



STAB TRAFIKSÄKERHET

TRAFIKSÄKERHETEN

1990

Innehållsförteckning

	Sid
1	Begreppsförklaringar 2
2	Händelser och utveckling 1990 3
2.1	Olyckor 3
2.1.1	Sammanstötningar 3
2.1.2	Tågurspårningar 3
2.1.3	Plankorsningsolyckor 3
2.1.4	Växlingsolyckor 3
2.2	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder 4
2.2.1	Investeringar (utom plankorsningar) 4
2.2.2	Skydd vid plankorsningar 4
2.2.3	Övrigt 4
3	Sammanställning av järnvägsolyckor 5
4	Sammanstötningar 6
4.1	Vid tågrörelser 6
4.2	Vid växlingsrörelser 6
4.3	Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelser 6
4.4	Orsaker till sammanstötningar vid växlingsrörelser 6
4.5	Sammanstötningar vid tågrörelser per 10 milj tågkm 6
5	Urspårningar 7
5.1	Orsaker till urspårningar 7
5.2	Urspårningar vid tågrörelser per 10 milj tågkm 7
6	Olyckor vid plankorsningar 8
6.1	Huvudspår 8
6.2	Sido- och industrispår 9
6.3	Utvecklingen under åren 1978–1990 10
6.4	Olyckor per 10 milj tågkm 11
6.5	Olyckor per 100 000 bilar 11
6.6	Antal dödade och allvarligt skadade per 10 milj tågkm 12
6.7	Antal dödade och allvarligt skadade per 100 000 bilar 12
7	Dödade och skadade personer 13
7.1	Antal personer 13
7.2	Antal dödade och allvarligt skadade per miljard personkm 14
7.3	Antal dödade och allvarligt skadade per 10 milj tågkm 14
8	Fordonsbränder 15
8.1	Antal 15
8.2	Orsaker 15
8.3	Bränder per 10 milj tågkm 15
9	Självavkopplingar 15
10	Historik över de allvarligaste olyckshändelserna med resandetåg 16

1 Begreppsförklaringar

Järnvägsolycka	Olycka där järnvägsfordon varit i rörelse och personer dödats eller skadats allvarligt eller skador för mer än 5000 UIC-franc (c:a 12 000 kr) uppkommit.
Tågrörelse	Rörelse mellan två bevakade stationer oavsett dragkraft och fordonsslag.
Växlingsrörelse	Rörelse enbart på en station eller rörelse över del av stationssträcka, oavsett dragkraft och fordonsslag.
Resande	Personer (ej personal) som reser med tåg eller som befinner sig på järnvägens område på väg till eller från tåg.
Järnvägsmän	Järnvägspersonal i tjänst.
Andra personer	Personer som inte är järnvägsmän eller resande. Härtill räknas också tjänstgörande post-, polis- och tullpersonal, personal för tågservering od, personer som medföljer för tillsyn av gods eller djur.
Dödad person	Person som dödas vid olyckstillfället eller som avlider inom 30 dagar som följd av olyckan.
Allvarligt skadad person	Person som sjukskrivits i mer än 14 dagar efter olyckan till följd av olyckan.
Lätt skadad person	Person som i övrigt kommit till skada vid olyckan.

2 Händelser och utveckling 1990

2.1 Olyckor på banor där SJ är trafikutövare

2.1.1 Sammanstötningar

Några sammanstötningar mellan tåg har inte inträffat.

2.1.2 Tågurspårningar

Antalet tågurspårningar har under året varit färre och trenden är en nedåttpekande olyckskurva. De mål för trafiksäkerhetsarbetet som sattes 1985 har uppfyllts i fråga om urspårningar p g a fordonsfel. Urspårningar p g a banfel är dock fortfarande för många.

Urspårningar av större omfattning inträffade den 6 januari i Älvsbyn (varmgång i hjullager), 13 januari på sträckan Järbo–Åshammar (hjulbrott), 10 april Sköldinge (tåget körde för fort i en växelkurva), 17 oktober Örtofta (felaktig bär fjäder).

2.1.3 Plankorsningsolyckor

Det totala antalet inrapporterade plankorsningsolyckor är 60 med 11 personer dödade, 1 allvarligt skadad och 23 lätt skadade.

