

Innehåll

Om detta dokument.....	2
Syftet med analysarbetet, gemensam rapporteringsmetod m.m.....	2
Nollvision	2
Begreppsförklaringar m.m.	3
Ny klassificering	3
Omedelbar rapportering gällande obehöriga stoppsignalpassager	3
Årlig säkerhetsrapport gällande obehöriga stoppsignalpassager	3
Farlig punkt eller inte?	4
Definition av vad som är en OSPA-händelse	4
Obehörig stoppsignalpassage (OSPA).....	4
OSPA i trafikeringsystem H och M.....	4
OSPA i trafikeringsystem E2/E3	4
Överordnade händelsekategorier	5
Kategori A – Signal ej ställd till kör eller tekniskt körbesked ej mottaget.....	5
Kategori B – Signal oavsiktligt ställd till stopp eller tekniskt körtillstånd oavsiktligt återtaget	5
Kategori C – Signal avsiktligt ställd till stopp eller tekniskt körtillstånd avsiktligt återtaget ...	5
Underordnade händelsekategorier	6
För händelsekategori A – Samtliga trafikeringsystem	6
För händelsekategori B – Samtliga trafikeringsystem	8
För händelsekategori C – Samtliga trafikeringsystem.....	8
OSPA-klassificering	9
Tåg	9
Spärrfärd och Växling	9
Exempel på OSPA-händelser med tåg.....	10
Exempel på OSPA-händelser vid växling	14
OSPA-gruppens analysarbete	16
Redovisningsmallar	17
Rapporteringsmall för järnvägsföretagen	17
Presentationsmall för OSPA-gruppens redovisningar	18

Om detta dokument

För att kunna hantera OSPA-händelser på ett systematiskt sätt används händelsekategorier och OSPA-klasser, vilka beskrivs i detta dokument. Dessa förvaltas av nationella OSPA-gruppen. Mer information om nationella OSPA-gruppen och dess arbete finns på gruppens webbplats.

Detta PM behandlar OSPA-gruppens ambition att jobba med en orsaksbaserad analys kring just oönskade händelser.

Analysen är ett verktyg för att hålla koll på trenden för just denna typ av oönskade händelser.

Syftet med analysarbetet, gemensam rapporteringsmetod m.m.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har olika ansvarsområden utifrån de lagar och regler som gäller inom järnvägsbranschen. I lagstiftningen finns krav på att alla aktörer tillsammans ska arbeta för att gemensamt minska de risker som finns i järnvägstrafiken.

Trots att olika järnvägsföretag kan ha olika typer av OSPA-händelser i sin verksamhet, är händelseförloppen och de bakomliggande orsakerna till händelserna ofta likartade. Gemensamt är också att alla järnvägsföretag trafikerar den infrastruktur som Trafikverket ansvarar för.

Ofta står orsakerna till en OSPA-händelse finna inom både järnvägsföretag och Trafikverket. Det finns alltså många anledningar till att gemensamt arbeta för att minska antalet OSPA-händelser. Genom den gemensamma faktainsamlingen blir det möjligt att finna gemensamma risker och felkällor. Allt i syfte att skapa en ännu säkrare järnväg och att höja kvaliteten i tågtrafiken.

Beträffande händelsekategorierna OSPA B och C (se vidare nedan) analyserar inte gruppen dessa, men järnvägsföretagens rapportering till Trafikverket är viktig och är därför nödvändig.

Nollvision

Nationella OSPA-gruppens vision är att så få OSPA som möjligt ska inträffa.

Aktiviteter kopplade till detta:

- kunna påvisa och komma till rätta med systematiska fel och därigenom minska risken för att oönskade händelser inträffar,
- skapa ett system med standardiserade faktainsamlingsmallar, samt
- skapa en för järnvägssektorn sammanhållande funktion för OSPA-arbetet.

Begreppsförklaringar m.m.

Farlig punkt	Farlig punkt (endast vid tågfärd): Första punkten där det är möjligt att kollidera efter skyddssträcka om det finns en sådan.
Hinderfrihetspunkt	I detta PM används begreppet både för den punkt i en växel där fordon kan kollidera i en växel ("backspeglarna tar i varandra") och en punkt förbi en signal där kollisionsrisk finns på samma spår, vilket inte alltid samma sak som definitionen enligt TTJ: <i>Den punkt där hinderfrihet råder vid en växel eller spårkorsning. Anger hur nära växeln eller spårkorsningen ett spårfordon får finnas utan att inkräkta på det fria rummet för det anslutande eller korsande spåret.</i>
Olycka	Med "olycka" avses i detta PM t.ex. uppkörd växel, urspårning eller kollision.

Ny klassificering

Förändringen i allvarlighetsklassificeringen och analysarbetet har sin grund i vilka händelser som ska rapporteras till Transportstyrelsen.

