

# OSPA - Obehöriga stoppsignalpassager

Infoblad nr 17, april 2019

## Den sista ensam dvärgen

Den nationella OSPA-gruppen har under sitt arbete identifierat ett antal faktorer som vi i tågbranschen gemensamt behöver arbeta vidare med genom information, utbildning och om möjligt tekniska lösningar för att få ner antalet OSPA-händelser.

I första hand är det de allvarliga OSPA A-händelserna som vi önskar lägga fokus på och har därför bland annat beslutat att jobba vidare med gemensamma måltal och särskilt lyfta frågan om "den ensam dvärgsignalen".

Vid tillbud där växlingsrörelser passerat dvärgsignaler i "stopp" finns inget tågskyddssystem som fångar upp rörelsen. Om den obehöriga stoppsignalpassagen inte observeras av den som håller uppsikt i färdriktningen kan färden komma att fortsätta. I många av de ställverk som finns idag på olika platser finns det risk att rörelsen kan komma in i en lagd tågväg och risken för kollision med annan rörelse är stor.

Vid växlingsrörelser utan stöd av tågskyddssystem är risken för efterföljande allvarigare konsekvenser betydligt högre än vid övervakade tågrörelser.

Träning med hjälp av simulatorer är på gång inom flera järnvägsföretag och skolor, vilket är ett led i att öka situationsmedvetenheten och reducera risken för att dessa händelser ska inträffa.

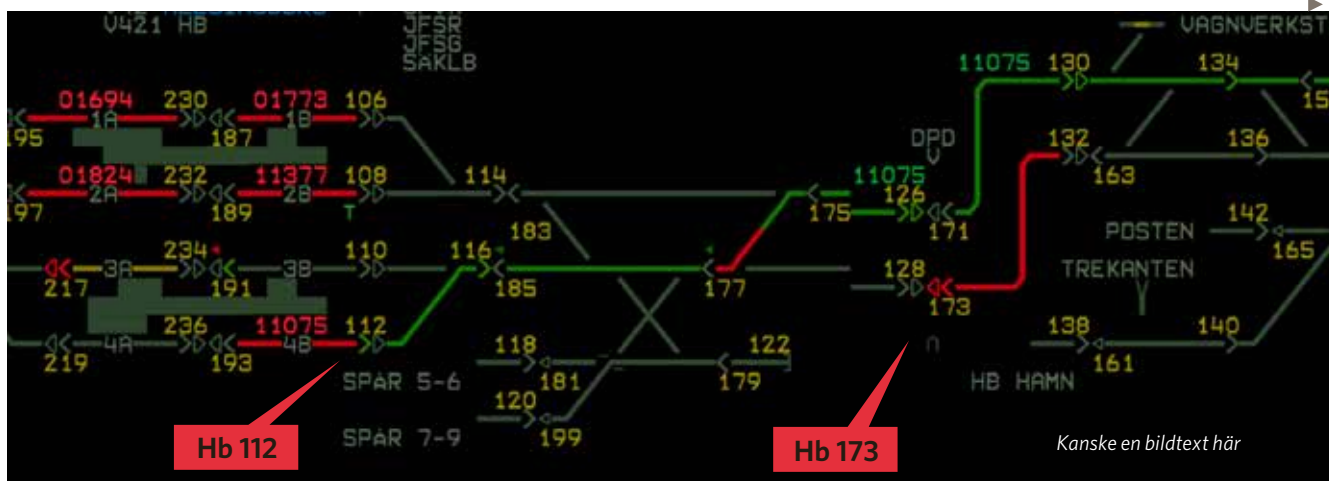


## Tillbud till kollision, Helsingborg

Vid ett tillbud i Helsingborg är det en växlingsrörelse som är på väg från uppställningsbangård ner till knutpunkten Helsingborg. Rörelsen har inte växlingsväg hela vägen utan är planerad att tillfälligt stoppas halvvägs vid dvärgsignal Hb 173. Anledningen är att det finns tåg 11075 som först skall avgå från spår 4 vid Knutpunkten. Personalen vid det avgående tåget har inlett avgångsproceduren och tåget är på väg att köra.

Tillsyningsmannen vid växlingsrörelsen observerar inte i tid att dvärgsignal 173 visar "stopp" utan denna passerades. Samtidigt hade det avgående tåget börjat köra.

