



Olyckor, tillbud och andra avvikelser

Tertial 1 2007



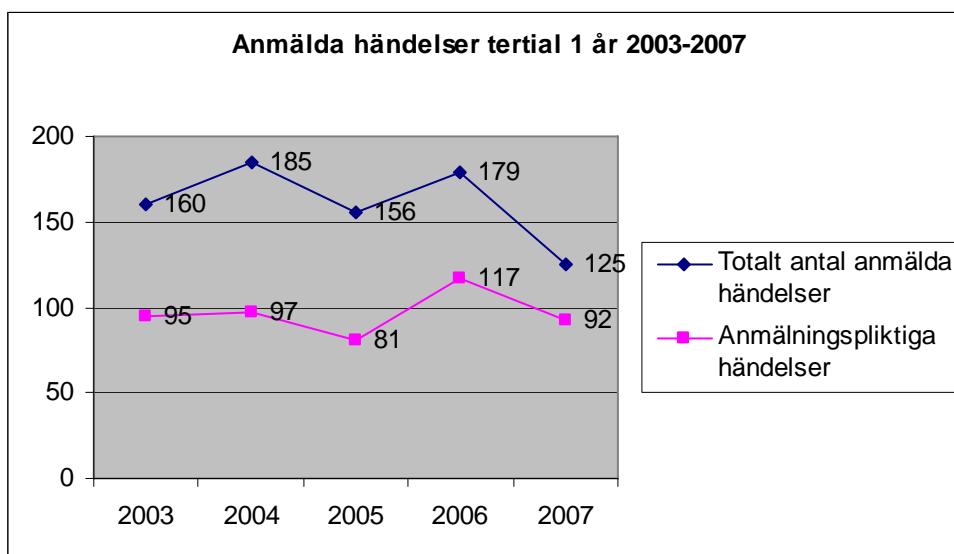
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inrapporterade händelser till JVS telefonberedskap.....	4
2	Riskbedömning av inrapporterade händelser	7

1 Inrapporterade händelser till JVS telefonberedskap

Järnvägsstyrelsen upprätthåller en telefonberedskap dit verksamhetsutövare skall meddela inträffade olyckor, tillbud och andra avvikelser inom spårtrafiken. Vilka händelser som är anmälningspliktiga framgår av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor samt Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1997:3) om rapportering av olyckor och tillbud.

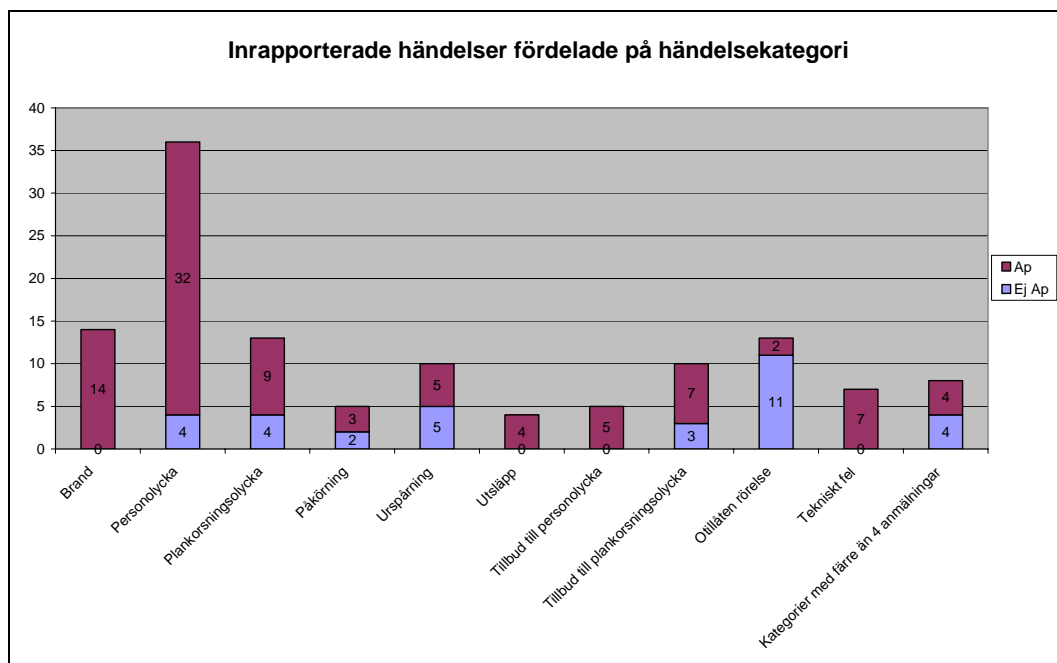
Under perioden 2007-01-01 till och med 2007-04-30 inrapporterades 125 händelser till Järnvägsstyrelsens telefonberedskap. Av dessa var 86 olyckor, 16 tillbud och 23 andra avvikelser. 93 procent av anmälningarna avsåg händelser på järnväg, 6 procent avsåg händelser inom tunnelbana och resterande händelser avsåg händelser på spårväg. Av de inrapporterade händelserna har 74 procent bedömts som anmälningspliktiga enligt Järnvägsinspektionens föreskrifter om rapportering av olyckor och tillbud. 79 procent av de anmälda olyckorna, 81 procent av tillbudena samt 48 procent av avvikelserna har bedömts som anmälningspliktiga. Notera att eftersom inte alla händelser är anmälningspliktiga till Järnvägsstyrelsen är siffran för antalet totalt anmälda händelser inte representativ för alla olyckor, tillbud och avvikelser som inträffar inom spårtrafiken.



