

## **Foreløpig ulykkesstatistikk 2011**

## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Forklaring til statistikken</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Ordinær jernbanevirksomhet</b> .....	<b>3</b>
	3.1 Trafikktall 2011 .....	4
	3.2 Oversikt over jernbaneulykker .....	4
	3.3 Personskader.....	4
	3.4 Hendelser.....	6
<b>4</b>	<b>T-bane</b> .....	<b>9</b>
	4.1 Oppsummering .....	9
	4.2 Trafikktall 2011 .....	10
	4.3 Ulykker .....	10
<b>5</b>	<b>Sporvogn/trikk</b> .....	<b>11</b>
	5.1 Oppsummering .....	11
	5.2 Trafikktall 2011 .....	11
	5.3 Ulykker.....	11

## 1 Innledning

De som driver jernbanevirksomhet i Norge skal hvert år sende inn en oversikt over jernbaneulykker til Statens jernbanetilsyn. Rapporteringskravene for jernbanevirksomhetene på det nasjonale nettet er i henhold til krav i forskrift 4. april 2010 nr. 389 om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften) § 8-1. Rapporteringskravene for T-bane og sporvogn/trikk er i henhold til krav i forskrift 6. desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften) § 9-1. Videre sendes det inn en årsrapport som belyser årsaker, behov for korrigerende tiltak og satsningsområder for sikkerhet de nærmeste årene. Tilsynet presenterer i denne rapporten de offisielle trafikk tallene og tallene for jernbaneulykker i Norge i 2011. Tallene er samlet inn fra jernbanevirksomhetene etter gjeldende internasjonale definisjoner. Selvmord eller forsøkte selvmord er ikke inkludert i statistikken.

## 2 Forklaring til statistikken

Foretak som sorterer under ordinær jernbanevirksomhet og sporveis-/tunneldrift og som hadde trafikkvirksomhet i 2011 for

**Persontrafikk:** NSB AS, NSB Gjøvikbanen AS, Flytoget AS, Boreal Transport Bane AS, Fjord 1 Partner AS, Oslo trikken AS, Oslo T-banedrift AS og SJ AB

**Godstrafikk:** CargoNet AS, CargoLink AS, Green Cargo AB, Hector Rail AB

Malmtrafikk AS, Peterson Rail AB, Railcare Tåg AB, TX Logistikk AB og Tågakeriet i Bergslagen AB. Jernbaneverket og Bybanen AS er **infrastrukturforvaltere**.

Det skilles mellom tre personkategorier: **reisende, tredjeperson og ansatte**. Reisende er personer om bord i tog (passasjerer) eller personer som har til hensikt å reise/har reist og er under på-/avstigning. Tredjeperson er mennesker som befinner seg i nære omgivelser til jernbanevirksomheten, dvs. de som ikke er passasjerer eller ansatte. Ansatte/personale er jernbanepersonale i tjeneste.

I denne rapporten benyttes følgende definisjon av **jernbaneulykke**:

Hendelse som har forårsaket alvorlig personskade eller ett eller flere menneskers død, eller betydelig skade på materiell, spor, andre installasjoner eller ytre miljø, eller omfattende trafikkforstyrrelser (konsekvenser av ulykken). Med alvorlig skadet person menes skade som fører til sykehusinnleggelse i mer enn 24 timer. Med betydelig skade menes materiell skade eller skade på miljø mv. for mer enn 150 000 Euro, ca 1,2 mill NOK. Med omfattende trafikkforstyrrelser menes stans i trafikken på mer enn 6 timer.

## 3 Ordinær jernbanevirksomhet

Foretak som sorterer under ordinær jernbanevirksomhet er alle foretakene som frakter gods eller personer på det nasjonale jernbanenettet. Jernbaneverkets virksomhet som infrastrukturforvalter, trafikkutøver og trafikkstyrer omfattes også av begrepet ordinær jernbanevirksomhet. I dette kapitlet gis en oppsummering av jernbaneulykker ved ordinær jernbanevirksomhet i 2011.

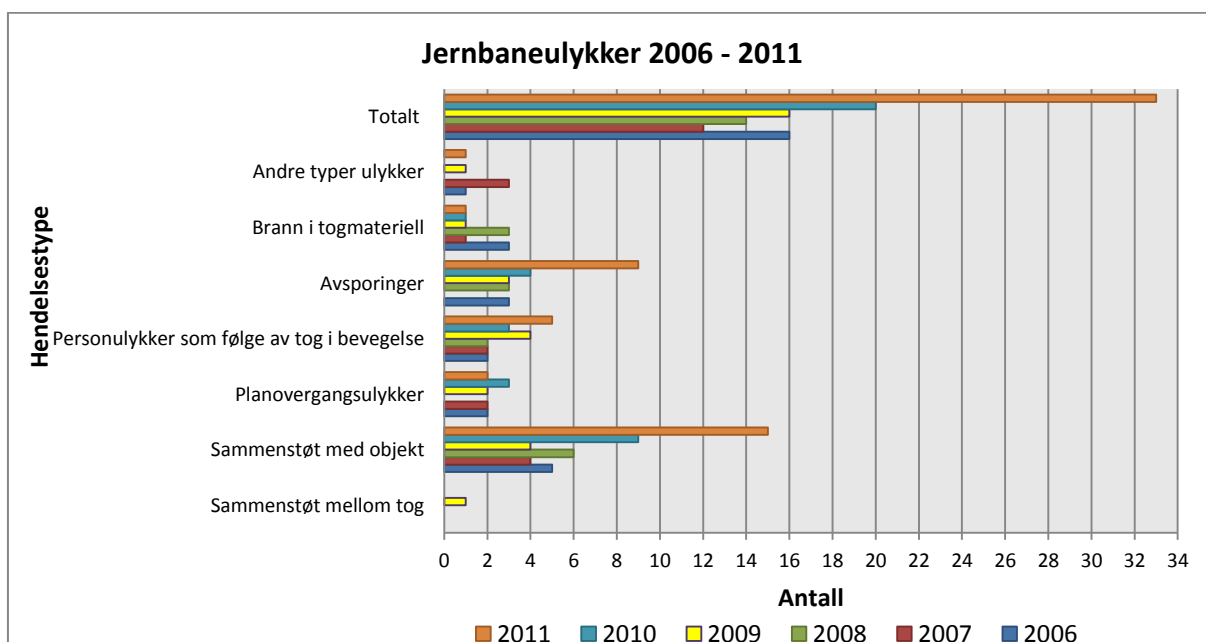
### 3.1 Trafikktall 2011

Ikke tilgjengelig per januar 2012.

### 3.2 Oversikt over jernbaneulykker

I 2011 var det 33 hendelser med et slikt skadeomfang at de ble klassifisert som jernbaneulykke, jf. Figur 1. Hver ulykke klassifiseres etter primærulykke. Antall hendelser har økt med 13 fra 2010. Økning i ulykkene skyldes hovedsakelig flere hendelser relatert til avsporing og nedrivning av kjøreledning. Det er ikke rapportert om sammenstøt mellom tog i 2011. De to mest dramatiske ulykkene var ulykken med persontog som sporet av på Rørosbanen og brann i snøoverbygg på Hallingskeid.

Sammenlignet med 2010 har det vært en økning av kategorien sammenstøt med objekt. Dette skyldes en økning i antall hendelser hvor kjøreledning rives ned og fører til at trafikken stopper i mer enn 6 timer. Antall avsporinger har økt grunnet flere avsporinger ved skifting, som har ført til at trafikken har stoppet i mer enn 6 timer. I tillegg var det 2 avsporinger grunnet masseutglidning under spor.

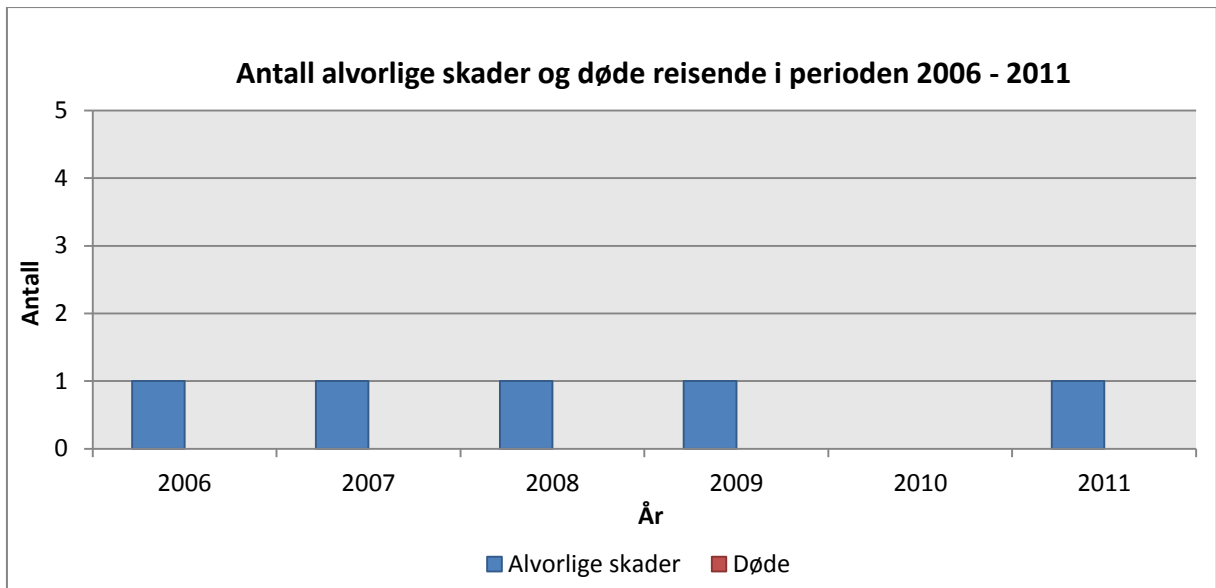


Figur 1: Antall jernbaneulykker i perioden 2006 – 2011

### 3.3 Personskader

#### Reisende

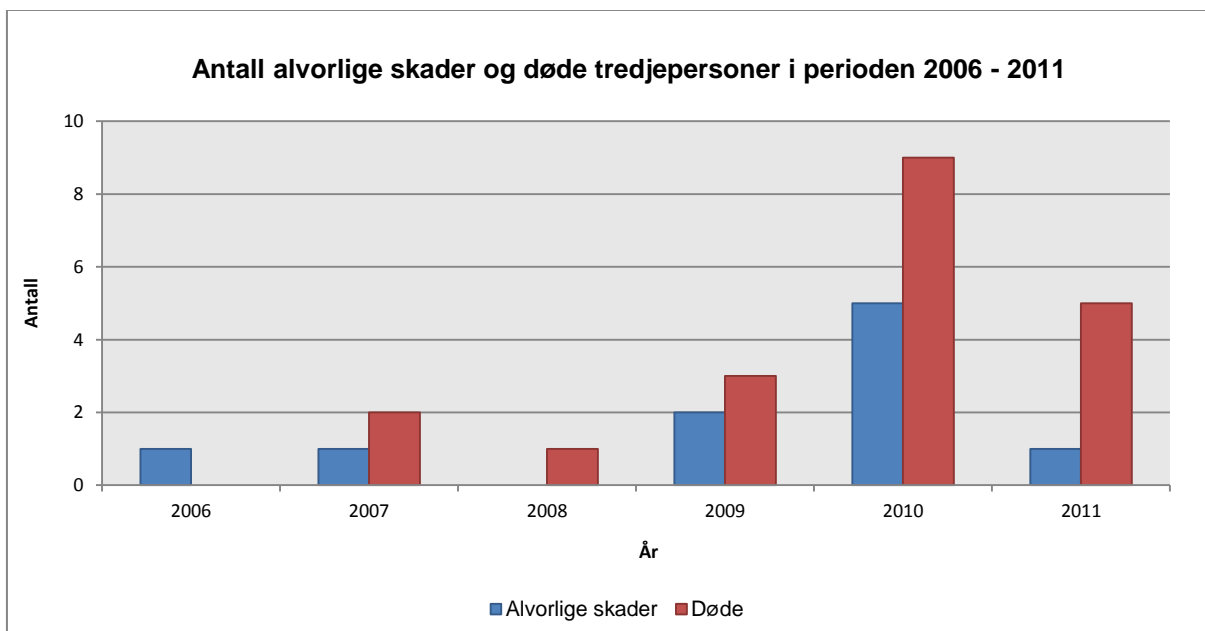
For reisende er sannsynligheten for skader størst i forbindelse med av- og påstigning. Det ble registrert en alvorlig personskade men ingen dødsfall i denne gruppen i 2011, jf. Figur 2.



Figur 2: Antall alvorlige skader og døde reisende i jernbaneulykker i perioden 2006 – 2011

### Tredjepersoner

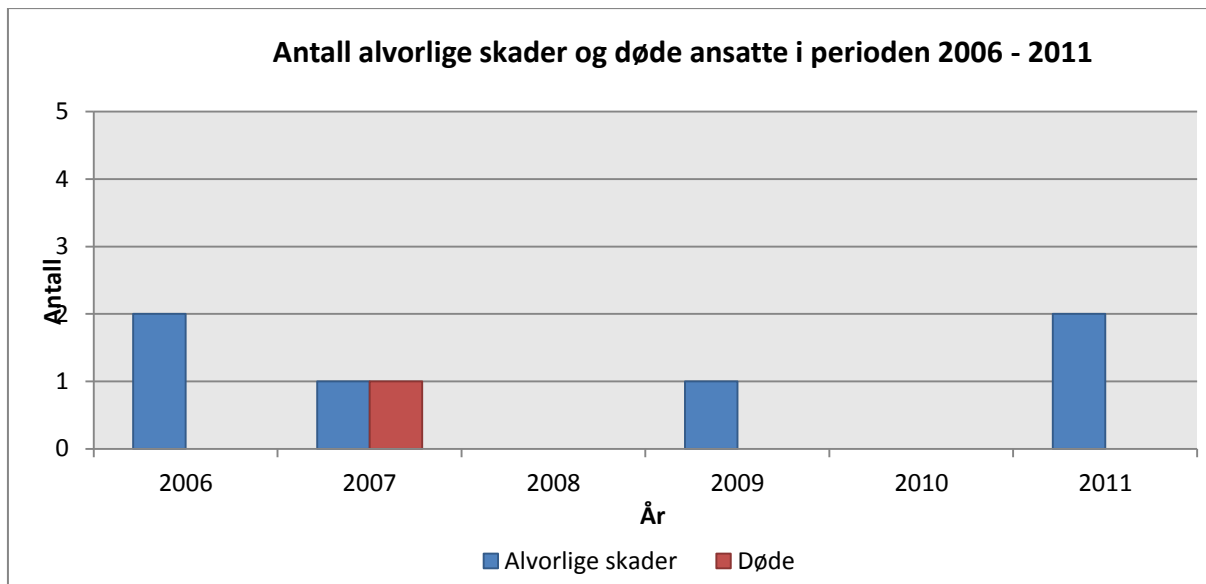
I kategorien tredjeperson var det fem dødsfall og en alvorlig personskade i 2011, jf. Figur 3. Det var en som omkom ved planovergangsulykke og fire sammenstøt med personer i spor. I tillegg ble en person alvorlig skadd i en annen planovergangsulykke. Sammenliknet med 2010 har antall drepte og alvorlige skadde gått ned.



Figur 3: Antall alvorlige skader og døde tredjepersoner i jernbaneulykker i perioden 2006 – 2011

### Ansatte

Det var to ansatte som ble alvorlige skadet i 2011, jf. Figur 4.



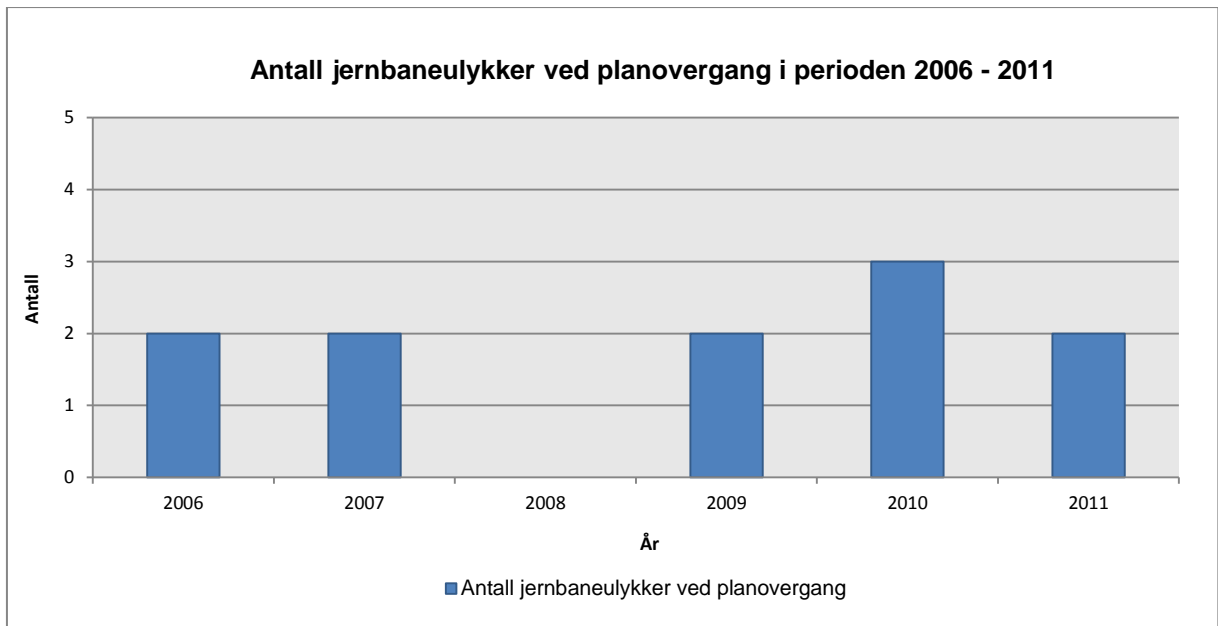
Figur 4: Antall alvorlige skader og døde jernbaneansatte i jernbaneulykker i perioden 2006 – 2011

### 3.4 Hendelser

Det følgende er en oversikt som viser status for 2011 og utviklingen i perioden 2006 – 2011 for utvalgte hendelser som har høy fokus hos Statens jernbanetilsyn på grunn av at de også har storulykkepotensial.

#### Planoverganger

Det var to jernbaneulykker ved planovergang i 2011, jf. Figur 5.

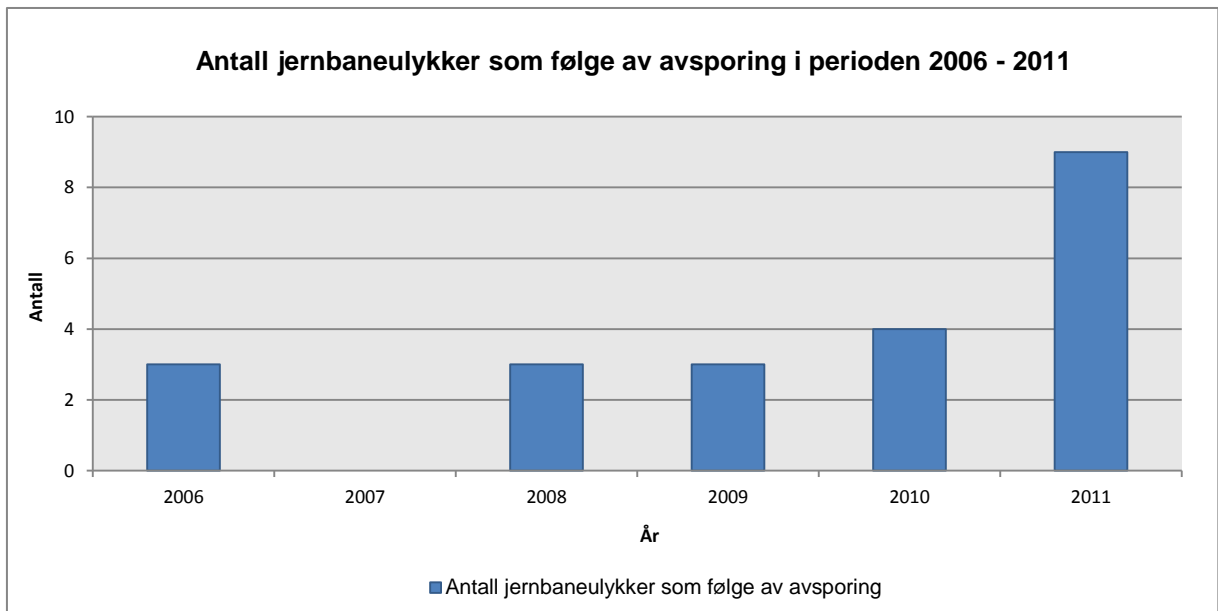


Figur 5: Ulykker ved planoverganger som er klassifisert som jernbaneulykker i perioden 2006 – 2011

Planovergangsulykkene i 2011 førte til ett dødsfall og en alvorlig personskade. De siste seks årene er det registrert seks omkomne som følge av jernbaneulykke ved planovergang.

### Avsporinger

Det var ni jernbaneulykker som følge av avsporing i 2011, jf. Figur 6.



Figur 6: Antall jernbaneulykker som følge av avsporing i perioden 2006 – 2011

Det var fem godstog og ett persontog, samt tre tog i forbindelse med skifting som sporet av. Det er meldt om to alvorlige personskader. Disse skadene skjedde på Rørosbanen når et persontog sporet av grunnet masseutglidning under spor.

De fleste avsporinger som ikke har et slikt skadeomfang at de klassifiseres som jernbaneulykke skjer i forbindelse med skifting og lave hastigheter.

### Sammenstøt mellom tog

I 2011 er det ikke rapportert om sammenstøt mellom tog som hadde et slikt skadeomfang at de ble klassifisert som jernbaneulykke. Det er registrert ett slikt sammenstøt mellom tog de siste seks årene.

### Uregelmessig passering av restriktivt signal

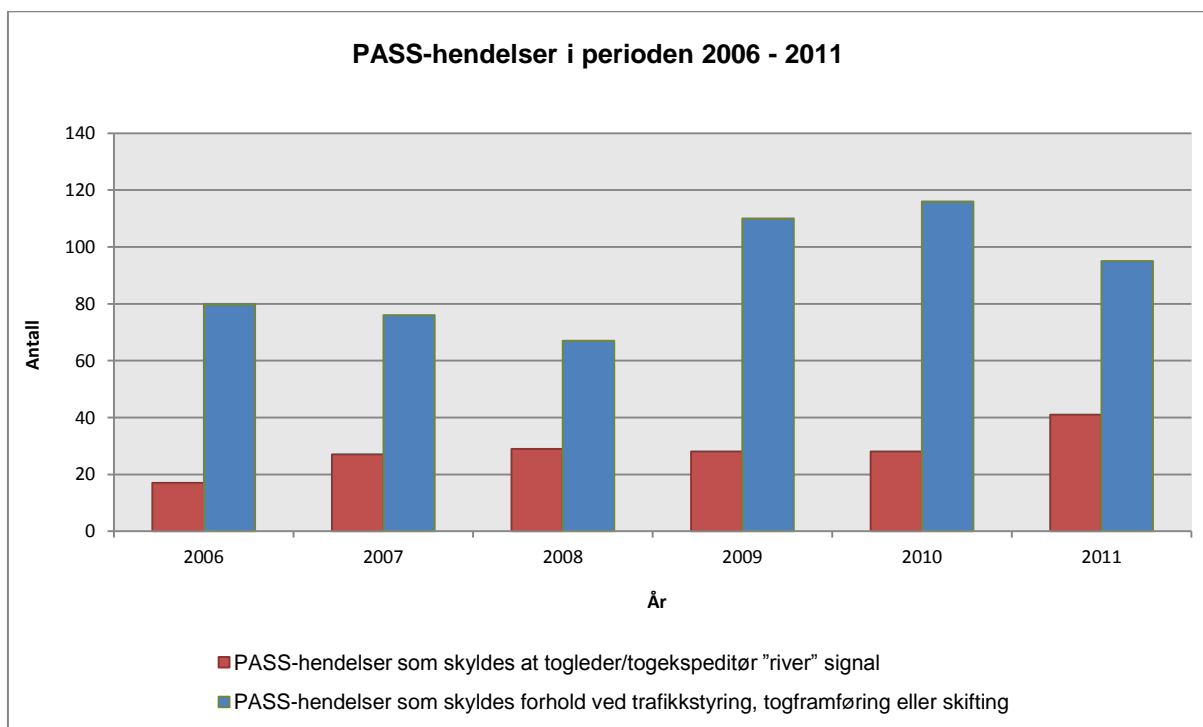
Uregelmessig passering av restriktivt signal (PASS-hendelser) kan i verste fall føre til sammenstøt mellom tog. PASS-hendelsene kan deles inn i to grupper:

#### 1) PASS-hendelser som skyldes at togleder/ togekspeditør "river" signal

Disse passhendelsene skyldes som oftest at togleder bevisst eller ubevisst setter signalet i stopp og toget er så nær signalet at det ikke rekker å stoppe i tide.

#### 2) PASS-hendelser som skyldes forhold ved trafikkstyring, togframføring eller skifting.

Disse passhendelsene kan, dersom det er tog på tilstøtende blokkstrekning, ha et stort skadepotensiale. Årsakene til disse hendelsene er ofte kompliserte og sammensatte. Hendelser av denne kategorien granskes og følges opp av operatørene, i noen tilfeller også av Havarikommisjonen.

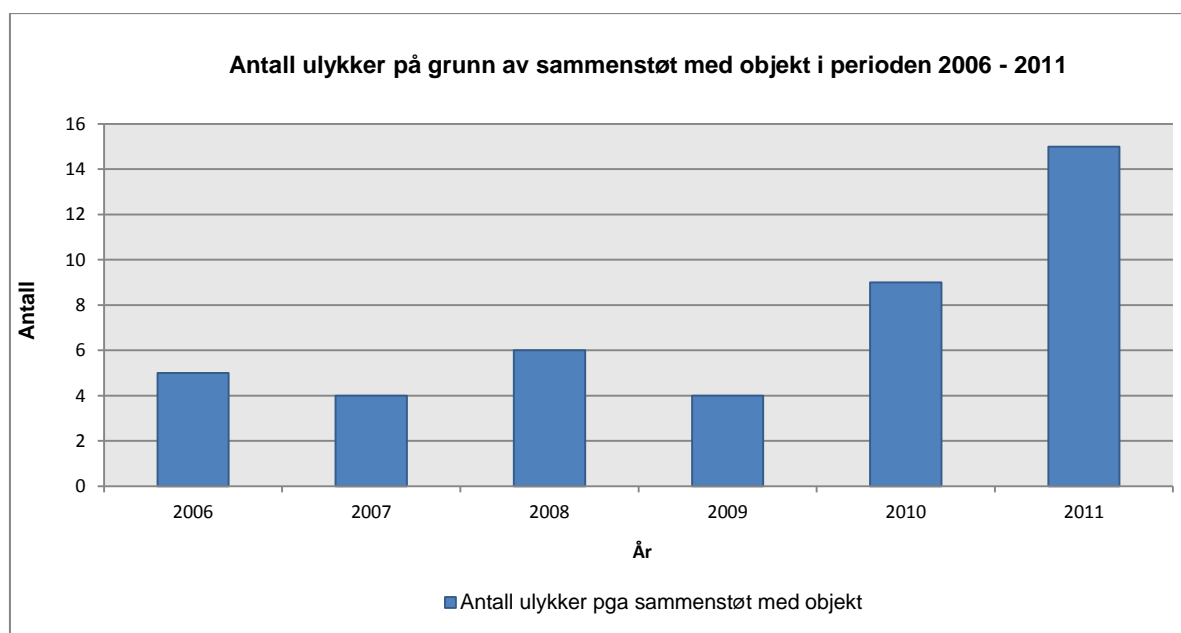


Figur 7: Antall PASS-hendelser fordelt på kategori

Antall PASS-hendelser som skyldes forhold ved trafikkstyring, togframføring eller skifting viser en nedgang, jf. Figur 7.

### Sammenstøt mellom rullende materiell og objekt

Det var 15 jernbaneulykker som følge av sammenstøt med objekt i 2011, jf. Figur 8.



Figur 8: Antall jernbaneulykker på grunn av sammenstøt med objekt i perioden 2006 – 2011

13 jernbaneulykker var som følge av nedringing av kjøreledning og stopp i trafikken over 6 timer. De to andre ulykkene var som følge av at to persontog kjørte inn i ras. Det er ikke meldt om noen personskader i denne kategorien.

### Brann i rullende materiell under togframføring

I 2011 ble det rapportert om en brann i tog av slik omfang at den er klassifisert som jernbaneulykke. Brannen var et lokomotiv i et godstog på Hovedbanen.<sup>1</sup>

## 4 T-bane

Foretak som sorterer under denne kategorien er Oslo T-banedrift AS.

### 4.1 Oppsummering

Det er blitt rapportert flere planovergangshendelser i 2011. Dette sees i sammenheng med gjenåpning av Holmenkollbanen. I tillegg er det økning i rapportering av ferdsel i spor.

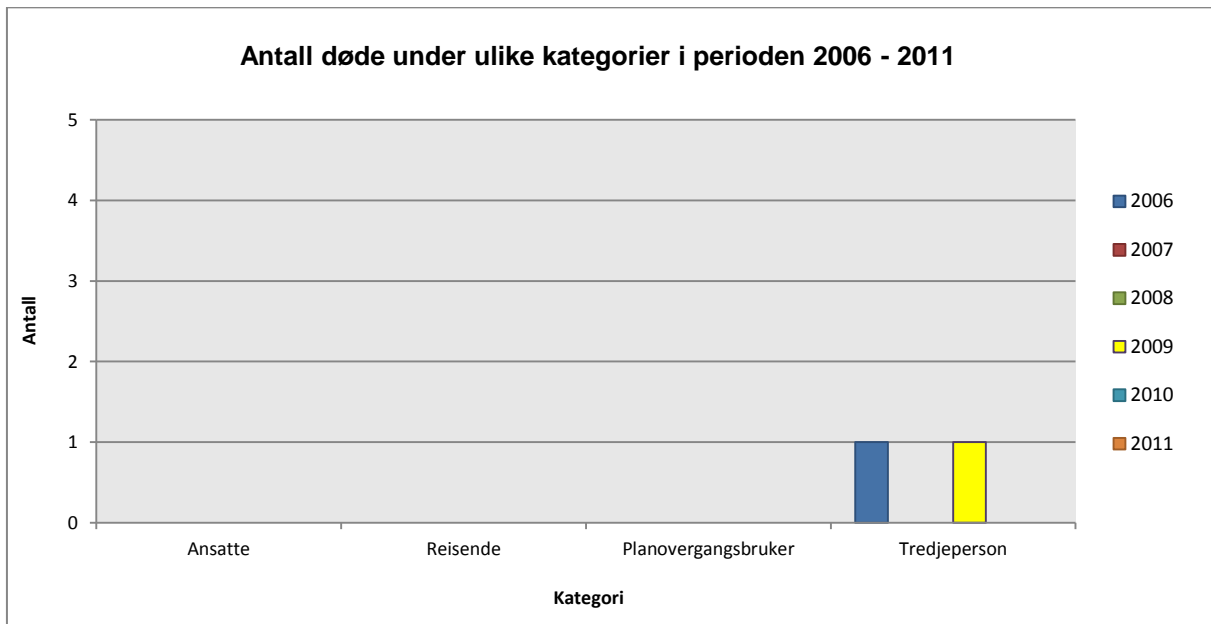
<sup>1</sup> Brannen i et snøoverbygg på Hallingskeid hvor to togsett ble utbrent er kategorisert i klassen "annet" da brannen startet i snøoverbygget og ikke i materiellet. Brannen spredte seg fra overbygget til togsettene.

## 4.2 Trafikktall 2011

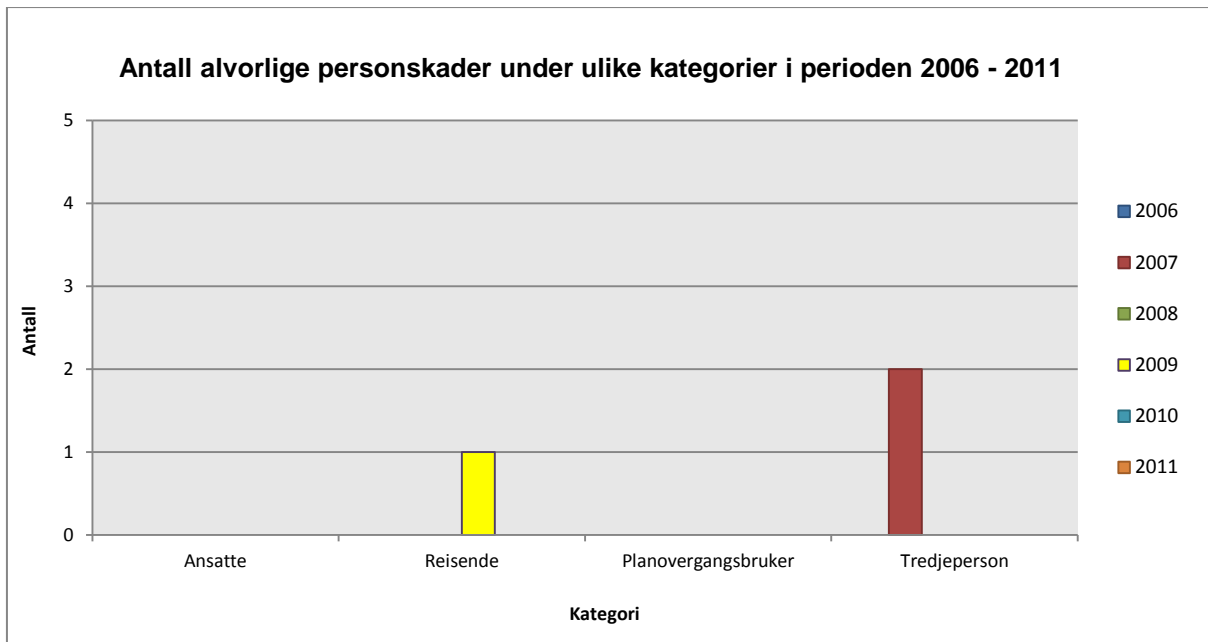
Ikke tilgjengelig per januar 2012.

## 4.3 Ulykker

I 2011 hadde Oslo T-banedrift ingen drepte eller alvorlige personskader relatert til tog i bevegelse, jf. Figur 9 og Figur 10.



Figur 9: Antall døde under ulike kategorier i perioden 2006 – 2011



Figur 10: Antall alvorlige personskader under ulike kategorier i perioden 2006 – 2011

## 5 Sporvogn/trikk

Foretak som sorterer under denne kategorien er OsloTrikken AS, Fjord1 Partner AS (Bybanen i Bergen) og Boreal Transport Bane AS (Gråkallbanen).

### 5.1 Oppsummering

I 2011 er det rapportert 5 jernbaneulykker, med til sammen 5 alvorlige personskader. Antall hendelser med kollisjoner mellom trikk og kjøretøy viser en nedgang i forhold til 2010.

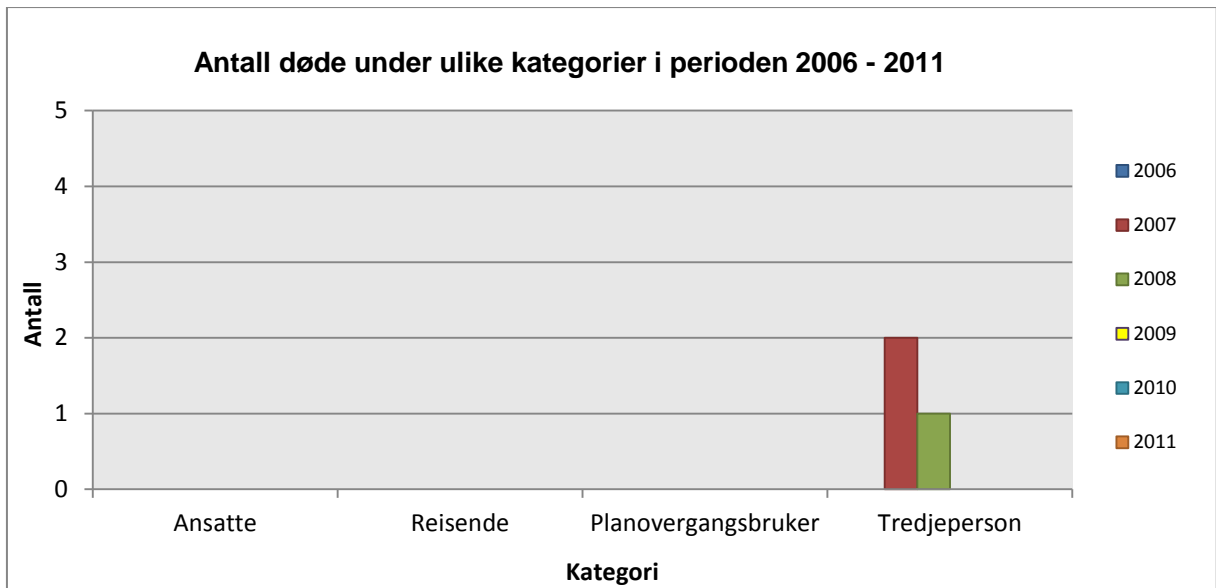
### 5.2 Trafikktall 2011

Ikke tilgjengelig per januar 2012.

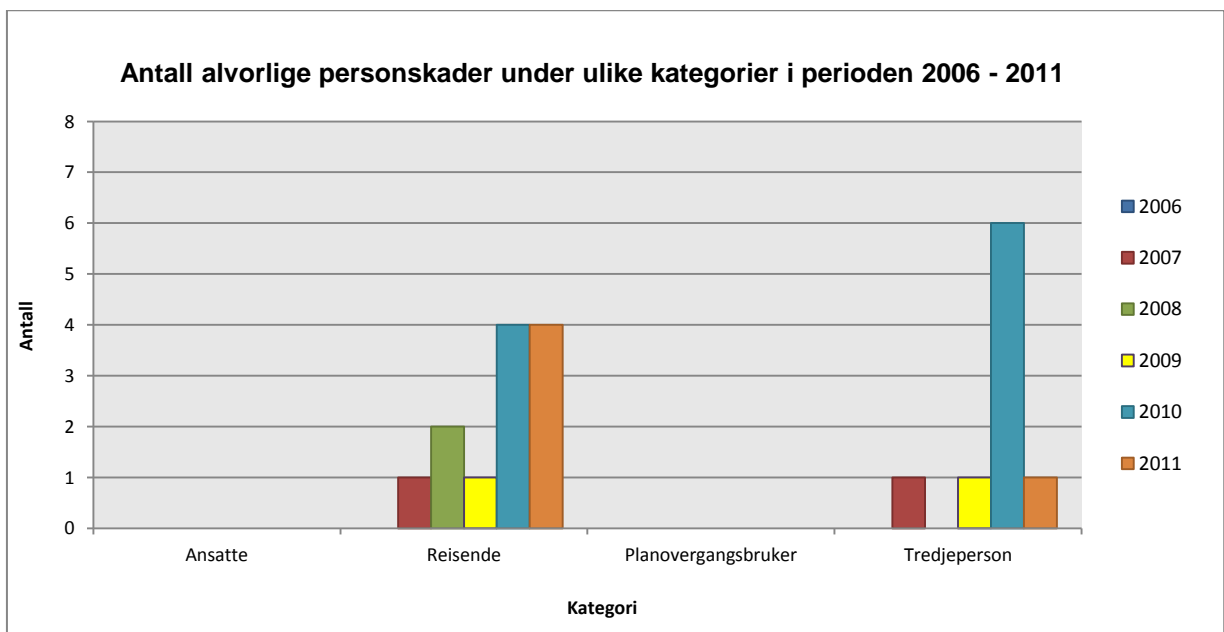
### 5.3 Ulykker

I 2011 var det ingen jernbaneulykker med dødelig utgang men det var fem alvorlige personskader, fire reisende og en tredjeperson, jf. Figur 11 og Figur 12.

Fire av ulykkene skjedde som følge av fall ombord i trikken. I den femte ble en person påkjørt (sammenstøt med person).



Figur 11: Antall døde under ulike kategorier i perioden 2006 – 2011



Figur 12: Antall alvorlige personskader under ulike kategorier i perioden 2006 – 2011