

Rapport

Nærved Ulykker

- En kortlægning af Nærved Ulykker for lokomotivførere

Branchearbejdsmiljørådet for transport og engros

BAR projektnummer T-08-13

BAR Transport og engros

Fællessekretariatet

1217 København K

Marts 2010

Udarbejdet af:

Peter Sunesen

Arbejdsmiljøkonsulent, Miljøtekniker

ALECTIA A/S

Teknikerbyen 34

2830 Virum

Denmark

Tlf.: +45 88 19 10 00

Fax: +45 88 19 10 01

CVR nr. 22 27 89 16

www.alectia.com

ps@alectia.com

Resumé

Rapportens formål er at kortlægge antallet af oplevede Nærved Ulykker hos lokomotivførere – situationer hvor der har været lige ved at ske en personpåkørsel.

Undersøgelsen viser, at fordelingen af Nærved Ulykker i forskellige områder på jernbanearealet varierer afhængig af virksomheden. Hos Privatbanerne ligger hovedparten af oplevede Nærved Ulykker i bevogtede overkørsler og i åbent land. Hos DSB S-tog ligger langt den største del af Nærved Ulykker i perronområder. Hos DSB Regional- og Fjerntrafik ligger hovedparten ligeledes i perronområder men også med en betydelig del i åbent land og i bevogtede overkørsler. Ud fra disse resultater vil det være relevant at målrette eventuelle oplysningskampagner specifikt til disse områder.

De interviewede virksomheder og personer har ikke selv analyseret deres Nærved Ulykker, men har en god fornemmelse for, i hvilke områder de optræder flest. De fleste virksomheder vurderer at antallet af oplevede Nærved Ulykker tilsvarende registreres og indberettes.

Interviewpersonerne på de 8 virksomheder har meget fælles opfattelse af hvorfor Nærved Ulykkerne opstår. De oplever, at folk generelt mangler respekt for jernbanen og opfører sig tankeløst, sandsynligvis fordi de er uvidende om konsekvenserne og de psykiske belastninger, de udsætter lokomotivførerne for.

Forord

Denne rapport er udarbejdet af arbejdsmiljøkonsulent Peter Sunesen ALECTIA A/S, efter aftale med Branchearbejdsmiljørådet for transport og engros. Rapporten omhandler en kortlægning af lokomotivføreres oplevelser af Nærved Ulykker – situationer hvor lokomotivførere har været tæt på en personpåkørsel.

Kortlægningen er foretaget blandt 8 jernbanevirksomheder, der driver togdrift i Danmark. Der er foretaget en gennemgang og analyse af de registrerede data som virksomhederne er i besiddelse af. Der er ligeledes gennemført en interviewbaseret undersøgelse for at afdække virksomhedernes syn og oplevelser af Nærved Ulykker. På den enkelte virksomhed er det den sikkerhedsansvarlige – sikkerhedschef eller fremføringschef - og sikkerhedsrepræsentant der har deltaget i undersøgelsen.

Kortlægningen omfatter registrerede Nærved Ulykker i 2008 og 2009.

Formål

BAR transport og engros ønsker at få kortlagt antallet af Nærved Ulykker, som lokomotivførere udsættes for i deres daglige arbejde.

Formålet med kortlægningen er at afdække omfanget af Nærved Ulykker. Der er indberetningspligt til Trafikstyrelsen om hændelser oplevet i den daglige drift. Det er imidlertid ikke muligt at trække detaljerede oplysninger via Trafikstyrelsens system. Derfor ønskes denne kortlægning gennemført. Ved analysearbejdet er der foretaget en underinddeling i forskellige kategorier for at give et mere nuanceret billede af hvilke steder, på jernbaneområdet, der optræder flest Nærved Ulykker.

Ud fra undersøgelsesresultaterne forventes det, at der kan udpeges særlige problemområder. Det giver mulighed for udvælgelse af specifikke informations- og oplysningskampagner i befolkningen, med det formål at kunne forebygge og reducere antallet af Nærved Ulykker.

Introduktion

Lokomotivføreres arbejde er bl.a. kendetegnet ved risiko for traumatiske oplevelser – selvmord og nærved påkørsler af personer, dyr og materiel. Lokomotivførerens mulighed for at undgå påkørsel eller mindske risiko for påkørsel er minimal. Toget er bundet til skinnesystemet og standselængden er meget lang i forhold til, hvad folk f.eks. oplever i vejtrafikken.

De traumatiske oplevelser kan have omfattende konsekvenser for den ansatte både helbredsmæssigt og økonomisk. Også for virksomheden der eventuelt må undvære en dygtig og kompetent medarbejder i en kortere eller længere periode.

Begrebet - Nærved Ulykker

Virksomhederne i denne undersøgelse arbejder med forskellige begreber, når der er tale om forhold, hvor der er lige ved at ske en personpåkørsel. De fleste virksomheder anvender begrebet Nærved Ulykker. Men også "Nærved påkørsel" og "Tæt på ulykke" er begreber der benyttes. I denne rapport dækker Nærved Ulykke over alle forhold.

Der findes ingen klar entydig definition af begrebet Nærved Ulykke. Alle virksomheder oplyser, at det er en subjektiv oplevelse hos den enkelte lokomotivfører, hvornår der er tale om en Nærved Ulykke. Trafikstyrelsen anvender følgende definition, hvor Nærved Ulykke falder ind under kategorien "Sikkerhedsmæssig uregelmæssighed":

Ved **Sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder** forstås en begivenhed på jernbaneområdet, der ikke har medført en ulykke eller hændelse, men som kunne have fået betydning for jernbanesikkerheden.

- **Risiko for personpåkørsel**, risiko for at en eller flere personer rammes af rullende materiel eller et objekt, der er forbundet med det rullende materiel, herunder personer, der uautoriseret befinder sig på jernbanearealer (bortset fra selvmordsforsøg)

- **Uregelmæssighed i jernbaneoverkørsel**, brugere af overkørsler udsættes for fare for at blive ramt af rullende materiel i bevægelse. Det kan være tekniske eller menneskelige fejl.

Metodeovervejelse

I projektet er det overordnede formål at afdække antallet af Nærved Ulykker, som lokomotivføreren oplever, populært sagt "set ud gennem sin frontrude".

Der er gennemført en kvalitativ undersøgelse og analyse af de hændelser, som virksomheden har registreret. På grund af forskellig systematik har materialet ikke været lige tilgængeligt alle steder. Derfor er der gennemført en opfølgingsrunde med besøg og telefonisk kontakt.

Det er kun hændelser, hvor der har været tale om en nærved påkørsel af en person eller transportmiddel med person, der er medtaget i denne undersøgelse. Nærved påkørsler af dyr og materiel er fravalgt, da det ikke giver samme traumatiske oplevelse, som når der er mennesker involveret.

Gennem projektet er virksomhedernes syn og holdninger til Nærved Ulykker ligeledes undersøgt. Disse data er valgt at indsamle gennem en kvantitativ metode. Det er foregået ved hjælp af åbne strukturerede interviews.

I undersøgelsen er det de personer der har ansvar for og beskæftiger sig med sikkerheden på virksomheden i dagligdagen, der har medvirket i interviewet. Det har typisk været sikkerhedschef/-leder, fremfø-
ringschef og sikkerhedsrepræsentant.

Indholdsresultater

Rapportens resultater er således en kombination af analyse af Nærved Ulykker og en sammenskrivning af de synspunkter og indtryk, som den samlede gruppe af interviewpersoner giver udtryk for.

Deltagende virksomheder

BAR transport og engros har udarbejdet en liste over virksomheder som man ønsker deltagelse af i undersøgelsen. Den omfatter 9 virksomheder fordelt i hele Danmark. Alle virksomheder har ønsket at deltage i undersøgelsen. Alle steder har der været en meget positiv stemning og alle har udvist stor hjælpsomhed.

Deltagende virksomheder:

- Arriva
- Banedanmark
- DB Schenker
- DSB Fjerntrafik
- DSB S tog
- Lokalbanen
- Midtjyske Jernbaner
- Nordjyske Jernbaner
- Regionstog

Undersøgelse og analyse registreringer af Nærved Ulykker

Ved de enkelte besøg er virksomhedens hændelsesrapporter gennemgået. 9 virksomheder er besøgt, heraf har de 8 virksomheder togdrift i Danmark. Ud over disse virksomheder har der også været kontakt og besøg hos Banedanmark. Banedanmark har ikke kommerciel togdrift, men har til opgave at vedligeholde skinesystem og banelegeme. På grund af deres funktion, har de ikke nogle indberetninger af Nærved Ulykker og er derfor ikke med i undersøgelsen.

Rapporten indeholder registreringer af Nærved Ulykker for alle 8 virksomheder for 2009. Registreringerne er gennemgået frem til den aktuelle besøgsdato og dækker fra 6 til 9 måneder af året. For 2008 mangler der registreringer fra 2 virksomheder.

Virksomhederne har forskellig systematik ved registrering af Nærvæd Ulykker og andre hændelser. Nogle virksomheder har materialet stående i ringbind, hos andre ligger det elektronisk. Fælles for registreringerne er at Nærvæd Ulykker er samlet med andre hændelser f.eks. andre arbejdsskader og personpåkørsler, og/eller hændelser om f.eks. signalforbikørsel, signalfejl, dyr, træer og andre genstande i sporet osv. Ud fra undersøgelsens resultater er der et ønske om eventuelt at kunne gennemføre målrettede kampagner. Derfor er der ved analysearbejdet foretaget en opdeling af Nærvæd Ulykker i forskellige områder, for at kunne vurdere om der er særlige problemer i de enkelte kategorier. Underopdelingen er foretaget i følgende kategorier.

1. *Person på spor i perronområde* - personer der står/går på spor eller sporløbere - personer der krydser sporet, typisk for at nå et tog eller for at tage den korteste strækning.
2. *Personer på perron – for tæt på* - personer som af lokomotivfører vurderes til at stå for tæt på perronkant mod sporet ved indkommende eller gennemkørende tog.
3. *Personer på eller ved spor i åbent land*. Personer som går eller står i sporet på strækninger mellem stationer. Også personer som står eller går for tæt på skinnerne.
4. *Transportmiddel/person som krydser bevogtet overkørsel* - Personer, cykellister eller køretøjer der krydser bomme eller opholder sig i overkørsel.
5. *Transportmiddel/person som krydser ubevogtet led og markoverkørsel*. Personer, cykellister eller køretøjer der krydser eller opholder sig i overkørsel.
6. *Andet* - er registreringer der ikke hører ind under de 5 kategorier. Det kan være køretøj der påkører tog, brospringer eller servicevogne på spor i åbent land.

Virksomheden registrerer hver hændelse normalt med en kort beskrivelse af omstændigheden ved forløbet.

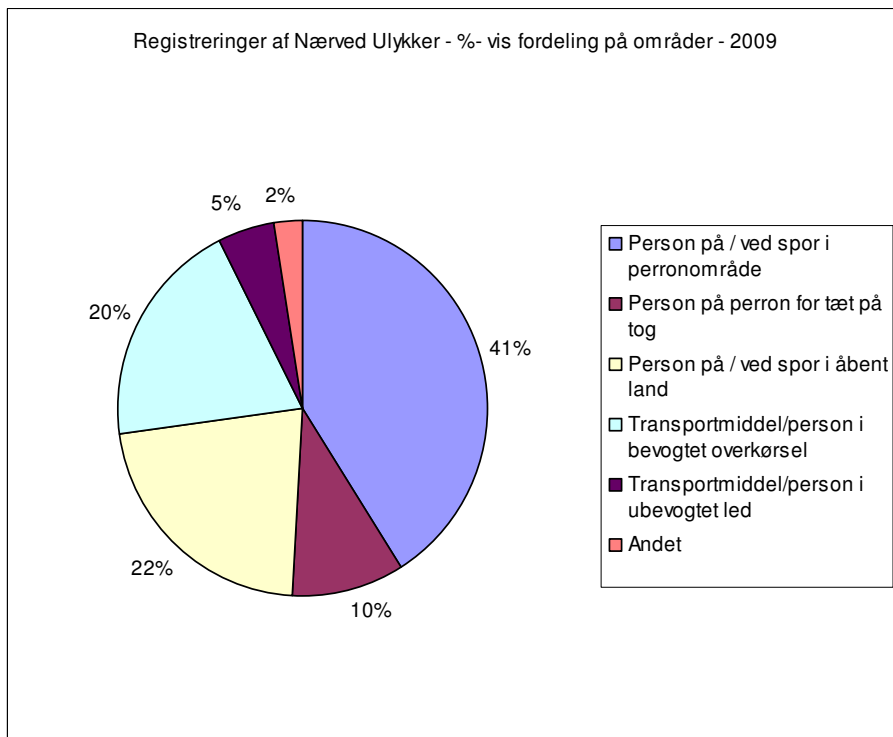
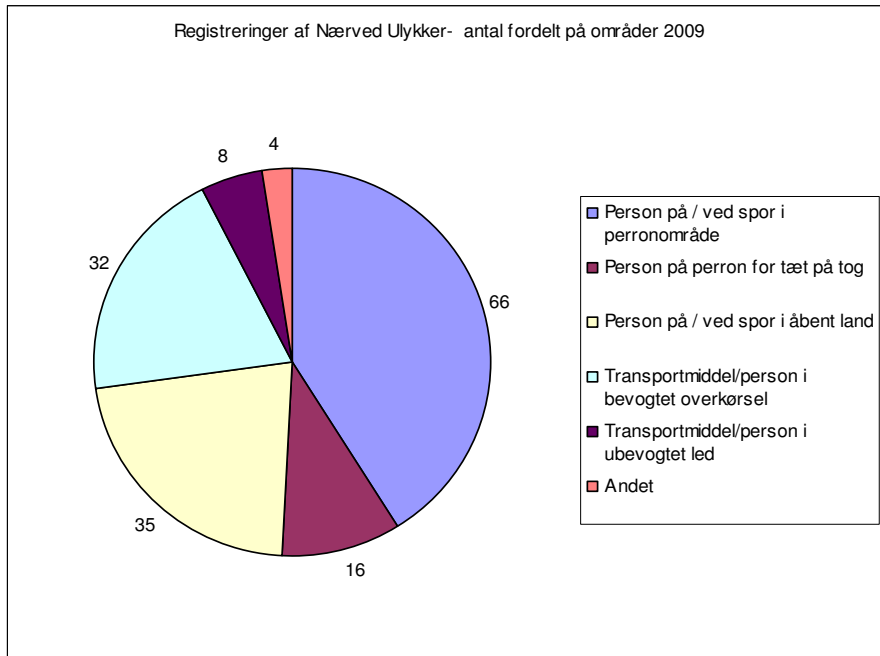
Detaljeringsgraden i registreringerne varierer fra virksomhed til virksomhed og fra hændelse til hændelse. Beskrivelserne er generelt ikke så nøjagtige og præcise i sin formulering, at det er muligt at underopdele de enkelte kategorier yderligere. For at kunne målrette en eventuel kampagne, er det interessant at vide, hvilken persongruppe der er tale om. Er det f.eks. - børn, unge, voksne eller ældre der er årsag til de ubehagelige oplevelser.

I beskrivelserne benyttes udtryk som "person" og "køretøj" som dækker bredt. Der er absolut ingen krav om detaljeringsgraden fra myndighedernes eller virksomhedernes side. Flere virksomheder oplyser, at det i mange tilfælde ikke vil være muligt at fremskaffe disse data, da lokomotivføreren er bragt i en stresset/traumatisk situation. En situation hvor man ikke registrerer disse forhold. Interviewpersonerne mener derfor ikke, at det vil være realistisk at fremskaffe disse oplysninger.

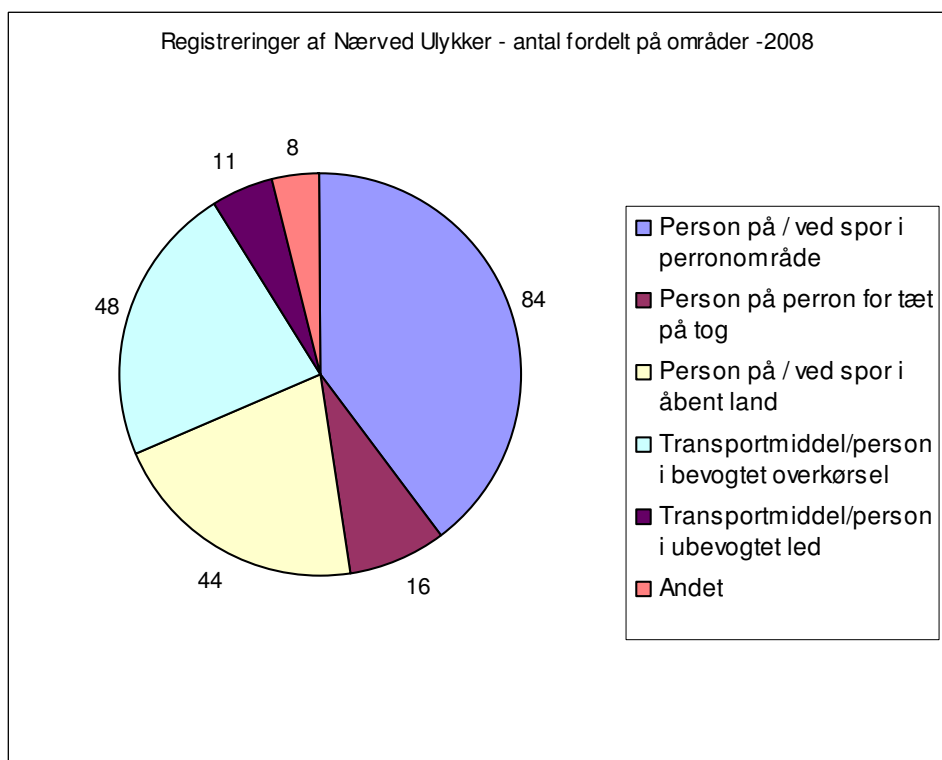
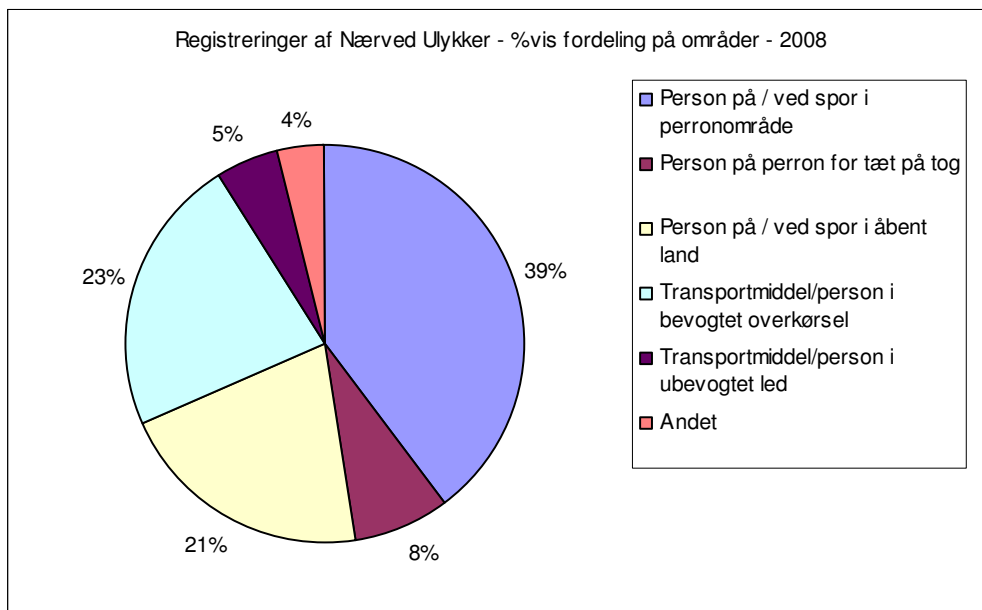
Resultater af analyser

Resultaterne af undersøgelserne er samlet i følgende cirkeldiagrammer. Resultaterne viser registreringer af Nærvæd Ulykker i 2008 og 2009. For 2009 er der data fra alle virksomheder. For 2008 er der data fra 6 virksomheder. 2 virksomheder oplyser, at de ikke har eller i ringe grad har registreret Nærvæd Ulykker i 2008 som giver mening for denne undersøgelse.

Det samlede antal registreringer for 2009 udgør 161 Nærved Ulykker. I de to følgende cirkeldiagrammer fremgår fordelingen i de forskellige områder i antal og i procent.



I 2008 er det samlede antal registrerede Nærved Ulykker optalt til 211. Opgørelse i cirkeldiagram fordelt i de enkelte områder i antal og procent følger.



Interview

Oplysninger om virksomhedens syn på og oplevelser af Nærved Ulykker er foregået ved interviews. Inden gennemgang og analyse af virksomhedens hændelser, er der foregået en samtale, hvor bestemte forud-

definerede emner belyses. Det har også været muligt at belyse andre emner som interviewpersonerne har været optaget af.

Interviewene har omhandlet følgende emner:

1. Hvordan opfatter I Nærvæd Ulykkes begrebet?
 - a. Hvornår er der tale om en Nærvæd Ulykke?
2. Hvordan mener I antallet af registreringer af Nærvæd Ulykker står mål med virkeligheden? Er antallet af observerede i overensstemmelse med antallet af registrerede hændelser?
3. Hvordan mener I selv fordelingen af Nærvæd Ulykker er fordelt på perronområder, åbent land, overskæringer osv.?
4. Hvad tror I årsagerne er til at Nærvæd Ulykker opstår?
 - a. Hvorfor tror I, at folk handler, som de gør?

1.

På alle 8 virksomheder er der samme opfattelse af, hvornår der er tale om en Nærvæd Ulykke. Virksomhederne oplyser samstemmende, at det er den enkelte lokomotivfører der vurderer og afgør, hvornår en situation er ubehagelig og traumatisk – det er lokomotivførerens subjektive oplevelse af situationen. Der er stor forskel på, hvordan den enkelte lokomotivfører oplever aktuelle situationer. De oplyser, at der er stor forskellighed personer imellem. Der tales i flere virksomheder om personers forskellige "robusthed". Endvidere har de personlige erfaringer fra tidligere oplevelser stor indflydelse på, hvornår situationer opleves traumatisk. Det oplyses, at folk med flere personpåkørsler eller flere Nærvæd Ulykker naturligt nok reagerer kraftigere på ubehagelige situationer.

De reaktioner lokomotivføreren typisk oplever og som fremhæves ved interviewene er:

- Sved på panden og hjertebanken
- Det løber koldt ned af ryggen på en
- Hjertet sidder oppe i halsen
- Bliver gal får lyst til at skribe / eller slå

2.

På spørgsmålet om hvorvidt interviewpersonerne oplever at antallet af registreringer står mål med virkeligheden, er der forskellige oplevelser og holdninger til.

Størstedelen af virksomhederne oplever, at antallet af oplevede og registrerede hændelser er i overensstemmelse med de faktiske forhold. I 5 virksomheder er der en tro på, at de ubehagelige og traumatiske oplevelser som lokomotivføreren udsættes for også registres og indberettes i eget system og igen videre til Trafikstyrelsen.

To virksomheder mener, at der kan være tale om en underrapportering i antallet af oplevede Nærvæd Ulykker. Virksomhedernes egne forklaringer er, at emnet kan være tabubelagt. Når der registreres en Nærvæd Ulykke, så skal der foretages en undersøgelse af, om vedkommende er i stand til at genoptage sit arbejde efter den psykiske påvirkning, som medarbejderen har været udsat for. Det kan opleves som

pinligt, og de interviewede taler om udbredt Tarzansyndrom. Det siges også, at folk med høj anciennitet er vænnet til disse oplevelser.

3.

Virksomhederne er blevet spurgt om, hvordan de mener at fordelingen af Nærved Ulykker er, opdelt i følgende 3 områdekategorier; perronområder, åbent land og overskæringer, det der i denne rapport er yderligere opdelt i i alt 6 kategorier. Virksomhederne har ikke selv foretaget analyse af fordelingen af deres Nærved Ulykker. Det bygger således på fornemmelse og den viden der er tilegnet gennem de registreringer der sker ved indberetninger i eget system og til Trafikstyrelsen.

Privatbanerne oplever at størstedelen af deres Nærved Ulykker sker i åbent land og i bevogtede overskæringer. De interviewede virksomheder vurderer selv at 70 - 80 % af Nærved Ulykker ligger i de to segmenter med hovedvægten af hændelser i bevogtede overskæringer. Det fortælles, at det er alle typer af mennesker der udsætter lokomotivførere for de ubehagelige oplevelser.

I åbent land kan det være fastboende langs banen, børn, ældre og voksne - motionister, pensionister, jægere osv. som kommer for tæt på gennemgående tog.

I overkørsler er det folk på cykel eller i køretøjer der krydser bevogtede bomme eller ubevogtede led. Det drejer sig både om almindelige personbiler, men også om ambulancer og politibiler. Traktorer og andre landbrugsmaskiner er typisk i ubevogtede led i forbindelse med en gård, med egne marker på den anden side af sporet.

DB Schenker har meget få registreringer. Selskabet er kendetegnet ved ikke at have med persontransport at gøre men kører udelukkende med gods. Det foregår overvejende på hovedstrækninger hvor der er forholdsvis færre overkørsler end på de mindre baner. Desuden foregår den primære transport om natten, hvor der er få personer på perroner og strækningerne.

Hos DSB er billedet noget anderledes. Hos S-tog skønnes det at omkring 90 % af samtlige registrerede Nærved Ulykker sker i perronområder.

Hos DSB Fjerntrafik ligger selv vurderingen på perronområder til lidt over 50 % - den resterende del er primært fordelt på "Åbent land" og "Overkørsler".

4.

På spørgsmålet om hvad interviewpersonerne tror der er årsagen til at Nærved Ulykker opstår og hvorfor folk handler som de gør, er der mange fælles holdninger og udsagn om.

Folk mangler generelt respekt for jernbanen. Folk opfører sig tankeløst og er i mange tilfælde sandsynligvis uvidende om konsekvenserne af en Nærved Ulykke og de psykiske belastninger, som de udsætter lokomotivførerne for. Følgende udsagn er typiske for opfattelsen:

- Folk tager ikke hensyn. De lufter hunde eller motionerer mv. langs spor

- Folk tager den korteste vej – ser stort på regler og forstår nok ikke, at et tog har en standselængde på flere hundrede meter. De tænker og handler som når de er i den almindelige vejtrafik
- Børn og unge der lytter til musik f.eks. på ipod opleves som et problem hos nogle af de interviewede virksomheder. Der opstår nervøsitet om, hvorvidt de kan høre, når tog kører til perron, da gruppen normalt har ry for at høre højt musik.
- Der er total mangel på respekt. Uniformer har i dag den omvendte virkning – indgyder til disrespekt og virker provokerende hos visse grupper.

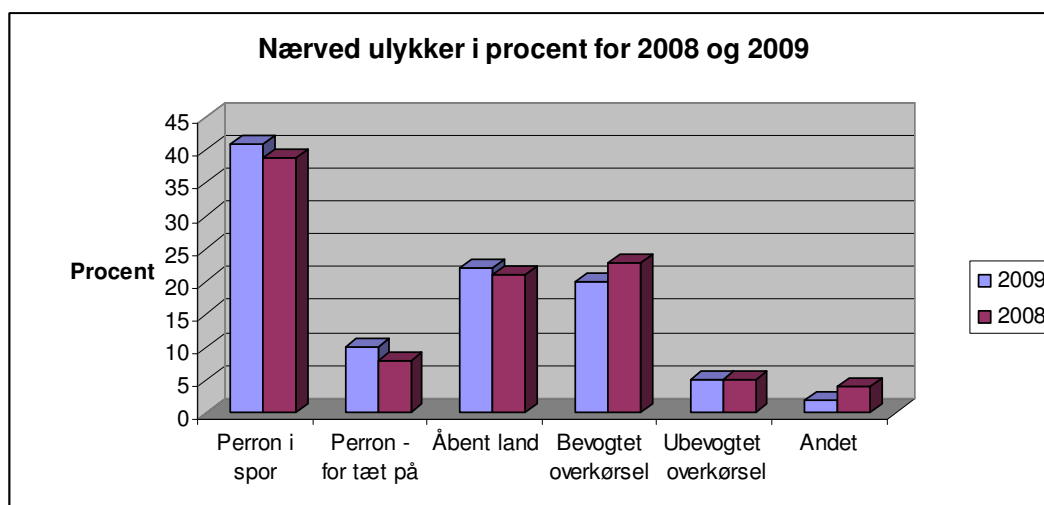
Sammenfatning og diskussion

Projektets overordnede formål er at analysere antallet af Nærved Ulykker hos jernbanevirksomhederne i Danmark. BAR transport og engros ønsker, at få kortlagt udbredelsen af Nærved Ulykker, i situationer, hvor der har været lige ved at ske en personpåkørsel. Undersøgelsen omfatter således ikke personpåkørsler og nærved påkørsler af materiel, dyr mv. Ved analysearbejdet er der foretaget en underinddeling i 5 kategorier – 6. kategori "Andet", er forbeholdt hændelser, der ikke kan inddeles i de andre områder. Inddelingen omfatter forhold i perronområder – personer i/ved spor og personer for tæt på perronkant, i åbent land samt i bevogtede og ubevogtede overskæringer. Ud fra undersøgelsens resultater vil det være muligt for BAR transport og engros at vurdere om der skal gennemføres målrettede kampagner for at få sat fokus på særlige problemområder.

Der er ligeledes gennemført interviews med virksomhedernes sikkerhedsansvarlige med deltagelse af sikkerhedschef/fremføringschef og sikkerhedsrepræsentanter. Interviewene er gennemført for at få af-dækket deres syn og holdninger til Nærved Ulykker.

Resultaterne af analyserne for 2008 og 2009 er ikke umiddelbart sammenlignelige. Analyserne gennemført for 2009 indeholder kun registreringer for dele af året der afhænger af interviewtidspunkt og dækker fra 6 til 9 måneder af 2009. Derfor kan *antallet* af Nærved Ulykker ikke sammenlignes med det foregående år. Man kan vælge at lave en forholdsregning for hele året ud fra de foreliggende data. Det er fravalgt. I stedet er den procentvise fordeling for de to år beregnet. Begrundelsen er, at flere af de interviewede personer oplyser, at der kan være forskelligt fokus på registreringer af Nærved Ulykker fra år til år, hvilket har betydning for det samlede antal registreringer. Derimod vurderes det, at fordelingen i de forskellige kategorier er nogenlunde ens for de undersøgte år.

