

OSPA – Obehöriga Stoppsignalpassager

Infoblad nr 15, April 2018



Workshop 2017-11-28

I slutet av november hölls en branschgemensam workshop med OSPA som tema. Inbjudna parter var medlemsföretag i BTO¹, samt delar av Trafikverket². Uppslutningen var stor och ett 30-tal personer närvarade vid workshopen. Dagen var indelad i två block. Det första blocket var mer teoretiskt inriktat. Nationella OSPA-gruppen beskrev sitt gemensamma arbete samt gick igenom principerna för händelse- och allvarlighetsklassificering av OSPA-händelser. Det andra blocket syftade till att försöka hitta idéer för ett gemensamt framtida arbete i syfte att minska förekomsten av i första hand de allvarliga OSPA A-händelserna. Blocket inleddes med att järnvägsföretagen fick berätta om hur de arbetar med OSPA-problematiken inom respektive företag. Det gav en möjlighet att dels lära av varandra men även att försöka hitta gemensamma åtgärder för att minska OSPA.

Ett litet axplock av de åtgärder som används är:

- Stort fokus på information om A-händelser på arbetsplatsträffar och vid olika typer av utbildningar (inträffade händelser, situationsmedvetenhet, osv.)
- Säkerhetsutbildning på chefsnivå för att öka ledningens engagemang.
- Tydligare instruktioner och rutiner.
- Tydliga säkerhetsmål.
- Utbildning i, och skapande av, god säkerhetskultur.
- Träning med hjälp av simulatorer är på gång inom flera järnvägsföretag och skolor.

Under det andra blocket diskuterades även möjligheterna till branschgemensamma måltal och vilka åtgärder som i så fall skulle behöva vidtas för att nå dessa.

Några av de föreslagna åtgärderna var:

- Fortsatt arbete med att stärka säkerhetskulturen. God säkerhetskultur och stort engagemang kring säkerhetsfrågor har en positiv inverkan på antalet A-händelser.
- Hela organisationen påverkar, inte bara den operativa personalen.
- Skapa möjligheter till utbildning av chefer, för att på så sätt öka deras engagemang.
- Fokusera på bakomliggande faktor i samband med utredning av OSPA-händelser.
- Anläggningens utformning har betydelse i flera fall. Fokus på att fortsätta införandet av signalsamrådet.
- Använda växlingsplaner för att minska missförstånd och osäkerheter när det gäller växling.
- Förtydliga växlingsutbildningen, främst när det gäller systemförståelse kring vilka risker som finns vid växling.
- Arbete med utbildning och åtgärder kring situationsmedvetenhet
- Utreda om växling med hjälp av signaler kan ske på ett säkrare sätt än i dag.

Ovanstående kommer att redovisas i branschens arbetsgrupp för gemensam riskhantering, FRI. Därefter kommer det att beslutas hur arbetet ska bedrivas vidare.

¹Branschföreningen tågoperatörerna

²Trafiksäkerhet järnväg och signalprojektörer

Reflexram i syfte att öka synbarheten

Vid Malmö godsbangård finns en signal som ända från då den sattes upp har förekommit i Mång-OSPA-sammanställningarna. Signalen har flyttats en gång och antalet OSPA har minskat men det förekommer fortfarande att signalen passeras obehörigt. I syfte att testa om det går att höja synbarheten har signalen sedan en tid försetts med en reflexram, se bild till höger. Ett problem är att reflexramen tangerar utrymmet för fria rummet, vilket redan visat sig i form av påkörning, troligen av ett fotsteg på något fordon. OSPA-gruppen fortsätter dock att följa testet och avser att analysera detta framöver.



Signalen före åtgärd.



Signalen efter åtgärd (även rengjord).

OSPA A i Söd 142

År 2009 öppnade en ny pendeltågsdepå parallellt med Södertälje hamns driftplats. Depån har två anslutningar till Trafikverkets infrastruktur. I huvudsak sker växling via ett spår mot Södertälje centrum där flertalet tåg sätts i eller tas ur trafik. För ett antal tåg som avgår eller ankommer som tjänstetåg direkt från Stockholm används en växelförbindelse i Södertälje hamn. Denna anslutning är i övrigt tänkt som reservförbindelse. I undantagsfall har den även använts för att slippa förflyttningen från Södertälje hamn ner till Södertälje centrum och tillbaka till depån. En växling krävs då på uppspåret norrut mot Östertälje och Stockholm förbi mellansignal Söd 155. Därifrån kan rörelsen vända söderut till spåren i Södertälje hamn eller in till depån. Infrastrukturen är dock inte anpassad för växling av 107 meter långa X60-fordon. Sträckan norr om Söd 155 till mellansignal Söd 142 är bara dryga 50 meter. Samtidigt saknar Söd 142 medgivandevärgsignal för växling. Ett särfall krävs där förare antingen begär tillstånd av fjtkl att passera Söd 142 i "stopp" eller en överenskommelse att växla på "kör".