Rörelserna närmade sig varandra och riskerade att kollidera om inget gjordes för att förhindra detta. När växlingsrörelsen passerade dvärgsignalen 173 i "stopp" reagerade



Kanske en bildtext här

ställverket med att ställa signalerna till "stopp". Lokföraren på tåg 11075 observerade detta och lyckades stanna tåget innan signal Hb 112 passerades. Tillsyningsmannen på växlingen insåg dock att en signal i "stopp" passerats och stannade rörelsen. Detta gjorde att kollision i detta fall undveks. Men om tåg 11075 hade hunnit förbi signal Hb 112 innan växlingsrörelsen hade gjort den obehöriga stoppsignalpassagen, liksom om tillsyningsmannen inte hade observerat att man passerat signalen i stopp, hade olyckan varit ett faktum. Nu stannade rörelserna på behörigt avstånd från varandra.

### Liknande händelser

Vid en liknande händelse i Västerås juni 2016 (se info nr 13) stannade rörelserna endast ett par meter från varandra.

Vid en annan liknande händelse i Hallsberg 2018 kolliderade växlingsrörelsen med tåget med stora materiella skador som följd.

### Uppsikt är nödvändigt



Den sista ensamma dvärgsignalen är i många ställverk en skör tråd som vid olyckliga omständigheter och när ett antal faktorer bidrar kan vara den barriär som inte får brista.

Det är av största vikt att uppsikten i rörelseriktningen prioriteras. Rörelser som färdas mot signaler som visar "stopp" skall alltid betraktas som att de befinner sig i "kritisk fas. Begreppet "kritisk fas" är infört hos många järnvägsföretag och innebär att inget ovidkommande får störa den som framför rörelsen.

Vid växlingsrörelser finns inget system för att ge information om vad nästa signal visar utan föraren måste alltid betrakta den som "sista ensamma dvärgen" som visar "stopp". Direkt bakom denna kan den farliga punkten finnas, antingen i form av ett annat fordon eller en lagd tågväg.

Ett tåg som färdas mot en signal i "stopp" har ett tågskyddssystem som ingriper om hastigheten överskrider och som dessutom ska förhindra att tåget passerar signal i "stopp".

Växling är en siktrörelse och föraren ska anpassa hastigheten så att rörelsen ska kunna stanna på sträckan som kan överblickas. Men missas en stoppsignal och växlingen passerar den finns inget system som stoppar rörelsen utan denna kan i värsta fall fortsätta i oförminskad hastighet.

### Gävle 180

Signal Gä 180 är en ensam huvuddvärg placerad mellan Fliskär och Gävle central där man kör som tåg mellan Gävle C och Fliskär samt växlingsrörelse mellan museet och Gävle central. Denna signal har inga tekniska barriärer utan står själv mot gränserna med kort skyddssträcka till farlig punkt bortom signalen. Missar föraren ett restriktivt signalbesked i signalen före finns risken att hamna i en växlingsväg mellan Museet och Gävle C och bara turen avgör om en allvarlig olycka inträffar eller inte.



### Handlingsplan

Med anledning av de händelser som inträffat har en handlingsplan tagits fram i syfte att minska risken för olyckor enligt vad som beskrivits ovan. Handlingsplanen består i korta drag av

- 1 Inventering av vilka platser/ställverkstyper som berörs
- 2 Kartläggning av vilken växlingsverksamhet som pågår
- 3 Sammanställning av olika barriärer
- 4 Analys och riskbedömning samt förslag till åtgärder.

Ambitionen är att arbetet ska vara klart under 2019. Då det rör sig om väldigt många platser och signaler är det dock svårt att med säkerhet säga hur lång tidsåtgång som krävs.

## Arbetsätt vid säkerhetssamtal

Det pågår ett samarbete mellan Trafikverket, Trafikledningsområde Syd och järnvägsföretagen; SJ AB, Transdev Sverige AB och Arriva Sverige AB där parterna har träffats för att förbättra de gemensamma arbetsätten vid säkerhetssamtal.

Arbetet startades efter det att utredningar om incidenter resulterat i att en stor del av de avvikelser och tillbud som skett hade kunnat undvikas om varje part som medverkat i samtalet hade ansträngt sig för att hålla det på en säker nivå.

Syftet med samarbetet är att minska antal händelser som beror på brister i och kring säkerhetssamtal.