Figur 1: Anmälda händelser till Järnvägsstyrelsens telefonberedskap under tertial 1 år 2003-2007. Siffran för 2007 kommer att uppdateras och troligen öka något vid nästa insamling av olycksstatistik i april år 2008.

Figur 1 visar antalet anmälningar till Järnvägsstyrelsen samt antalet händelser som bedömts som anmälningspliktiga under första tertialet de senaste fem åren. Siffran för anmälda händelser under första tertialet 2007 är ännu inte helt jämförbar med tidigare år då siffran kommer att uppdateras i samband med insamling av olycksstatistik från verksamhetsutövare i april nästkommande år. I årets insamling av olycksstatistik för 2006 tillkom ytterligare 20 händelser, varav 8 bedömdes som anmälningspliktiga, som inte tidigare anmälts till telefonberedskapen. Om ungefär lika många händelser kommer att anmälas för det första tertialet år 2007 vid nästa års

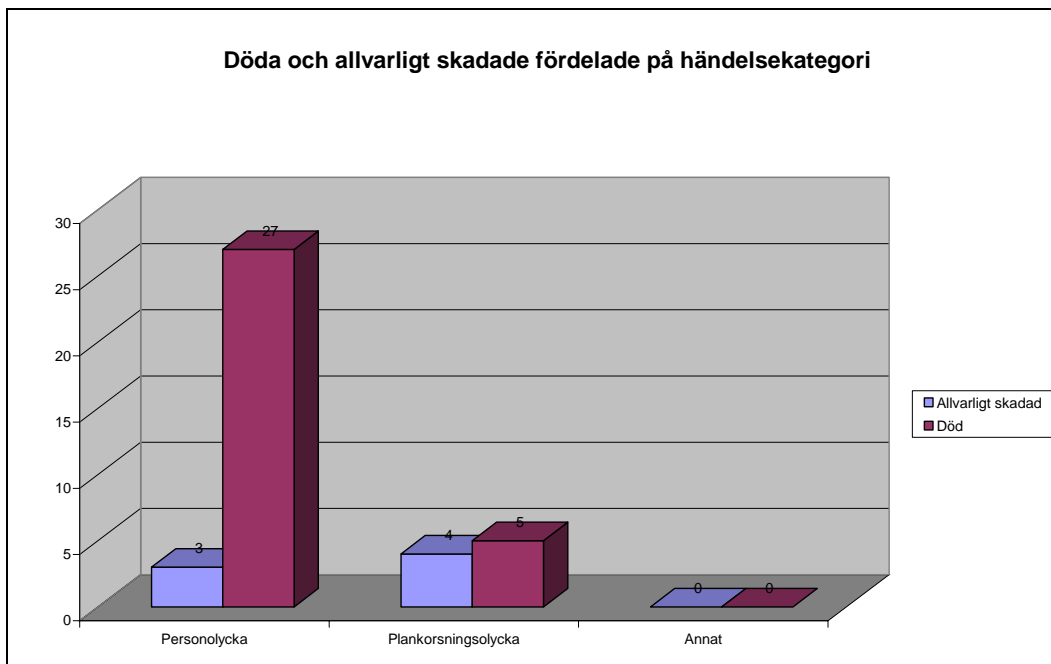
statistikinsamling kommer totalt sett färre händelser ha anmälts till Järnvägsstyrelsen under det första tertialet år 2007 jämfört med motsvarande period tidigare år. Antalet anmälningspliktiga händelser kommer att hamna på en ungefärligt motsvarande nivå som tidigare år, med undantag för år 2006 då antalet anmälningspliktiga händelser hade en toppnotering.



