

RAPPORT

Rapport trafiksäkerhet järnväg 2023

El- och trafiksäkerhet järnväg, extern



E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Rapport trafiksäkerhet järnväg 2023

Författare: Nordström Sandra, PLkvij

Dokumentdatum: 2024-03-28

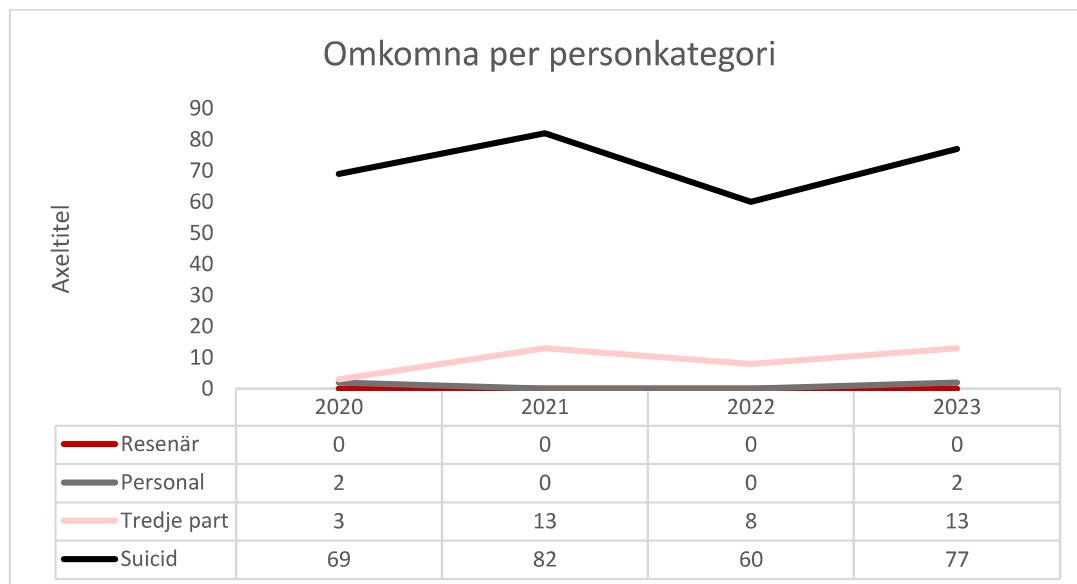
Ärendenummer: **TRV 2024/35436**

Kontaktperson: Sandra Nordström, PLkvij

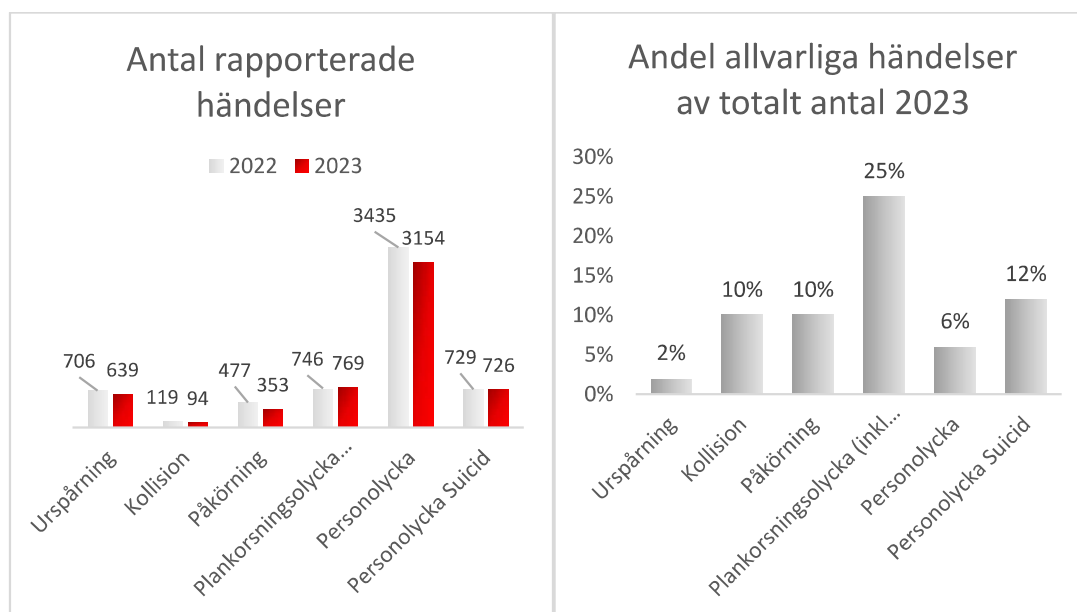
Rapport trafiksäkerhet järnväg 2023	1
Summering	4
1 Inledning	7
2 Metod	8
Kvalitet på dataunderlag för rapporten.....	8
Analys av material	8
3 Omkomna och skadade	9
Omkomna och skadade per personkategori	10
Omkomna och skadade per händelsetyp.....	12
4 Händelsetyper	13
Urspårning.....	13
Kollision.....	15
Påkörning	17
Plankorsningsolycka.....	18
Personolycka.....	20
Personolycka Suicid	22
Övrigt	24
5 Ledningssystemet	26
Säkerhetsstyrningssystemet.....	26
Kompetensstyrning.....	27
Processorientering	28
Säkerhetskultur	28
Rapportering av händelser	29
Mål och acceptansnivåer	30
6 Sammantagen analys	31
7 Slutsats och rekommendation	32

Summering

Antal omkomna i Trafikverkets järnvägsanläggning ligger över önskat värde och inte i linje med nödvändig utveckling för att nå Etappmål 2030. Totalt har 92 personer (önskad nivå 68 personer) omkommit och 10 personer har skadats allvarligt (önskad nivå max 13 personer). Antalet allvarligt skadade är under önskad nivå och i linje med nödvändig utveckling.



Utfall presenteras i tabellen ovan enligt personkategorier, personer som omkommer i anläggningen tillhör någon av följande fyra kategorier; resenär, personal, tredje part eller suicid.



Det finns risk att personer kan omkomma i Trafikverkets anläggning genom någon av händelsetyperna; urspärning, kollision, påkörning, plankorsningsolycka (även plankorsningsolycka suicid), personolycka eller personolycka via suicid.

Urspårningarna har minskat sedan förra året och allvarliga händelser sker väldigt sällan. Tre resenärer har skadats lindrigt men inga personer har skadats allvarligt eller omkommit.

Antalet kollisioner har minskat sedan 2022 och ca 10 procent bedöms vara av allvarlig sort. Även för denna händelsetyp har inga dödsfall eller allvarliga skador inträffat, men personal har blivit lindrigt skadade inom denna händelsetyp.

Antalet påkörning av hinder har minskat sedan 2022. Det finns en tredje part som blivit allvarligt skadad vid en påkörning av ett fordon i spåret. En personal har skadats lindrigt. Andelen allvarliga händelser ligger på omkring 10 procent.

Antalet plankorsningshändelser har ökat sedan 2022 och 25 procent av totalen anses allvarliga. Närmare 20 procent (17 personer, inkl. plankorsningsolycka suicid) av antal omkomna 2023 har skett i plankorsningar.

Antalet personolyckor har minskat sedan 2022. Av det totala antalet omkomna i anläggningen sker ca 11 procent (exkl. personolycka suicid) på grund av personpåkörning.

Antalet personolyckor via suicid har minskat sedan 2022. 65 personer (exkl. de suicid som skett vid plankorsning) har omkommit på grund av suicidal handling 2023.

Trafikverket når inte Delmålet 2024 och prognosen för att nå Etappmål 2030 ligger inte i linje med önskad utveckling. Nedan presenteras en lista på föreslagna prioriteringar som Trafikverket bör fokusera på.

Prioritering per personkategori och motivering:

1. Personal – Noll personal ska omkomma, utfallet är oacceptabelt. Trafikverket kan påverka med åtgärder.
2. Resenär – Noll resenärer ska omkomma. Lindrigt skadade resenärer presenteras i utfallet och Trafikverket accepterar ingen död eller allvarligt skadad. Detta måste vi ha kontroll över. Trafikverket kan påverka med åtgärder.
3. Tredje part – Utfallet är oacceptabelt. Trafikverket kan påverka med åtgärder men inte i alla delar.
4. Suicid – Utfallet är oacceptabelt. Trafikverket har inte lika stor möjlighet att påverka.

Prioritering per händelsetyper och motivering:

1. Personolycka – främsta händelsetypen för personal och tredje part.
2. Plankorsningsolycka – stor del av omkomna och allvarligt skadade tredje part.
3. Påkörning – risk för både resenär, tredje part och personal att skadas.
4. Urspårning - risk för både resenär och personal att skadas.
5. Kollision - risk för både resenär och personal att skadas.
6. Suicid personpåkörning – främsta händelsetypen.

Järnvägsfordon: Järnvägsfordon är ett spårfordon som kräver godkännande av tillsynsmyndigheten. Spårfordon indelas dels i storfordon och småfordon och dels i drivfordon och vagnar. En fordonsenhet som består av fast sammankopplade delar betraktas som endast ett spårfordon.

Tågfärd: trafikverksamhet för att framföra storfordon från en driftplats eller driftplatsdel till någon annan driftplats eller driftplatsdel.

Växling: trafikverksamhet för att förflytta spårfordon: • på sidospår • på huvudspår på en bevakad driftplats • på huvudspår omedelbart utanför en bevakad driftplats, i samband med växling på driftplatsen • på huvudspår på linjen eller på en obevakad driftplats, vilket förutsätter att hela eller delar av ett tågsätt eller spärrfärdssätt används. I detta fall är trafikverksamheten växling underordnad den tågfärd eller spärrfärd som pågår

Spärrfärd: Trafikverksamhet för rörelser med spårfordon i valfri riktning på en avspärrad bevakningssträcka. I spärrfärden ingår också spärrfärdssättets utfart från och infart till angränsande driftplatser.

Skydd: sammanfattande benämning för trafikverksamheterna A-skydd, E-skydd, L-skydd, D-skydd och S-skydd.

Säkerhetsmål: Mål trafiksäkerhet järnväg, Etappmål 2030.

Resenär: Passagerare som reser med tåg.