Det uppnås en bättre balans i klassningen, genom att synen på vad som är "allvarligt" förflyttas till att framför allt handla om huruvida tänkta barriärer överskridits eller inte. I linje med det kan en händelse där ett tåg stannar inom skyddssträckan per definition inte anses vara allvarlig. Resultatet blir att hinderfrihetspunkten ofta kommer att vara likställt med farlig punkt.

Klassificeringen ger berörda järnvägsföretag en möjlighet till snabbare beslutsstöd i den operativa situationen om en person ska tas ur tjänst eller inte.

Omedelbar rapportering gällande obehöriga stoppsignalpassager

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska omedelbart rapportera stoppsignalpassager som har inneburit en *direkt kollisionsrisk* till Transportstyrelsen.

Årlig säkerhetsrapport gällande obehöriga stoppsignalpassager

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska varje år lämna in en säkerhetsrapport till Transportstyrelsen på det sätt som Transportstyrelsen anvisar.

Den årliga säkerhetsrapporten ska innehålla uppgifter om:

- Antal passerade stoppsignaler vid passage av en farlig punkt.
- Antal passerade stoppsignaler utan passage av en farlig punkt.

Farlig punkt eller inte?

Passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt = varje tillfälle då någon del av ett **tåg** kör längre än tillåtet och bortom den farliga punkten (de fall då stoppsignalen oavsett anledning (OSPA B/C) slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår ej).

Passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt = varje tillfälle då någon del av ett **tåg** kör längre än tillåtet men inte bortom den farliga punkten (de fall då stoppsignalen oavsett anledning (OSPA B/C) slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår ej).

Se vidare nedan.

Definition av vad som är en OSPA-händelse

Obehörig stoppsignalpassage (OSPA) definieras, enligt nedan, oavsett orsaken till stoppsignalpassagen (med ”stopp” jämföras sådan släckt signal eller felaktig signalbild som innebär ”stopp”).

Varje OSPA-händelse ska hänföras till en primär och en sekundär händelsekategori.

Obehörig stoppsignalpassage (OSPA)

Obehörig stoppsignalpassage, oavsett om det sker med eller utan verksamt tågskyddssystem samt oberoende av orsaken till stoppsignalpassagen (släckt signal eller felaktig signalbild innebär också stopp), föreslås definieras som:

OSPA i trafikeringsystem H och M

- En tågfärd, spärrfärd eller växling, utan medgivande, passerar en huvudsignal, dvärgsignal, slutpunktsstopplykta eller skyddsstopplykta som visar stopp.
- En tågfärd passerar en S-tavla som vid tillfället är tågfärdvägens slutpunkt.

OSPA i trafikeringsystem E2/E3

- En tågfärd, spärrfärd eller växling, utan medgivande, passerar en signalpunktstavla som utgör slutpunkten för ett tekniskt körbesked (driftläge På sikt (OS) och driftläge Full övervakning (FS)).
- En spärrfärd i driftläge Särskilt ansvar (SR) eller Skiftning (SH), utan medgivande, passerar en signalpunktstavla eller dvärgsignal som visar stopp.
- En växling i driftläge Skiftning (SH), utan medgivande, passerar en dvärgsignal som visar stopp.
- Ett fordonssätt i driftläge Särskilt ansvar (SR), utan medgivande, passerar en signalpunktstavla eller dvärgsignal som visar stopp.

Driftläge Nödstopp (TR) är inte en OSPA-händelse, utan klassas som ”otillåten rörelse, annan än OSPA”.

Överordnade händelsekategorier

För varje händelse anges en händelsekategori.

Kategori A – Signal ej ställd till kör eller tekniskt körbesked ej mottaget

System H och M

Stopp visades normal tid i förväg, tillräckligt långt för att tåget/spärrfärdssättet/växlingssättet skulle kunna stanna vid stoppsignalen.

System E2/E3

Tekniskt körbesked hade ej mottagits för färd bortom aktuell signalpunkt/signal.

Kategori B – Signal oavsiktligt ställd till stopp eller tekniskt körtillstånd oavsiktligt återtaget

System H och M

Signalen visade först kör eller rörelse tillåten men gick sedan till stopp oavsiktligt eller körtillstånd hade först givits men återtog sedan oavsiktligt.

System E2/E3

Tekniskt körbesked för tågfärd, spärrfärd eller växling återtas oavsiktligt utan förvarning så att det leder till systembromsning eller systemnödbromsning.

Kategori C – Signal avsiktligt ställd till stopp eller tekniskt körtillstånd avsiktligt återtaget

System H och M

Signalen visade först kör eller rörelse tillåten men ställdes avsiktligt till stopp eller gick till stopp pga. en tillstötande fara.

