

Säkerhetsrapport 2023

Hur var järnvägssäkerheten för året?

Arbetsgrupp:

Gisela Liss, Katarina Bjurman, Magnus Jonsson, Benke Heed, och Mikael Strömsö

Granskare: Anders Lidell och Bertil Karlsson

Språkvård: Lena Poggi

TSG
2024-2143

Säkerhetsrapport järnväg

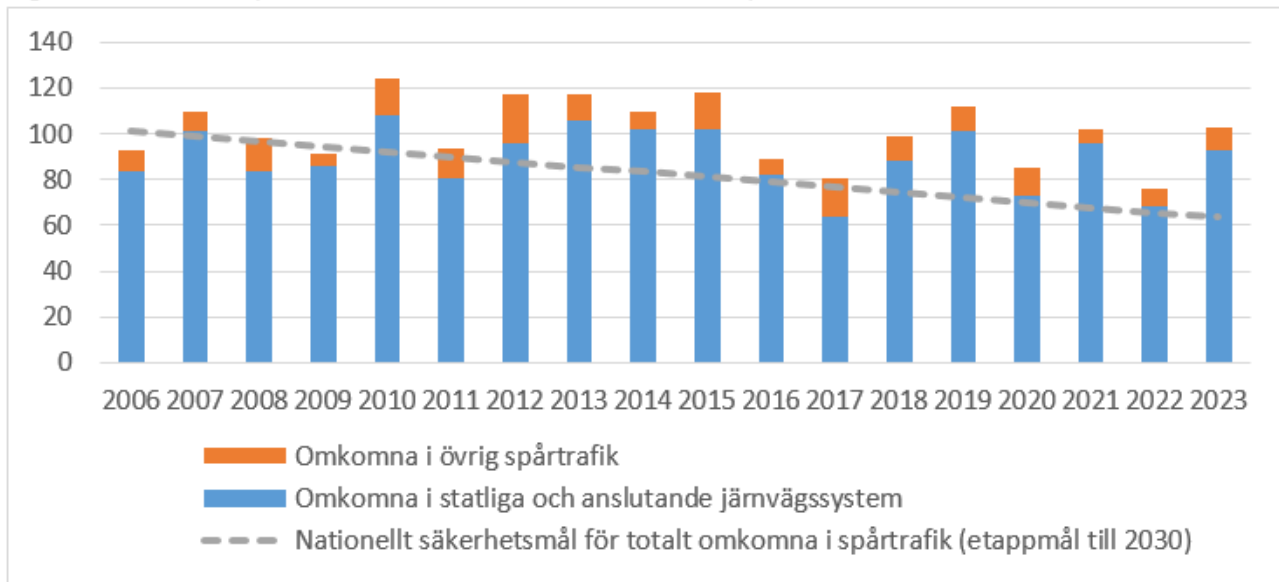
Transportstyrelsens årsrapport för 2023

För vem...

- *Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)*
- *Regeringen*
- *Branschen*
- *Verksamhetsutövare*
- *Transportstyrelsen (t.ex. tillsyn)*

