

Tillsammans mot spårspring

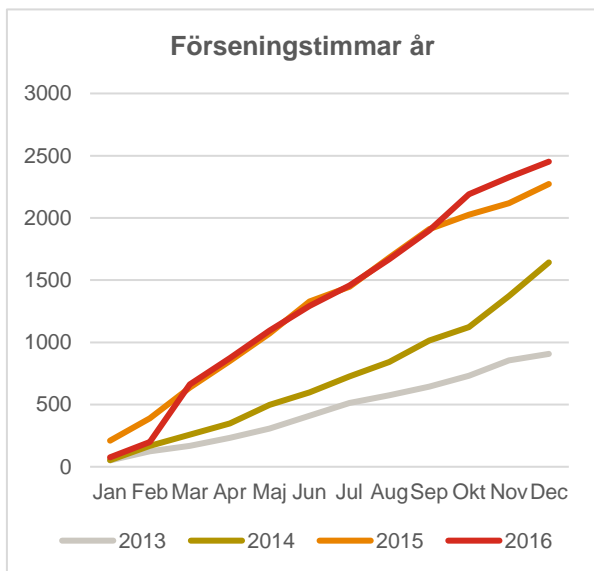
Inom Järnvägsbranschen finns sedan 2013 ett samarbete kallat TTT (Tillsammans för tåg i tid). Syftet för samarbetet är att systematiskt och långsiktigt förbättra punktligheten i järnvägstrafiken.

Ett antal gemensamma handlingsplaner har tagits fram för sammanlagt åtta olika effektområden. För flera av dessa områden går nu förseningstimmarna ner. Däremot för området ”Obehöriga i spår” går trenden i motsatt riktning.

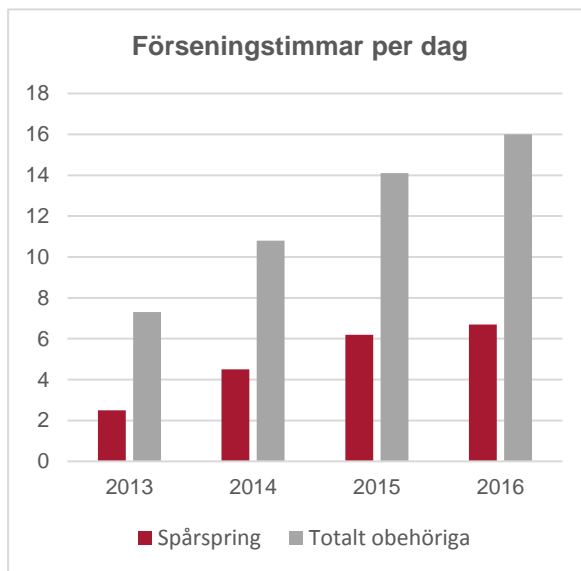
Inom området har en uppdelning gjorts i fyra olika underkategorier, där incidenter grupperas på koder för bland annat sabotage, hot och påkörningar. Detta PM fokuserar på delområde 2, som rör spårspring.

Den genomsnittliga dagliga förseningen på grund av spårspring - att människor genar eller uppehåller sig i farlig närhet av spåren - uppgick 2016 till 6,7 timmar. Sett till hela året orsakade spårspring 2452 förseningstimmar. Motsvarande siffror var för 2013 2,5 timmar/dag samt 907 förseningstimmar.

Trend. Obehöriga i spår - förseningstimmar



Akkumulerade förseningstimmar för "spårspring" under perioden 2013-2016



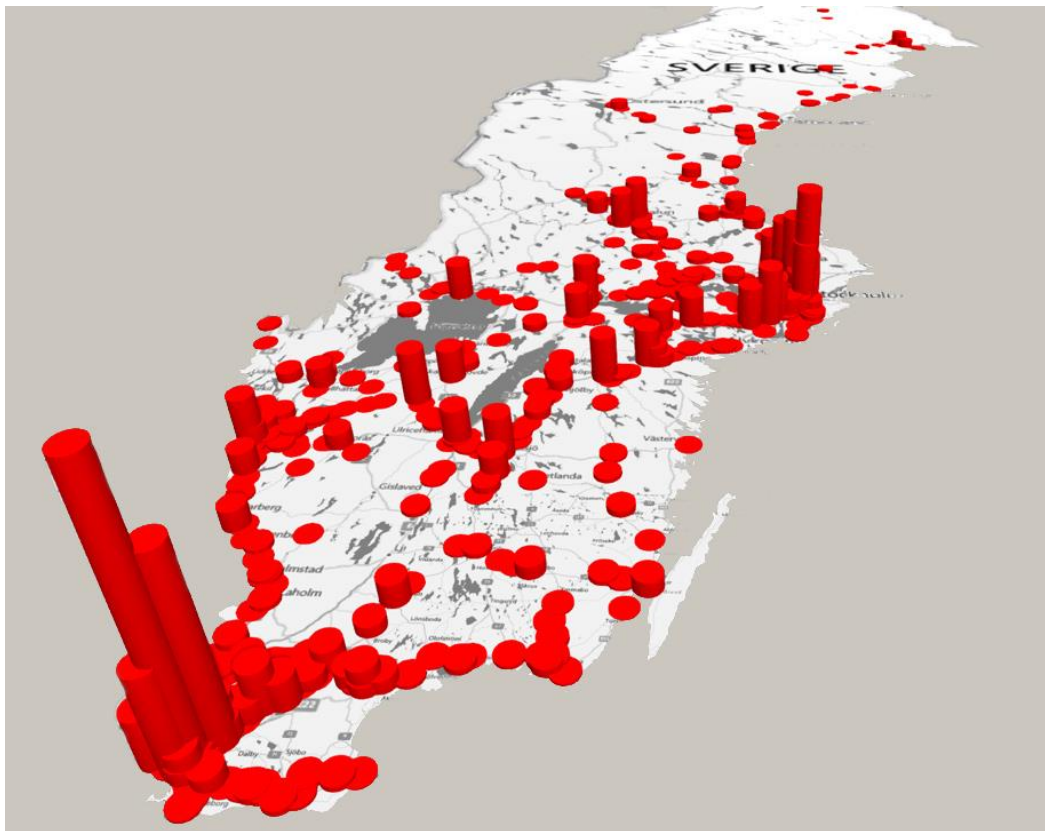
Förseningstimmar per dag för spårspring. I stapeln Totalt obehöriga i spår ingår förutom spårspring även förseningar hot, påkörning och sabotage.

Konsekvenser av spårspring

Av säkerhetsskäl vidtas åtgärder för att minimera de risker som uppstår i samband med spårspring, vilket oftast är hastighetsnedsättning för tågen och i värsta fall ett totalt stopp i trafiken. I synnerhet runt våra storstäder där det är trångt på spåren får varje sådant stopp eller hastighetsnedsättning snabbt stora konsekvenser för punktligheten. Följden är att tusentals resenärer drabbas så gott som dagligen av helt onödiga förseningar.

Ytterligare en negativ effekt spårspring har är de stora arbetsmiljöproblem som uppstår för lokförarna som yrkesgrupp. De har varken en chans att stanna eller väja för någon som genar. Att vara med om den typen av incidenter är dessvärre en vanlig orsak till sjukskrivningar och att man faktiskt byter yrke.

Vi har identifierat på vilka platser som spårspring, genande, orsakat mest störningstimmar under 2016. I bilden nedan illustreras var längs järnvägen som problemen är som störst.



Bildtext: Storstäder och universitetsstäder är platser där spårspring, genande, är mest frekvent och där varje enskild incident riskerar att leda till stora konsekvenser

Vi har indikatorer på att det kan bli svårt att kategorisera vilka som genar över spåren. Det verkar vara alla kategorier av människor, men kopplingar finns till bland annat arbetspendling och att många av de som genar över spåret gör det varje dag. Människor tenderar helt enkelt att underskatta risker och bortse från konsekvenser då de genar över spåret.

Behov av komplement till fysiska åtgärder

Sedan 2015 genomför Trafikverket ett stort antal åtgärder för att göra det svårare att ta sig ut i spåren. Fram till 2020 kommer en miljard investeras i bland annat stängsling och en utökad kameraövervakning. Ytterligare åtgärder rör säkrare plattformсандar, åtgärdade plankorsningar och tydligare skyltning.

För dessa fysiska åtgärder prioriteras sträckor där problemen med påkörning är som störst. Vi följer noga utfallet av de åtgärder som genomförts i syfte att halvera antalet omkomna i tågtrafiken fram till 2020. Under 2016 omkom 81 personer, motsvarande siffra för 2015 var 102 personer.

Men det är omöjligt att stängsla in hela järnvägen, även om det långsiktiga målet är en intrångssäker anläggning. Därför finns ett behov av olika komplement till de fysiska åtgärderna. Vårt gemensamma mål måste vara att få människor att sluta gena!

Vi ser behov av att branschen tillsammans tar proaktiva och samlade grepp under 2017 för att höja människors medvetenhet om att spårspring inte bara är farligt och förbjudet. Spårspringet får också stora konsekvenser för punktligheten för tågbranschen i sin helhet.

Under 2017 kommer vi därför inom ramen för TTT arbeta vidare med analyser över varför spårspringet ökar på olika platser, och presentera förslag på åtgärder. Vi kommer också följa vilken effekt beslutet från 2016 att höja bötesbeloppet för olovligt beträdande av spår till 3000 kronor kommer att få.