Olyckorna är färre än tidigare möjligen beroende på den informationskampanj som genomfördes under våren av Banverket, samt genom ytterligare slopande av plankorsningar, och byggande av bättre skydd vid de mest trafikerade korsningar.

2.1.4 Växlingsolyckor

Antalet växlingsolyckor är alltför många men har en nedåttgående trend. Detsamma gäller de personliga olycksfallen i bangårdstjänst. Stora satsningar har gjorts och görs kontinuerligt på utbildning och information, samt en bättre uppföljning av olycksstatistiken. Organisationsförändringar och införande av modern teknik på bangårdarna bidrar också till att olyckorna minskar.

2.2 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder

2.2.1 Investeringar

Investeringar för höjd trafiksäkerhet har gjorts i olika objekt utbyggnad av ATC, fjärrblockering, ställverk.

Under året har utförts bl a:

- Stockholm – Nynäshamn har försetts med tre datorställverk fjärrstyrda från Stockholm
- Fjärrblockeringen Skövde – Hallsberg togs i bruk den 8 jan
- ATC omfattar 5 600 km eller ca 51% av det totala järnvägsnätet
- Snabbtågets införande har medfört modifieringar av befintliga signalanläggningar

2.2.2 Plankorsningar

Banverkets program för minskning av antalet plankorsningar följs enligt tidsplanen.

Det pågår en aktiv verksamhet med utbyggnad av halvboomsanläggningar som ersättning för ljud- och ljussignaler.

Helboomsanläggningar och hinderövervakning har byggts på snabbtågsstäckan.

2.2.3 Övrigt

Flera projekt startades under året bl a:

- Ny säkerhetsordning, beräknas tas i bruk 1993
- ”Föt” – ”Förenklad trafik”, i ett nytt trafikeringsystem för banor med låg trafik har utprovats
- Tillsammans med VTI: Lokförarens uppmärksamhet under olika driftförutsättningar
- Tjänsten för övergripande frågor och regelverk beträffande ”Farligt godstransporter” har i SJ organisation flyttats från Godstransportdivisionen till Stab Trafiksäkerhet

3 Sammanställning av järnvägsolyckor

	1988	1989	1990
Antal olyckor vid tågrörelse			
Sammanstötningar	16	14	16
Urspåringar	45	41	39
Fordonsbränder	19	8	6
Olyckor vid plankorsningar	87	71	60
Andra olyckor	32	22	16
Totalt	199	156	137
Vid växlingsrörelse			
Sammanstötningar	59	72	66
Urspåringar	76	105	109
Totalt	135	177	175
Antal olyckor totalt	334	333	312
Antal dödade personer			
Resande	1	3	3
Järnvägsmän	2	0	2
Andra personer	21	35	13
Totalt	24	38	18
Antal allvarligt skadade personer			
Resande	0	13	42
Järnvägsmän	7	8	6
Andra personer	19	13	1
Totalt	26	34	49

4 Sammanstötningar

4.1 Vid tågrörelse

Mellan tåg och tåg	0	0	0	0	3	2
Mellan tåg och växlingssätt	2	1	2	2	0	0
Mellan tåg och stillastående vagnar	1	2	0	0	0	0
Mellan tåg och trallor, som kan lyftas från spår	0	0	2	0	0	4
Mellan tåg och annat fordon (ej i plankorsn)	0	3	1	1	0	0
Mellan tåg och annat föremål (sten, snö, träd o d)	7	2	3	3	3	2
Summa vid tågrörelse	10	8	8	6	6	8

4.2 Vid växlingsrörelse

Mellan flera växlingssätt	15	11	16	0	0	0
Mellan växlingssätt och stillastående vagnar	12	11	12	0	0	0
Mellan växlingssätt och annat föremål	32	50	38	0	0	0
Summa vid växlingsrörelse	59	72	66	0	0	0
Totalt antal sammanstötningar	69	80	74	6	6	8

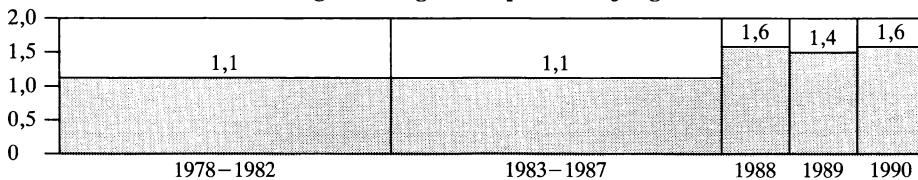
4.3 Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelser

	1988	1989	1990
Fel av lokpersonal	4	4	3
Fel av konduktörspersonal	0	0	0
Fel av tågklarerare och stationspersonal	1	1	0
Fel av växlingspersonal	2	1	2
Fel av banpersonal	6	5	5
Fel av flera personalgrupper	0	0	2
Kört in i annat föremål	1	3	2
Tekniskt fel	0	0	1
Annan orsak	2	0	1

4.4 Orsaker till sammanstötningar vid växlingsrörelser

	1988	1989	1990
Fel av lokpersonal	8	19	10
Fel av konduktörspersonal	0	0	0
Fel av tågklarerare och stationspersonal	0	0	0
Fel av växlingspersonal	43	46	51
Fel av banpersonal	0	0	0
Fel av flera personalgrupper	0	0	0
Kört in i annat föremål	0	0	0
Tekniskt fel	8	7	5
Annan orsak	0	0	0

4.5 Antal sammanstötningar vid tågrörelse per 10 milj tågkm



5 Urspåringar

5.1 Orsaker till urspåring

Fel på banan

Rälsbrott
Banarbete
Uppfrysning
Dåligt underhållen växel
Solkurva
Annat fel

Summa p g a fel på banan

Fel på fordon

Axelbrott
Fel på hjulring
Brott på helhjul
Fel på bärfjäder
Annat fel

Summa p g a fel på fordon

Kombination av flera orsaker

Sliten spårväxel och skarp hjulfläns
Spårets tillstånd och lastens placering
Spårets tillstånd och fordonets tillstånd

Summa p g a samverkande orsaker

Andra orsaker

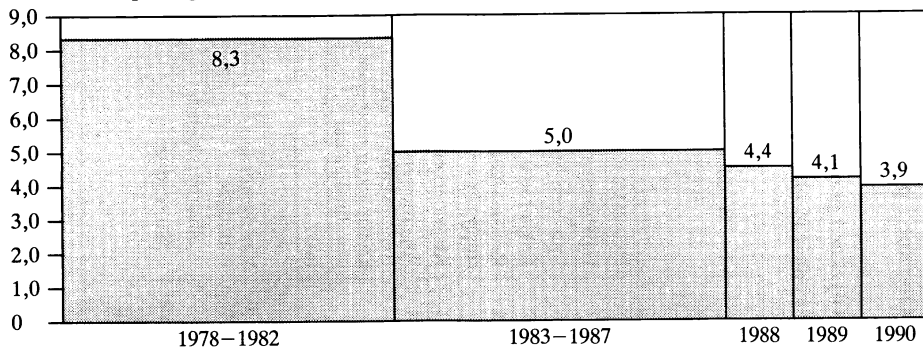
Fellagd växel
Spårspärr påkörd
Bromssko påkörd
Felaktig lastning
Is och snö
Annan fastställd orsak
Okänd orsak

Summa p g a andra orsaker

Totalt antal urspåringar

Tågrörelse			Växlingsrörelse		
1988	1989	1990	1988	1989	1990
0	3	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0
2	3	0	0	0	0
2	3	9	7	13	17
7	4	1	0	0	0
5	7	7	12	26	30
17	20	17	19	39	47
6	3	3	0	0	0
0	1	0	0	1	1
1	0	1	0	0	0
2	1	2	2	0	0
3	2	1	1	5	1
12	7	7	3	6	2
0	0	0	0	0	0
0	2	0	0	0	0
0	0	2	0	0	0
0	2	2	0	0	0
0	2	0	24	23	20
0	0	1	12	12	9
0	0	0	2	4	7
3	1	2	1	2	2
2	1	2	1	1	0
7	5	5	10	8	14
4	3	3	4	10	8
16	12	13	54	60	60
45	41	39	76	105	109

