

OSPA – Obehöriga Stoppsignalpassager

Samarbetet mellan Trafikverket och BTO är en överenskommelse mellan parterna om att arbeta med gemensamma rutiner och analyser och tillsammans arbeta för att minska antalet OSPA-händelser.

De järnvägsföretag som inte är medlemmar i BTO ingår inte i samarbetet men är självklart fria att använda sig av det gemensamma materialet och de gemensamma

rutinerna som tas fram av analysgruppen. Trafikverket har valt att genomföra samarbetet med branschorganisationen då många järnvägsföretag är medlemmar och man genom representation kan prata för många i en relativt liten grupp.

Det här informationsbladet riktar sig främst till förare och tågklarerare. Planen är att informationsbladet ska ges ut två gånger per år, preliminärt i mars och i oktober. Syftet är att sprida kunskap om OSPA-händelser och dess orsaker samt att informera om den branschgemensamma analysgruppens arbete.

Bakgrund

Vad står OSPA för?

Förkortningen "OSPA" står för Obehörig Stoppsignal-Passage och innebär att en rörelse passerat en röd signal (stoppsignal) utan tillstånd. En rörelse kan vara ett tåg, en växlingsrörelse eller annan trafikverksamhet som kör på spåret.

Varför särskilt samarbete för just OSPA?

Under slutet av 1990-talet ökade förståelsen för att obehöriga stoppsignalpassager (OSPA-händelser) utgör en uppenbar risk för allvarliga olyckor som kollisioner och urspårningar. Insikten om att ATC-systemet inte är heltäckande bidrog till detta, och även fler allvarliga olyckor som hade inträffat i Storbritannien, Danmark och Norge.

År 2000 påbörjade några trafikutövare och dåvarande Banverkets Tågtrafikledning aktiviteten att systematiserat samla in uppgifter om OSPA-händelser.

Samarbetet bestod av att man inledningsvis enades om ett system för kategorisering av OSPA-händelser, med brittisk förebild som grund. Systemet innehåller indelning i händelsekategorier

Händelsekategorier

- A** Signal ej ställd till "kör"
- B** Signal oavsiktligt till "stopp"
- C** Signal avsiktligt till "stopp"

De långsiktiga mål som arbetsgruppen uttalade var bl.a.

- att kunna påvisa och komma tillrätta med systematiska fel och därigenom minska antalet OSPA-händelser och minska risken för kollisioner och urspårningar, som kan bli följden av dem
- att skapa ett system med standardiserade utredningsmallar
- att skapa en för järnvägssektorn sammanhållande funktion för OSPA-arbetet

Under 2004 togs frågan upp i det av Banverket nybildade Sektorsrådet för trafiksäkerhet. Där beslöts att Banverket skulle vara huvudman för det fortsatta arbetet och driva det i samverkan med några av järnvägsföretagen. Dessa förde sedermera frågan till Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO), och det blev i dess s.k. fokusgrupp Trafiksäkerhet bestämt att BTO tillsammans med Banverket skall driva det arbete som Sektorsrådet beslutat om.

Banverket genomförde en stor omorganisation med början 2007 vilket innebar en förändring jämfört med tidigare överenskommelse. Under 2008 gjordes en kostnads- nyttoanalys av implementering av OSPA enligt tidigare förslag. Denna analys genomfördes på uppdrag av Banverket och slutsatsen i den rapporten var att införande enligt tidigare förslag inte kunde rekommenderas. Rapporten pekade också på att allvarlighetskategorierna som tagits fram inte ansågs tillräckligt tydliga och ändamålsenliga.

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. 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 järnvägsföretagen trafikerar den infrastruktur som Trafikverkets ansvarar för. Orsakerna till OSPA-händelser kan ibland uppkomma inom järnvägsföretaget, ibland inom Trafikverket. Men oftast står orsakerna att finna inom både järnvägsföretag och Trafikverket.

Det finns alltså många anledningar till att gemensamt arbetat med OSPA-händelser. Det är bara tillsammans som det är möjligt att sammanställa alla fakta kring en OSPA-händelse. Genom den gemensamma hanteringen blir det möjligt att finna gemensamma risker och felkällor. Allt i syfte att skapa en ännu säkrare järnväg och att höja kvaliteten i tågtrafiken.

