0	0	0	0
Urspårning	1	0	0	1	0
Utsläpp	0	0	0	0	0
Vägtrafikolycka	4	5	2	3	10

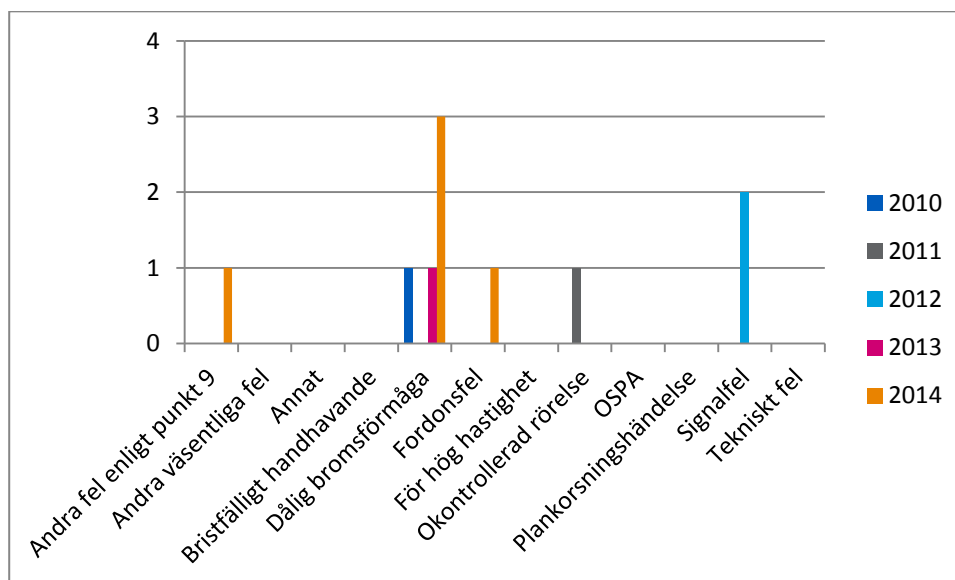


Inom spårvägstrafiken arbetas det aktivt med att förbättra säkerheten vid och kring de övergångsställen som finns inom spårvägssystemet. Förarna har hos vissa verksamhetsutövare utbildats i mjuk körning, vilket möjligen slår igenom i statistiken för händelsekategorin personolycka.

I samband med olika typer av revisioner har noterats att inga eller väldigt få vägtrafikolyckor anmäls av vissa verksamhetsutövare. Efter Transportstyrelsens insatser har rapporteringsbenägenheten för bland annat händelsekategorin vägtrafikolycka ökat markant.

5.4.3 Brister: fördelning på händelsekategori:

	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Andra fel enligt punkt 9</i>	0	0	0	0	1
<i>Andra väsentliga fel</i>	0	0	0	0	0
<i>Annat</i>	0	0	0	0	0
<i>Bristfälligt handhavande</i>	0	0	0	0	0
<i>Dålig bromsförmåga</i>	1	0	0	1	3
<i>Fordonsfel</i>	0	0	0	0	1
<i>För hög hastighet</i>	0	0	0	0	0
<i>Okontrollerad rörelse</i>	0	1	0	0	0
<i>OSPA</i>	0	0	0	0	0
<i>Plankorsningshändelse</i>	0	0	0	0	0
<i>Signalfel</i>	0	0	2	0	0
<i>Tekniskt fel</i>	0	0	0	0	0