5.2 Urspåringar vid tågrörelse per 10 milj tågkm



6 Olyckor i plankorsningar

6.1 Olyckor i plankorsningar i huvudspår¹⁾ mellan rälsgående fordon och vägfordon, fotgängare

Olyckor fördelade på olika typer av vägskydd och vägfordon m m

Antal korsningar 1989-12-31	Skyddsanordning för vägtrafikanter	Antal olyckor där rälsgående fordon kolliderat med							Totalt	Vid olyckorna		
		Buss	Lastbil, skåpbil	Personbil	Motorredskap, traktor	Motorcykel, moped	Fordon utan motor	Fotgängare		Dödade	Allvarligt skadade	Lätt skadade
1205	Helbommar			8					8	1		1
767	Halvbommar			1	1	1			3			1
1536	Ljus- och ljussignaler		3	12	2	1			18	6	1	4
47	Enkla ljussignaler											
500	Kryssmärken och stoppmärken		1	2					3			2
1014	Kryssmärken (enbart)		2	7					9			14
88	Åtgärder enl SFS 1978: 1001, eventuellt även kryssmärken med eller utan ljussignaler			2	1				3	1		
10678	Intet	1		5	1		1		8	3		
Totalt antal korsningar i huvudspår: 16265 varav ca 1300 för endast gång- och cykeltrafik	Totalt	1	6	37	5	2	1		52	11	1	22
	Vid olyckorna											
	– dödade		2	8		1	1					
	– allvarligt skadade						1					
	– lätt skadade		11	10		1						

Antal planskilda korsningar 1989-12-31: 2306

1) Tågspår med person- och godstrafik eller enbart endera

6.2 Olyckor i plankorsningar i *sido- och industrispår*¹⁾ mellan rälsgående fordon och vägfordon, fotgängare

Olyckor fördelade på olika typer av vägskydd och vägfordon m m

Antal korsningar 1989-12-31	Skyddsanordning för vägtrafikanter	Antal olyckor där rälsgående fordon kolliderat med						Totalt	Vid olyckorna		
		Buss	Lastbil, skåpbil	Personbil	Motorredskap, traktor	Motorcykel, moped	Fordon utan motor		Fotgängare	Dödade	Allvarligt skadade
114	Helbommar										
25	Halvbommar										
175	Ljus- och ljussignaler (eller endera)			1				1			
32	Kryssmärken och stoppmärken										
155	Kryssmärken (enbart)			1				1			1
1428	Åtgärder enl SFS 1978: 1001, eventuellt även kryssmärken med eller utan ljussignaler		1	5				6			
766	Intet										
Totalt antal korsningar i <i>sido- och industrispår</i> : 3049 varav ca 128 för endast gång- och cykeltrafik	Totalt		1	7				8			1
	Vid olyckorna										
	– dödade										
	– allvarligt skadade										
	– lätt skadade			1							

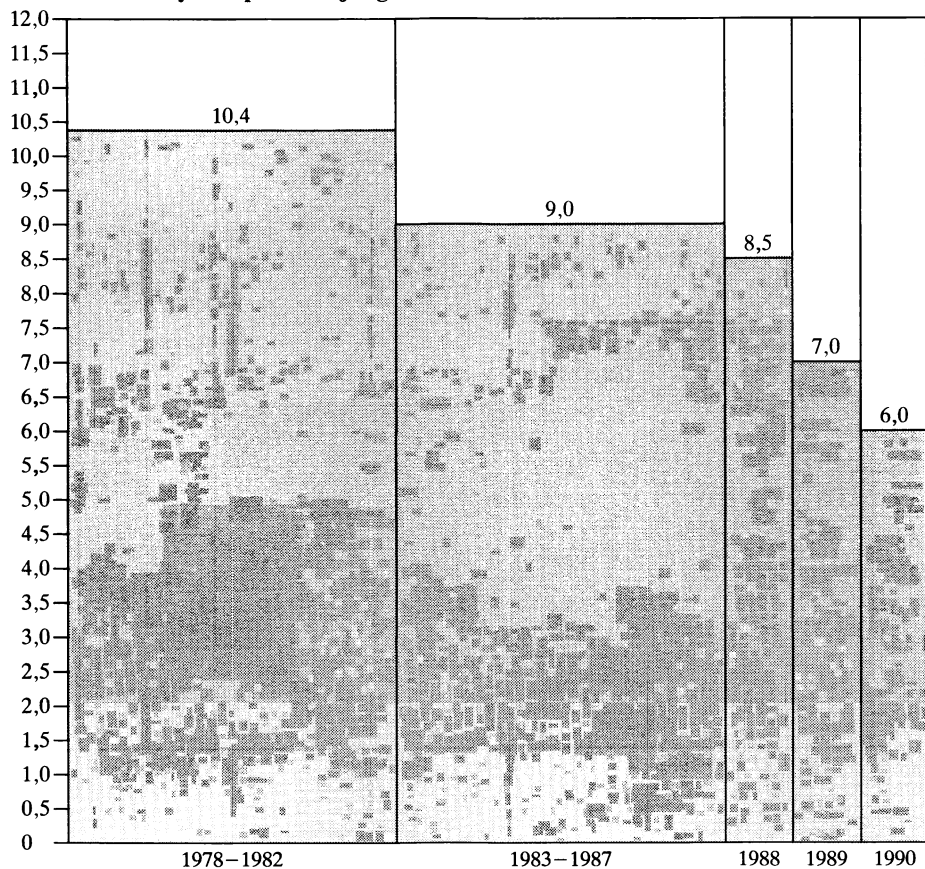
Antal planskilda korsningar 1989-12-31:
182