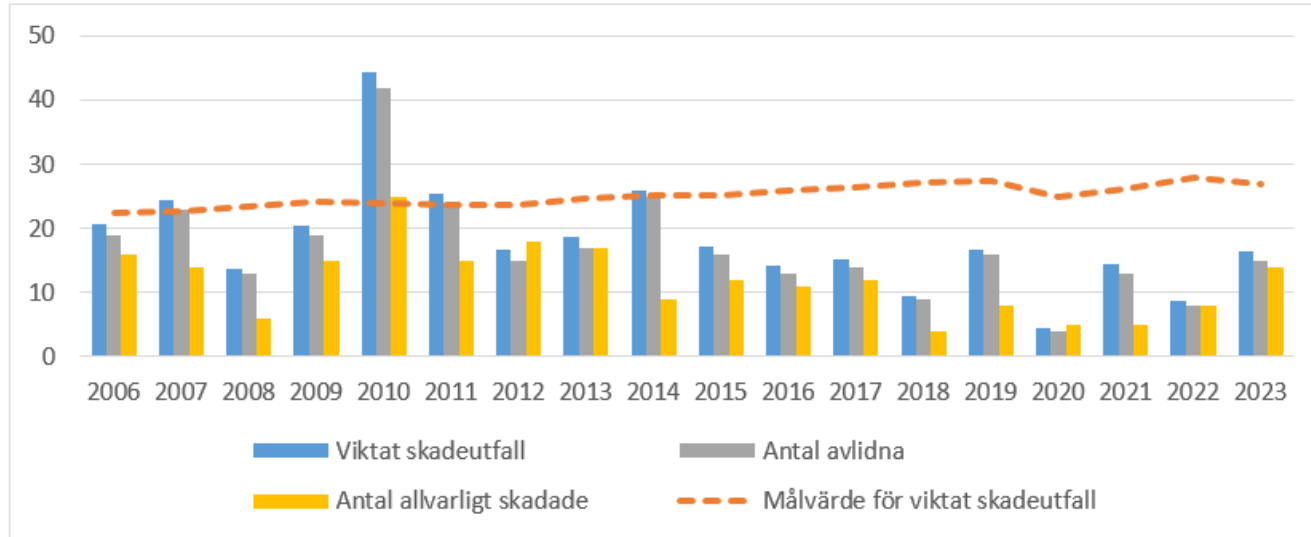
Omkomna i järnvägen

Figur 1. Omkomna i spårtrafik i förhållande till nationellt mål för spårtrafiksäkerhet 2006–2023

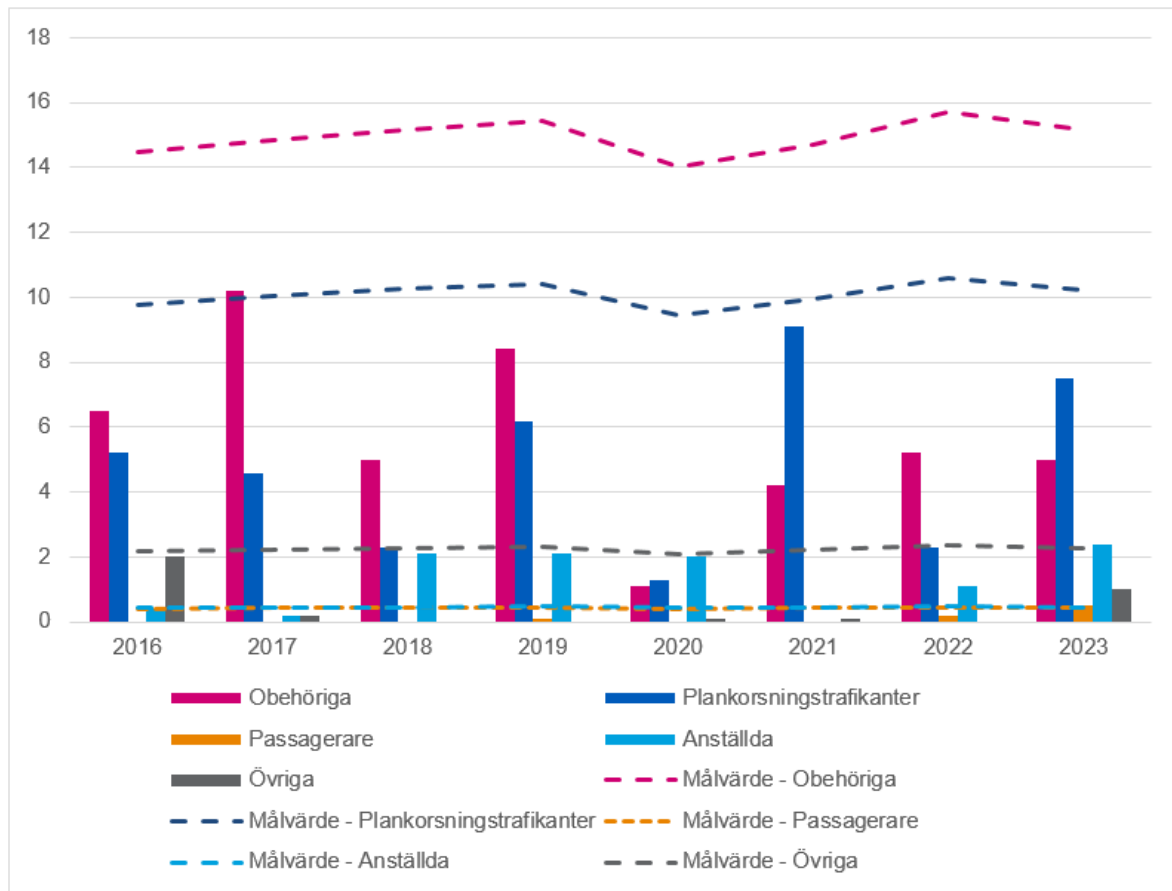


Omkomna i olyckor

Figur 2. Omkomna, allvarligt skadade och viktat antal skadade i järnvägsolyckor, (ej självmord), 2006–2023 samt mål för viktat skadeutfall.



Figur 5. Viktat skadeutfall per persongrupp i förhållande till målvärde 2016–2023.