Personal: Personal i tjänst i järnvägssystemet, kan vara entreprenör, personal hos järnvägsföretag eller Trafikverkets egen personal som behörigen uppehåller sig i järnvägssystemet.

Suicid: Person med avsiktlig självdestruktiv handling som syftar till att leda till döden.

Tredje part: Person utöver resande, personal och suicid.

Olycka: Oönskad och icke uppsåtlig plötslig händelse, eller följd av händelser, som får skadliga följder.

Tillbud: Händelse som under någon annan omständighet kunde ha lett till en olycka.

Avvikelse: Annan avvikelse, icke-uppfyllande av krav, som medfört risk eller riskökning.

Allvarlig händelse: Alla olyckor med dödlig utgång på statens järnvägsinfrastruktur (förvaltas och/eller trafikleds av Trafikverket), alla vägar oavsett väghållare, samt byggspår och byggarbetsplatser där Trafikverket agerar byggherre. För järnväg även olyckor med allvarligt skadade.

Tillbud som under andra omständigheter kunde ha lett till en olycka med dödlig utgång eller allvarlig skada enligt ovan. Avvikelser från rutiner inkluderade i Trafikverkets lednings- och säkerhetsstyrningssystem som genererar risk för olyckor med dödlig utgång eller allvarlig skada enligt ovan. Olyckor, tillbud och avvikelser oavsett konsekvens, som anses vara av särskild vikt att utreda för att generera kunskap så att säkerheten kan ökas.

Övrig händelse: Olycka, tillbud eller annan avvikelse som inte är allvarlig händelse, enligt ovan.

Kollision: Olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon.

Urspårning: Olycka som utgörs av att minst ett hjul på ett järnvägsfordon lämnar rälen.

Påkörning av hinder: Olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och ett annat föremål, men som inte är en plankorsningsolycka.

Personolycka: Olycka där person avlider eller skadas.

Personolycka via suicid: Självvald personolycka som lett till död eller allvarlig personskada.

Plankorsningsolycka: Olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon eller annan vägtrafikanter (inklusive suicid) på en anordnad plankorsning.

1 Inledning

Uppgiften som infrastrukturförvaltare har Trafikverket fått i uppdrag av Regeringen att utföra Förenklat innebär det att organisationen ska tillhandahålla en järnvägsanläggning som kan driftledas, underhållas samt trafikeras på ett säkert sätt.

Trafikverket är infrastrukturförvaltare enligt järnvägssäkerhetslagen. För att Trafikverket ska få utöva verksamhet som infrastrukturförvaltare krävs ett säkerhetstillstånd som ansöks och omprövas minst vart femte år hos Transportstyrelsen.

Trafiksäkerhetsarbetet ska bedrivas på ett systematiskt sätt med utgångspunkt i ledningssystemet, vilket omfattar hela säkerhetsstyrningssystemet. Syftet med säkerhetsstyrningssystemet är att säkerställa att Trafikverket har kontroll över de risker som uppstår på grund av vår verksamhet samt att alla lagar och författningar som gäller för verksamheten efterlevs.

Trafikverkets arbete med säkerhet på järnväg utgår från Nollvisionen och Etappmålet 2030. Enligt visionen ska ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Regeringen beslutade om Etappmålet i februari 2020 och innebär att antalet omkomna ska minska till max 36 omkomna (suicid) och max 6 omkomna i olyckor (personal, resenär och tredje part) till 2030. Antalet allvarligt skadade ska minska till max 10 stycken.



*Trafikverket har
ansökt om ett förnyat
säkerhetstillstånd
februari 2024.*

2 Metod

Rapporten har tagits fram av enhet trafiksäkerhet järnväg och är en frivillig bilaga till Årlig olycks- och säkerhetsrapport – spårtrafik, TFSF 2024:2.

För rapportens innehåll ansvarar respektive del av verksamheten enligt arbetsordningen och utpekat process- och chefsansvar. Verksamheten lämnar bidrag till rapporten utifrån deras ansvarsområden och den måttlista som framtoogs i projekt "VÅGA" (Vårt gemensamma arbete). Kontaktpersoner för respektive Verksamhetsområde (VO)/Central funktion (CF) har utsetts som svarar för att deras bidrag till denna rapport levereras samt är förankrade inom sitt VO/CF.

Rapporten är uppbyggd i sektioner.

- Utfall för året 2023 i förhållande till Etappmål om omkomna och allvarligt skadade.
- Utfall händelsetyper som kan leda till omkomna eller skadade i järnvägssystemet.
- Några av de viktiga områden inom Trafikverkets ledningssystem och arbete som genomförts/pågår inom dessa områden.
- Slutligen presenteras en sammantagen analys och rekommendationer för kommande verksamhetsplanering.

Kvalitet på dataunderlag för rapporten

Data om inträffade händelser har tagits fram i Synergi¹ genom att ange sökord. Då datakvaliteten som använts inte är granskad i detalj finns det en risk att data som presenteras inte ger en fullständigt korrekt bild. Det förekommer till exempel att i övriga händelser rapporteras under fel kategori och att vissa fält inte är fullständigt ifyllda samt att för samtliga olika begrepp och meningsuppbyggnader kan användas för samma typ av händelse. Noterbart är att i flera för övriga händelser har ingen anordning avseende färd sätt eller skyddsform valts och den är därmed okänd i dessa fall. Det som beskrivs i denna rapport är inte heller nödvändigtvis rotorsaker utan endast de ord som har gått att söka fram i fritexten.

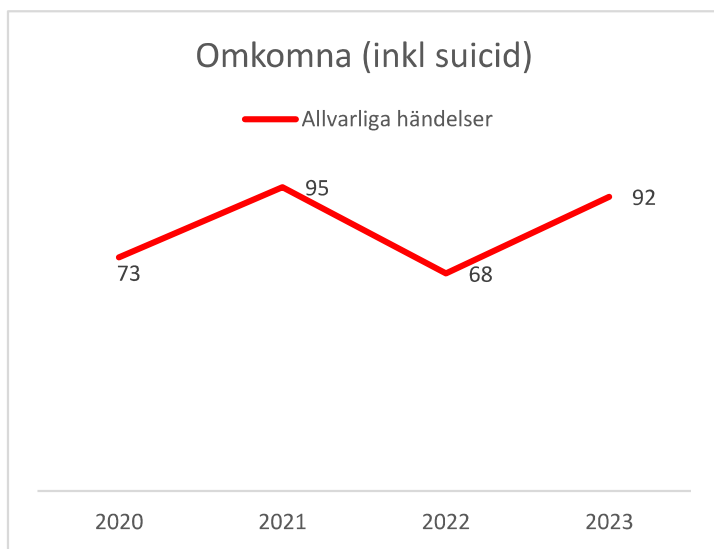
Analys av material

Analysen genomförs för respektive händelsetyp samt på en samlad nivå. Analysen baseras på kopplingen till antal omkomna och allvarligt skadade eller risken för att detta inträffar.

¹ I systemstödet Synergi rapporteras olyckor, tillbud och avvikelser avseende trafiksäkerhet järnväg.

3 Omkomna och skadade

Trafikverkets mål är att nå Etappmål 2030 på max 36 omkomna (suicid) och 6 omkomna i olyckor (personal, resenär och tredje part) till 2030. Antalet allvarligt skadade ska minska till max 10 stycken. Det innebär att vi kontinuerligt följer upp antal omkomna och allvarligt skadade i Trafikverkets anläggning.



Under 2023 omkom 92 personer i Trafikverkets anläggning. Det är över önskad nivå på 68 personer och Trafikverket behöver vidta fler och/eller effektivare åtgärder för att nå Etappmål 2030.

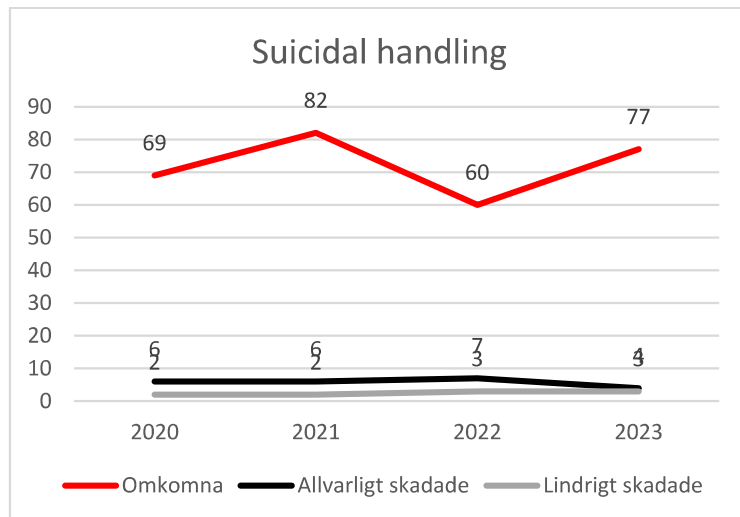


Allvarligt skadade i anläggningen ligger i nivå för att nå Etappmål 2030. Önskad nivå 2023 var 13 allvarligt skadade och utfallet på 10 allvarligt skadade ligger i linje med önskad nivå.

Omkomna och skadade per personkategori

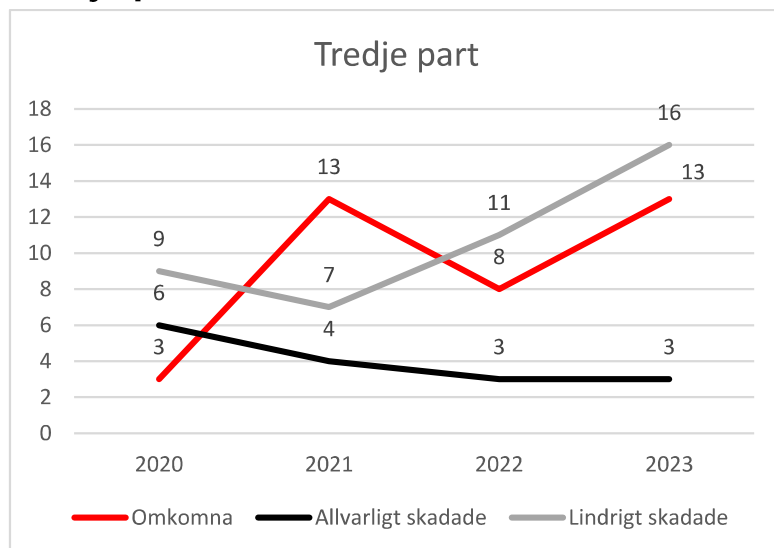
Uppgifterna kring omkomna och allvarligt skadade personkategori är preliminära.