1) Sidospår för växling, uppställning, interna fordonsrörelser m m; industrispår som trafikeras av SJ.

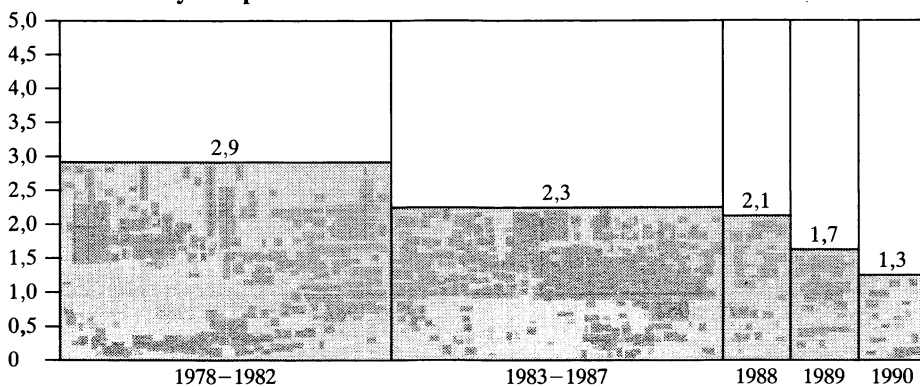
6.3 Utvecklingen under åren 1978–1990

År	Antal kollisioner mellan vägfordon och järnvägsfordon i plankorsning					Totalt	Vid kollisionerna		
	Med vägskyddsanläggning			Utan vägskyddsanläggning			Dödade	Allvarligt skadade	Lätt skadade
	Helbommar	Halvbommar	Ljus och/eller ljudsignal	Med kryssmärken	Utan kryssmärken				
1978	8	12	55	32	9	116	40	44	
1979	9	3	40	29	31	112	31	30	
1980	5	3	36	30	22	96	32	27	
1981	10	2	38	31	19	100	34	30	
1982	10	5	36	25	17	93	20	21	
1983	8	6	35	16	26	91	26	36	
1984	3	7	45	23	12	90	39	23	
1985	10	5	44	16	18	93	28	30	
1986	11	6	47	10	18	92	24	5	
1987	7	6	51	15	23	102	28	21	
1988	10	11	35	10	21	87	17	16	14
1989	4	5	36	13	13	71	35	11	76
1990	8	3	18	12	19	60	11	1	23

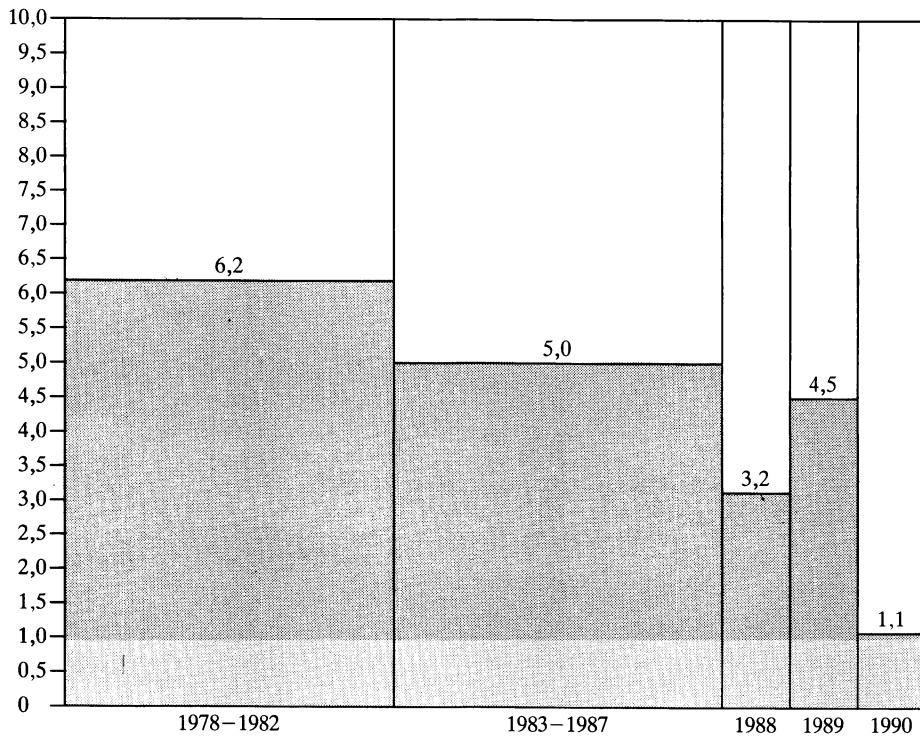
6.4 Antal olyckor pr 10 milj tågkm



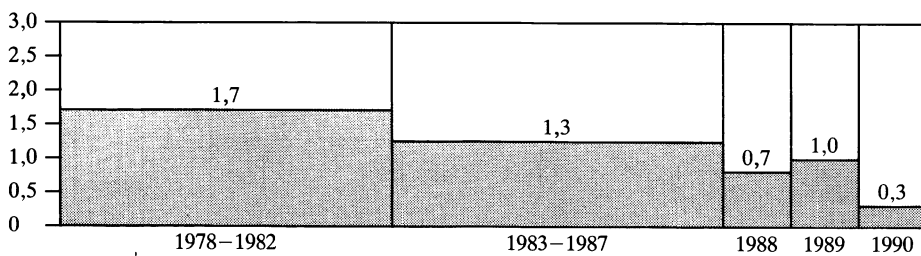
6.5 Antal olyckor per 100 000 bilar



6.6 Antal dödade och allvarligt skadade per 10 milj tågkm



6.7 Antal dödade och allvarligt skadade per 100 000 bilar



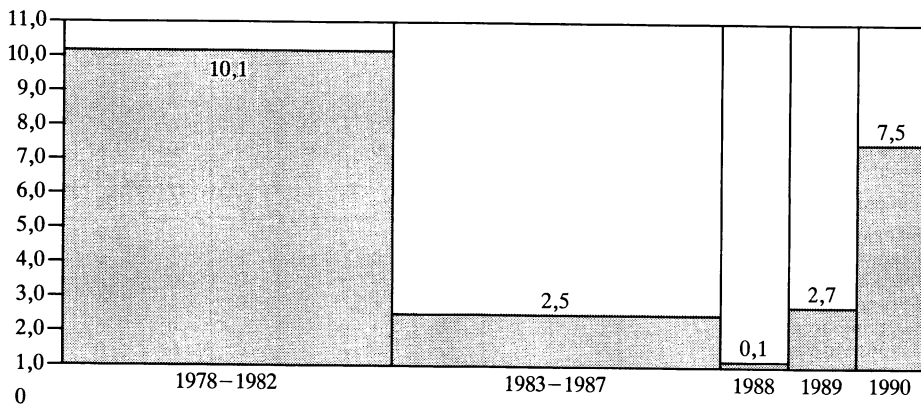
7 Dödade och skadade personer

7.1 Antal personer

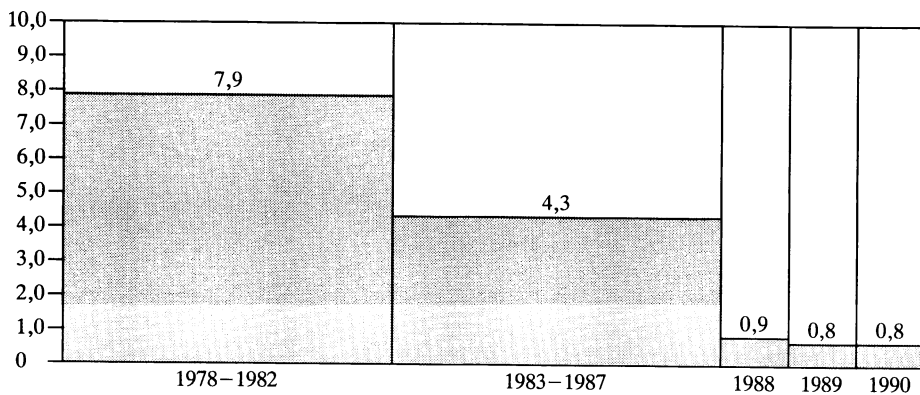
	Dödade			Allvarligt skadade			Lätt skadade		
	1988	1989	1990	1988	1989	1990	1988	1989	1990
Resande									
Tågolyckor	0	0	2	0	0	37	8	0	20
På- och avstigning, tåg i rörelse	0	0	0	0	5	0	0	0	0
Fall eller hopp från tåg i rörelse	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Plankorsningsolyckor	0	2	0	0	6	0	0	20	0
Andra tillfällen	1	1	1	0	2	4	2	4	0
Summa resande	1	3	3	0	13	42	10	24	20
Järnvägsmän									
Tågolyckor	0	0	0	0	0	2	3	0	1
Fall från fordon ¹⁾	1	0	0	0	3	0	0	0	0
Avstigning från fordon ¹⁾	0	0	0	1	3	0	1	2	3
Kopplingsarbete	0	0	1	4	1	2	0	6	4
Påkör vid växling	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Banbesiktning	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Påkör vid andra arbeten i och vid spår	0	0	1	2	0	2	3	0	0
Plankorsningsolyckor	0	0	0	0	0	0	0	3	0
Andra tillfällen	0	0	0	0	0	0	3	4	5
Summa järnvägsmän	2	0	2	7	8	6	13	15	13