System E2/E3

Ett tekniskt körbesked för tågfärd, spärrfärd eller växling återtas avsiktligt eller på grund av fara, utan förvarning så att det leder till systembromsning eller systemnödbromsning.

Underordnade händelsekategorier

Efter faktainsamling konverteras den överordnade kategorin till en mer specificerad underordnad händelsekategori. Hittills är dessa uppdelade mellan dels system H och M, dels system E2/E3. Denna uppdelning mellan trafikeringsystem har nu spelat ut sitt syfte, eftersom problematiken är densamma oavsett trafikeringsystem.

För händelsekategori A – Samtliga trafikeringsystem

A1 – Missuppfattning av signalplacering/besked eller medgivande

Signalpunktstavlan/signalen passerades för att föraren (eller den som hade uppsikt i rörelseriktningen) hade uppfattningen att signalpunktstavlan/signalen inte gällde för den egna färden, eller att medgivande att passera ”stopp” hade lämnats.

Antingen ett medgivande i sig, eller att man tittar på fel signal (-punkt) och trodde att den gällde för egna färden.

Inkluderar missuppfattning av förhållandet mellan hyttsignalering och yttre informationsmiljö.

A2 – Start mot stopp/utan tillstånd

Stoppssignalen passerades i samband med start efter att ha stått stilla, på grund av uppehåll eller av annan orsak.

A3 – Ej observerad försignalering

Endast tåg eller spärrfärd vid säkrad rörelse (d.v.s. då hel siktfart, halv siktfart eller krypfart inte är aktuellt):

Tåget/spärrfärdssättet kom körande. Föraren uppfattade ingen försignalering av ”stopp” (eller motsvarande) och blev överraskad av stoppsignalen.

A4 – Ej observerad signal/signalpunkt/tavla

Tåget/spärrfärdssättet/växlingssättet kom körande. Föraren (eller den som hade uppsikt i rörelseriktningen) uppfattade inte alls någon stoppsignalering.

A6 – Observerar stoppsignalering i tid men stannade ändå inte pga. mänskliga faktorer

Tågfärd eller spärrfärd vid säkrad rörelse:

Tåget/spärrfärdssättet kom körande. Föraren hade uppfattat försignalering av ”stopp” (eller motsvarande) men såg stoppsignalen alltför sent för att fordonssättet skulle kunna stanna före stoppsignalen.

Vid siktrörelse (d.v.s. hel siktfart, halv siktfart eller krypfart):

Tåget/spärrfärdssättet/växlingssättet kom körande. Föraren (eller den som hade uppsikt i rörelseriktningen) såg stoppsignalen, men alltför sent för att fordonssättet skulle kunna stanna före stoppsignalen.

Exempel:

Föraren eller den som håller uppsikt i färdriktningen håller på med någonting, trots att man är medveten om att det är stopp längre fram; personen tappar fokus, tittar sedan upp och plötsligt var signalen där.

Händelsekategorin omfattar också körning under frisläppningshastigheten, särskilt på större signaltäta driftplatser.

Signalgivare stoppsignalerar för sent i förhållande till växlingssättet bromsförmåga, alt. föraren reagerar för sent på signalgivarens stoppsignal.

Föraren lossar bromsen i huvudblinkintervallet och "lurar" därmed ATC-systemet.

A7 – Observerade stoppsignalering i tid men kunde ändå inte stanna pga. yttre eller tekniska faktorer

Tågfärd eller spärrfärd vid säkrad rörelse:

Tåget/spärrfärdssättet kom körande. Föraren hade i förekommande fall uppfattat försignalering av "stopp" (eller motsvarande) och såg stoppsignalen i så god tid att tåget/spärrfärdssättet vid normala förhållanden borde ha kunnat stanna, men tåget/spärrfärdssättet kunde ändå inte stanna före stoppsignalen.

Vid siktrörelse (d.v.s. vid hel siktfart, halv siktfart eller krypfart):

Tåget/spärrfärdssättet/växlingssättet kom körande. Föraren (eller den som hade uppsikt i rörelseriktningen) såg stoppsignalen i så god tid att tåget/fordonssättet vid normala förhållanden borde ha kunnat stanna, men fordonssättet kunde ändå inte stanna före stoppsignalen.

T.ex.: Plötsligt uppdykande spårhalka, försämrade bromsförmåga (t.ex. kompositbromsblock vintertid, snörök etc.), signal skymd bakom bropelare, tajtare marginaler givet nya bromsprocenttabeller.

A9 – Övrig A-händelse

Händelsekategori A, men ingen underkategorierna A1–A7 passar in.

För händelsekategori B – Samtliga trafikeringssystem

Gemensamt krav: Endast faktainsamling på övergripande nivå. Om så önskas, kan B-händelserna delas upp i underliggande kategorier.