Vid säkerhetssamtal mellan lokförare/tillsyningsman och trafikledare händer det att man avviker från grunden i TTJ modul 4 "Dialog och ordergivning" där man kan läsa följande:

- Samtal om säkerhet ska vara kortfattade och entydiga. Den som talar ska använda de termer och uttryck som finns.
- Var och en ska medverka till att inga missförstånd uppstår. Den som är osäker på vad någon säger eller menar ska be den andre att förtydliga sig
- Varje samtal om säkerhet utom nödmeddelanden ska inledas med att samtalsparterna identifierar sig och att de försäkras sig om att de har kontakt med rätt part. Om kommunikationen skulle avbrytas ska parterna åter identifiera sig när de tar upp kommunikationen.

## Kritisk fas

"Kritisk fas" är ett begrepp som används av flera järnvägsföretag, och som uppmärksammats av Trafikverket.

Kritisk fas för förare kan t.ex. vara vid växling, stoppkörning och rörelse i samband med avgång och ankomst. Det innebär ett förhållande när föraren bara ska fokusera på säkerheten, d.v.s. ha skärpt uppmärksamhet i rörelseriktningen.

Vid kritisk fas ska föraren inte använda kommunikationsutrustning, fordonsstatussystem eller liknande om det inte är direkt nödvändigt för den aktuella arbetsuppgiften.

Att tänka på för tågklarerare är att ordergivning bör ske när tåget stannat vid en plattform/annan stopplats eller befinner sig på linjen. Det är alltid föraren som bedömer om ordern kan tas emot.

## Summering

- Krav är identifikation och position av personerna i samtalet, repetition av uppgifter och överenskommelser. Var och en som medverkar i ett samtal ansvarar för att inga missförstånd sker.
- Det är viktigt att använda formella uttryck och språk så att inget missförstånd kan ske.
- När ett samtal avslutas skall det inte finnas utrymme för några oklarheter om vad som gäller och om vad som skall ske från någon av parterna.
- Vid minsta osäkerhet så repetera och förtydliga överenskommelsen med din samtalspartner.

## Trafikeringsystem E

Under 2018 har registrerats sammanlagt 20 OSPA A-händelser på trafikeringssystem E:

OSPA Händelsekategori	2017 Total	2018 Total
E21 Missförstånd av medgivande	2	2
E22 Start utan körtillstånd/ starttillstånd	0	2
E24 Missad signalpunktstavla/ signal	5	6
E26 Såg signalpunktstavla/signal för sent	0	1
E27 Såg signalpunktstavlan/ signalen i tid, kunde inte stanna	0	4
E29 Övrig händelse	3	3

Det är fortsatt låga tal på registrerade OSPA-händelser vilket innebär att det är svårt att dra slutsatser. Dock kan det konstateras en ökning, som till viss del inträffat i samband med ordergivning och muntliga tillstånd att passera en signalpunktstavla. I övrigt har inga särskilda analyser gjorts.



## Mång-OSPA 2016-2018

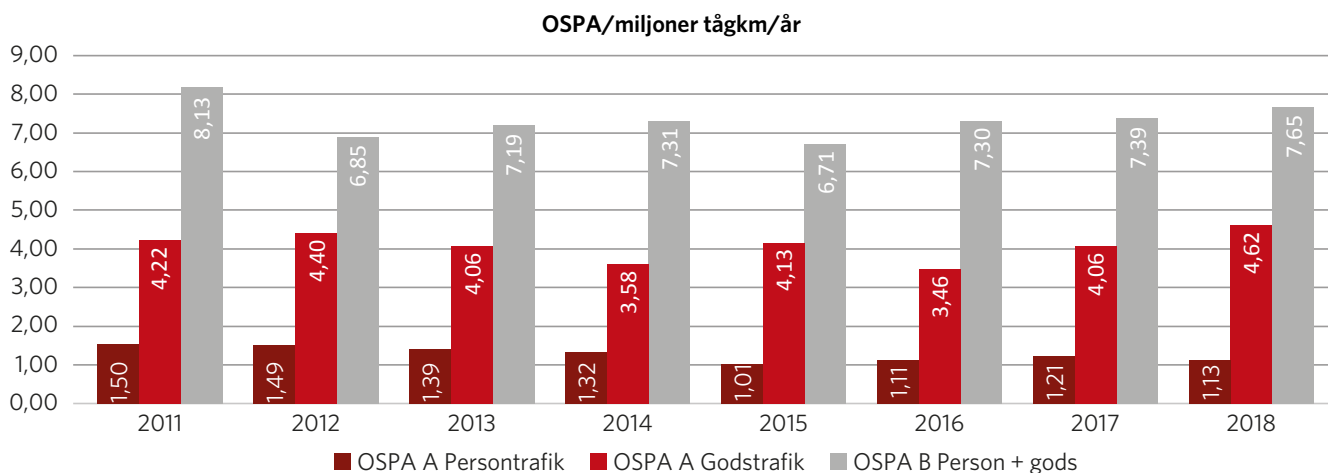
En sammanställning av de mest förekommande OSPA-signalerna har tagits fram för den senaste 3-årsperioden. Listan toppas av signal G 180 vid Göteborg C och G 837 i Göteborg Kville med 7 passager vardera under mätperioden. Se Nationella OSPA-gruppens hemsida för fullständig sammanställning över Mång-OSPA-signaler.