Suicid



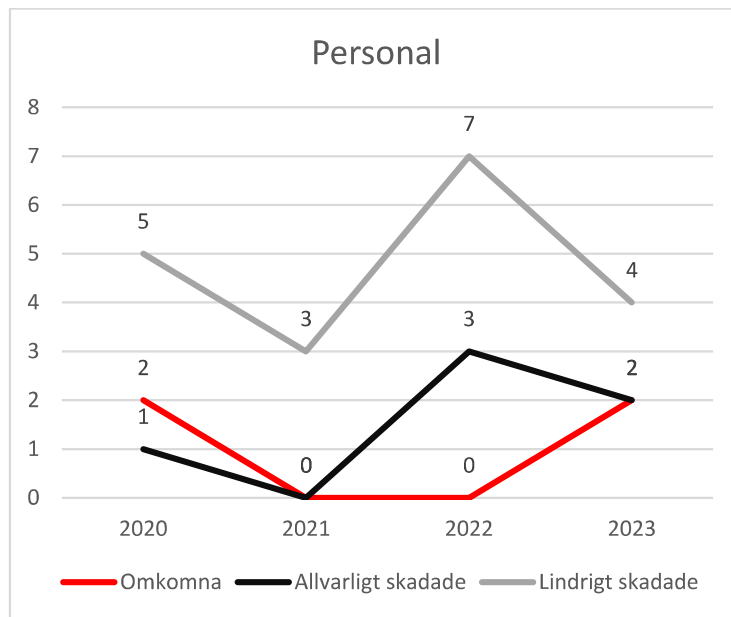
Under 2023 har preliminärt 77 omkommit på grund av suicidal handling. Önskad nivå för 2023 är 58 omkomna till följd av suicidal handling för att ligga i linje med nödvändig minskning. Det står för ungefär 85 procent av de omkomna i anläggningen under året.

Tredje part, allmänhet



Önskad nivån på max 10 omkomna 2023 har inte uppnåtts. Det är ca 11 procent av totalt antal omkomna.

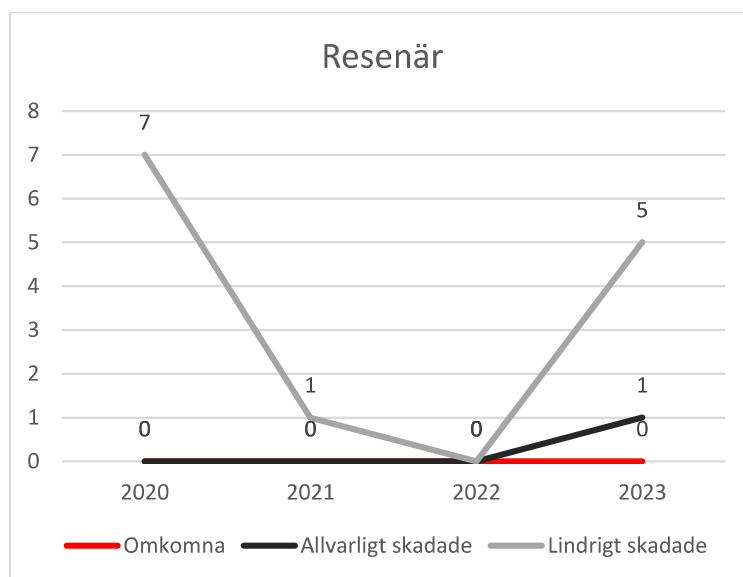
Personal



Två personal har omkommit under arbete i Trafikverkets anläggning. En entreprenör omkom under arbete och en växlare omkom vid växling. Det är ca 2 procent av totalt antal omkomna.

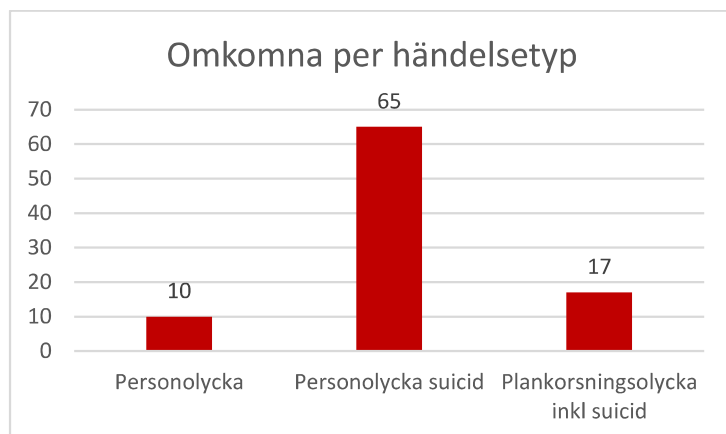
Trafikverkets önskade nivå för personal är noll omkomna och det har inte uppnåtts.

Resenär

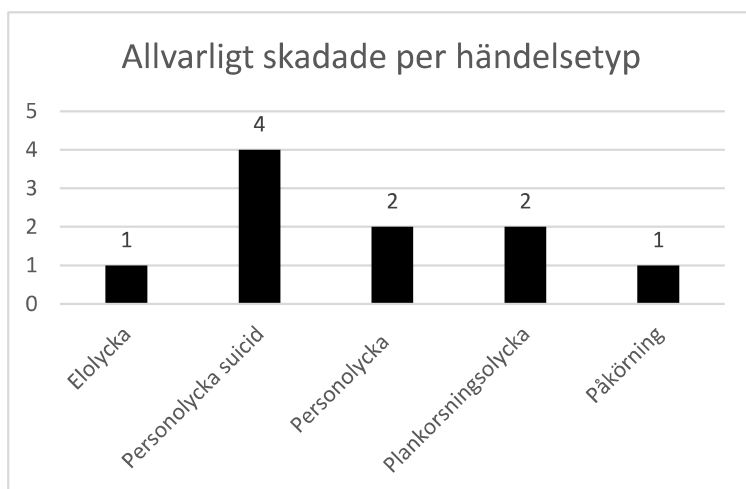


Ingen resenär har omkommit sedan 2010, i Kimstad. Det förekommer att resenärer skadas lindrigt vid på- eller avstigning vid plattform. De händelsetyper som lett till att resenärer skadas de senaste åren beror på urspårning, hinderpåkörning och plankorsningsolycka.

Omkomna och skadade per händelsetyp



65 personer har omkommit på grund av personolycka suicid och 10 i personolycka. 17 personer har omkommit i plankorsningsolycka varav 12 var suicid och 5 i olycka.

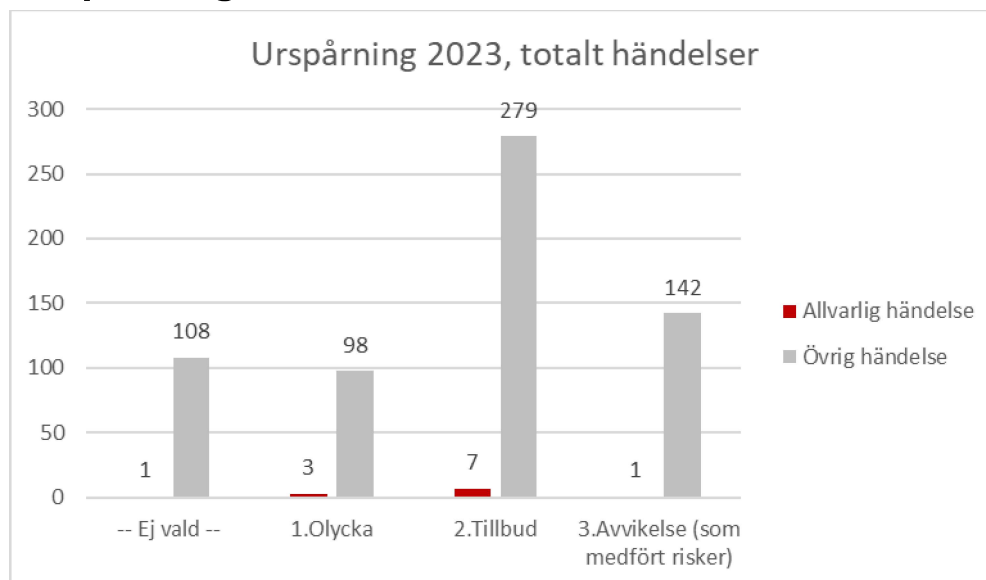


Varav 4 i suicidal handling och sju personer i olycka. Två resenärer, en vid påstigning och en vid plankorsningsolycka. Två personal har skadats allvarligt, en i elolycka och en i fall vid arbete på rälsbuss.

4 Händelsetyper

Nedan presenteras Trafikverkets händelsetyper som kan leda till att personer omkommer eller skadas i järnvägssystemet.

Urspårning



2023 har det rapporterats in 639 händelser (706 st år 2022) - olyckor, tillbud och avvikelser. Knappt två procent av dessa händelser bedöms vara allvarliga.

Den mest förekommande anordningen är tågfärd följt av växling. Ett fåtal händelser vid A-skydd och växling² har även rapporterats.

Konsekvens

Konsekvens	2023
Omkomna	0
Allvarligt skadade	0
Lindrigt skadade	3
Antal händelser med skada på anläggning över Euro 150 000	2 stycken total kostnad prel. SEK 34 miljoner
Trafikeringspåverkan över 6 tim.	3 händelser total förseningstimmar prel. 600 tim.
Påverkan på tillgänglighet	3 händelser totalt 300 tåg som påverkats samt okänt antal inställda tåg

² Växling omfattar även växling som rangering.

Orsaker

Under året har 101 olyckor skett varav 3 allvarliga. De allvarliga olyckorna berodde på höga vattenflöden och växel i felläge. Vanligast är att olyckor sker under växling.