B1 – Tekniskt fel

Signalen gick till ”stopp” eller det tekniska körbeskedet p.g.a. en teknisk felfunktion i signalanläggningen. (T.ex. fel på spårledning, växellägesindikering och indikering av vägskyddsanläggning). B- händelser där orsaken till att signalen gick till ”stopp” är okänd, kategoriseras som B1 om det inte finns särskilda skäl att kategorisera på annat sätt.

B2 – Felaktig återtagning

Signalen ställdes till ”stopp” eller det tekniska körbeskedet återtogs av misstag av tågklarerare eller ställverksvakt.

B3 – Felaktig påverkan

Signalen gick till ”stopp” eller det tekniska körtillståndet återtogs p.g.a. felaktig påverkan av signalanläggningen av någon annan än tågklarerare eller ställverksvakt. (T.ex. kortslutning av spårledning som inte skulle ha kortslutits, ingrepp i signalanläggningen e.d.)

B9 – Övrig B-händelse

Händelsekategori B, men ingen underkategorierna B1–B3 passar in.

För händelsekategori C – Samtliga trafikeringssystem

Gemensamt krav: Endast faktainsamling på övergripande nivå. Om så önskas, kan C-händelserna delas upp i underliggande kategorier.

C1 – Fara

Signalen gick till eller ställdes till ”stopp” eller det tekniska körtillståndet återtogs p.g.a. en tillstötande fara.

C2 – Fel tågväg lagd

Signalen ställdes till ”stopp” eller det tekniska körtillståndet återtogs för att fel tågväg eller fel växlingsväg hade blivit lagd.

C9 – Övrigt C-händelse

Händelsekategori C, men ingen underkategorierna C1 eller C2 passar in.

OSPA-klassificering

För varje OSPA-händelser anges även en OSPA-klass, 1–4 vid tågfärd och 1–3 vid spärrfärd/växling. Den initiala klassificeringen är ett hjälpmedel för både trafikledningen och järnvägsföretaget för hur händelsen ska hanteras internt och gentemot myndigheter. Klassificeringen ger en indikation på hur allvarlig den enskilda OSPA-händelsen var i förhållande till andra OSPA-händelser.

Tåg

En otillåten stoppsignalpassage, oavsett passage av farlig punkt eller ej, för tåg klassas som tillbud med följande indelning:

Tåg, tillbud klass 1	Ej passage av farlig punkt.
Tåg, tillbud klass 2	Passage av farlig punkt utan fientlig väg lagd och/eller fordon på samma signalsträcka.
Tåg, tillbud klass 3	Passage av farlig punkt med fientlig väg lagd och/eller fordon på samma signalsträcka = direkt kollisionsrisk.
Tåg, tillbud klass 4	Passage av farlig punkt med efterföljande olycka.

Spärrfärd och Växling

För spärrfärd och växling definieras **inte** någon farlig punkt.

Anledningarna till detta är främst:

- Det finns inga rapporteringskrav från myndighetshåll för dessa trafikverksamheter kopplat till begreppet farlig punkt.
- Antalet variabler gällande växling är så pass stort att det är tveksamt om en definition av farlig punkt ska bli meningsfull och användbar.

Växling som rörelseform bör dock alltid betraktas som en verksamhet med hög riskfaktor!

Växling/spärrfärd, tillbud klass 1	Varken fientlig väg lagd eller fordon på samma signalsträcka.
Växling/spärrfärd, tillbud klass 2	Fientlig väg lagd och/eller fordon på samma signalsträcka = direkt kollisionsrisk.
Växling/spärrfärd, tillbud klass 3	Med efterföljande olycka.

Om man svarat vet ej på någon av frågorna, behöver man inte klassa händelsen.

Anm. I Trafikverkets instruktion på OSPA-checklistan anges att OPA ska kallas ut vid tåg klass 3 och 4, växling/spärrfärd klass 2 och 3, samt att anmälan ska göras till Transportstyrelsen.

Exempel på OSPA-händelser med tåg

Nedan följer ett antal exempel.

FP = Farlig punkt



HFP = Hinderfrihetspunkt



Grundfall 1 – Obehöriga stoppassager mot växel

Kan samtidig (korsande) väg läggas?