Just här har flera OSPA A inträffat. I samrådet med fjtkl har fokus legat på att växla "bakom" Söd 155. Fjtkl ser på sin bildskärm varken avståndet till nästa signal eller hur långt växlingssättet är. Samtidigt utgår fjtkl från det självklara – att en växling alltid stannar framför en huvudsignal i "stopp". Föraren å andra sidan tänker under samrådet att fjtkl känner till förutsättningarna för hela

växlingen. Signalen i "stopp" i färdriktningen missas eller tänks helt enkelt bort för att uppnå målet – att passera förbi Söd 155.

Utredningarna visar på samma brister:

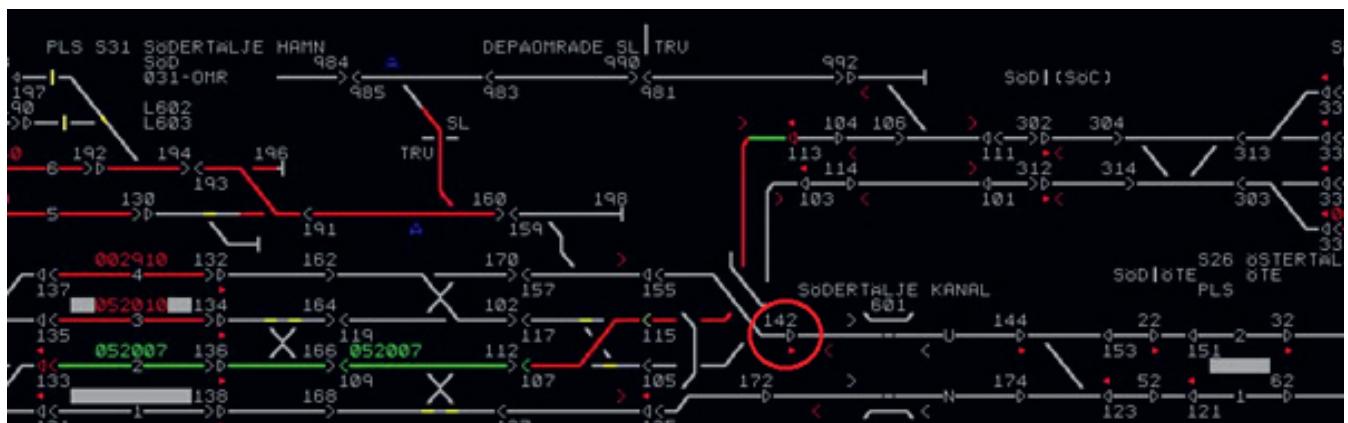
- föraren har haft begränsad uppsikt i färdriktningen
- fjtkl har sagt "bakom Söd 155" i samrådet
- Söd 142 saknar medgivandevärgsignal

Risken för OSPA A vid denna typ av växling och samråd känns igen från många platser i Sverige. Växling behöver därför planeras och samråd ske i färdriktningen utan referens till en punkt som skall passeras. Utan "vända bakom" minskar risken att förare fokuserar fel. En signal i "stopp" kan då bättre observeras och vid behov hanteras enligt regelverket.

Signal Söd 142 är inte utrustad med medgivandevärgsignal då man i konstruktionsläget bedömt att signalsträckan mot Söd 144 och Östertälje är ett "linjeliknade" avsnitt. Ungefär som att Söd 142 skulle kunna likställas med en utfartsblocksignal, vilket signalen var innan ombyggnaden av Södertälje hamn.

Anläggningskonstruktörerna har helt enkelt inte kunnat genomskåda att Söd 142 kommer att passeras av växlingsrörelser.

Tkl kan alltså inte ställa en växlingsväg förbi Söd 142.