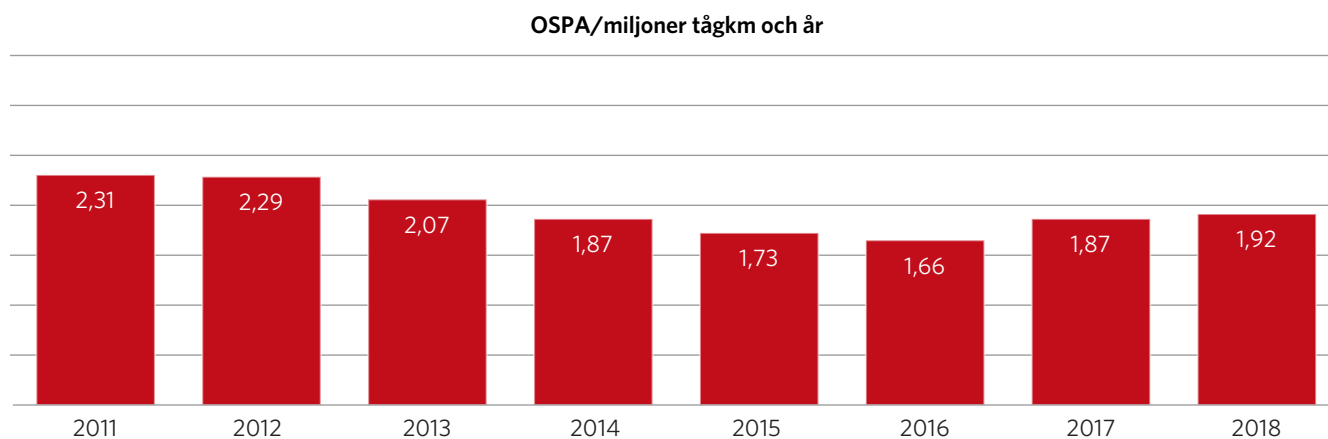
# Statistik 2018

## Resultat OSPA fördelat på producerad tågtrafik,

För att kunna jämföra OSPA-utvecklingen över tid har analysgruppen tagit fram en modell som baseras på antal OSPA per miljon tågkilometer. Diagrammet visar utfallet för åren 2011-2018.



Diagrammet nedan visar utvecklingen för OSPA för både person- och godståg årligen sedan 2011. Som synes har det ökat år 2017 och 2018.



## Fördelningen av OSPA per sekundär händelsekategori för år 2017

OSPA Händelsekategori	2017 01	2017 02	2017 03	2017 04	2017 05	2017 06	2017 07	2017 08	2017 09	2017 10	2017 11	2017 12	2017 Total
A1 Missförstånd stoppassagemedgivande	0	1	2	2	2	2	1	4	3	5	1	4	27
A2 Start mot stopp	2	1	4	4	7	4	2	2	4	7	3	2	42
A3 Missad försignalering	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	5
A4 Missad stoppsignal	7	10	10	17	13	11	7	7	9	12	6	10	119
A6 Såg stoppsignalen för sent	2	8	10	5	4	5	3	3	3	4	5	5	57
A7 Såg stoppsignalen i tid, kunde inte stanna	5	5	5	3	2	1	1	5	4	1	4	3	39
A9 Övrig händelse	4	2	1	4	2	4	2	7	4	8	6	5	49
<b>Summa</b>	<b>20</b>	<b>27</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>39</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>338</b>