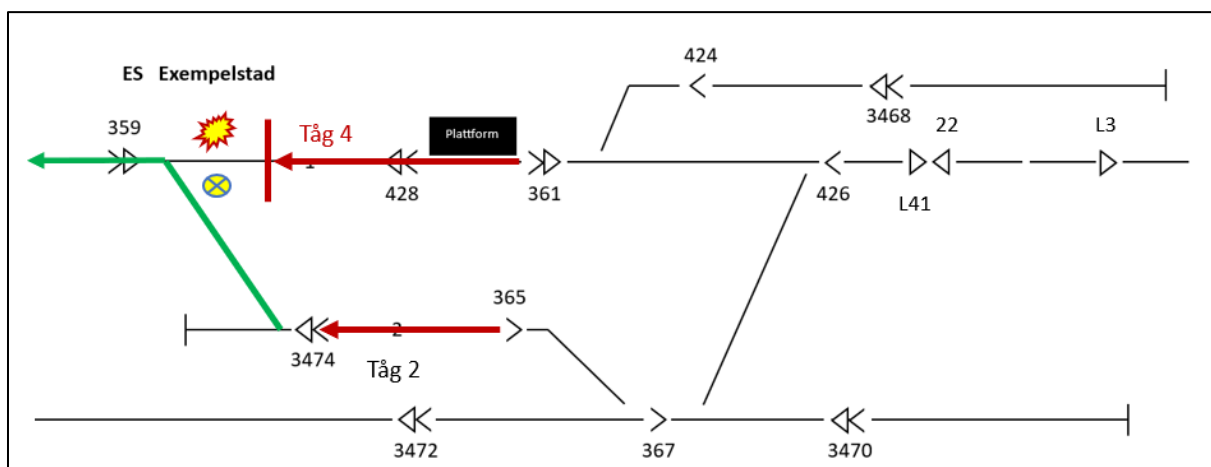
Välj mellan

a) Nej, välj mellan

- Hinderfrihetspunkten passeras ej = ej passage av farlig punkt.
- Hinderfrihetspunkten passeras = passage av farlig punkt.

b) Ja, överskrids avsedd skyddssträcka (finns det risk för konflikt)?

- Nej = hinderfrihetspunkten passeras ej = ej passage av farlig punkt.
- Ja = hinderfrihetspunkten passeras = passage av farlig punkt.



I exemplet ovan är avståndet 259 meter mellan HFP och huvuddvärgsignal 428. Denna situation innebär att tåg 2 kan ha lagd tågväg via huvuddvärgsignal 3474. Samtidigt startar tåg 4 mot stopp och passerar huvuddvärgsignal 428 men stannar efter 60 meter inom skyddssträckan innan HFP.

Klassning: Tåg, tillbud, klass 1.

Betydelse: Ej passage av farlig punkt.

Rapportering: Årlig rapportering till Transportstyrelsen.

Grundfall 2 – Obehöriga stoppassager mot framförvarande tåg i samma riktning eller stillastående fordon (på linjen eller driftplats)

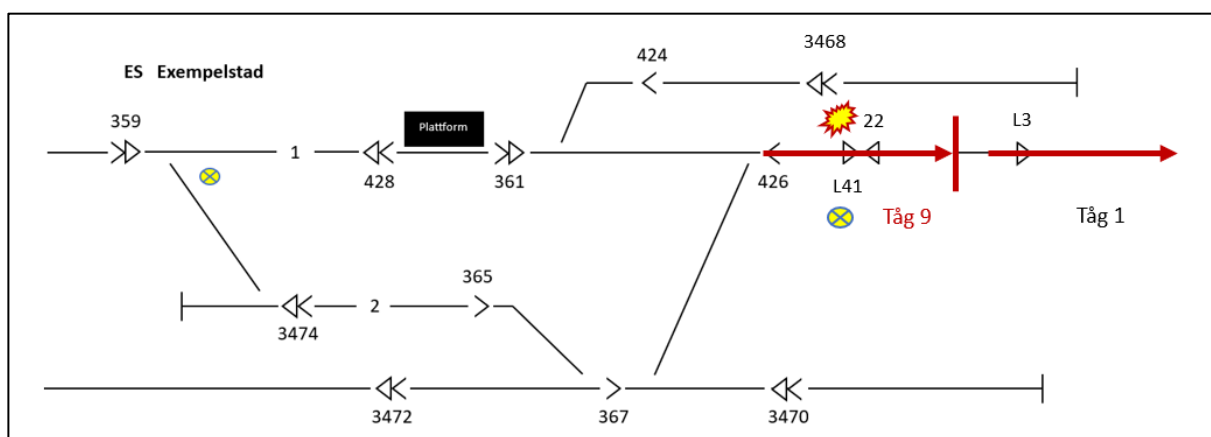
Finns det någon avsedd skyddssträcka på driftplats alternativt isärflyttad utfartsblocksinal och infartssignal?

Välj mellan

a) Ja, välj mellan

- Avsedd skyddssträcka passeras = hinderfrihetspunkten passeras = passage av farlig punkt.
- Avsedd skyddssträcka passeras ej = hinderfrihetspunkten passeras ej = ej passage av farlig punkt.

b) Nej = hinderfrihetspunkten passeras = passage av farlig punkt.