Figur 2: Inrapporterade händelser till Järnvägsstyrelsen under tertial 1 år 2007 fördelade på händelsekategori. (Ap = anmälningspliktig händelse enligt Järnvägsinspektionens föreskrifter om rapportering av olyckor och tillbud).

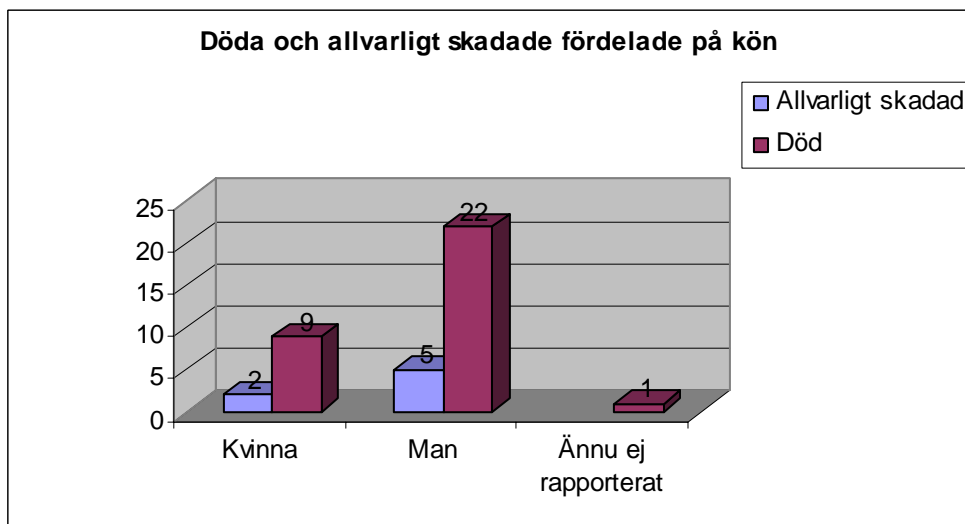
Figur 2 visar de 125 inrapporterade händelserna uppdelade på kategorier. Endast de kategorier inom vilka minst en händelse har anmälts representeras i bilden. För att göra figuren mer överskådlig har kategorier med färre än fyra inrapporterade händelser slagits ihop i samma stapel (i dessa ingår en kollision, tre övriga olyckor, ett tillbud till kollision, två avvikelser i form av bristfälligt handhavande samt en annan avvikelse).

Som visas i figur 2 är personolycka den vanligast förekommande kategorin med 36 anmälningar följt av brand med 14 anmälningar och plankorsningsolycka samt otillåten rörelse med 13 anmälningar vardera. Ser man till de händelser som bedömts som anmälningspliktiga är fortfarande personolycka den vanligaste kategorin med 32 anmälningspliktiga händelser följt av brand med 14, plankorsningsolycka med 9 och tillbud till plankorsningsolycka samt tekniskt fel med 7 anmälningspliktiga händelser vardera. Här kan noteras att av de 13 anmälningarna om otillåten rörelse har endast 2 händelser bedömts som anmälningspliktiga medan 9 av 13 plankorsningsolyckor och 7 av 10 tillbud till plankorsningsolyckor bedömts som anmälningspliktiga. Samtliga bränder, utsläpp, tekniska fel och tillbud till personolyckor som anmälts har bedömts som anmälningspliktiga. Vidare visar figur 2 att alla 16 tillbud som anmälts under det första tertialet 2007 faller inom någon av kategorierna tillbud till personolycka, tillbud till plankorsningsolycka eller tillbud till kollision.