Sammenlignes den procentvise fordeling for de to år understøtter det udsagnet. Afvigelsen udgør højst 3 %-point i de enkelte kategorier. Se følgende søjlediagram.



Når tallene sammenlignes skal man være opmærksom på, at der mangler data fra to virksomheder for 2008. Det er virksomheder med få ansatte og med få registreringer i 2009. Derfor skønnes det, at de manglende data for 2008, har begrænset og meget ringe indflydelse på resultaterne og dermed på den procentvise fordeling.

Den samlede opgørelse for de to år viser at ca. 40 % af alle Nærved Ulykker registreringer sker i perronområder, hvor personer står, går eller krydser spor. Personer i "Åbent land" og kryds af "Bevogtet overkørsel" udgør hver især ca. 20 % af de samlede registreringer. Omkring 10 % er oplevelser, hvor personer på perroner kommer for tæt på perronkant/sporet ved gennemkørende eller indkommende tog. Ca. 50 % af alle Nærved Ulykker er således registreret i perronområdet. Personer i "Ubevogtede overkørsel" udgør 5 % af registreringerne, mens "Andet" udgør den sidste del, 2 til 4 %.

Ser man på Nærved Ulykker fordelt i de forskellige kategorier for den enkelte virksomhed, er der stor variation virksomhederne imellem.

Virksomhedernes eget billede af i hvilke områder at Nærved Ulykker sker, viser stor overensstemmelse med registreringer og analyser i denne rapport.

Undersøgelsen viser at 70 til 80 % af Nærved Ulykker hos privatbanerne sker i overkørsler og i åbent land.

Hos DBS S-tog ligger ca. 90 % af hændelserne i perronområder, de sidste 10 % falder i kategorien "Åbent land" idet der ikke findes overkørsler på deres skinnedsystem. Mens DSB Regional og Fjerntrafik stort set matcher resultatet af den samlede undersøgelse.

Årsagen til at Nærvæd Ulykker opstår tillægges i stor udstrækning befolkningens uvidenhed og mangel på respekt for jernbanedriften. Folk tænker ikke over de psykiske belastninger, som de udsætter personalet for.

Konklusion

Det samlede resultat blandt de 8 jernbanevirksomheder, viser at omkring halvdelen af samtlige registrerede Nærvæd Ulykker i 2008 og 2009 sker på perronområder. Ca. 40 % i spor på perroner og ca. 10 % på perroner, hvor personer kommer for tæt på perronkanten ved indkomne tog. Kategorierne "Åbent land" og "Bevogtede overskæringer" udgør hver især ca. 20 %, mens ubevogtede overskæringer og "Andet" ligger omkring 4 %.

Undersøgelsen viser ligeledes, at den enkelte virksomhed har en god fornemmelse af, hvilke typer af Nærvæd Ulykker der er de mest dominerende hos dem. Detailoplysninger fra analysearbejdet kan af hensyn til anonymitet ikke bringes i denne rapport. Det kan imidlertid oplyses at analyserede data og selv-vurderede forhold, viser stor overensstemmelse. Det betyder, at der er følgende særlige problemområder:

- Hos privatbanerne optræder de fleste Nærvæd Ulykker i bevogtede overkørsler og i åbent land, med hovedvægten i bevogtede overkørsler.
- Hos DBS S-tog ligger hovedparten af Nærvæd Ulykker i Perronområder, med flest hændelser med personer i spor på perron.
- Hos DSB Regional og fjerntrafik fordeler registreringerne sig i store træk som tallene for den samlede undersøgelse, med 50 % i perronområder og ca. 20 % i både åbent land og i bevogtede overkørsler.

I 5 virksomheder mener de interviewede, at antallet af oplevede Nærvæd Ulykker modsvarer antallet af registrerede forhold.

2 virksomheder mener, at der er en underrapportering som tillægges forhold som at emnet er tabubelagt og at der er et udtalt Tarzansyndrom.

Set ud fra undersøgelsens resultater kan det være relevant med kampagner rettet mod:

- Overkørsler og åbent land hos privatbanerne
- Perronområder hos DSB S-tog
- Perronområder og overkørsler hos DBS regional- og fjerntog

Udarbejdet af:

Peter Sunesen

Konsulent, miljøtekniker