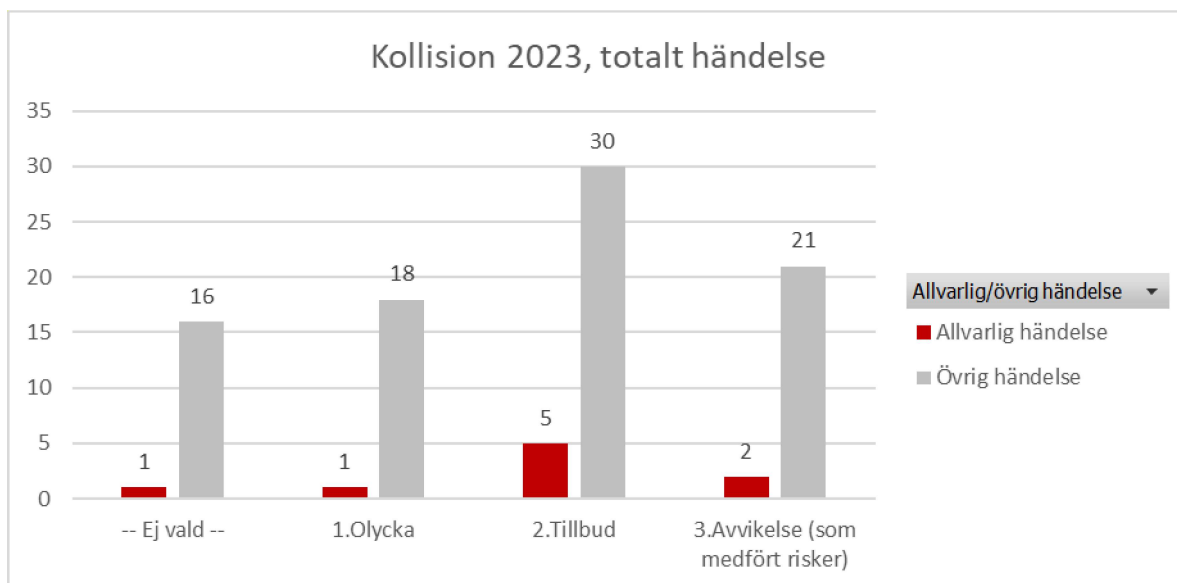
De sökord som använts för att ta fram orsaker i datamaterialet är dels begrepp som används och dels risker som kan leda till urspårning. Bland annat kan man se;

- Omkring sammanlagt 250 fel i räl (solkurva, rälsbrott, spårläge, spårfel m.m.)
- 145 rapporterade händelser i växel (uppkörd/spricka)
- 47 händelser där fordon har kört på en bro/viadukt
- 17 händelser där man avsynat/stängt av på grund av höga vattenflöden och översvämning
- 14 registrerade larm (10 varmgång, 3 hjulskada och 1 skredlarm)
- 10 påkörda spårspärrar

Analys

Urspårningarna har minskat sedan förra året och allvarliga händelser sker väldigt sällan. Tre personer har skadats lindrigt men inga personer har skadats allvarligt eller omkommit. Främsta orsaken beror på olika typer av fel i räl. Intressant att kunna få ta del av är om beslutade arbetssätt (barriärerna) för att minska denna risk följts och om de även bedöms som ändamålsenliga eller vilka förbättringar som krävs för att stärka barriärens funktion. Hastighetsnedsättningen som barriär är den som bidrog till att ingen person blev allvarligt skadad i olyckan i Hudiksvall där ett tåg spårade ur på grund av att vattenflödet hade destabiliserat banunderbyggnaden. Barriären hastighetsnedsättning behöver vi kunna följa regelbundet för att få in åtgärder omgående om vi ser brister i barriärens funktion. Andra orsaker är uppkörd växel och barriären för växling ligger på önskad nivå så en djupare undersökning kring vad som händer inom det området behöver genomföras. Efterlever personalen de arbetssätt och regelverk som är beslutade att de ska tillämpas under växling? Är arbetssätten ändamålsenliga eller vilka förbättringar behöver genomföras?

Kollision



2023 har det rapporterats in 94 händelser (119 st år 2022) - olyckor, tillbud och avvikelser. Ungefär 10 procent av dessa händelser bedöms vara allvarliga.

Den mest förekommande anordningen är tågfärd följt av händelser som inträffar under A-skydd och växling³.

Konsekvens

Konsekvens	2023
Omkomna	0
Allvarligt skadade	0
Lindrigt skadade	3
Antal händelser med skada på anläggning över Euro 150 000	0
Trafikeringspåverkan över 6 tim.	1 händelser total förseningstimmar prel. 24 tim.
Påverkan på tillgänglighet	1 händelser totalt 3 tåg som påverkats samt okänt antal inställda tåg

Orsaker

Under året har 19 olyckor skett varav en allvarlig. Den allvarliga olyckan berodde på otillräcklig uppsikt och för hög hastighet vid framförande av spärrfärd som ledde till kollision med ett stillastående tåg på spåret som man uppmärksammade för sent.

³ Växling omfattar även växling som rängering.

Vanligast är att olyckor sker under växling.

De sökord som använts för att ta fram orsaker i datamaterialet är dels begrepp som används och dels risker som kan leda till kollision. Bland annat kan man se;

- 6 händelser rapporterar att anordningen försvann från spårplanen.
- 24 händelser kopplar an till att personal befunnit sig utanför gränspunkter vid arbete.
- 13 otillåten stoppassage.
- Missförstånd i kommunikation förekommer i en del händelser.

Analys

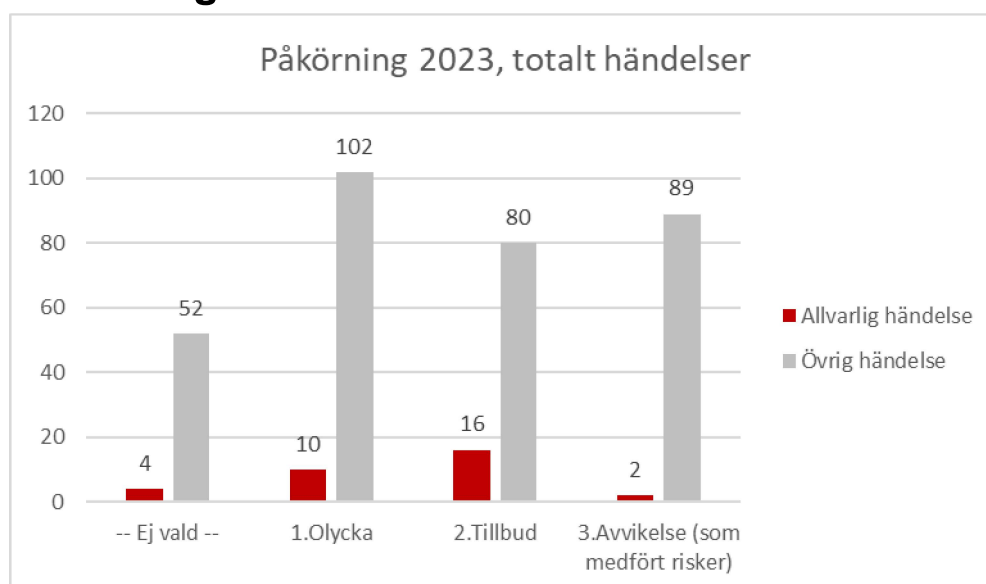
Övergripande kan ses att det rapporteras in felaktigt i denna kategori, en del påkörda träd och stoppbockar återfinns i materialet.

Antalet händelser har minskat sedan 2022. Även för händelsetyp kollision har inga dödsfall eller allvarliga skador inträffat, dock finner man lindrigt skadade i denna händelsetyp. Under en olycka som inträffade i augusti blev tre personal lindrigt skadade när en spärrfärd kolliderade med ett stillastående tåg. Personalen upptäckte det stillastående tåget för sent och kom med för hög hastighet och hann inte bromsa i tid. Hade hastigheten varit högre hade sannolikt konsekvensen varit högre.

En stor andel handlar om arbete som sker utanför gränspunkter, och lokal kännedom hos Trafikverkets entreprenörer bör säkerställas. Barriären för lokal kännedom bör utvärderas för att se om effekten uppnås. Efterlevs arbetssättet/reglerna och tar entreprenörer reda på den information de behöver?

Anledningar till att tåg kan försvinna från spårplan är ett viktigt område att börja följa mer systematiskt och på en samlad aggregerad nivå. Exempel på saker Trafikverket behöver följa kan vara vilka krav organisationen ställer på entreprenörer att t.ex. slipa spår som sällan trafikeras och om det efterlevs. Kopplat till denna händelsetyp behöver den utvärderas och utökas med indikerande mått.

Påkörning



2023 har det rapporterats in 353 händelser (477 st år 2022) - olyckor, tillbud och avvikelser. Ungefär 10 procent av dessa händelser bedöms vara allvarliga.

Den mest förekommande anordningen är tågfärd. Ett mindre antal händelser vid A-skydd, växling och spärrfärd har även rapporterats.

Konsekvens

Konsekvens	2023
Omkomna	0
Allvarligt skadade	1
Lindrigt skadade	1
Antal händelser med skada på anläggning över Euro 150 000	0
Trafikeringspåverkan över 6 tim.	3 händelser total förseningstimmar prel. 73 tim.
Påverkan på tillgänglighet	3 händelser totalt 71 tåg som påverkats samt okänt antal inställda tåg.

Orsaker

Under året har 110 olyckor inträffat varav 8 allvarliga. De allvarliga olyckorna berodde på bilar i spår, träd, arbetsfordon som inkräktat på intilliggande spårs säkerhetszon samt djur.

Vanligast är att olyckor sker under växling.

De sökord som använts för att ta fram orsaker i datamaterialet är dels begrepp som används och dels risker som kan leda till påkörning. Bland annat kan man se nedan orsaker;

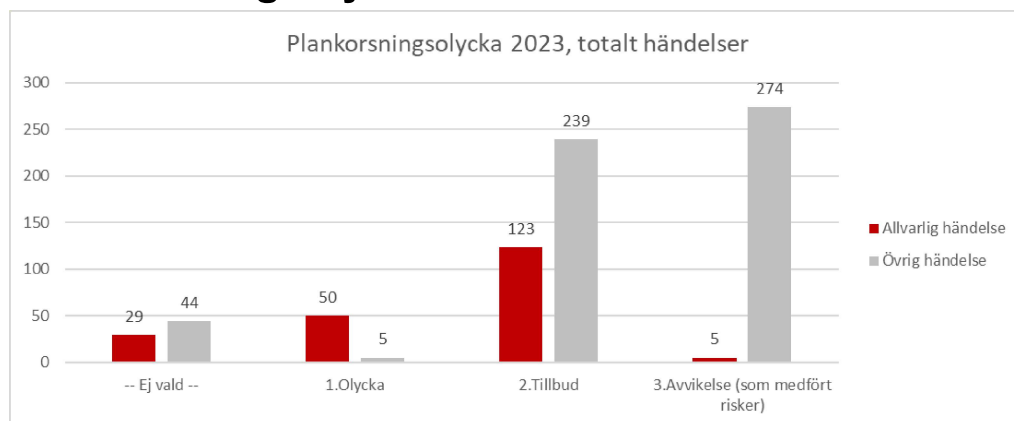
- 121 händelser rapporterar träd på spår.
- 34 händelser rapporterar fordon eller skoter på spår.
- 40 händelser handlar om påkörd spårspärr eller stoppbock.
- 26 händelser kopplar an till arbete, att avetablering av arbetsfordon och avslutat arbete ej genomförts korrekt i tid till avslutat skydd samt att man befinner sig utanför gränspunkter.

Analys

Antalet händelser har minskat sedan 2022 men det återfinns en allvarligt skadad vid en påkörning av ett fordon på spåret. Fordonet hade missat plankorsningen och hamnat i spåret på sidan om. Fordonet hamnade i spåret på grund av lutning fram mot plankorsningen i kombination med halka på statlig väg. Trafikverket bör analysera vilka plankorsningar som är mer kritiska och kravställa stärkt underhåll/sanda/salta etc. av entreprenörer vid sådana platser.

En person har skadats lindrigt på grund av påkört träd som trängde igenom tåget och skadade en resenär. Hur kan vi få bättre koll på växtligheten längs med sträckorna? Kravställs att entreprenörer ska träsäkra längs med spåret? Efterlever de detta enligt krav? Detta bör följas upp på ett bättre sätt för att se till så risken att köra på träd minskar.

Plankorsningsolycka



2023 har det rapporterats in 769 händelser (746 st år 2022) - olyckor, tillbud och avvikelser. Ungefär 25 procent av dessa händelser bedöms vara allvarliga.

17 personer har omkommit i plankorsning 2023 varav 12 suicid och 5 olycka. Det står för ungefär 17 procent av de omkomna i anläggningen under året. Det omkommer fler suicid vid plankorsning med skydd, inom tätort. Tredje part som omkommer i olycka sker mer förekommande i plankorsning med passivt skydd eller obehövad. Fem personer har omkommit i plankorsning och en vid plattformsovergång. En person sprang under bommarna i en aktiverad A-skyddsanläggning. De övriga händelserna i plankorsning har skett med passivt skydd (Kryssmärke) eller obehövad (utan skydd) samtliga med godkänd sikt. Det har rört sig om en lastbil, två personbilar, en cykel och en gående.

40 procent av alla händelser har skett i plankorsning med helbom och ca 10 procent har skett med halvbom. Den mest förekommande transportmedlet som är inblandat i händelser är personbil men även fotgängare och cyklister står för en stor andel. Ett antal händelser med lastbil, traktorer och skördetröskor har även rapporterats.

Konsekvens

Konsekvens	2023
Omkomna	17 (12 suicid och 5 olycka)
Allvarligt skadade	2 olycka
Lindrigt skadade	12 (1 suicid och 11 olycka)
Antal händelser med skada på anläggning över Euro 150 000	0
Trafikeringspåverkan över 6 tim.	9 händelser total förseningstimmar prel. 214 tim.
Påverkan på tillgänglighet	9 händelser totalt 161 tåg som påverkats samt okänt antal inställda tåg.

Orsaker

Under året har 55 olyckor inträffat varav 50 allvarliga. De allvarliga olyckorna berodde på bilar i spår, träd, arbetsfordon som inkräktat på intilliggande spårs säkerhetszon samt djur.

De sökord som använts för att ta fram orsaker i datamaterialet är dels begrepp som används och dels risker som kan leda till plankorsningsolycka. Bland annat kan man se nedan orsaker;

- 172 händelser rapporterar att personer smitit under nedfällda bommar.
- 52 händelser involverar cyklist.
- 265 händelser involverar bil och lastbil varav omkring 80 stycken av dem beskrivs vara fast mellan bommar.
- 19 händelser involverar barn/ungdom.
- 14 händelser rapporteras ha berott på tekniska fel.
- 27 händelser rapporterar sönderkörd bom.
- 33 händelser har rapporterats i oskyddad plankorsning.
- 32 händelser har rapporterats i plankorsning med kryssmärke.
- 56 poster har inte angett skyddsalternativ.
- 135 poster har angett banöverbyggnad spår vilket inte säger något om inblandad typ av plankorsning.

Analys

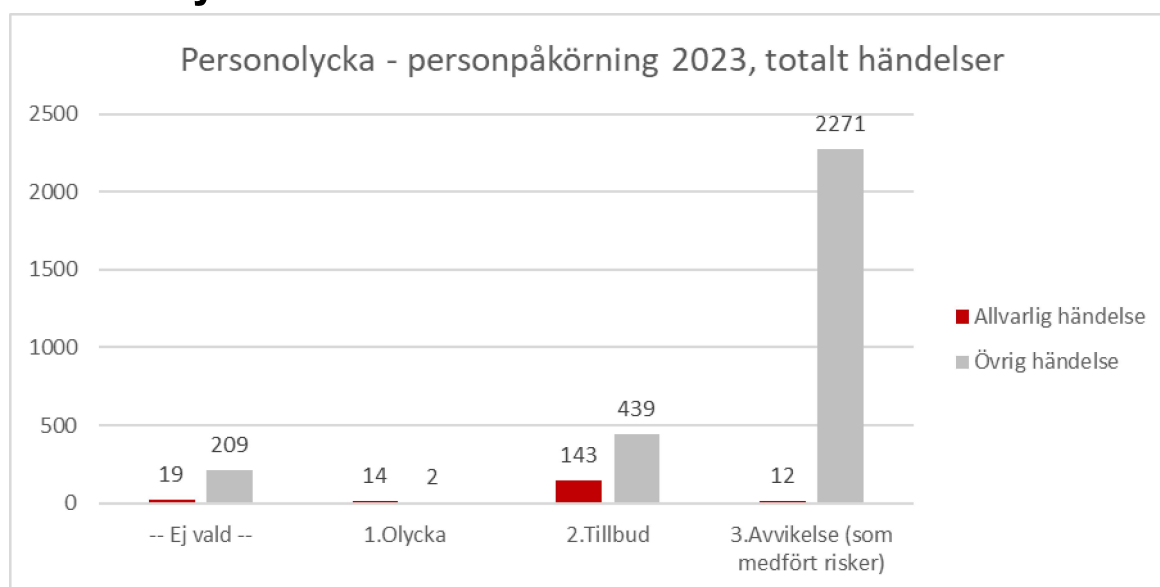
Antalet plankorsningshändelser har ökat sedan 2022 och en stor andel av totalen anses allvarliga. Omkring 20 procent av antalet omkomna sker i plankorsning (inkl suicid). Baserat på Trafikverkets uppdelade acceptansnivå för omkomna i suicid respektive tredje part så utgör denna händelsetyp 50 procent av de omkomna i olycka och 15 procent av de omkomna i suicid.

Det finns tydliga skillnader för de olika personkategorierna. Suicid sker vanligast inom tätort i plankorsning med bommar och tredje part sker vanligast utanför tätort med lägre skyddsalternativ eller inget. Trafikverket har uppgraderat fler än planerat antal

plankorsningar 2023 men behöver öka takten ytterligare i att uppgradera de plankorsningar som finns utanför tätort för att kunna nå Etappmål 2030.

Skyddet i plankorsningen är barriären i dessa händelser och det är svårt att komma åt problematiken när vägtrafikanter eller liknande gör misstag. Årligen genomförs Plankorsningsdagen som en internationell kampanj, men Trafikverket bör överväga ytterligare kampanjer kring önskat beteenden i plankorsningar för att påminna trafikanterna om risken, och det korrekta sättet att agera om man tex hamnar mellan två bommar. Vid panik träder "fight- or flightmode" in och man kan se i data att bilar fastnar mellan bommar istället för att köra igenom för att man eventuellt paralyseras av rädsla.

Personolycka



2023 har det rapporterats in 3154 händelser (3435 st år 2022) - olyckor, tillbud och avvikelser. Ungefär sex procent av dessa händelser bedöms vara allvarliga.

10 personer har omkommit på grund av personpåkörning 2023 varav 8 tredje part och 2 personal. Det står för ungefär 11 procent av de omkomna i anläggningen under året. Olyckorna som inträffat har skett under olika omständigheter runt plattformar, vid plattformsovergång samt när man genar över spåret eller koppelåker. De två personal som har omkommit skedde under arbete vid A-skydd och under växling.

Händelser med obehöriga i spårområdet är ett av de mest förekommande problemen Trafikverket arbetar med. Det leder till risk för död och skada samtidigt som det även leder till förseningar på grund av att trafiken stoppas.

Konsekvens

Konsekvens	2023
Omkomna	10
Allvarligt skadade	3
Lindrigt skadade	8
Antal händelser med skada på anläggning över Euro 150 000	0
Trafikeringspåverkan över 6 tim.	65 händelser total förseningstimmar prel. 1633 tim. (inklusive suicid)
Påverkan på tillgänglighet	65 händelser totalt 1829 tåg som påverkats samt okänt antal inställda tåg (inklusive suicid)

Orsaker

Orsaker till personolycka kan skilja sig åt väldigt mycket för de tre olika personkategorierna. Resultatet av sökning i datamaterial kommer presenteras utifrån tredje part, personal och resenär.

Under året har 24 olyckor inträffat varav 18 allvarliga.

De sökord som använts för att ta fram orsaker i datamaterialet är dels begrepp som används och dels risker som kan leda till personolycka. Bland annat kan man se nedan orsaker;

Tredje part

- Primär orsak beror på att tredje part befinner sig i anläggningen obehörigt.
- Strax över 300 händelser involverar barn eller ungdomar.
- Närmare 150 obehöriga har uppmärksammats via kameraövervakning.
- 25 händelser rapporterar koppelåkning.

Personal

- Omkring 110 händelser har anordning skydd och tågvarning varav ca 25 procent omfattar att personal kortsluter/arbetar utanför gränspunkter.

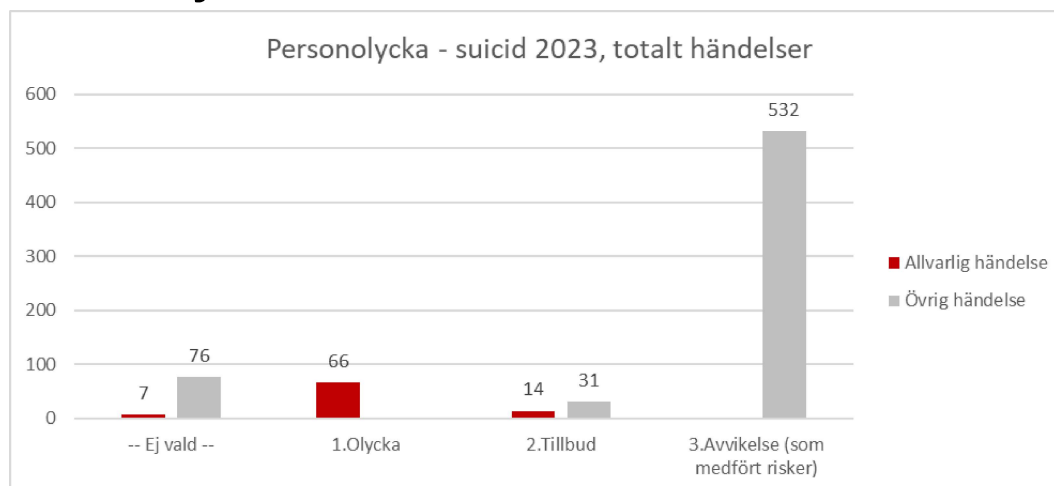
Analys

Av det totala antalet omkomna i anläggningen sker ca 11 procent på grund av personpåkörning. Uppdelat på Trafikverkets acceptansnivå för olyckor (och suicid) står detta för 100 procent av olyckor år 2023. Händelsetypen leder även till en stor del allvarligt skadade och lindrigt skadade.

Trafikverket behöver underlag kring vilka effekter samtliga åtgärder har kopplat till utfallet av antal omkomna för att kunna prioritera rätt. Säkra plattformar, stängsling och larmande kameraövervakning är effektiva barriärer men hur mycket pengar eller vilka barriärer behöver Trafikverket lägga fokus på för att faktiskt kunna nå Etappmål 2030?

Att personal har omkommit i Trafikverkets anläggning är oacceptabelt, Trafikverkets önskade värde är noll omkomna. Det behöver finnas underlag om man efterlevt de regelverk och arbetssätt som beslutats? Genomför Trafikverket de Arbetsplatskontroller som planeras och anser vi att de planerade kontrollerna utgör en tillräckligt stor omfattning för att spegla verkligheten i genomsnitt? Ställer vi rätt frågor under APK för att komma till rötorsak med problematiken kring händelser med entreprenör inblandad? Orsakerna visar även här på att man behöver utvärdera barriären lokal kännedom då flera befinner sig utanför gränspunkter.

Personolycka Suicid



2023 har det rapporterats in 726 händelser (729 st år 2022) - olyckor, tillbud och avvikelser. Ungefär tolv procent av dessa händelser bedöms vara allvarliga.

65 personer har omkommit på grund personolycka av suicidal handling 2023.

Händelser med personer med suicidal intention i spårområdet är även det ett prioriterat område. Den största delen av omkomna i Trafikverkets anläggning är suicid.

Konsekvens

Konsekvens	2023
Omkomna	65
Allvarligt skadade	3
Lindrigt skadade	4
Antal händelser med skada på anläggning över Euro 150 000	0
Trafikeringspåverkan över 6 tim.	65 händelser total förseningstimmar prel. 1633 tim. (inklusive olycka)
Påverkan på tillgänglighet	65 händelser totalt 1829 tåg som påverkats samt okänt antal inställda tåg (inklusive olycka)

Orsaker

Suicid är ett samhällsproblem och Trafikverket arbetar aktivt med att förhindra tillträde till järnvägen och försvåra järnvägen som metodval. Suicid på järnväg är ca. fem procent av rikets totala omkomna i suicidala handlingar och Trafikverket samverkar med flera myndigheter i ett regeringsuppdrag inom psykisk hälsa som leds av Folkhälsomyndigheten samt Socialstyrelsen.

Det har rapporterats in 66 olyckor varav samtliga bedömt som allvarliga. I ungefär 33 procent av olyckorna har man tagit sig in i spårområdet via plattform eller plattformsovergång. Ungefär 20 procent av olyckorna har man gått in via plankorsning, och resterande händelser tar sig in i spårområdet ute på linjen⁴, exempelvis där stängsel saknas. Vid 11 av 36 olyckor på linjen saknas stängsel och vid de andra 25 händelserna finns stängsel på minst en sida av järnvägen.

De sökord som använts för att ta fram orsaker i datamaterialet är dels begrepp som används och dels risker. Bland annat kan man se;

- Närmare 93 händelser har skett vid plattform.
- 232 är rapporterade omhändertagna.
- 22 uppmärksammades med hjälp av larmande övervakningskamera.
- 28 händelser rapporteras vid bro/tunnel/viadukt.

Analys

En stor del tar sig in i spårområdet via plattform och barriären Säkrade plattformar kan inte följas upp på övergripande nivå, system saknas för att kunna följa upp anläggningsstatus och åtgärder. Spärrstaket mellan plattformar och/eller intilliggande spår ska enligt undersökning utgöra en effektiv barriär men som ofta stöter på motstånd vid önskan om att implementeras. En större utredning kring fria utrymmet/evakueringsmöjligheter/arbetsmiljö kontra åtgärd behöver genomföras för att undersöka om motståndet är berättigat.

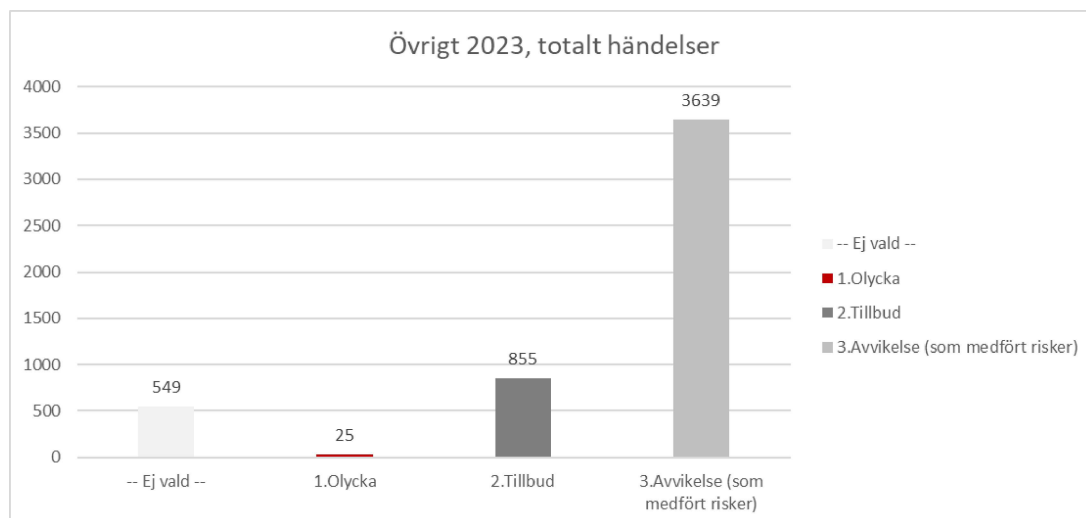
Via larm från kamera och samhälle stoppas trafiken och flera hundra personer omhändertas varje år.

Stängsling längs med linje förväntas förhindra suicid och fokus för Trafikverket ligger att stängsla utmed tätort. Barriären behöver utvärderas för att se om effekten blir som önskat eller om det endast sker en förflyttning till omkringliggande områden.

Många stora omfattande projekt och aktiviteter som pågår och genomförs kopplar till Trafikverkets önskan att minska suicid på järnväg. Trafikverket skulle behöva se effekter av de olika åtgärder för att säkert kunna prioritera rätt då utfallet inte ligger i linje med önskat utfall. Finns det andra typer av åtgärder som trafikverket istället ska testa, prioritera?

⁴ banan utanför driftplatsernas gränser – driftplats ett från linjen avgränsat område av banan som kan övervakas av tågklarare mer detaljerat än vad som krävs för linjen.

Övrigt



2023 har det rapporterats in strax över 5000 händelser (4599 st år 2022) - olyckor, tillbud och avvikelser. Knappt en procent av dessa händelser bedöms vara allvarliga.

De händelsetyper som man kan urskilja i denna kategori är bl.a. kollision, urspårning, personpåkörning och hinderpåkörning. Den mest förekommande anordningen är tågfärd följt av händelser som inträffar under växling och olika skyddsformer. De flesta händelserna inträffar på huvudspår med trafikeringsystem H.

Konsekvens

Konsekvens	2023
Omkomna	0
Allvarligt skadade	0
Lindrigt skadade	0
Antal händelser med skada på anläggning över Euro 150 000	0
Trafikeringspåverkan över 6 tim	0 händelser total
Påverkan på tillgänglighet	0 händelser totalt

Orsaker

Under året har 25 olyckor inträffat varav ingen bedömts allvarliga.

De sökord som använts för att ta fram orsaker i datamaterialet är dels begrepp som används och dels risker. Bland annat kan man se nedan orsaker;

- Främsta orsaken är OSPA B (tekniskt fel) följt av OSPA A (förarfel).
- Närmare 250 händelser med specialtransport.

- Omkring 30 händelser med TA/TSA.
- 15 händelser rapporterar uppkörd växel.

Analys

Kategorin övrigt i avvikelshanteringssystemet resulterar i en hantering av händelser som i helheten inte kan aggregeras och orsaker till händelsetyperna framgår inte korrekt under respektive händelse typ när man ser över statistikutdrag. Det leder till en skev bild av verkligheten och kategorin bör tas bort i systemet. Det som rapporteras under denna kategori bör kunna härledas till en händelsetyp eller utgöra en kvalitetsavvikelse.

5 Ledningssystemet

Under 2023 har Generaldirektören initierat ett omfattande arbete av hela Trafikverket. Genomlysningen är klar och slutsatsen samt rekommendationen är att Trafikverket ska göra en förflyttning mot en värdebaserad verksamhet. Att leverera värde för de vi till för. Det handlar om att med ett gemensamt synsätt ta sikte på vad vår gemensamma leverans består av. Att vi styr och följer upp vårt arbete utifrån det. Åtgärdsförslagen har delats in i olika paket och de första 15 åtgärderna som lyfts fram ligger i tre stycken grupperingar som handlar om:

- öka fokus på kund och omvärld,
- stärka leveransförmåga och
- öka den inre effektiviteten.

(Genomlysningen – resultat och beslut, 14 mars 2024).

Även föreläggandet från Transportstyrelsen gällande införandet av Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK) presenterar brister som behöver omhändertas i verksamheten. Brister omfattar bland annat delar inom kompetensstyrning, samråd med andra parter, kommunikation och information, riskhantering och övervakning. Transportstyrelsen presenterar även att Trafikverket brustit i avseende på roller, ansvar och befogenheter samt integrering av MTO-faktorer (mänskliga, tekniska och organisatoriska faktorer). Trafikverket arbetar med att ta fram åtgärdsförslag som ska presenteras senast 29 mars 2024 (TRV 2022/144430). Åtgärderna kommer att påverka hela Trafikverket.

Säkerhetsstyrningssystemet

Ett av säkerhetsstyrningssystemets grundläggande syften är att på ett systematiskt sätt säkerställa att säkerhetsnivån i systemet befinner sig på en acceptabel riskacceptansnivå i förhållande till satta säkerhetsmål (dvs. Etappmål 2030). För att kunna uttala sig om säkerhetsstyrningssystemets ändamålsenlighet krävs att säkerhetsstyrningssystemets utformning är gjord utifrån lagstiftningens krav och verksamhetens omfattning och art. På Trafikverket är säkerhetsstyrningssystemet integrerat i ledningssystemet.

Under första halvåret 2023 genomförde enhet trafiksäkerhet järnväg i enlighet med bevakningsansvaret, tillsammans med berörda förvaltningar, en gapanalys av CSM SMS⁵ ((EU) 2018/762). Gapanalysen genomfördes i syfte att uppdatera den befintliga korsreferenslistan och förtydliga kravuppfyllnad. Genom gapanalysen bedömdes 60procent av kraven som ej uppfyllda, 10procent som delvis uppfyllda och 30procent som uppfyllda. Uppfyllandet av vissa gap bedöms ha större potential till synergieffekter då de utgör flaskhalsar i säkerhetsstyrningssystemet.

Gällande gapens karaktär är en gemensam nämnare för många av gapen att de handlar om brister i ledningssystemets design och avsaknad av sammanhängande flöden i verksamheten. Ett exempel är att det saknas en tydlig beskrivning och flöde för infrastrukturförvaltaruppgiften i ledningssystemet, vilket i sin tur skapar flera följdproblem för andra funktioner.

En generell iakttagelse kopplat till gapens karaktär är att det finns en otydlighet gällande förståelse för ledningssystemets roll och funktion i organisationen. I nuläget finns det

⁵ CSM SMS – Common Safety Methods on Safety Management System Requirements

många fall där vår säkerhetsstyrning i praktiken fungerar relativt väl tack vare att Trafikverket har många kompetenta medarbetare, inte på grund av ett systematiskt säkerhetsstyrningssystem. Detta personberoende är förknippat med många risker och motverkar säkerhetsstyrningssystemets syfte och funktion. Det finns förbättringar att vidta avseende förståelsen för varje dels bidrag i ledningssystemet och hur flödena i ledningssystemet hänger ihop. Dessa brister, samt gap avseende CSM SMS och andra gemensamma säkerhetsmetoder såsom CSM for monitoring, gör att Trafikverket idag saknar underlag för att fullt ut bedöma säkerhetsstyrningssystemets ändamålsenlighet.

De gap som identifierades överlämnades till förvaltningarna för framtagande av åtgärder – ett arbete som påbörjades hösten 2023 och fortsätter även 2024. Som ett steg i att säkerställa progress avseende kravuppfyllnad leder Ekonomi och styrning sedan hösten 2023 arbetet ”Koordinering inför tillståndsprövningen 2025” där enhet trafiksäkerhet järnväg bidrar inom ramen för sitt bevakningsansvar för CSM SMS. Progressen för de åtgärder som ska rätta till gapen följs i system C2 och deadline för att åtgärder ska vara genomförda är sista november 2024.

Kompetensstyrning

Trafikverket gjorde 2021 förändringar i kompetensstyrningen för arbetsuppgifter som är trafiksäkerhetspåverkande för att tydligare lägga fokus på området. Trafikverket gick från chefsansvar till processansvar för att identifiera dessa säkerhetspåverkande arbetsuppgifter och styr kompetenskraven med kompetenskravspecifikationer. Uppföljning och kontroll är fortfarande en del av chefsansvaret. Tillämpning och uppföljning av intern personal följs upp enligt krav och dokumenteras i valt verktyg/system

För att identifiera kompetensbehov för egen personal finns tre olika sätt, som kompletterar varandra. Behoven identifieras dels av processansvarig, dels av chef/medarbetare i samband med medarbetarsamtal och slutligen av verksamheten genom kompetensportföljprocessen. När Trafikverket anlitar personal och upphandlar leverantör för funktioner med påverkan på säkerheten på järnväg ska Trafikverket säkerställa att denna personal uppfyller regelverkens krav på kompetens och behörighet. För leverantör ansvarar processansvarig för att identifiera dessa kompetenskrav. Kraven ställs i upphandlingskedet och kontrolleras i samband med kontraktsskrivning, vid startmöte samt följs upp löpande vid projekterings- och byggmöten/projektmöten, (se kap 2.5 Upphandlad verksamhet). Stickprov görs i samband med revisioner och leverantörsuppföljningar. Kompetens- och behörighetskrav som avser anlitad personal i Trafikverkets verksamhet i eller invid Trafikverkets järnvägsinfrastruktur överförs på leverantör via kontrakt.

Upphandlad verksamhet

Trafikverket är en av Sveriges största upphandlare av entreprenadkontrakt. För järnvägen är upphandlade kontrakt koncentrerade till några stora entreprenörer som i sin tur täcker in över 80 procent av järnvägssystemet (Konkurrensverket, 2017; Trafikverket, 2016). Trafikverket ansvarar för de risker som kan uppstå hos anlitade entreprenörer och deras underentreprenörer. Detta ställer krav på att Trafikverket har kontroll på hur de anlitade entreprenörerna arbetar och att de har kontroll på risker i den verksamhet som omfattas. Trafikverket har ett förfarande där det är beställande verksamhet som säkerställer att övergripande författningskrav och Trafikverkets egna krav på leverantörer läggs in i de

avtalsmallar som används. I dessa avtalsmallar finns dels de så kallade obligatoriska skallkrav som leverantören ska uppfylla för att kunna vara leverantör till Trafikverket men här kan det även finnas så kallade kvalitativa krav som ligger till grund för urvalet av de leverantörer som uppfyller de obligatoriska skallkraven. Detta är exempelvis offererat pris, leveranskvalitet etc. Under 2020 har förfarandet i upphandlingar som berör Säkerhetsstyrning inom järnväg förändrats. Förändringen innebär att leverantörer inför deltagande i upphandling ska beskriva sin plan för säkerhetsstyrning av verksamheten. Kontrollen består i granskning av leverantörens dokumenterade säkerhetsplan och riskhanteringsprocess innan avtal skrivs.

Trafikverket behöver säkerställa att det finns personer med kunskap och kompetens som kan förvalta anläggningen på ett säkert sätt. Prognosen de kommande åren är att det börjar inte tillräckligt många personer som kan ta efter underhållet från de som går i pension.

Processorientering

Processkartan täcker den huvudsakliga delen av organisationens ansvar och uppgifter men det finns en del gap som behöver åtgärdas. En av de mest centrala huvudprocesserna, Genomföra åtgärder på väg och järnväg utvecklas under 2024 för att tydligare styra och stödja olika åtgärder som vidmakthållande åtgärder samt mindre och större investeringsåtgärder.

Ett pågående arbete inom hela Trafikverket är att få en tydligare koppling mellan objekt ut från process och leveranser som beskrivs i arbetsordningen för att lättare kunna urskilja vilken process man arbetar i. Trafikverket arbetar med ständiga förbättringar och en del av det involverar att utveckla våra processer. Dels ser man ibland att processer inte hänger ihop som de bör göra, att namnsättningen är inkonsekvent och det finns ibland en otydlighet kring start och slut. Man har även tydliggjort processriktlinjen (tillämpas vid design av processer) i syfte att undvika skarvar.

Säkerhetskultur

Det som kännetecknar säkerhetskultur är att ledningen prioriterar och hanterar säkerhetsfrågor på alla nivåer i verksamheten och är viktiga förmedlare och förebilder av kulturen. Kulturen manifesteras genom gemensamma attityder, värderingar och uppfattningar som chefer och medarbetare har om förhållandet till säkerhet och arbetsmiljö.

Till utgången av 2024 ska Trafikverket ha en proaktiv säkerhetskultur (TRV2019/60142). I de senaste mätningarna ligger Trafikverket på en etablerad nivå. Några områden är redan inom målnivå där bland annat en rättvis kultur finns. En rättvis kultur, skapar möjligheter för fortsatt utveckling inom områden av att öka



”Trafikverkets säkerhetskultur avser en gemensam uppfattning om vad som är rätt och fel, och hur vi ska agera i förhållande till risk och säkerhet vilket leder till hur vi prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet i den dagliga verksamheten.”

(TRV2019/60142)

engagemang, att fortsätta rapportera och att vilja och kunna lyfta brister och problem som identifierats av både medarbetare och leverantörer. Rapportering och återkoppling av händelser skapar möjligheter för lärande i organisationen. Lärande är ett område som behöver stärkas likaså behöver omvärldsbevakning och analys stärkas ytterligare för att kunna nå målnivån under 2024.

Trafikverksövergripande medarbetarundersökning med frågor om kulturen inom Trafikverket och egna enheten genomförs vart annat år. Från och med mätning 2024 kommer medelvärdet presenteras och ger därmed en mer rättvisande bild av var Trafikverket befinner sig i mognaden.

Säkerhetskulturmätning	2020	2022
Utfall av fråga: <i>Var anser du att Trafikverkets mognad är inom säkerhetskultur</i>	3,1	3,1

Prognosen visar att medelvärdet är högre för alla verksamhetsgrenar inom Trafikverket snarare än det värde som en fråga givit (Var anser du att Trafikverkets mognad är inom säkerhetskultur = 3,1). Prognosen är att Trafikverket når sitt mål på 4,0 till utgången av 2024. Trafikverket kommer att fortsätta genomföra mognadsmätning av säkerhetskulturen även efter 2024 med intervall om vartannat år.

Rapportering av händelser

En samlad intranätsida har etablerats i syfte att förenkla rapportering av inträffade händelser. Sidan syftar till att göra det tydligare vart och hur man ska rapportera samt att underlätta för de som sällan rapporterar. Intranätsidan hänvisar till rätt system för olika typer av rapportering, däribland el- och trafiksäkerhetskändelser.

Händelser som inträffar i operativ drift ska omgående rapporteras till Trafikledningscentral så att åtgärder kan vidtas. Trafikledningen upprättar en rapport som sedan överförs till Trafikverkets avvikelshanteringssystem. Samtliga händelser som kommer in fördelas efter ansvar till verksamhetsområde och utreds. Det finns en del brister kring rapportering och några exempel presenteras nedan.

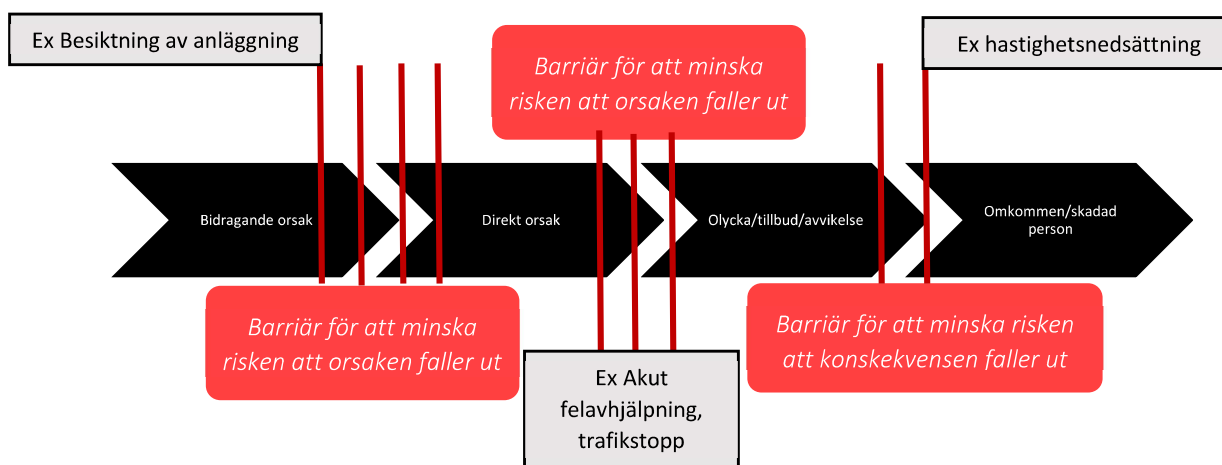
- Det finns ett mörkertal som Trafikverket är omedvetna om.
- Systemets utformning med fritext leder till svårigheter vid analyser på aggregerad nivå.
- Händelser rapporteras in under fel kategorier.
- Det saknas resurser att kunna kvalitetsgranska samtliga händelser som kommer in.
- Många av händelserna kan inte utredas till den nivå man behöver.
- Händelser rapporteras inte in rätt eller på rätt sätt enligt gällande regelverk och arbetssätt.

Mål och acceptansnivåer

Med nuvarande utvecklingstakt kommer Trafikverket inte att nå Etappmål 2030. Antalet omkomna minskar inte i den takt som krävs.

Trafikverkets Säkerhetsmål för trafiksäkerhet järnväg är Etappmål 2030, d.v.s. antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägssystemet. Vi behöver således ha förmåga att påverka antalet omkomna. Det är avgörande att vi kan kontrollera risken att någon omkommer eller skadas inom järnvägssystemet. Toppriskerna har formulerats som följande sex händelsetyper: kollision, påkörning, urspårning, personpåkörning, suicid och plankorsningsolycka.

Trafikverket behöver koppla riskerna för järnvägsolyckor och suicid (dvs. toppriskerna) till Etappmålet. Alla trafiksäkerhetsrisker behöver identifieras och kopplas in i en trädstruktur där kopplingarna riskerna emellan framgår. Acceptansnivåer behöver sättas för toppriskerna, och utifrån detta sedan även för alla underliggande risker, och dessa acceptansnivåer skall sedan speglas i arbetssätt för riskhantering och med koppling till trädstrukturen så att varje enskild riskansvarig vet vilken acceptansnivå man ska förhålla sig till vid val av barriärer. Barriärer övervakas sedan med hjälp av indikatorer (en sorts mått) och informationen om barriärens roll för att hålla risken på en acceptabel nivå ligger till grund för de tröskelvärden som formuleras för indikatorerna. Trafikverket behöver fortsätta arbeta med att utveckla sin kartläggning kring hur allt bör hänga ihop och vilka barriärer och mått som är mer avgörande att följa för att på ett mer proaktivt sätt kunna styra till Säkerhetsmålet (Etappmål 2030).



6 Sammantagen analys

När man ser till antal omkomna i anläggningen står suicidala handlingar för en övervägande majoritet. Området bör fortsatt arbetas med då konsekvenserna som blir av en sådan händelse påverkar så många, både för nära anhöriga men även samhället på grund av förseningar och arbetsmiljö. Suicid kräver ett speciellt sätt att arbeta för att försvåra Trafikverkets anläggning som metodval. Det bör ses över då Trafikverkets åtgärder inte verkar ge den effekt man önskar. Trafikverket når inte önskad nivå för antal omkomna via suicidal handling och behöver utvärdera i vilken takt åtgärder bör implementeras för att nå Etappmål 2030.

Plankorsningar står fortsatt för en stor del av de omkomna i anläggningen vilket kräver fortsatt fokus på att hitta riskminimerande åtgärder.

Under 2023 har två personal omkommit. Trafikverket behöver ha fokus på kontroll och uppföljning av våra leverantörer/entreprenörer samt även den interna uppföljningen med intern styrning och kontroll. Tillämpas arbetssätten och regelverken som de ska? Området bör vara prioriterat. Trafikverket behöver säkerställa att det finns personer med kunskap och kompetens som kan förvalta anläggningen på ett säkert sätt. Prognosen de kommande åren är att det börjar inte tillräckligt många personer som kan ta efter underhållet från de som går i pension.

Även om inga allvarliga skador eller dödsfall har inträffat under urspårning, påkörning och kollision så visar utfallet med lindriga skador att det föreligger en viss risk för att det skulle kunna ske om vi inte har kontroll på våra barriärer och dess funktionalitet. Konsekvenserna av urspårning påverkar hela järnvägssystemet. Utifrån Trafikverkets mål för tillgänglighet och nöjda kunder är urspårningar ett omfattande problem. Mål på Trafikverksnivå bör ha tydliga målnivåer så att organisationen som helhet kan göra tydliga prioriteringar för att genomföra åtgärder på rätt nivåer.

Trafikverket saknar fortfarande möjligheten att på en övergripande nivå ha en sammantagen bild av den rådande risknivån. Det saknas arbetssätt för hur man formulerar acceptansnivåer (kopplade till säkerhetsmålet) för risker på olika nivåer och ett övergripande ansvar för säkerhetsmål/trafiksäkerhet. Det leder i sin tur till att rapporten baseras på utfallet och inte den rådande risknivån som är önskvärd. Vidare behöver man se över hur processernas tillämpning och ändamålsenlighet leder till att verksamheten genomförs med den önskade nivå av säkerhet Trafikverket har beslutat om.

7 Slutsats och rekommendation

Trafikverket når inte Delmålet 2024 och prognosen för att nå Etappmål 2030 ligger inte i linje med nödvändig utveckling. Prioriteringen är enbart ur trafiksäkerhetssynpunkt och baseras bl.a. på;

- Möjlighet att påverka.
- Tid och komplexitet för att implementera åtgärder
- Utfall och mål.

Prioritering per personkategori och motivering (1 högst):

1. Personal – Noll personal ska omkomma, utfallet är oacceptabelt. Trafikverket kan påverka med åtgärder.
2. Resenär – Noll resenärer ska omkomma. Lindrigt skadade resenärer presenteras i utfallet och Trafikverket accepterar ingen död eller allvarligt skadad. Detta måste vi ha kontroll över. Trafikverket kan påverka med åtgärder.
3. Tredje part – Utfallet är oacceptabelt. Trafikverket kan påverka med åtgärder men inte i alla delar.
4. Suicid – utfallet är oacceptabelt. Trafikverket har inte lika stor möjlighet att påverka. Området kan prioriteras upp högre utifrån en kombination av konsekvenser som blir av en sådan händelse, både för påverkan för nära anhöriga, inblandad personal, men även samhället i stort på grund av förseningar.

Prioritering per händelsetyper och motivering (1 högst):

1. Personolycka – främsta händelsetypen för personal och tredje part.
2. Plankorsningsolycka – stor del av omkomna och allvarligt skadade tredje part.
3. Urspåring - risk för både resenär och personal att skadas.
4. Kollision - risk för både resenär och personal att skadas.
5. Påkörning – risk för både resenär, tredje part och personal att skadas.
6. Suicid personpåkörning – svaga åtgärdssamband för händelsetypen.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se