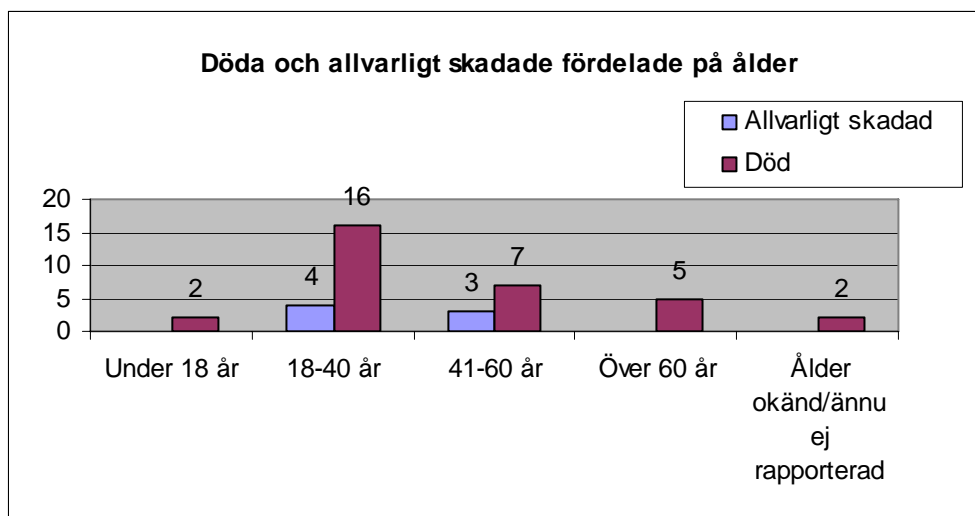
Figur 3: Antal döda och allvarligt skadade fördelade på händelsekategori. Av de 30 personolyckorna är 26 självmord eller självmordsförsök. Siffrorna är preliminära.

Figur 3 visar att de personer som omkommit eller skadats allvarligt inom spårtrafiken samtliga faller inom någon av kategorierna personolycka eller plankorsningsolycka. Allvarligt skadad innebär att den drabbade varit sjukskriven i minst två veckor till följd av händelsen. Ingen resande eller personal har omkommit eller skadats allvarligt under det första tertialet år 2007. När det gäller personolyckorna har 25 personer omkommit och 1 person skadats allvarligt till följd av självmord eller självmordsförsök. Uppgifterna om skadegrad är fortfarande preliminära.



Figur 4: Antal döda och allvarligt skadade fördelade på kön. Siffrorna är preliminära.

Figur 4 visar antalet döda och allvarligt skadade fördelade på kön. Som figuren visar har mer än dubbelt så många män som kvinnor omkommit under årets första tertial. 7 av 9 kvinnor och 17 av 22 män har omkommit till följd av självmord.