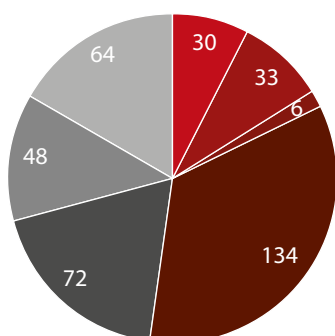
B1 Tekniskt fel	113	74	105	88	107	75	90	105	92	99	128	87	1163
B2 Felaktig återtagning	7	3	1	3	5	3	1	3	6	5	4	2	43
B3 Felaktig påverkan	1	3	2	0	0	1	2	2	0	2	2	1	16
B9 Övrig händelse	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	4
<b>Summa</b>	<b>121</b>	<b>80</b>	<b>109</b>	<b>91</b>	<b>112</b>	<b>80</b>	<b>95</b>	<b>110</b>	<b>98</b>	<b>106</b>	<b>134</b>	<b>90</b>	<b>1226</b>

## Fördelningen av OSPA per sekundär händelsekategori för år 2018

OSPA Händelsekategori	2018 01	2018 02	2018 03	2018 04	2018 05	2018 06	2018 07	2018 08	2018 09	2018 10	2018 11	2018 12	2018 Totalt
A1 Missförstånd stoppassagemedgivande	2	1	1	2	4	5	1	2	3	5	3	1	30
A2 Start mot stopp	4	2	2	2	2	3	6	5	2	1	1	3	33
A3 Missad försignalering	0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	6
A4 Missad stoppsignal	13	16	13	13	12	10	10	10	4	11	11	11	134
A6 Såg stoppsignalen för sent	6	3	7	11	8	5	9	6	5	6	2	4	72
A7 Såg stoppsignalen i tid, kunde inte stanna	5	6	6	4	7	2	4	2	6	4	1	1	48
A9 Övrig händelse	4	6	7	5	7	6	3	6	3	8	3	6	64
<b>Summa</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>23</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>26</b>	<b>387</b>

B1 Tekniskt fel	127	110	112	97	124	115	121	124	69	63	90	76	1228
B2 Felaktig återtagning	10	5	4	3	4	1	6	5	6	4	6	1	55
B3 Felaktig påverkan	2	4	1	1	1	4	1	2	4	2	2	1	25
B9 Övrig händelse	2	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	6
<b>Summa</b>	<b>141</b>	<b>119</b>	<b>118</b>	<b>102</b>	<b>130</b>	<b>121</b>	<b>128</b>	<b>131</b>	<b>79</b>	<b>69</b>	<b>98</b>	<b>78</b>	<b>1314</b>

## 2018 Fördelning OSPA A



- A1 Missförstånd stoppassagemedgivande
- A2 Start mot stopp
- A3 Missad försignalering
- A4 Missad stoppsignal
- A6 Såg stoppsignalen för sent
- A7 Såg stoppsignalen i tid, kunde inte stanna
- A9 Övrig händelse



## Tips till OSPA-gruppen

Ifrån analysgruppen ser vi gärna att tips och förslag lämnas för att minska risken för OSPA. Har du något som du anser vara viktigt, meddela gärna någon av analysgruppens medlemmar så tas det upp till diskussion vid något av våra möten.

### KONTAKTUPPGIFTER:

**Trafikverket:****Kaj Andersson**[kaj.andersson@trafikverket.se](mailto:kaj.andersson@trafikverket.se)**Nicklas Svensson**[nicklas.svensson@trafikverket.se](mailto:nicklas.svensson@trafikverket.se)**Lars Lindqvist**[lars.lindqvist@trafikverket.se](mailto:lars.lindqvist@trafikverket.se)**BTO:****Johan Hellström, Hector Rail**[johan.hellstrom@hectorrail.com](mailto:johan.hellstrom@hectorrail.com)**Anders Vestberg, Green Cargo**[anders.vestberg@greencargo.com](mailto:anders.vestberg@greencargo.com)**Lars Nilsson, Transdev**[lars.nilsson@transdev.se](mailto:lars.nilsson@transdev.se)**Alma Melaranta, SJ AB**[alma.melaranta@sj.se](mailto:alma.melaranta@sj.se)**FSJ****Kristoffer Henriksson**[kristoffer.henriksson@railcare.se](mailto:kristoffer.henriksson@railcare.se)

Ett samarbete med:



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00.  
[trafikverket.se](http://trafikverket.se)

**Järnvägs** //  
**entreprenörerna**  
Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer