



STOCKHOLMS
SPÅRVÄGAR

Säkerhetsstatistik för spårväg i Sverige 2017 - 2024

Jämförelser av vissa händelsekategorier mellan spårvägssystemen.

Sammanställd 2025-05-18 av Petrus Sarmento
med hjälp av aktuella spårvägsbolag.



Säkerhetsstatistik

- Även om det går att hitta vissa jämförelsetal så måste man se till de olika förutsättningarna.
- Det går inte att bara jämföra rakt av.
- Det är väldigt olika förutsättningar på Sveriges spårvägar.
- Statistiken kan jämföras på olika vis t.ex. linjevis, egen banvall, gatuspår, reserverade körfält, signalreglerad sträcka, siktkörning, antal anställda, tåg-km, geografiska områden mm.
- Denna jämförelse är gjord per miljon utförda omlopps-km per stad.
- Nockebybanan/Tvärbanan i Stockholm redovisas separat.

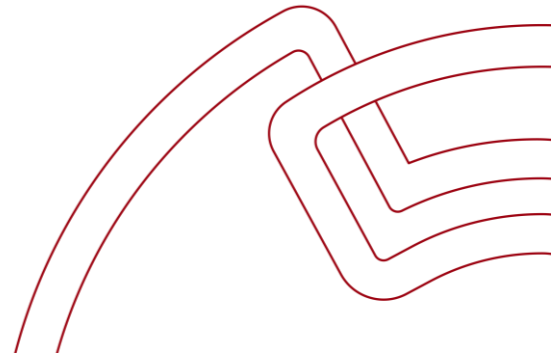
Ett omlopp är en spårvagn som körs från den lämnar depåområdet till den återkommer dit. Ett omlopp kan bestå av en eller flera vagnar, de totala längderna för spårvagnarna i ett omlopp varierar hos våra olika spårvägar enligt följande:

Tvärbanan – 60 resp 30 meter

Lidingöbanan - 40 meter

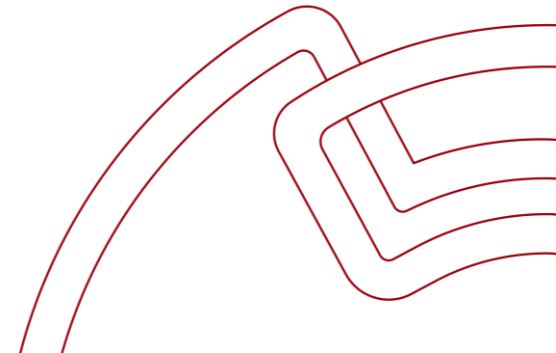
Spårväg city, Nockebybanan, Norrköping och Lund - 30 meter

Göteborg – 30 resp 15 meter



Säkerhetsstatistik

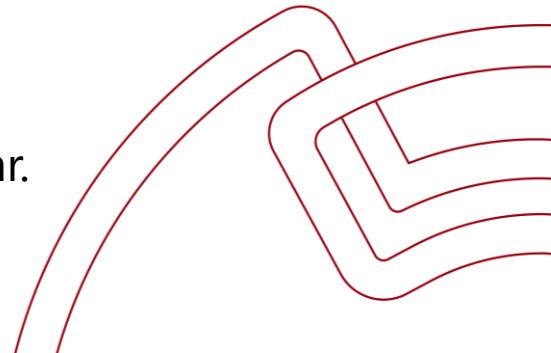
- Göteborgs Spårvägar (GS) bedriver spårvägstrafik på 13 spårvägslinjer i Göteborg.
Linje 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 och 14.
- Stockholms Spårvägar (ABSS) bedriver spårvägstrafik på fem spårvägslinjer i Stockholm.
Linje 7 Spårväg city, linje 12 Nockebybanan, linje 21 Lidingöbanan och linje 30/31 Tvärbanan.
- Transdev bedriver spårvägstrafik på två spårvägslinjer i Norrköping.
Linje 2 och 3.
- Keolis bedriver spårvägstrafik på en spårvägslinje i Lund.
Linje 1.



Skillnader och påverkande faktorer

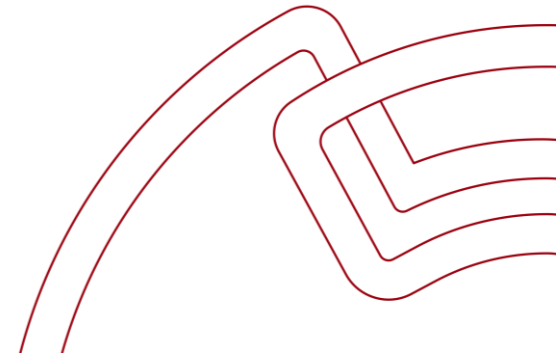
- Andel gatuspår: Stockholm 13%, Göteborg 9%, Norrköping 74% och Lund 0,5%.
- Antal omlopp ute samtidigt: Stockholm 41 st, Göteborg 158, Norrköping 18 st och Lund 4 st.
- PAX en vardag: Stockholm 157 000, Göteborg 420 860, Norrköping? och Lund 4 045.
- Linjenätslängd: Stockholm 38,4 km, Göteborg 94 km, Norrköping 18,7 km och Lund 5 km.
- Inga huvudsignaler finns i Norrköping, Lund eller Stockholms innerstad.
- Tvärbanan och Lidingöbanan har ATP, Lidingöbanan har bommar i alla plankorsningar.

ATP (Automatic Tram Protection) hindrar inte alltid OSPA men minimerar dess konsekvens.



Skillnader och påverkande faktorer

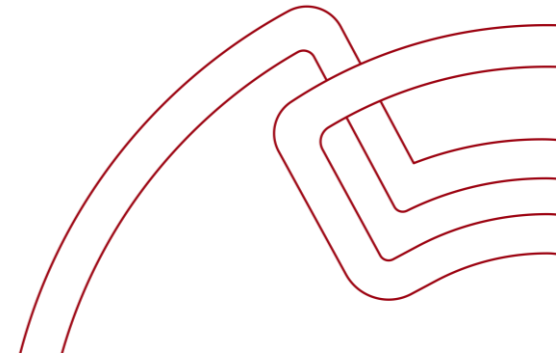
- Finns vissa mörkertal i tillbudsrapporteringen – det görs olika bedömningar från person till person och företagets praxis, regelverk och kultur kan ha betydelse för rapporteringsgraden.
- En icke oväsentlig del av händelser t.ex. urspåringar/kollisioner sker utan resenärer på depåområden i mycket låg fart.
- Andel gatuspår där spårvagnarna delar körfält helt eller delvis med andra fordon påverkar.
- Covid-19 har påverkat trafiken avsevärt under 2020 och 2021.
- Spårvägstrafiken i Lund är en ny anläggning, öppnades dec 2020.



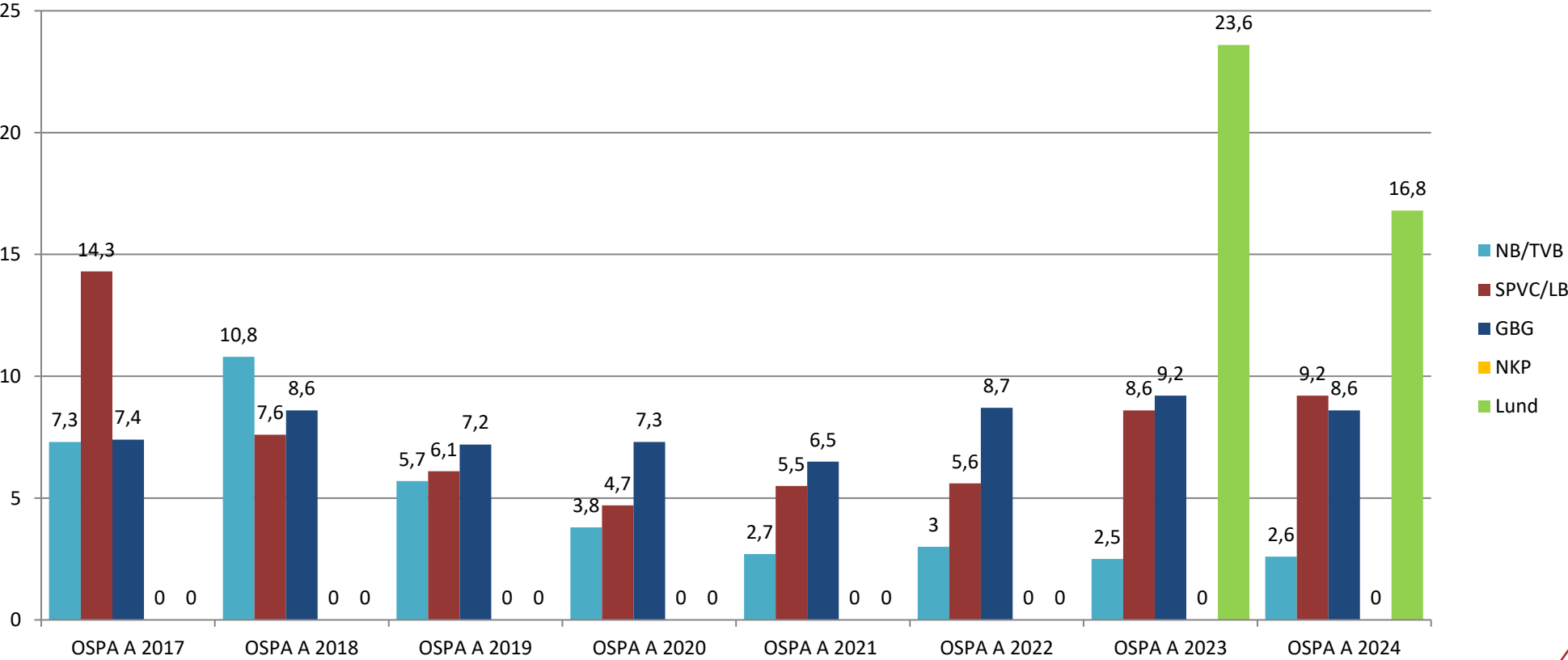
OSPA A (Obehöriga stoppsignalpassager)

Endast huvudsignaler, formljussignaler och punktsignaler

- Huvudsignaler saknas för Spårväg city, Norrköping och Lund, men det finns formljussignaler.
- ATP hindrar inte alltid OSPA men lindrar konsekvensen.
- Endast LB och delar av TVB har ATP.
- ATP är komplext och kostsamt att ha på spårväg – det blir många synintryck på kort tid. ATP på TVB har inte fungerat fullt ut sedan systemet installerades.
- TVB hade höga tal under 2018, då signalsystemet byttes och fler signaler infördes.
- Från 2023 mäts även formljussignaler på vissa linjer.
- Lund får högt utfall 2023-2024, litet linjenät men nedåtgående trend.



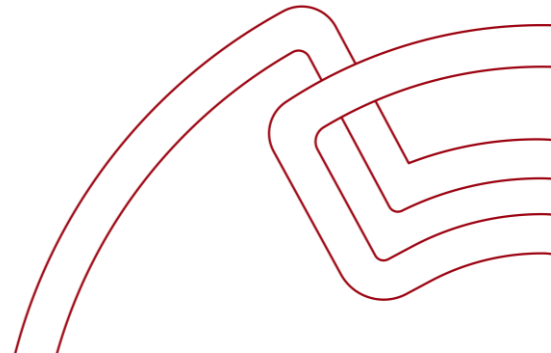
OSPA A per miljon omlopps km



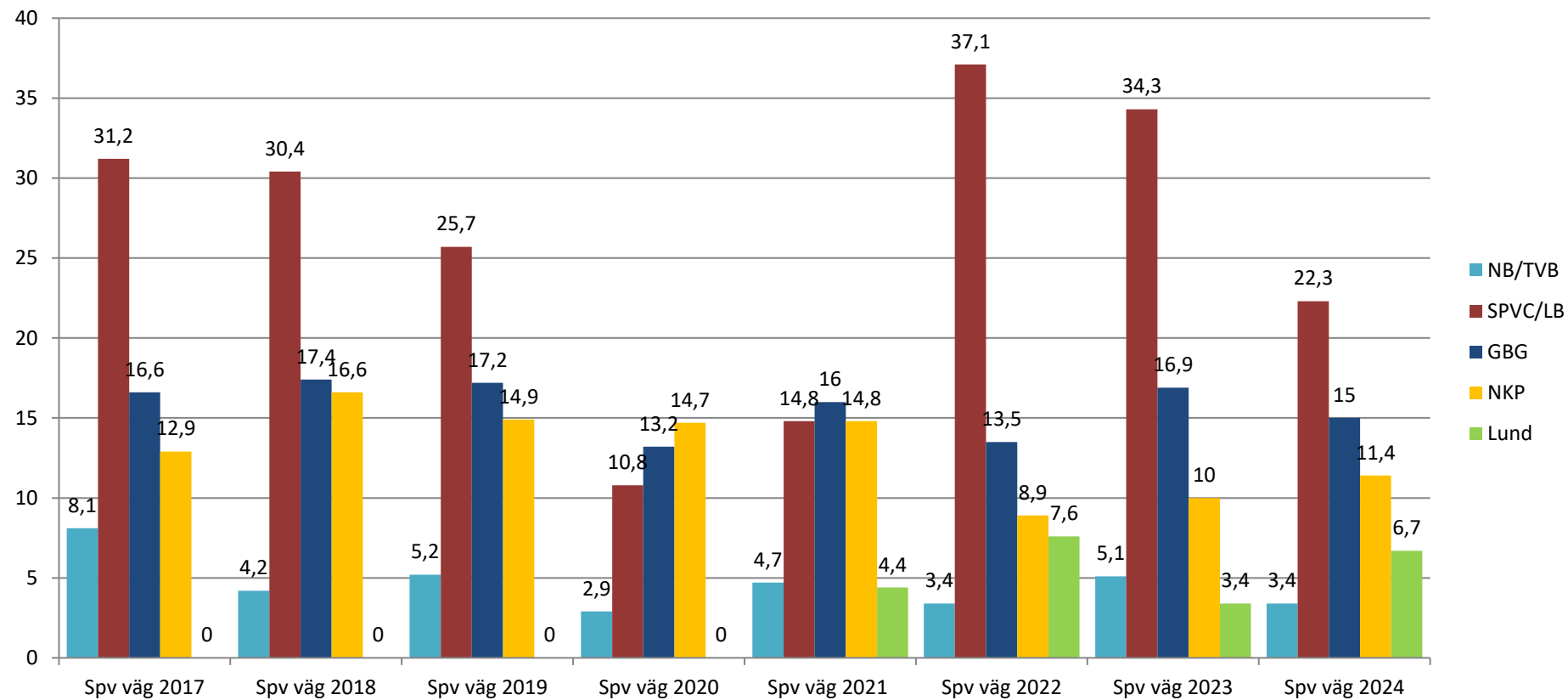
Sammanstötning mellan spårvagn - vägfordon

Färre bilar ute i trafiken kan ha påverkat "Coronaåret".

- TVB/NB har låga tal, har endast 19% gatuspår.
- SPVC hade en tydlig nedåtgående trend men ökade igen 2022.
- GBG och NKP ligger ganska stabilt på samma nivå senaste åren, NKP minskning för 2022.

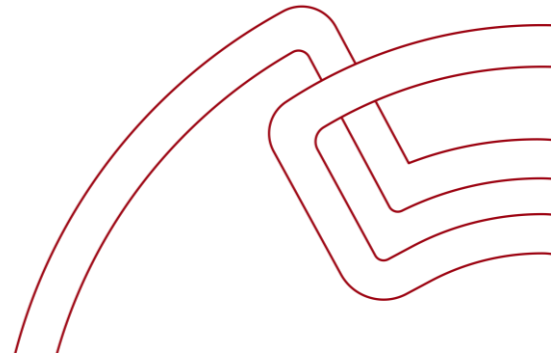


Sammanstötning spårvagn – vägfordon per miljon omlopps-km

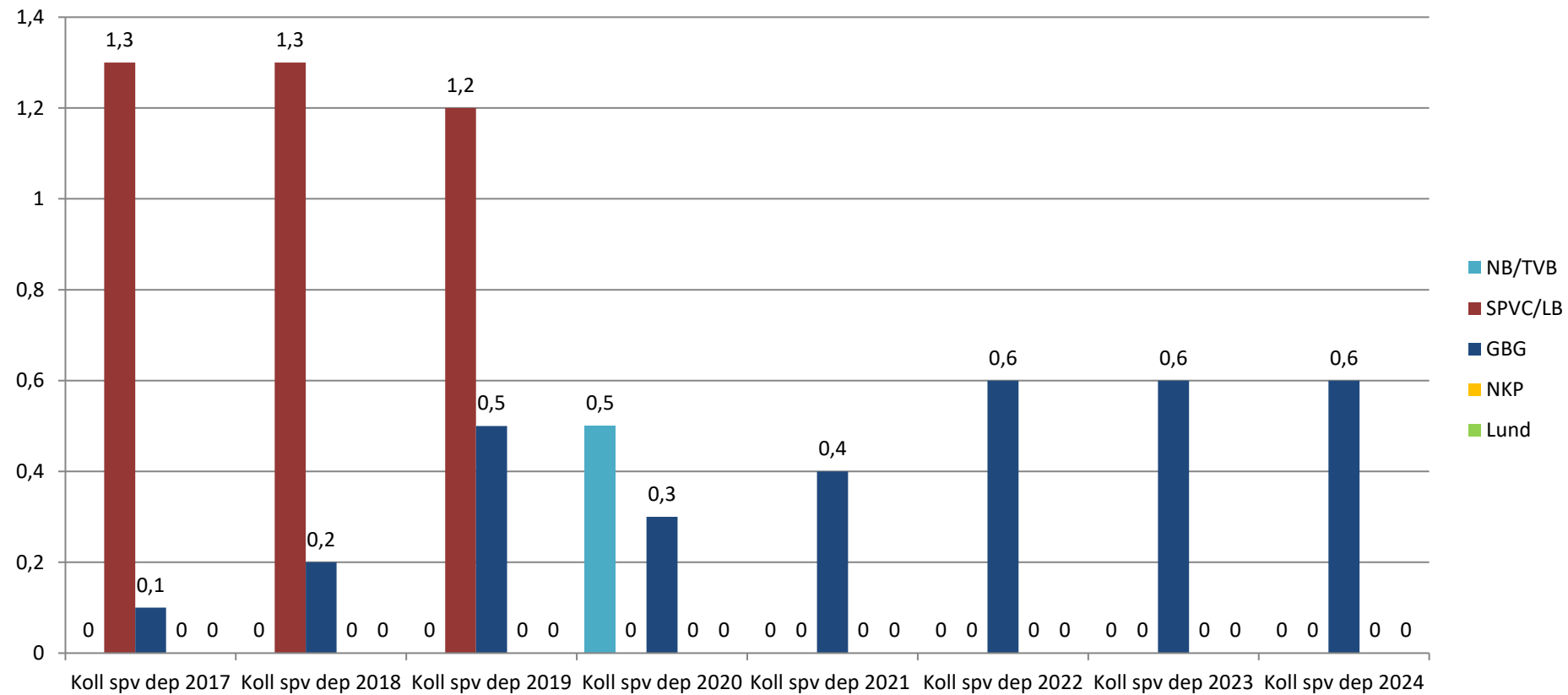


Kollision mellan spv-spv på depåområde

- Kollisionerna sker i mycket låg fart utan resenärer.
- Depåområden är komplexa, ibland med stora spårharpor.
- Färre körda km ger högre tal även vid fåtal händelser.

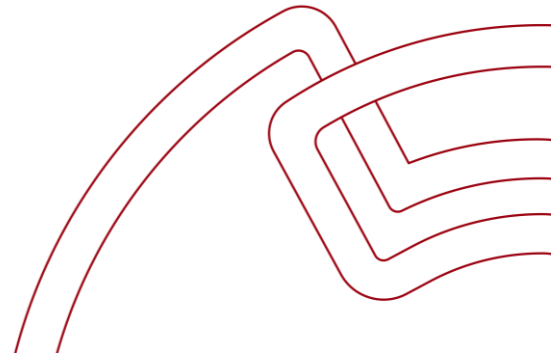


Kollision mellan spv-spv på depåområde per miljon omlopps-km

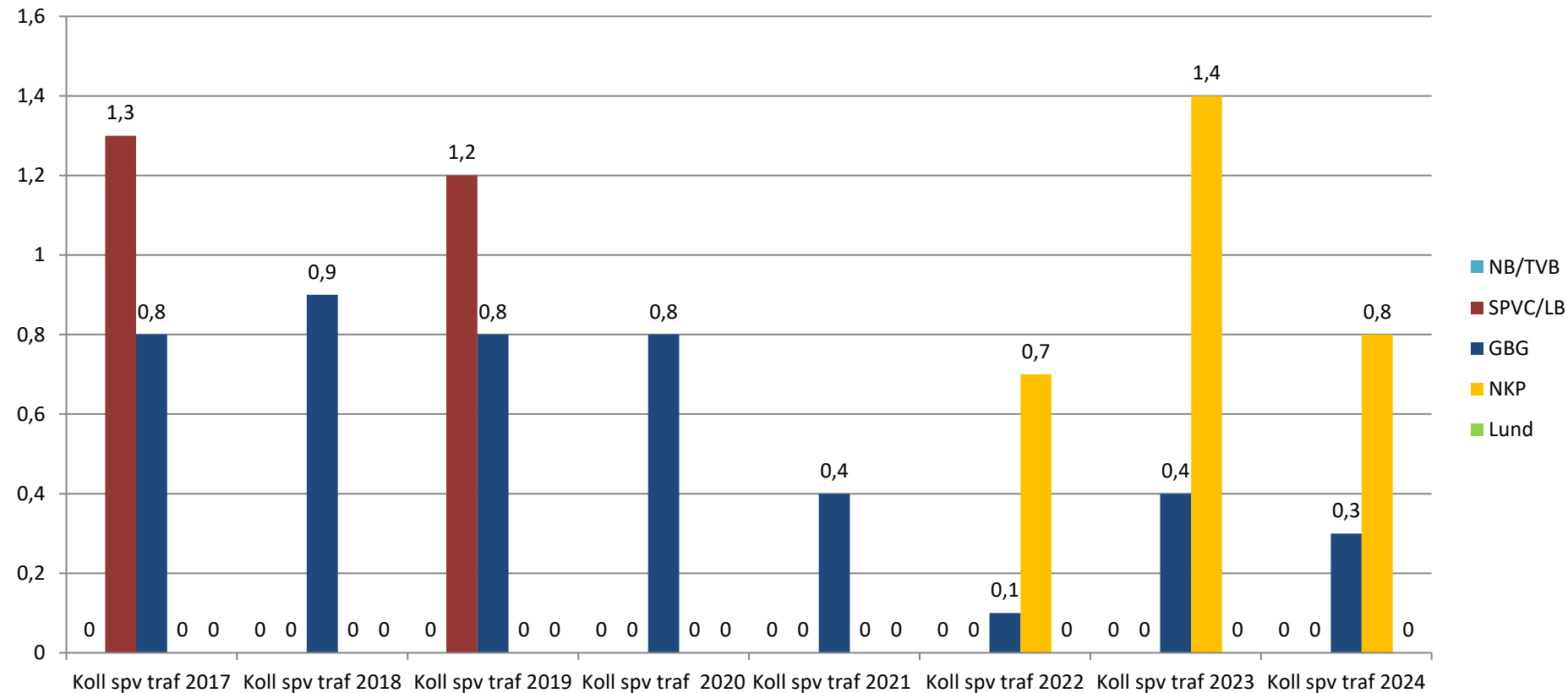


Kollision mellan spv-spv på trafikspår

- Kollisionerna är ovanliga.
- GBG har en mycket komplex trafikmiljö med många gatuväxlar och korsande spår.
- ATP på egen banvall minimerar eller utesluter kollisionstypen.
- Generellt mycket lågt utfall.
- Kraftfull nedåtgående trend för GS som håller i sig.
- Enstaka händelser i NKP efter 2022 ger utfall.

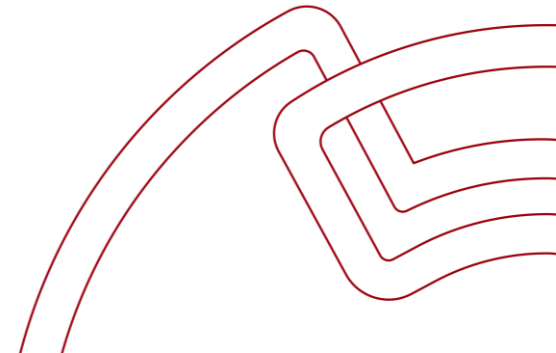


Kollision mellan spv-spv på trafikspår per miljon omlopps-km

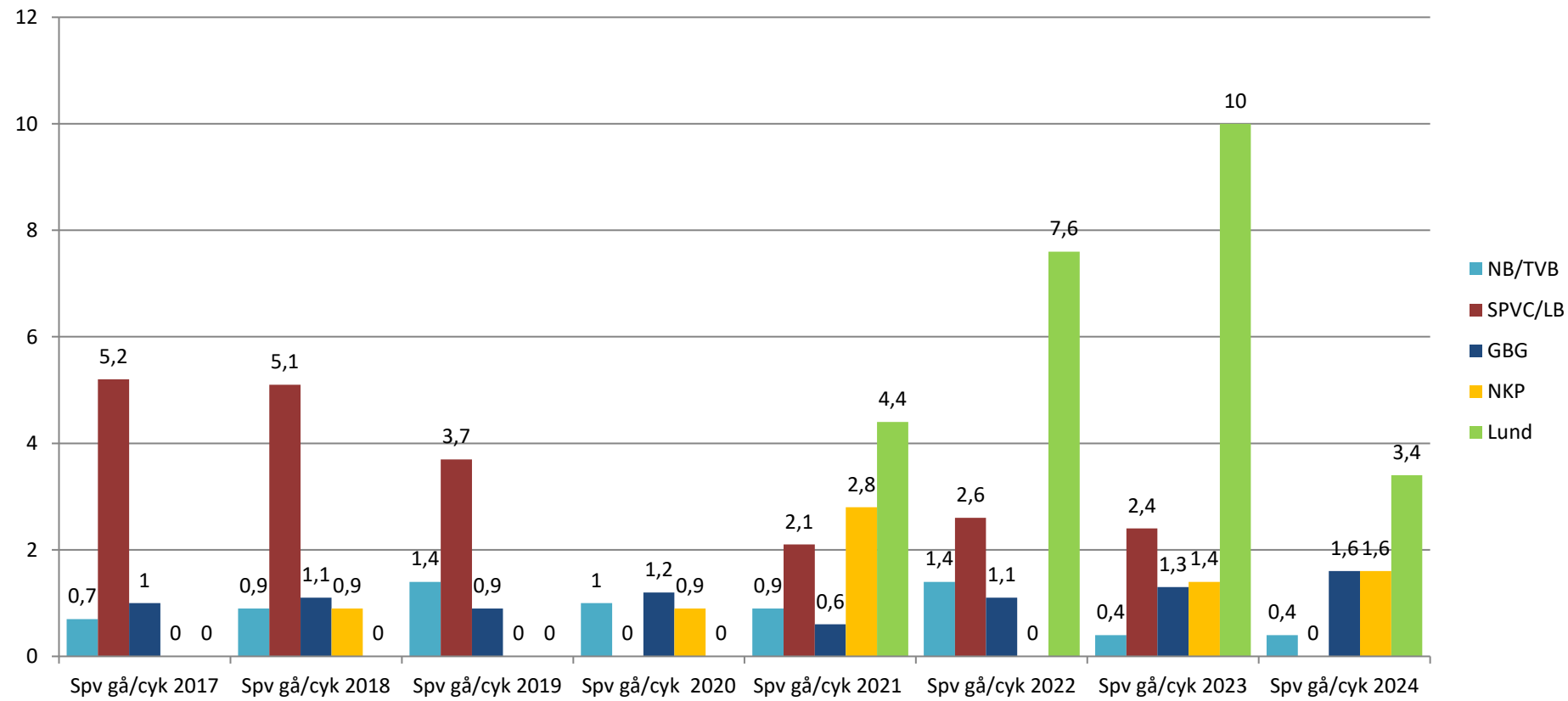


Sammanstötning med gående eller cyklist

- Sammanstötningarna är ovanliga.
- I de flesta fall har personerna inte respekterat trafiksignal i stopp.
- I många fall med gående har de inte tittat eller lyssnat eftersom de har hörlurar på sig eller tittar i sin mobil.
- Coronaåret 2020 hade färre människor ute i rörelse vilket även speglas i utfallet.
- Lund får högt utfall, men det är få händelser, spårvägen är ganska ny företeelse där.
- Generellt sett mycket lågt utfall.
- Anmärkningsvärda låga tal för GS som har en så omfattande och komplex trafik.

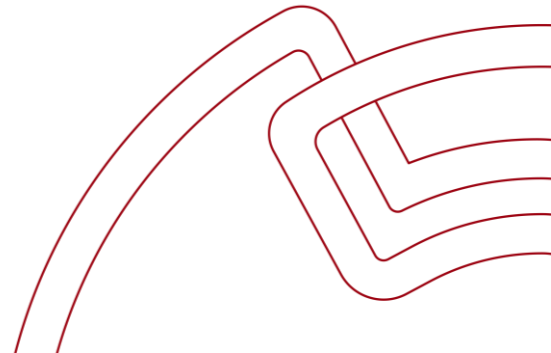


Sammanstötning med gående eller cyklist per miljon omlopps-km

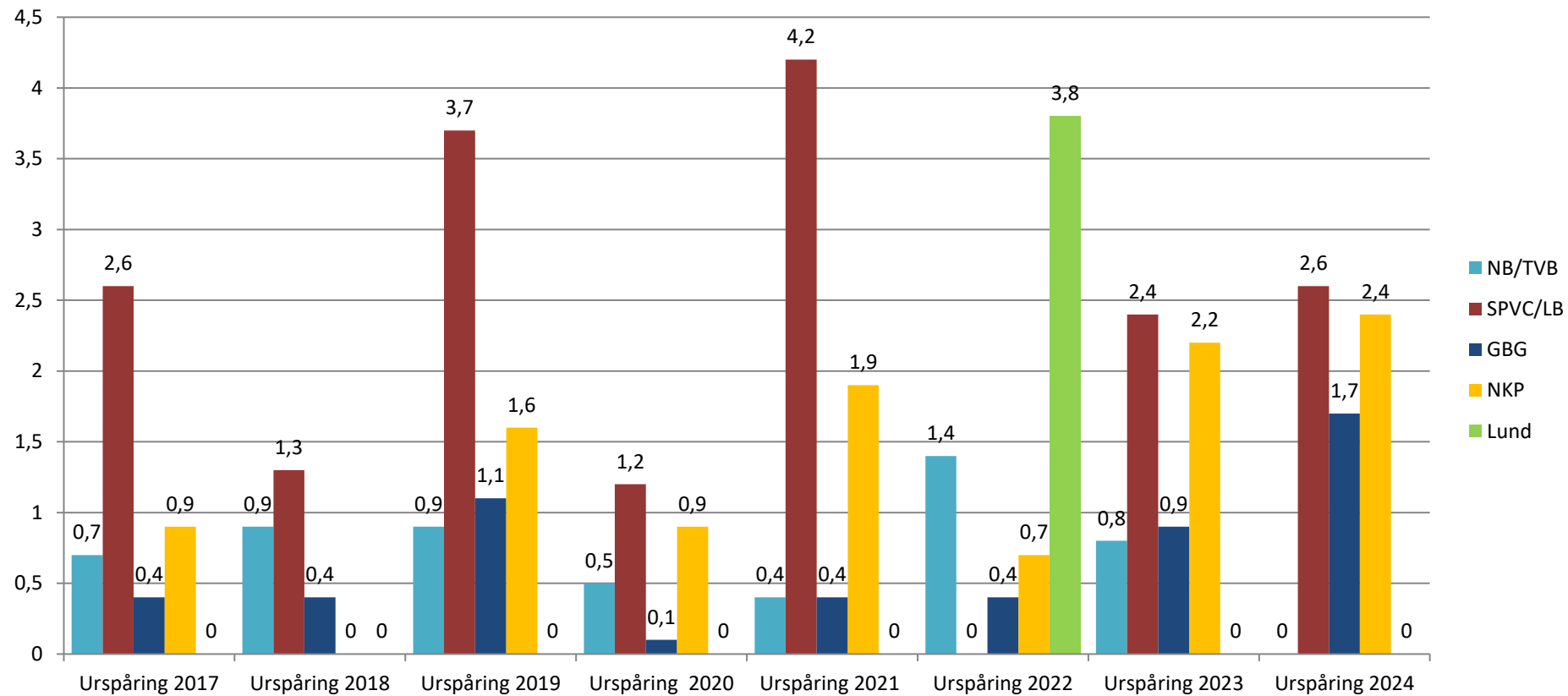


Urspåringar

- Många av händelserna sker i depåområden där urspåringarna sker i mycket låg fart.
 - Depåområden är komplexa, ibland med stora spårharpor.
 - Växelkontrollsignaler behöver inte ge högre säkerhet.
 - Snö påverkar i många fall.
-
- En händelse för Lund gör att utfallet visas högt.
 - Med så låga tal för de flesta operatörerna blir det lätt "kräftgång" i resultatet.

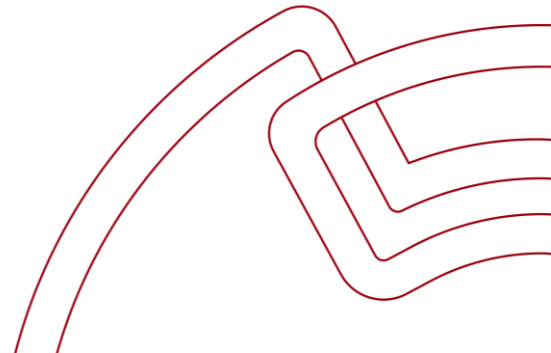


Urspåringar per miljon omlopps-km

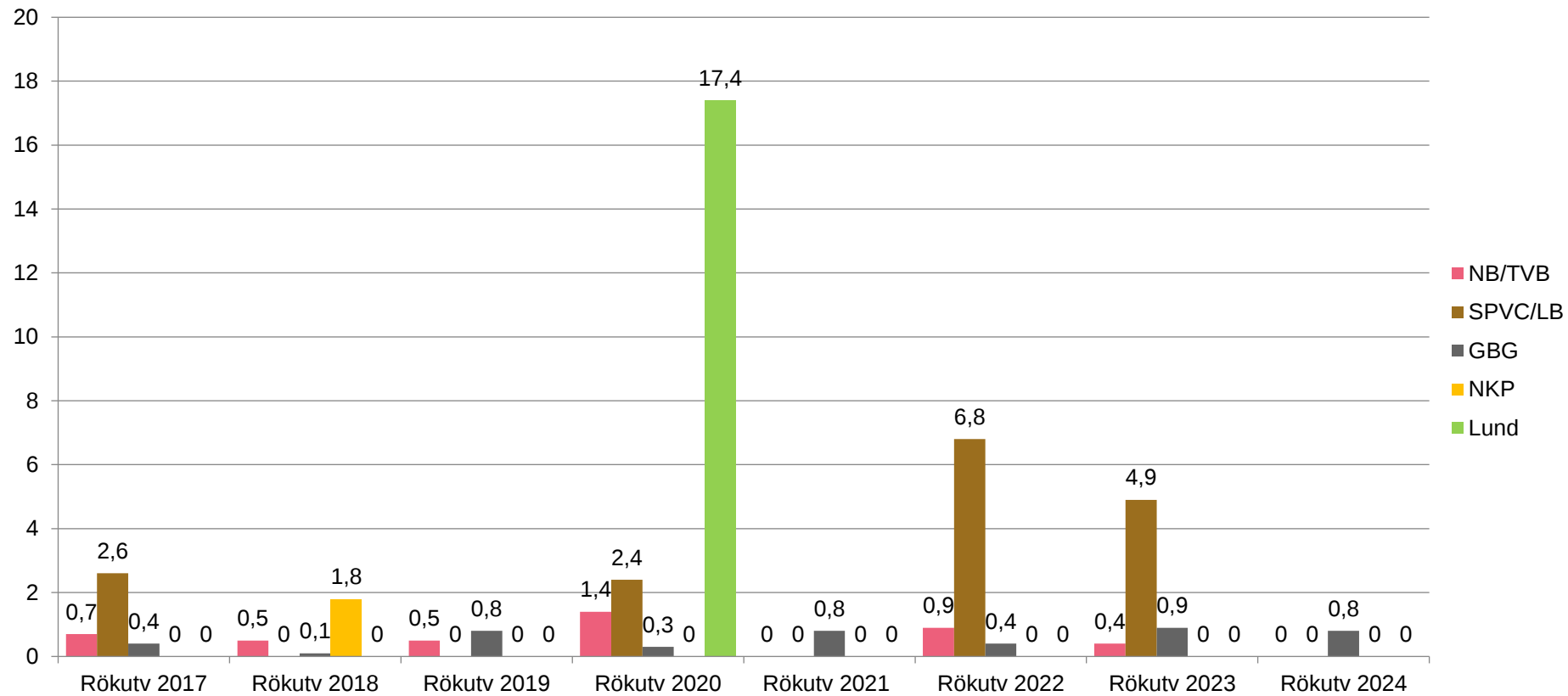


Rökutveckling och brand i vagn

- De flesta händelser är rökutvecklingar.
- Det är extremt ovanligt att det är en brand med öppen låga.
- Lund får högt tal 2020 p.g.a. en händelse och mycket körda km då spårvägen invigdes i dec.

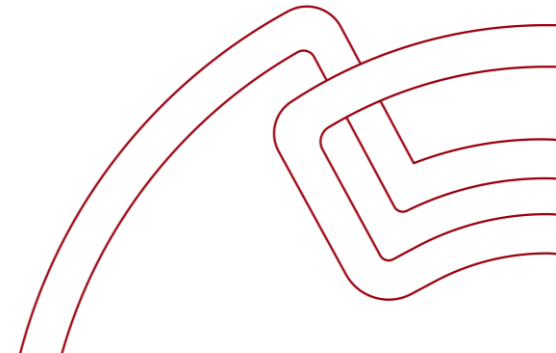


Rökutveckling och brand i vagn per miljon omlopps-km

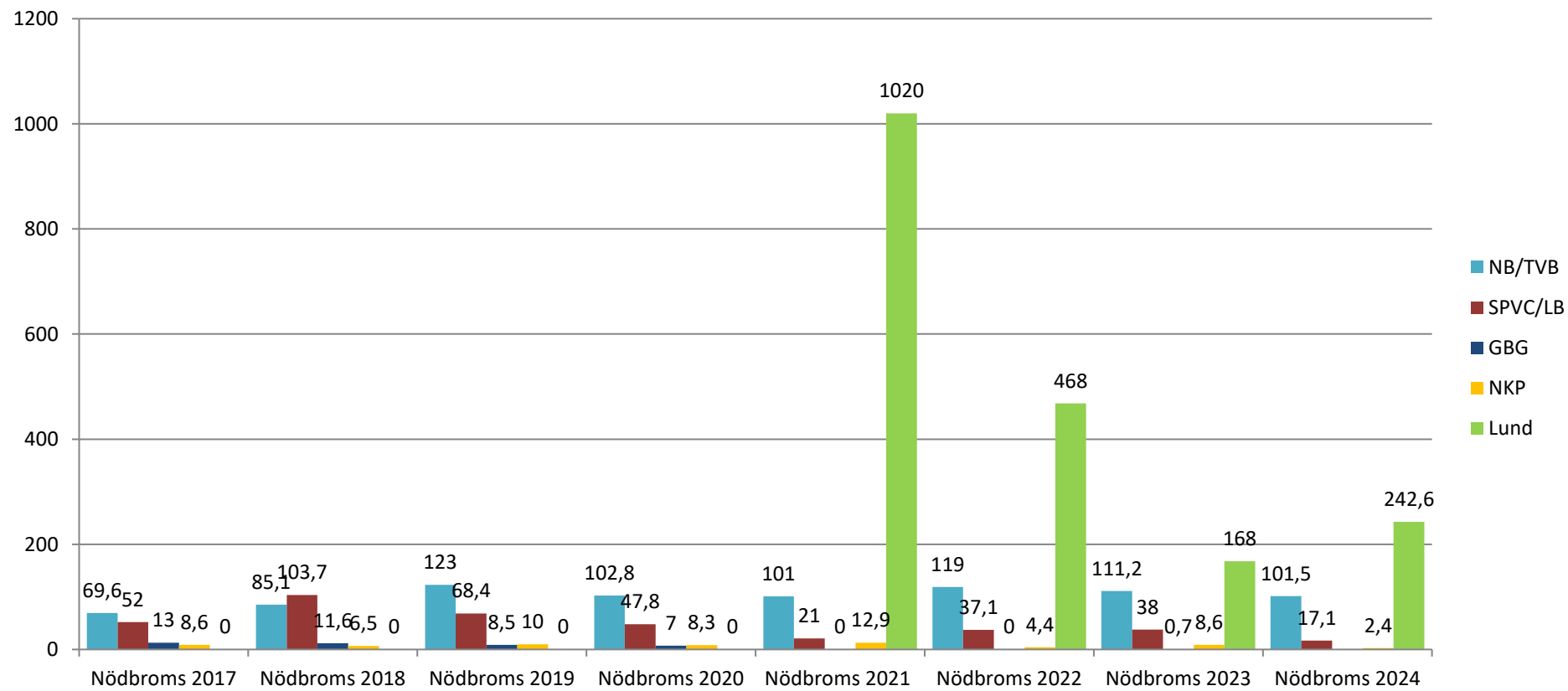


Nödbromstillbud

- Det finns ett stort mörkertal.
- Olika personer har olika toleransnivå för inrapportering av nödbromstillbud.
- Det finns en generellt högre rapporteringsgrad av nödbromstillbud på TVB/NB.
- Lund får ett högt tal - få omlopps-km, spårvagnsförarna har fått grundutbildning i Stockholm och där lärt sig att vara noga med rapporteringen. Nytt spårvägssystem och många ovana i trafiken. Nedåtgående trend kan bero på bättre vana både hos förare och omgivningen.
- GS har inte samma inrapporteringskultur för nödbromstillbud, därför saknas delvis underlag.
- Högre andel gatuspår och plankorsningar ger normalt fler tillbud.
- Gång- och cykelöverfarter utan gångfålla ger fler tillbud.

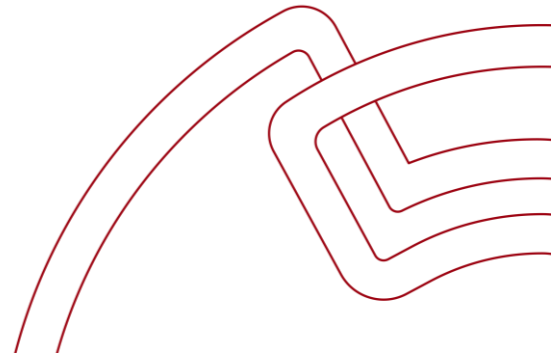


Nödbromstillbud per miljon omlopps-km



Fall i vagn

- NKP har en högre andel fall i vagn men har högst andel gatuspår.
- SPVC har 100% gatuspår vilket även ger en högre andel fall i vagn.
- GBG har legat på låga tal med tanke på den intensiva trafikmiljön i innerstan. Ökning för 2022.



Fall i vagn per million omlopps-km