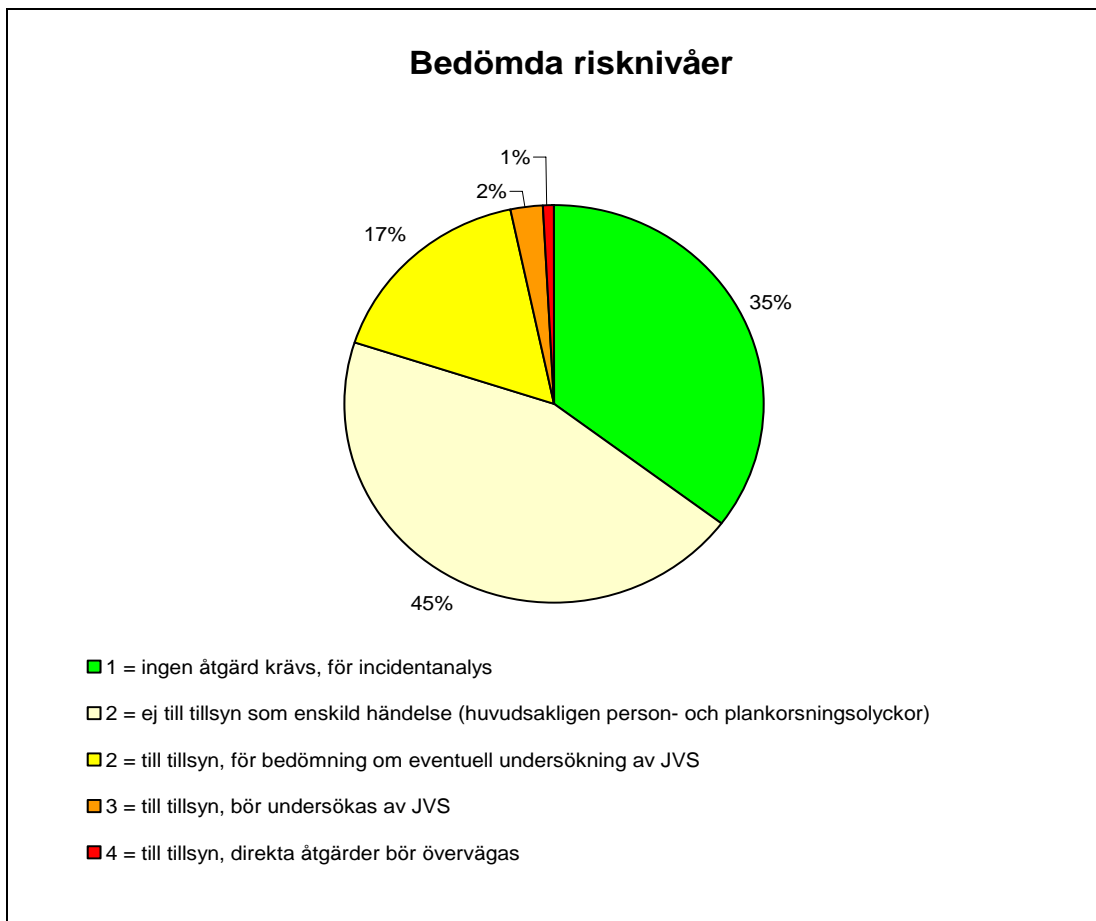


Figur 5: Antal döda och allvarligt skadade fördelade på ålder. Siffrorna är preliminära.

Figur 5 visar antalet döda och allvarligt skadade fördelade på ålder. Två barn under 18 år omkom under tertial 1, ett i en självmordsolycka och ett i en mopedolycka i en plankorsning. Flest antal omkomna återfinns i åldersgruppen 18 – 40 år där 14 av 16 omkommit till följd av självmord. Samtliga omkomna i åldersgruppen 41-60 år samt en av personerna över 60 år har omkommit till följd av självmord.

2 Riskbedömning av inrapporterade händelser

Alla händelser som rapporteras in till Järnvägsstyrelsen riskbedöms utifrån potentiell konsekvens och allvarlighetsgrad (grad av kontroll över förloppet samt händelsens relevans som indikator på systembrister). Baserat på denna bedömning placeras varje händelse in på en fyrgradig skala där 1 representerar lägst risk och fyra representerar högst risk.



Figur 6: Riskbedömningar av inrapporterade händelser till telefonberedskapen 2007-01-01 till 2007-04-30.

Figur 6 visar fördelningen mellan bedömda risknivåer. Av de 125 händelser som har anmälts till Järnvägsstyrelsen har en avvikelse bedömts som risknivå 4 och därmed lämnats till tillsyn med rekommendation om att Järnvägsstyrelsen bör överväga direkta åtgärder. Avvikelsen bestod i att sprickkontroll av hjul och boggi på motorvagnar littera X10 uteblivit hos en verksamhetsutövare. Verksamhetsutövaren som anmälde avvikelsen fattade själv beslutet att stoppa all trafik med de 44 X10:or som inte kontrollerats.

Två anmälningar om upprepade påkörningar av brunnslock har bedömts som risknivå 3 och lämnats vidare till tillsyn med rekommendation om att händelsen bör undersökas. Även en anmälan om otillåten rörelse har bedömts som risknivå 3 och lämnats vidare till tillsyn då stor osäkerhet kring varför stoppsignalen passerades förelåg. Det fanns även en osäkerhet kring företagets förmåga att hantera en sådan händelse.

77 händelser har bedömts hamna på risknivå 2. Av dessa är 58 personolyckor, plankorsningsolyckor samt tillbud till sådana. Personolyckor och plankorsningsolyckor hamnar i regel på risknivå 2 då den potentiella, och tyvärr ofta även den faktiska, konsekvensen är dödsfall. Dessa händelser lämnas dock inte vidare till tillsyn varje gång de sker då det anses svårt att sätta in åtgärder utifrån enstaka

sådana händelser. Tre undantag finns under tertial 1. Det första är ett tillbud till personolycka där indikation fanns på eventuellt dörrfel och begränsad möjlighet för föraren att få överblick över alla dörrar. Det andra är en personolycka vid ett redan känt informellt etablerat gångstråk över spåren. Det tredje är ett tillbud till plankorsningsolycka där bommarna inte gått ned och anläggningens funktion ifrågasattes. Dessa tre händelser har lämnats vidare till tillsyn för bedömning av eventuell åtgärd. Av händelserna på risknivå 2 har totalt 19 händelser lämnats till tillsyn för bedömning av eventuell åtgärd.

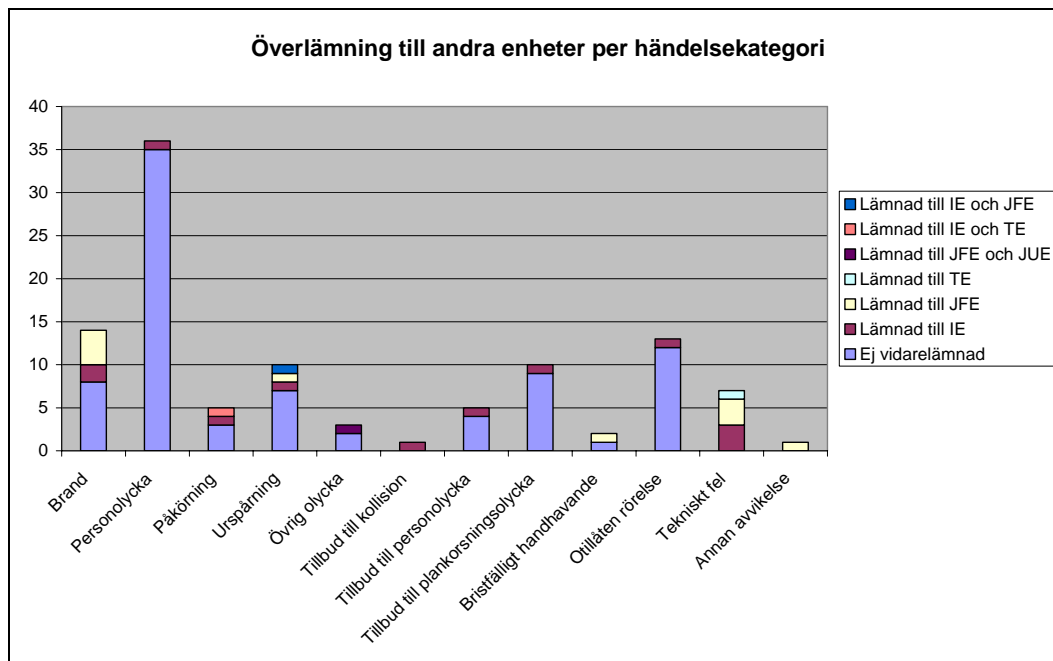
Slutligen har 44 händelser bedömts som risknivå 1 vilket innebär att ingen åtgärd krävs men att uppgifterna om händelsen kan komma att användas i incidentanalyser. Även händelser inom nivå 2 - 4 används i incidentanalyser.

Händelse	Datum	Plats/sträcka	A	K	Riskenivå	Till
Urspårning	2007-01-02	Erikstad	4	3	2	JFE
Tillbud till Personolycka	2007-01-16	Talludden	4	3	2	IE
Brand	2007-01-25	Skövde central	3	3	1	JFE
Tillbud till Kollision	2007-01-30	Hjulsbro	4	4	2	IE
Annan avvikelse	2007-02-05	Stockholm	5	5	4	JFE
Tekniskt fel	2007-02-17	Sundbyberg	3	3	1	TE
Brand	2007-02-22	Rinkeby	3	4	2	IE
Tekniskt fel	2007-02-22	Falköpings central – Floby	4	4	2	JFE
Tekniskt fel	2007-02-23	Karlaplan – Ropsten	4	4	2	IE
Bristfälligt handhavande	2007-02-25	Lindesberg	3	4	2	JFE
Tekniskt fel	2007-03-20	Hudiksvall – Via	4	4	2	JFE
Urspårning	2007-03-22	Sundsvalls central	3	3	1	IE, JFE
Tillbud till Plankorsningsolycka	2007-03-23	Tågarp	3	4	2	IE
Brand	2007-03-24	Neglinge	3	4	2	IE
Brand	2007-03-27	Hjärup	3	4	2	JFE
Tekniskt fel	2007-03-28	AGA	4	4	2	IE
Påkörning	2007-03-31	Bro-Bålsta	4	5	3	IE, TE
Övrig olycka	2007-04-17	Rällså – Kopparberg	4	4	2	JFE, JUE
Personolycka	2007-04-17	Enköping	3	4	2	IE
Tekniskt fel	2007-04-18	Tranås	3	4	2	IE
Urspårning	2007-04-20	Hagalund	4	3	2	IE
Brand	2007-04-21	Rotebro – Upplands Väsby	3	4	2	JFE
Påkörning	2007-04-21	Toresta	4	5	3	IE
Otillåten rörelse	2007-04-23	Liljeholmen	4	5	3	IE
Brand	2007-04-24	Haparanda	4	3	2	JFE
Tekniskt fel	2007-04-27	Åre – Undersåker	4	4	2	JFE

Tabell 1: Händelser som har lämnats vidare till andra enheter. (A = allvarighetsgrad, K = potentiell konsekvens, IE = infrastruktur enheten, JFE = järnvägsföretags enheten, JUE = juridiska enheten, TE = tekniska enheten)

Tabell 1 visar de händelser som har skickats vidare till tillsynsenhet och/eller annan berörd enhet för bedömning av eventuell åtgärd. Att tre händelser har lämnats vidare

trots bedömd risknivå 1 beror på att rutinen för riskbedömning infördes efter att dessa händelser redan lämnats vidare till tillsynsenheterna.



Figur 7: Fördelning mellan händelser som har lämnats över till andra enheter och händelser som inte har lämnats vidare. En urspårning, en påkörning och en övrig olycka har lämnats till två enheter. Händelsekategorier där ingen händelse har lämnats vidare finns ej representerade i figuren (kollision, plankorsningsolycka och utsläpp). (IE = infrastrukturenheten, JFE = järnvägsföretagsenheten, JUE = juridiska enheten, TE = tekniska enheten)

Figur 7 visar händelserna i tabell 1 uppdelade på händelsekategorier. Som framgår av figuren är det kategorierna brand och tekniskt fel som överlämnats oftast till andra enheter.

Denna rapport är sammanställd av Eva-Lotta Högberg, Järnvägsstyrelsen.

Uppgifterna är hämtade från Järnvägsstyrelsens händelseregister (JAS) samt från veckomötesanteckningar från genomförda riskbedömningar.

Rapport 2007:7



Järnvägsstyrelsen