Konsekvenser av inträffad OSPA

Den vanligaste konsekvensen i samband med en inträffad OSPA är någon form av trafikstörning. Vid kategori B- och C- händelser, då det vanligtvis inte föreligger någon direkt fara för olycka, stoppas alltid trafiken för en stund.

Föraren måste stanna rörelsen och kontakta tågklararen för att få tillstånd att fortsätta färden. För ett godståg tar en sådan händelse i genomsnitt 10 till 15 minuter från passage av signalen till att tåget kommit upp i tidigare hastighet igen, för persontåg är förloppet något snabbare. Vid de flesta av dessa händelser ingriper tågskyddssystemet med system-nödbromsning av tåget. Vid exempelvis dåligt väglag kan det leda till hjulskador vilket i sin tur leder till kostnader för järnvägsföretaget men ibland också följdåtgärder för felsökning och urväxling av skadade vagnar.

Kategori A-händelser leder också till stopp i trafiken. Trafikstörningarna blir oftast större än vid B- eller C-händelser. Dessutom finns det vid A-händelser en uppenbar risk för allvarliga olyckor. Även vid kategori A-händelser, som inträffar huvudsakligen efter att rörelsen av någon anledning inte stannat vid signalen, är den vanligaste konsekvensen en trafikstörning. Här finns också risken för en allvarlig olycka.

Därför ska en A-händelse alltid utredas, i syfte att hitta den bakomliggande orsaken för undvikande av framtida olyckor. Utredningsarbetet börjar direkt efter det att händelsen inträffat genom att järnvägsföretagets faktainsamlare, och i allvarigare fall även infrastrukturförvaltarens faktainsamlare, samlar de uppgifter som behövs för utredningen. Järnvägsföretaget ska också ta ställning till om tjänstgörande personal ska avlösas eller inte.



När dessa åtgärder är genomförda lämnar varje part, genom att så kallat röjningsmedgivande, sitt godkännande till att trafiken kan återupptas. Denna hantering kan ibland ta tid. Inträffar händelsen vid platser med många andra rörelser kan störningarna i trafiken bli stora. Händelsen kan medföra att andra signaler går till stopp när spårledningar beläggs. Detta stoppar annan trafik och kan även orsaka andra stoppsignalpassager (C-händelser).

Exempel på OSPA med allvarliga konsekvenser

Tillbud till kollision mellan tåg på Stockholms central,

Text från Haverikommissionens rapport RJ 2009:01

Tisdagen den 7 augusti 2007 inträffade ett tillbud till kollision mellan tjänstetågen 90161 och 52517 på Stockholms central när tåg 90161 passerade signal Cst 566 i stopp. Vid Norra Bantorget korsades de båda tågens spår vilket innebar att tåg 90161 hade stopp vid signal Cst 566 till dess att tåg 52517 hade passerat platsen. Den röriga och informationsrika miljön i kombination med förarens ovana att köra på spår C1 bidrog till att signalerna 456 och 566 inte uppmärksammades och att signal 566 passerades i stopp. De båda förarna uppmärksammade att de var på väg att korsa varandras vägar och stannade tågen ca 22 meter från varandra.

Kollision mellan tåg och växling i Kiruna, 2008-12-23

Vid växling på Kiruna bangård passerade ett lok från tåg 9988 en signal i stopp och kolliderade med tåg 9920, ett malmtåg, vilket orsakade mycket stora skador på lok, spåransläggning och kontaktledning. Skadorna beräknas uppgå till 5 Mkr. I utredningen har framkommit att föraren strax innan olyckan fått ett telefonsamtal vilket kan haft inverkan på hans koncentration mot signalerna.

Branschgemensam analysgrupp

Trafikverket och BTO har sedan 2009 ett samarbete kring otillåtna stoppsignalpassager.

Samarbetet syftar till att tillsammans arbeta aktivt med att minska antalet obehöriga stoppsignalpassager (OSPA). Detta görs genom att hitta de (systematiska och övriga påverkbara) faktorer som bidrar till eller orsakar att tåg passerar signaler som inte visar ”kör” och där tillstånd till passage inte lämnats.

Målet för arbetet är

- minska risken för kollisioner
- minska risken för olyckor
- minska förseningar och kostnader



Det praktiska arbetet sker i form av gemensam analysgrupp som träffas regelbundet för att avrapportera uppgifter kring olika OSPA-händelser, redovisa genomförda eller pågående åtgärder eller analyser, föreslå nya åtgärder, etc.