Trafikeringsystem E

Under 2017 har registrerats sammanlagt 10 OSPA A-händelser på trafikeringsystem E:

OSPA Händelseskategori	2017 total
EA21 - Missförstånd av medgivande	2
EA24 - Missad signalpunktstavla/signal	5
EA29 - Övriga händelser	3

Fortsatt låga tal på registrerade OSPA-händelser vilket innebär att det är svårt att dra slutsatser.

Mång-OSPA 2015-2017

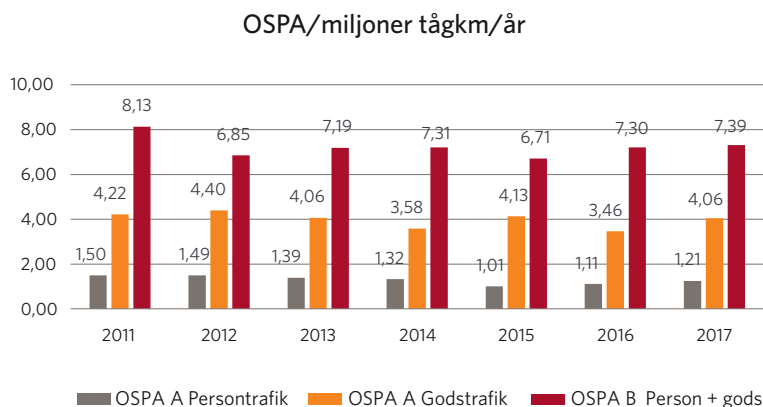
En sammanställning av de mest förekommande OSPA-signalerna har tagits fram för den senaste 3-årsperioden. Listan toppas av signal M 386 vid Malmö godsbangård och G 354 i Olskroken med 7 passager vardera under mätperioden. Det har inte skett något allvarligt tillbud vid någon av händelserna, men varje stoppassage genererar alltid förseningar då det medför faktainsamling och tillhörande röjningsförbud. Se Nationella OSPA-gruppens hemsida för fullständig sammanställning över Mång-OSPA-signalerna.

STATISTIK 2017

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 2011-2017.



Fördelningen av OSPA per sekundär händelseskategori för år 2016

OSPA Händelseskategori	2016 01	2016 02	2016 03	2016 04	2016 05	2016 06	2016 07	2016 08	2016 09	2016 10	2016 11	2016 12	2016 TOTAL
A1 - Missförstånd stoppassagemedgivande	0	5	1	1	1	1	0	3	1	1	0	1	15
A2 - Start mot stopp	0	2	3	2	1	1	2	3	6	1	1	3	25
A3 - Missad försignalering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
A4 - Missad stoppsignal	10	4	7	8	11	11	6	11	7	8	6	5	94
A6 - Såg stoppsignalen för sent	2	4	4	5	2	4	4	3	7	3	1	2	41
A7 - Såg stoppsignalen i tid, kunde inte stanna	3	3	3	9	4	4	0	5	2	1	3	2	39
A9 - Övrig händelse	7	13	9	1	9	3	3	7	7	9	9	7	84
Summa HK A	22	31	27	26	28	24	15	32	30	24	20	21	300
B1 - Tekniskt fel	105	77	94	99	100	84	77	88	83	86	116	101	1110
B2 - Felaktig återtagning	2	1	2	5	2	5	3	2	5	7	2	3	39
B3 - Felaktig påverkan	1	3	1	2	0	4	1	2	2	4	4	2	26
B9 - Övrig händelse	1	0	0	1	0	0	3	0	0	1	0	0	6
Summa HK B	109	81	97	107	102	93	84	92	90	98	122	106	1181

Fördelningen av OSPA per sekundär händelseskategori för år 2017

OSPA Händelseskategori	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
Summa HK A	20	27	32	35	30	28	18	28	27	39	25	29	338
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
Summa HK B	121	80	109	91	112	80	95	110	98	106	134	90	1226

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

Nicklas Svensson

nicklas.svensson@trafikverket.se

Lars Lindqvist

lars.lindqvist@trafikverket.se

BTO:

Johan Hellström, Hector Rail

johan.hellstrom@hectorrail.com

Anders Vestberg, Green Cargo

anders.vestberg@greencargo.com

Lars Nilsson, Transdev

lars.nilsson@transdev.se

Michael Blomhage, SJ AB

michael.blomhage@sj.se



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se

Ett samarbete med:

