

# OSPA – Obehöriga stoppsignalpassager

## Ensamma dvärgsignalen, en risk som behöver hanteras

Den ensamma dvärgsignalen utgör den sista barriären mot ett spåravsnitt som kan ingå i en annan reserverad tåg- eller växlingsväg. Det har vid flera tillfällen inträffat allvarliga tillbud eller olyckor, vilka har analyserats och sammanställts i en rapport framtagen av Nationella OSPA-gruppen. Rapporten innehåller ett antal förslag till åtgärder som beskrivs i detta Nyhetsbrev.

Vi har tidigare skrivit om den "ensamma dvärgsignalen". Det är dvärgsignaler som kan visa "lodrätt" eller "snett vänster" fram till en efterföljande dvärgsignal som visar "stopp" och som utgör slutpunkt för en växlingsväg. Dessa dvärgsignaler utgör därmed den sista barriären mot ett spåravsnitt som kan ingå i annan reserverad tåg- eller växlingsväg.

I Nationella OSPA-gruppens rapport finns ett antal förslag till åtgärder som kan öka säkerheten och minska risken för obehöriga stoppsignalpassager. En handlingsplan har tagits fram utifrån dessa åtgärder och ansvariga för genomförande har utsetts. Nedan följer åtgärdsförslagen samt en kort bakgrund till varför de lyfts fram i rapporten.

Framdrift i de olika förslagen ska rapporteras till Nationella koordineringsgruppen<sup>1</sup> i december 2020.

### Förslag på åtgärder

#### Säkerhetssamtal

Var och en som medverkar i ett samtal ansvarar och är medveten om vikten av att använda formella uttryck och språk så att inget missförstånd kan ske. Det är speciellt viktigt att inte använda uttryck som kan ge upphov till avvikelser eller missförstånd, exempelvis uttryck som "vänd bakom signal xx". Uttrycket innebär att föraren måste leta efter en specifik signal som inte finns i färdens åkriktning, vilket betyder att den måste upptäckas genom att se den i backspegeln.

#### Åtgärd

Ta fram ett arbetssätt för att hantera denna typ av situationer, samt implementera detta hos tågklarare och förare.

*I Trafikverkets verksamhetsområde Trafik, där trafikledning ingår, äger åtgärden och den ska genomföras i samarbete med Tåg företagen (f d BTO).*

<sup>1</sup> NKG utgörs av de högsta cheferna för verksamhetsområdena och chefen för Ekonomi och styrning. Gruppen leds av generaldirektören och sammanträder dagen efter Trafikverkets ledningsgruppsmöte, cirka en gång i månaden.



## Växlingsplaner

Det kan finnas anledning att närmare analysera hur växling planeras och överenskoms. Idag ställs krav på att det alltid ska finnas en växlingsplan (i förväg planerad eller direkt planerad mellan växlingens tillsyningsman och tågklararen), men i praktiken ser det ut som att förplanerad växling endast används i ett fåtal fall. I flera fall har det visat sig att tillsyningsmannen och tågklararen har haft olika uppfattningar om vad som ska göras och hur det ska utföras.

## Åtgärd

Redogör för hur växling planeras och överenskoms idag och ta fram förslag på alternativa sätt att planera för att åstadkomma större säkerhet. Resultatet avrapporteras i en rapport.

*Trafikverkets verksamhetsområde Trafik äger åtgärden och den ska genomföras i samarbete med Tåg företagen (f d BTO).*

## Höj uppmärksamhetsvärdet på dvärgsignaler

I Synergirapporterna kan man i många fall utläsa att orsaken till att signalen inte observerades var en smutsig eller otydlig signal.

## Åtgärd

Utred djupare för att få en bättre uppfattning om vilka signaler som bör prioriteras samt vilken metod som bör användas för rengöring/utbyte av linsglas. Därefter behöver en övergripande kostnad uppskattas och åtgärden prioriteras mot övriga behov i anläggningen för eventuellt genomförande.

*Därutöver ska också regelverket och rutinerna för siktkrav ses över och konsekvensbeskrivas. Trafikverkets verksamhetsområde Underhåll äger åtgärden.*



## Bakgrundsskärmar

I Nationella OSPA-gruppens arbete med mång-OSPA har ett par särskilt kritiska dvärgsignaler på prov fått en speciell bakgrundsskärm. Goda erfarenheter finns från prov med reflexramar i Älvsjö och Malmö godsbangård.

## Åtgärd

Utvärdera de provisoriska reflexramar som testats i Malmö och Älvsjö samt ta fram ett förslag till en permanent utformning, som kan tas fram enligt processen för tekniskt godkänt material, TGM.

*Trafikverkets verksamhetsområde Underhåll äger åtgärden.*

## Risk att M-anmärkningar inte blir åtgärdade

Enligt bedömningsstödet anses ett smutsigt glas/lins generera en "M"-anmärkning vilken, enligt BAS-kontrakten, ska åtgärdsbeställas av underhållsdistriktet. Underhållskontrakten kostnadsprioriterar ständigt och det finns en överhängande risk att dessa M-anmärkningar inte blir åtgärdade.