Analysgruppens arbetssätt

I det nu införda arbetssättet har vi valt att fokusera på de gemensamma delarna av den totala hanteringen efter en obehörig stoppsignalpassage. Det är därför viktigt att de uppgifter som ska användas i det gemensamma analysarbetet är insamlade enligt ett likartat förfaringsätt vid varje händelse samt att uppgifterna är kvalitetssäkrade. Detta för att analysmaterialet ska bli så användbart och korrekt som möjligt.

Vad har vi gjort?

Analysgruppen arbetar tillsammans för att identifiera avvikelser och gemensamma risker som kan analyseras och elimineras eller att riskerna minimeras.

Som en del i det arbetet har analysgruppen tagit fram gemensamma blanketter för faktainsamling i samband med inträffad OSPA. Blanketterna används av utredare och faktainsamlare och är en viktig pusselbit i analysgruppens arbete. Ett exempel på detta är ”blankett 21 baksida”.

Trafikverket

För Trafikverket har vi försökt hitta de signaler som är mest förekommande avseende B-händelser, eftersom det i de flesta fall beror på någon teknisk felkälla. Avsikten är att dels kunna påvisa var problemen är störst, dels att på sikt kunna bygga upp en erfarenhetsbank med vidtagna åtgärder där fel varit svårdetekterade. Eftersom analysgruppen bara varit igång ett drygt år har arbetet mest bestått i att visa sammanställningarna och försöka



få in sammanställningar om vad felkällorna består i och vilka åtgärder som vidtagits. Detta har inte varit helt lätt, men förhoppningen är att detta kommer att bli bättre när arbetet blir mer känt ute i landet.

I de rapporter som sammanställs har det dock kunnat konstateras att vissa driftplatser, exempelvis Storvik och Garnudden, återkommer från gång till annan. Analysgruppen har också kunnat visa att det varit stora problem med OSPA på bandel 444 (Kungsängen-Västerås). Dessa problem förefaller sedan ha försvunnit i och med att optokablar ersatt gamla kopparkablar för signalanläggningarna. Anledningen till att opto fungerar bättre ska vara att de inte är lika känsliga för elektromagnetiska störningar.

BTO

Järnvägsföretagen arbetar aktivt med i första hand de bakomliggande orsakerna till att A-händelser inträffar. Arbetet sker på lite olika sätt inom de olika järnvägsföretagen beroende på vilken typ av A-händelse som är vanligast inom respektive verksamhet.

Generellt arbetas det med åtgärder inom följande områden

- Öka säkerhetsmedvetenheten hos förarna.
- Förbättra utbildningen i avseende vilka situationer som kan kräva skärpt uppmärksamhet
- Återkoppling och intern information kring OSPA-händelser och andra trafiksäkerhets-händelser

I kommande utgåvor av detta informationsblad kommer de olika åtgärderna att beskrivas mer i detalj.

Ansvarsområden

Gemensamt

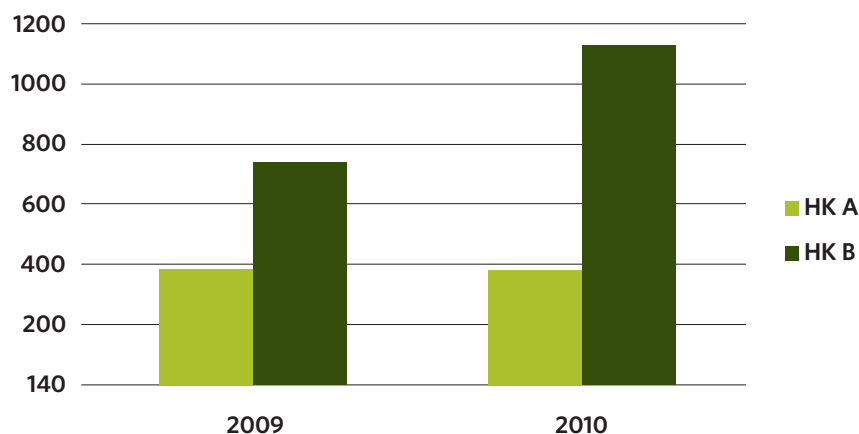
Trafikverket och respektive järnvägsföretag ska tillsammans säkerställa faktainsamlingen vid en OSPA-händelse.