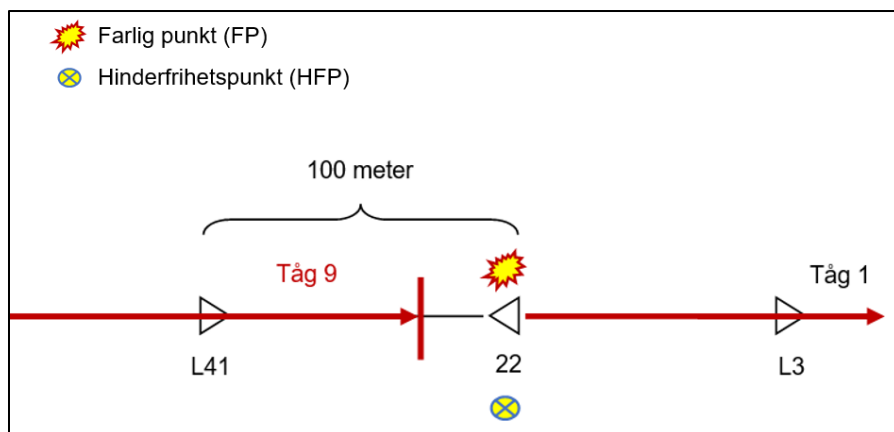


I exemplet ovan är avståndet mellan utfartsblocksinal L41 och infartssignal 22 noll (0) meter. Tåg 9 passerar L41 och stannar efter cirka 500 meter. Tåg 1 är fortfarande delvis kvar på blocksträckan (över L3), stillastående med ATC-fel. I detta fall kommer FP och HFP att sammanfalla med signal L41.

Klassning: Tåg, tillbud, klass 3.

Betydelse: Passage av farlig punkt.

Rapportering: Omedelbar rapportering till Transportstyrelsen.



I exemplet ovan är skyddsavståndet 100 meter mellan utfartsblocksignal L41 och infarts-signal 22. Tåg 9 passerar L41 och stannar efter ca 70 meter. Tåg 1 står still med ATC-fel över blocksignal L3. I detta fall kommer HFP och FP att sammanfalla med infartssignal 22.

Klassning: Tåg, tillbud, klass 1.

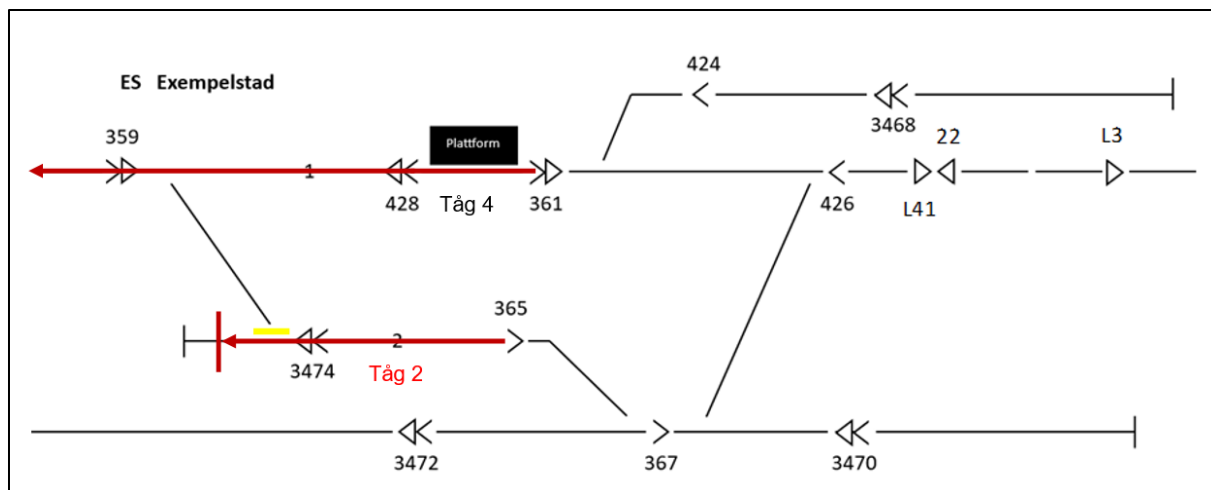
Betydelse: Ej passage av farlig punkt.

Rapportering: Årlig säkerhetsrapportering till Transportstyrelsen.

Grundfall 3 – Obehöriga stoppassager mot skyddsväxel och/eller stoppbock

Passage av signal som leder mot skyddsväxel och/eller stoppbock är definitionsmässigt alltid att likställa med ej passage av farlig punkt då ingen risk för konflikt finns.

Signalsträcka som leder mot skyddsväxel eller om stoppbock finns = hinderfrihetspunkten passeras ej = ej passage av farlig punkt.