## Åtgärd

Siktkravet för dvärgsignaler för underhåll finns i regelverket TDOK 2014:0240 "Säkerhetsbesiktning av fasta anläggningar". Ett förslag till förändring av regelverket med konsekvensbeskrivning tas fram.

*Trafikverkets verksamhetsområde Underhåll äger åtgärden.*

## Konsekvent användande av medgivandedvärgsignaler

Det förekommer problem med att vissa huvudsignaler saknar medgivandedvärgsignal och är placerade "mitt i" en växlingsväg som för övrigt regleras av dvärgsignaler.



## Åtgärd

Se över kriterier och bedöma omfattning av arbete med införande av nya rutiner. Syftar till att göra anläggningen mer enhetlig för att underlätta för förare/signalgivare.

*Trafikverkets verksamhetsområde Underhåll äger åtgärden.*

## Behov av förändring av tekniska normer - hastigheter under 160 km/h

Nuvarande regler ger inte absolut krav på skyddsväxel vid hastigheter upp till 160 km/h.

## Åtgärd

Utredning av absolut växelskydd som sidoskydd. Idag är det tvingande bara vid hastigheter över 160km/h men vi vill titta på om det skulle vara möjligt och rimligt att kunna kräva detta även i lägre hastigheter, åtminstone i vissa fall. TDOK 2013:0623 Signal: Signaleringsprinciper. Sidoskydd.

*Trafikverkets verksamhetsområde Underhåll äger åtgärden.*



### **Risk att mängden signaler ökar**

Växlingsdvärgsignal används som frontskydd i stor omfattning och krav på kapacitetsförbättringar riskerar att mängden signaler ökar framöver.

#### **Åtgärd**

En utredningsinsats görs som tar ställning till om det är behov av justeringar i rutiner och regelverk samt att en plan tas fram om detta om behov finns. Utredning görs i samråd med åtgärden ovan.

*Trafikverkets verksamhetsområde Underhåll äger åtgärden.*

### **Tågvägsväxling**

Växling på låst tågväg finns idag i trafikerings-system E och kan troligen också skapas i system H. Växlingsrörelser kan då framföras på tågväg med huvudljussignaler och inkopplat tågskyddssystem. Därmed minskar risken att en signal passeras i "stopp" och en farlig situation uppstår.

#### **Åtgärd**

Utreda möjligheten att kunna framföra växlingsrörelse på låst tågväg och där det är möjligt med aktiverat tågskyddssystem.

*Kommentar: Åtgärden är beskriven i handlingsplan "Helsingborg, ver. 1.0" utifrån SHK utredning av kollision i Helsingborg 2019-02-07 där åtgärden följs upp. Genomförs av TTJ regelförvaltning på Trafikverkets verksamhetsområde Planering äger åtgärden.*

### **Tjänstetåg**

På flera platser skulle det vara möjligt att genomföra fordonsförflyttningar som tågfärd istället för växling. Det kan exempelvis handla om förflyttningar från uppställningsspår eller depåer och fram till plattform. Det innebär att tågskyddssystemet kan aktiveras och kan stoppa tåget före farlig punkt.

#### **Åtgärd**

På de platser där man kan ersätta växlingsrörelser med tågfärd, bör det utvärderas om man ska göra det.

*Trafikverkets verksamhetsområde Trafik äger åtgärden*

### **ERTMS för förebyggande av risker**

ERTMS kan förebygga flera av de risker som finns i konventionell signalanläggning.

#### **Åtgärd**

Utred de alternativ som finns beskrivna i rapporten och ta de beslut som bedöms vara nödvändiga för att på sikt arbeta bort de risker som finns med den ensamma dvärgsignalen. Se hela avsnitt 6 i rapport "Ensamma dvärgsignalen". Vissa delar kan behöva utredas i samarbete med Tågföretagen.

*Trafikverkets verksamhetsområde Stora projekt äger åtgärden.*



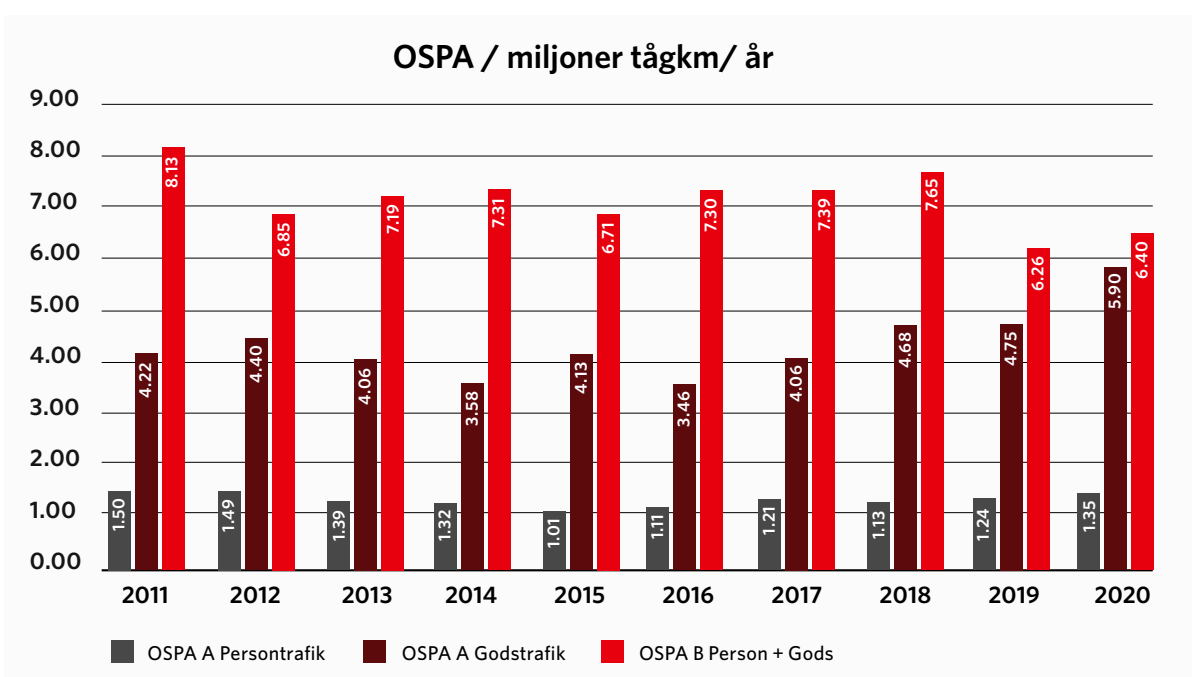
# Mång-OSPA 2017.07-2020.06

En sammanställning av de mest förekommande OSPA-signalerna har tagits fram för den senaste 3-årsperioden. Listan toppas av signal G 610 (Olskroken) med hela 8 passager. G 180 (Göteborg C), G 312 (Olskroken), G 383 (Olskroken), M 386 (Malmö godsbangård) och Rd 22 (Rävlunda) har vardera 5 passager under mätperioden. Notabelt är också att 7 signaler vid Göteborg driftplatsområde finns med i den sammanställning som beskriver 4 passager eller mer. Se Nationella OSPA-gruppens hemsida för fullständig sammanställning över Mång-OSPA-signaler.

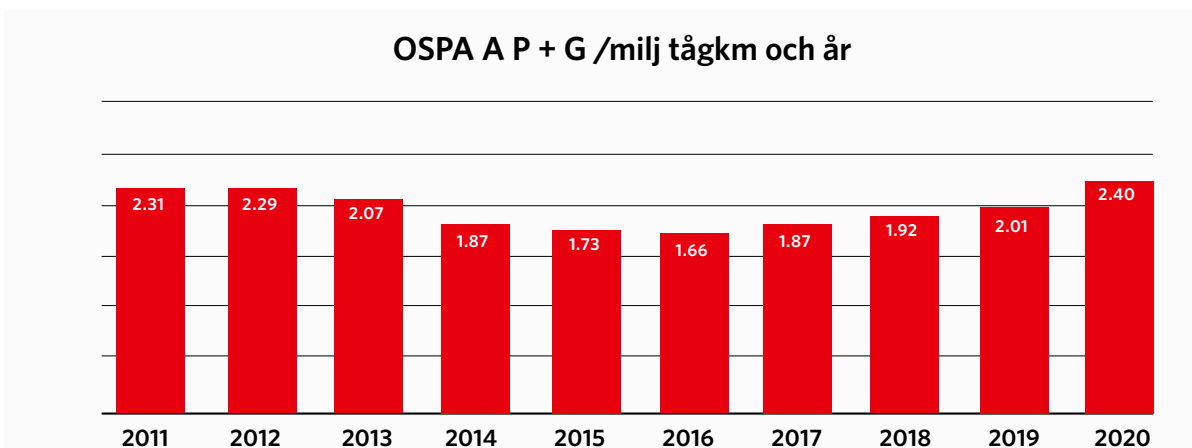
## Statistik 2019, samt första halvåret 2020

### 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.



Kommentar: Diagrammet visar utfallet för åren 2011-2019 samt första halvåret 2020.



Kommentar: Diagrammet visar utfallet för åren 2011-2019 samt första halvåret 2020.

# Tips till OSPA-gruppen - kontaktuppgifter

Från nationella OSPA-gruppen 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

**Karin Sjöström**

karin.sjostrom@trafikverket.se

**Lars Lindqvist**

lars.lindqvist@trafikverket.se

**Lars-Erik Göransson**

lars-erik.goransson@trafikverket.se

**Lisa Mannerhagen**

lisa.mannerhagen@trafikverket.se

### Tågföretagen

**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**

michael.blomhage@sj.se

### FSJ

**Kristoffer Henriksson**

kristoffer.henriksson@railcare.se



Ett samarbete med

**Järnvägs  
entreprenörerna**  
Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer

**Tågföretagen**  
ALMEGA