Gemensamt har följande överenskommit

- Faktainsamling görs av såväl järnvägsföretag som Trafikverket, var för sig eller gemensamt.
- Insamlad fakta analyseras i samband med analysgruppens sammanträden.
- Järnvägsföretagen ansvarar för faktainsamling avseende fordonssättet och personalen ombord.
- Trafikverket ansvarar för faktainsamling avseende infrastrukturen och uppgifter från trafikledningen.
- Röjningsmedgivande lämnas av respektive part när faktainsamling är avslutad, vid A-händelser.
- Gemensam blankett "21 baksida" för notering av fakta
- Gemensam blankett "Faktainsamling i samband med OSPA HK A"
- Parterna ska gemensamt verka för att Trafikverkets berört järnvägsföretags fakta-insamlare i högre grad etablerar kontakt med varandra i samband med inträffad OSPA-händelse.

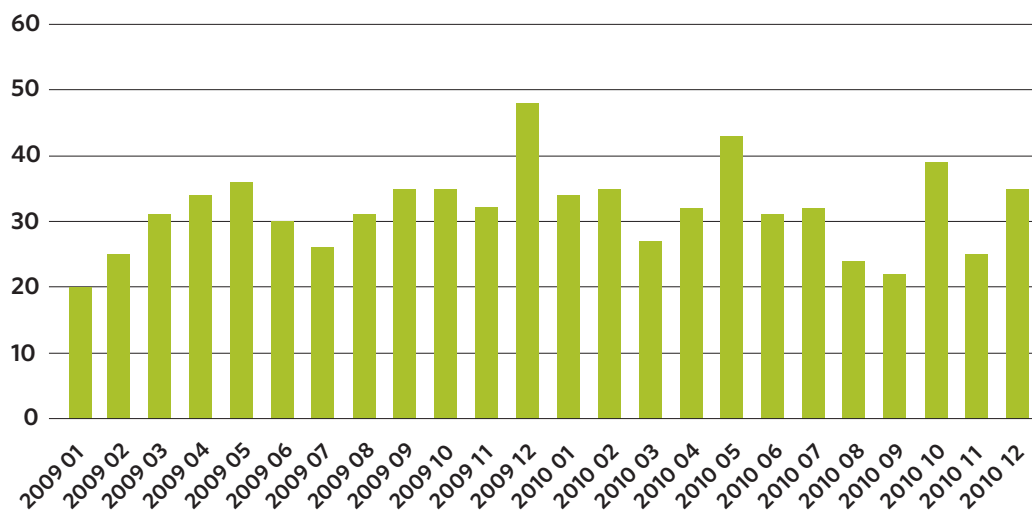
För detaljerad beskrivning av de olika händelseskategorierna, se hemsidan.

OSPA HK A och HK B Trafikverket



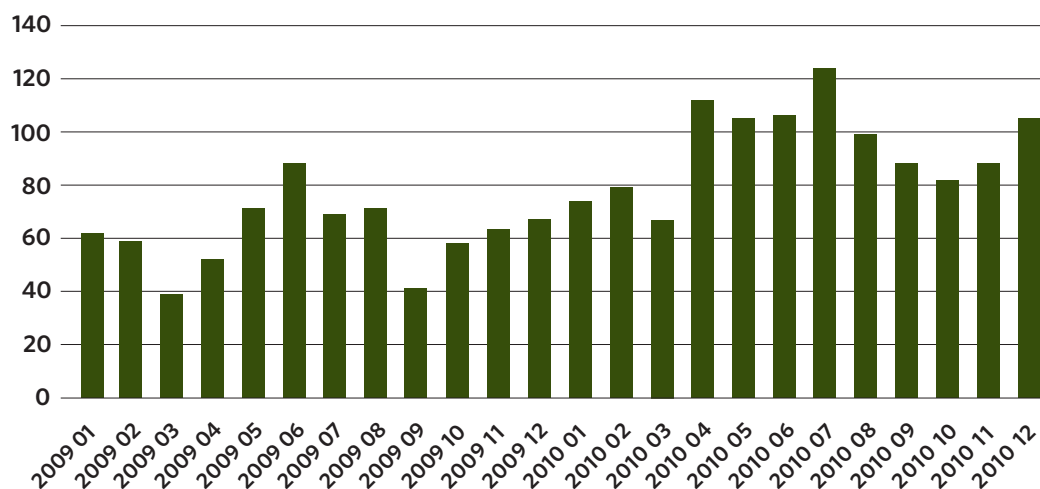
Bilden visar fördelningen på OSPA A och B för 2009 och 2010. Ökningen 2010 hänger till viss del samman med de rutiner som infördes 2009 och som tydliggjorde rapporteringen.

OSPA HK A Trafikverket



Fördelning av OSPA A per månad för 2009 och 2010.

OSPA HK B Trafikverket



Fördelning av OSPA B per månad för 2009 och 2010.

Fördelningen av OSPA per sekundär händelsekategori för år 2009.

OSPA Händelsekategori, Vanlig	2009 01	2009 02	2009 03	2009 04	2009 05	2009 06	2009 07	2009 08	2009 09	2009 10	2009 11	2009 12	2009
A1 - Missförstånd stoppassagedgivande	1	2	4	3	1	2	3	2	5	3	3	2	31
A2 - Start mot stopp	2	0	3	6	6	8	5	4	3	6	4	4	51
A3 - Missad försignalering	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	3
A4 - Missad stoppsignal	13	12	8	7	16	10	12	14	15	10	13	20	150
A6 - Såg stoppsignalen för sent	3	3	3	5	2	4	2	2	10	3	5	4	46
A7 - Såg stoppsignalen i tid, kunde inte stanna	1	6	3	5	3	2	3	7	2	7	3	7	49
A9 - Övrig händelse	0	2	10	8	7	4	0	2	0	6	3	11	53
Summa HK A	20	25	31	34	36	30	26	31	35	35	32	48	383
B1 - Tekniskt fel	60	50	34	44	57	59	55	64	33	55	52	55	618
B2 - Felaktig återtagning	2	6	3	2	0	6	5	2	2	0	2	4	34
B3 - Felaktig påverkan	0	1	0	1	2	1	2	2	1	0	4	3	17
B9 - Övrig händelse	0	2	2	5	12	22	7	3	5	3	5	5	71
Summa HK B	62	59	39	52	71	88	69	71	41	58	63	67	740

Fördelningen av OSPA per sekundär händelsekategori för år 2010.

OSPA Händelsekategori, Vanlig	2010 01	2010 02	2010 03	2010 04	2010 05	2010 06	2010 07	2010 08	2010 09	2010 10	2010 11	2010 12	2010
A1 - Missförstånd stoppassagedgivande	1	2	2	2	4	3	2	2	4	2	0	2	26
A2 - Start mot stopp	3	1	6	2	3	5	3	0	1	2	6	7	39
A3 - Missad försignalering	0	1	0	0	2	2	3	2	0	1	1	0	12
A4 - Missad stoppsignal	11	14	10	18	22	9	11	11	10	18	8	13	155
A6 - Såg stoppsignalen för sent	2	4	2	3	1	3	4	4	2	5	1	1	32
A7 - Såg stoppsignalen i tid, kunde inte stanna	11	10	5	4	7	5	1	1	4	3	5	4	60
A9 - Övrig händelse	6	3	2	3	4	4	8	4	1	8	4	8	55
Summa HK A	34	35	27	32	43	31	32	24	22	39	25	35	379
B1 - Tekniskt fel	65	67	64	106	99	100	116	78	84	72	77	98	1026
B2 - Felaktig återtagning	2	7	3	5	1	5	2	3	1	2	0	3	34
B3 - Felaktig påverkan	4	1	0	0	4	1	4	3	2	5	3	2	29
B9 - Övrig händelse	3	4	0	1	1	0	2	15	1	3	8	2	40
Summa HK B	74	79	67	112	105	106	124	99	88	82	88	105	1129

Källa: Trafikverkets Synergisystem, OSPA HK A och B händelser för samtliga Järnvägsföretag

Tips till OSPA-gruppen - kontaktuppgifter

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. Personuppgifter kommer inte att spridas utanför analysgruppen.

Trafikverket

Kaj Andersson, Tjpd
kaj.andersson@trafikverket.se

Anders Malmgren, Tjpo
anders.malmgren@trafikverket.se

Lars Nilsson, Tttat
lars.f.nilsson@trafikverket.se

Ulf Eriksson, Ttsit
ulf.a.eriksson@trafikverket.se

BTO

Matts Jernelius, Stockholmståg
matts.jenelius@stockholmstagg.se

Gunnar Melin, A-Train
gunnar.melin@atrain.se

Anders Vestberg, Green Cargo
anders.vestberg@greencargo.com

Michael Blomhage, SJ AB
michael.blomhage@sj.se