I exemplet ovan lämnar tåg 4 plattformen på spår 1 via huvuddvärgsignal 428. Samtidigt står tåg 2 vid huvuddvärgsignal 3474 i stopp. Tåg 2 startar mot stopp och växeln som ligger i skydd för lagd tågväg leder mot stoppbock. I detta sammanhang passeras ingen farlig punkt.

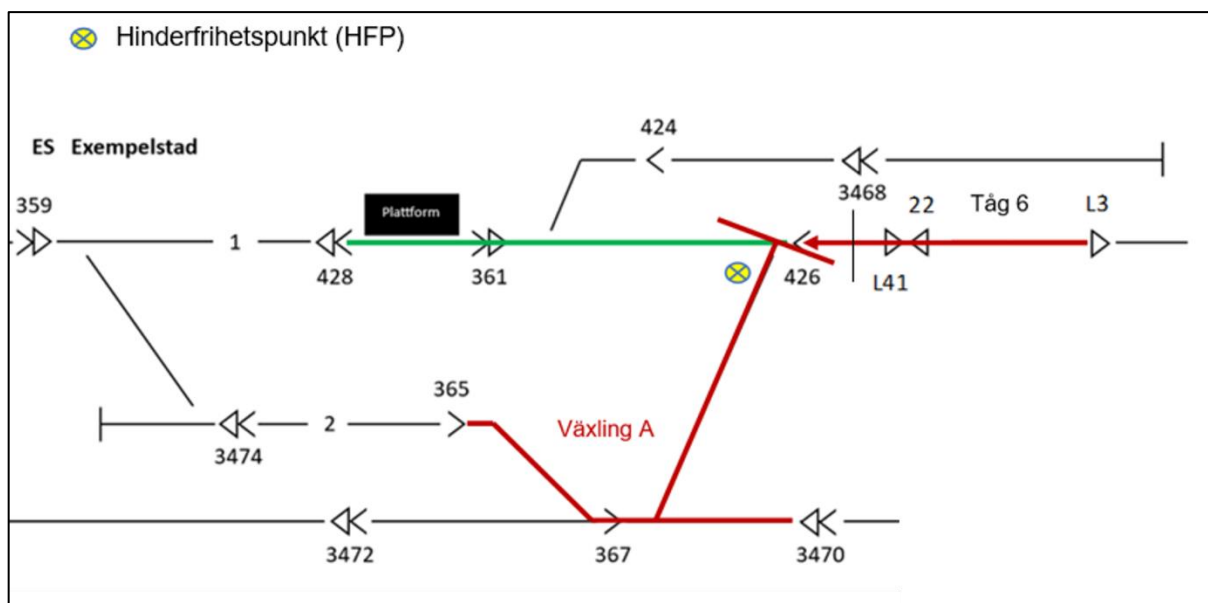
Klassning: Tåg, tillbud, klass 1.

Betydelse: Ej passage av farlig punkt.

Rapportering: Årlig säkerhetsrapportering till Transportstyrelsen.

Exempel på OSPA-händelser vid växling

Direkt kollisionsrisk = intrång på fientlig lagd väg och/eller fordon på samma signalsträcka.