Måluppfyllelse

Indikatorer

Riskgrupp	Säkerhetsmål	Måluppfyllelse (utfall/skadeindex 2022)	Kompletterande indikatorer	Bedömning av säkerhetsutveckling
Samhälle	Skadeindex (= Antal omkomna i olyckor + $0,1 \cdot$ Antal allvarligt skadade i olyckor) ska vara lägre än 27 för hela järnvägssystemet.	Ja (16,4)	Lång tidsperiod	Indikation på förbättring i förhållande till trafikmängd över längre period (10–20 år) men försämring jämfört med 2022.
Obehöriga	Skadeindex för obehöriga personer som vistas i järnvägsområde ska vara lägre än 15,2.	Ja (5)	Tillbud med obehöriga i spår (Transportstyrelsen) Självmod och självmordsförsök (Transportstyrelsen) Förseningstimmar på grund av obehöriga i spår (Trafikverket)	Antalet tillbud fortsätter att öka. Antalet självmord har ökat och ligger något över genomsnittet inom järnvägen. Antalet förseningstimmar till följd av obehöriga i spår är likvärdigt med förra året.
Plankorsnings- trafikanter	Skadeindex för plankorsnings- trafikanter ska vara lägre än 10,2.	Ja (7,5)	Tillbud och olyckor vid plankorsningar Plankorsningar efter skyddssystem (CSI)	Fler dödsfall och allvarligt skadade, men färre tillbud. Antalet plankorsningar med passiva skyddsanordningar minskar sakta över tid.

Riskgrupp	Säkerhetsmål	Måluppfyllelse (utfall/skadeindex 2022)	Kompletterande indikatorer	Bedömning av säkerhetsutveckling
Passagerare	Skadeindex för tågpassagerare ska vara lägre än 0,4.	Nej (0,5)	Tågurspårningar (Transportstyrelsen) Tåggollisioner (Transportstyrelsen) Obehöriga stoppsignalpassager (CSI) Spårgeometrifel och rälsbrott (CSI) Bränder och utsläpp (Transportstyrelsen) Tågurspårningar (Transportstyrelsen)	Ingen passagerare har omkommit sedan 2010. Flera passagerare skadades allvarligt under 2023. De flesta i samband med av- eller påstigning samt fall i vagn. Två allvarliga tågurspårningar i samband med persontrafik under 2023. Antalet allvarliga tåggollisioner och tillbud är i allmänhet i linje med de senaste åren. Antalet obehöriga stoppsignalpassager har ökat. Antalet spårgeometrifel fortsätter att öka. Ingen större förändring av antalet allvarliga bränder och utsläpp.
Anställda (inklusive entreprenörer)	Skadeindex anställda (inklusive entreprenörer) ska vara lägre än 0,5.	Nej (2,4)	Personpåkörningar och tillbud vid arbete i spår (Transportstyrelsen) Olyckor och tillbud vid växling (Transportstyrelsen) Arbetsplatsolyckor som har resulterat i sjukskrivning (Arbetsmiljöverket)	2 personer omkom och 4 skadades allvarligt under 2023. Den senaste femårsperioden visar allmänt högre risk bland anställda (inklusive entreprenörer) än referensperioden 2004–2009. Speciellt är det dödsolyckor involverande växlingspersonal som sker alltför ofta, men många olyckor och tillbud berör även spårarbetare.
Övriga	Skadeindex för övriga personer ska vara lägre än 2,3.	Ja (1,0)		Ingen bedömning görs för denna grupp.

Lite om säkerhetsinsatser 2023

SHK utredning

Urspårning med godståg 9942 på Malmbanan, den 7 november 2021

Plankorsningsolycka på Södra Värö, den 16 november 2022

Transportstyrelsens aktiviteter

Under 2023 utökades arbete kring kvalitetsuppföljning i tillståndshantering.

Tillsynsinriktningen 2023 samma som 2022

Tillsyner inom lastsäkring har gett god effekt

Lite om säkerhetsinsatser 2023 forts.

- Verksamhetsutövares säkerhetsaktiviteter och säkerhetsmål
 - Trafikverket följer Nollvision genom etappmål 2030 (halveringsmålet)
 - Järnvägsföretag har svårt att uppnå sina egna mål om förhindrande av obehöriga stoppsignalspassager (OSPA)
 - Flera verksamhetsutövare har mål kopplat till risker med växling.
 - Många av de större järnvägsföretagen har arbeta med att öka kunskapen och förbättra egna arbetssätt med anledning av CSM-RA förordningen.

-

Säkerhetspåverkande omvärldsfaktorer

- Den statliga anläggningens skick har försämrats
- Tågens tillförlitlighet försämrades ytterliggare
- Personalbrist
- Förtroendet för järnvägen har försämrats

Sammanfattning

- Järnvägssäkerheten är fortsatt hög i Sverige
- Fortsatt stora risker för anställda och entreprenörer
- Riskerna för passagerare har ökat
- Järnvägens robusthet behöver stärkas

Tack för mig!

Frågor?

gisela.liss@transportstyrelsen.se