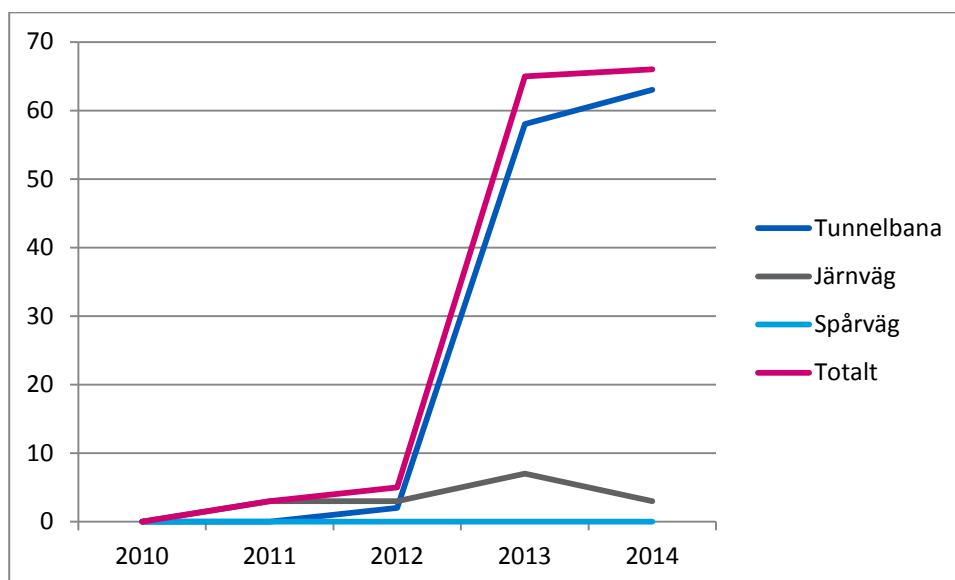


6 Utvalda händelser

6.1 Koppelåkning:

Antalet rapporterade fullföljda koppelåkningar och de som avbrutits innan fordon satts i rörelse:

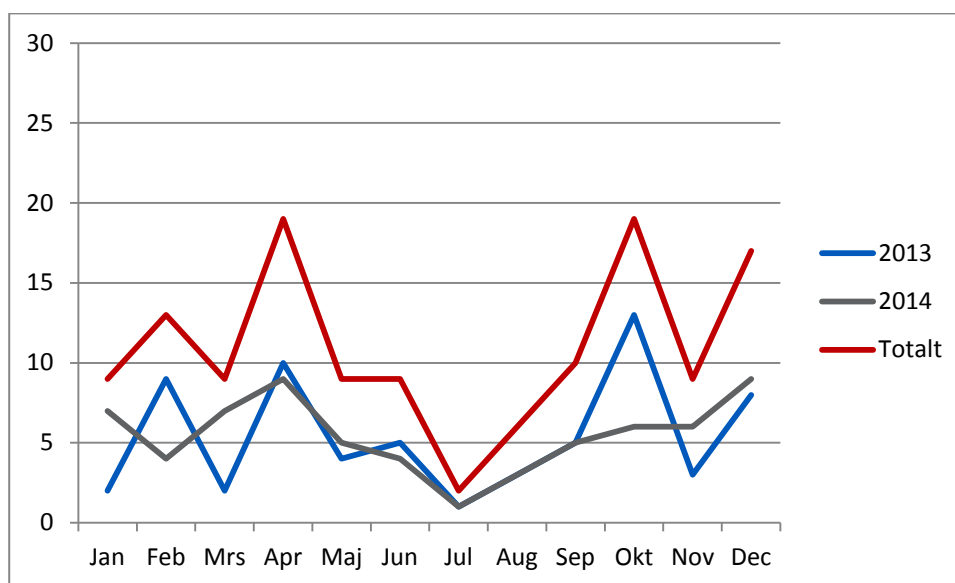
	2010	2011	2012	2013	2014
Tunnelbana	0	0	2	58	63
Järnväg	0	3	3	7	3
Spårväg	0	0	0	0	0
Totalt	0	3	5	65	66



Tunnelbanan i Stockholm är som framgår av statistiken den trafik som är i särklass mest drabbad av koppelåkning. Det fåtalet anmälningar åren 2010 – 2012 och den kraftiga ökningen 2013 – 2014 beror på ett förändrat synsätt på händelserna. Åren innan betraktades koppelåkning mer som ett ordningsproblem, men efter Transportstyrelsens företagsbesök ändrades synsättet och man började betrakta händelserna som tillbud till personolyckor som därmed blev anmälningspliktiga till Transportstyrelsen.

Fördelning på månader åren 2013 och 2014:

	Jan	Feb	Mrs	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
2013	2	9	2	10	4	5	1	3	5	13	3	8
2014	7	4	7	9	5	4	1	3	5	6	6	9
Totalt	9	13	9	19	9	9	2	6	10	19	9	17



Statistiken visar att antalet rapporterade koppelåkningar minskar över sommaren, för att ha sina toppar under höst och vår. Detta kan bero på att skolungdomar rör sig mer i trafiksystemet under skolterminer.

7 Slutsatser

Ingen allvarlig händelseutveckling kan ses över åren 2010 – 2014. Data som avviker i statistiken kan i de flesta fall förklaras med faktorer som:

- Klarlägganden av rapporteringsskyldigheten för tillståndshavare har gjorts av Transportstyrelsen vid olika typer av revisioner, vilket påverkat tillståndshavarens synsätt och bedömningar av vilka händelser som är anmälningspliktiga.
- Valet av personalkategori som anmäler händelser till Transportstyrelsen och utbildningsinsatser för denna ger genomslag i rapporteringsbenägenheten. Anmälningar till Transportstyrelsen bör styras till lämplig personalkategori som inte är utsatt för hög arbetsbelastning under trafikstörning.
- Riktade utbildningsinsatser för trafiksäkerhetspersonal ger tydligt positivt genomslag i statistiken i vissa händelsekategorier.