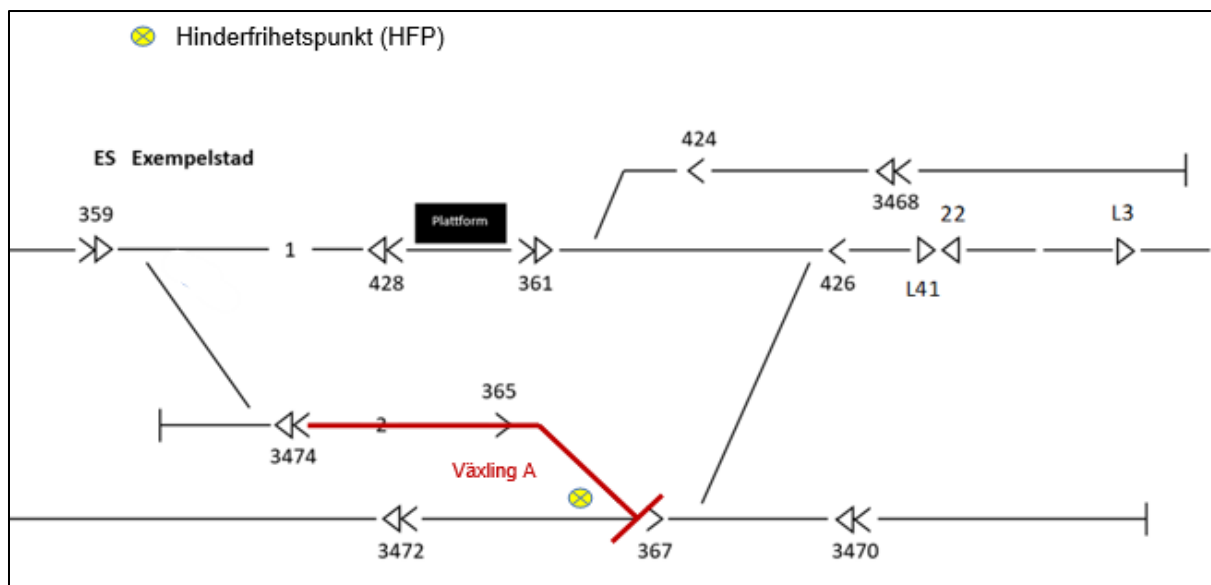


I exemplet ovan har tåg 6 lagd tågväg via infartssignal 22, dvärgsignal 426 med slutpunkt huvuddvärgsignal 428. Växling A missar sin slutpunkt i dvärgsignal 367 och passerar signalen vars växel ligger i vänsterläge mot tågvägen för tåg 6. Växling A stannar i medväxeln och avståndet är då så pass kort att tåg 6 precis hinner stanna utan att kollidera med fordonet i växling A.

Klassning: Växling, tillbud, klass 2.

Betydelse: Fientlig väg lagd, och/eller fordon på samma signalsträcka = direkt kollisionsrisk.

Rapportering: Omedelbar rapportering till Transportstyrelsen.



I exemplet ovan misstolkar Växling A sin situation och passerar dvärgsignal 365 med cirka en loklängd och passerar i och med det även HFP för växeln. Ingen fientlig väg lagd.

Klassning: Växling, tillbud, klass 1.

Betydelse: Varken fientlig väg lagd, eller fordon på samma signalsträcka.

Rapportering: Ingen rapportering till Transportstyrelsen.

OSPA-gruppens analysarbete

Tre tydliga block kan utkristalliseras och bindas samman i ett MTO-Y perspektiv.

1. Fysisk signalmiljö

- Signalplacering.
- Yttre omständigheter kopplat till signaler.
- Synlighetsmärkning av signaler.
- Uppföljning mång-OSPA.

2. Regler infrastruktur

- TTJ m.m.

3. Tkl- och förarbeteende

- Erfarenhetsutbyte baserat på genomförda undersökningar.
- Övergripande diskussion avseende:
 - Utbildning.
 - Operativ dokumentation.
 - Praxis/rutiner.

För att diskussioner i punkt 3 om tkl- och förarbeteende ska bli fruktsamma har gruppens orsaksmodell synkats enligt detta PM.

Redovisningsmallar

Rapporteringsmall för järnvägsföretagen

Järnvägsföretagen ska standardiserat fylla i nedan information, i därför avsett system, anvisat av nationella OSPA-gruppen.

Kategori A, Sverige	Anvisningar, exempel
Trend tåg	Redovisas som antal OSPA per miljon tåg kilometer
Fördelning mellan klasser	Visa i antal enligt nedan: Tåg, klass 1–4 – x st, exempelvis klass 1, 4 st, klass 3 2 st osv... Spärrfärd, klass 1-3 – x st Växling, klass 1-3 – x st
Fördelning underordnade händelsekategorier	Visa i antal enligt nedan: A1 – x st A2 – x st
Topp 5 platser	Visa i antal enligt nedan: Cst – x st Hrbg – x st
Förarens erfarenhet som förare med FB/KI (år)	Visa i spann enligt nedan: <1 år – x st = Nyexaminerad 1-2 år – x st = Oerfaren 3-4 år – x st = Minimikrav utbildning/examination 5-10 år – x st = Erfaren >10 år – x st = Mycket erfaren
Fördelning trafikeringsystem (antal)	Visa i antal OSPA per trafikeringsystem enligt nedan: System H: x st System M: x st System E2/E3: x st
Orsaker enligt orsaksmodell MTO-Y (antal)	Mänskliga – x st Tekniska – x st Organisatoriska – x st Yttre – x st
Underkategorier enligt orsaksmodell MTO-Y (antal)	Mänskliga: Tekniska: Organisatoriska: Yttre: yyyy – x st yyyy – x st yyyy – x st yyyy – x st
Förarutbildning i samband med händelsen (antal)	Visa i antal, x st
Aspekter, tankar m.m.	---

Presentationsmall för OSPA-gruppens redovisningar

Kategori A, Sverige	Anvisningar, exempel
Plats	Stockholm C
Klass och underordnad händelsekategori	Tåg, tillbud, klass 1
Signal	Cst 434, gärna med bild
Förarens erfarenhet som förare med FB/KI (år)	3 år
Förarutbildning i samband med händelsen	Körträning med körlärare
Händelsebeskrivning	---
Underkategorier enligt orsaksmodell MTO-Y	Mänskliga... Tekniska... Organisatoriska... Yttre...
Aspekter, frågor, tankar m.m.	---