Andra personer									
Vid plankorsningar	17	33	11	16	11	1	14	76	23
Andra tillfällen	4	2	2	3	2	0	3	1	0
Summa andra personer	21	35	13	19	13	1	17	77	23
Totalt	24	38	18	26	34	49	40	116	56

¹⁾Även från stillastående fordon

7.2 Antal dödade och allvarligt skadade resande per miljard personkm



7.3 Antal dödade och allvarligt skadade järnvägsmän per 10 milj tågkm



8 Fordonsbränder¹⁾

8.1 Antal

Brand i
motor- och manövervagn
lok
godsvagn
personvagn
Totalt

1988	1989	1990
2	1	1
7	2	1
3	0	3
7	5	1
19	8	6

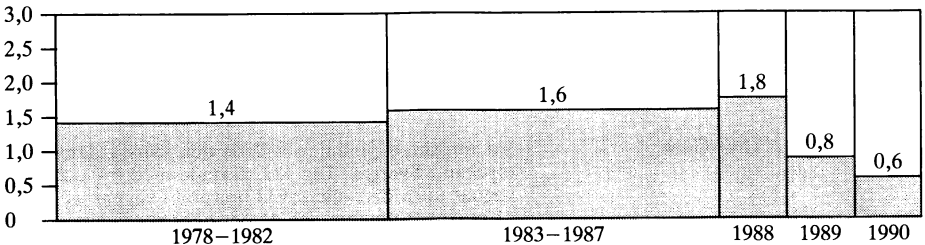
8.2 Orsaker till brand

Säkerhetsbestämmelser ej följda
Självantändning
Fel på elektriskt material
Gnista från bromsblock
Anlagd brand
Andra orsaker
Okänd orsak

1988	1989	1990
0	0	0
0	0	0
8	7	3
3	0	0
0	0	0
4	1	3
4	0	0

¹⁾Även i stillastående järnvägsfordon

8.3 Bränder per 10 milj tågkm



9 Självavkopplingar

Antal: 12

Orsaker:

- Nedhängande koppel 11 st
- Trasigt koppel 0 st
- Obekant 1 st

10 Historik över de allvarligaste olyckshändelserna med resandetåg

Datum	Plats	Händelseförlopp
1864-12-23	Sandsjö (Bodafors)	Ett extratåg kunde ej stanna vid infartssignalen, som visade "stopp", och körde bakifrån på ett ordinarie tåg, som stod på stationen. Vid kollisionen dödades 7 personer och skadades 11.
1875-11-15	Malmslät – Bankeberg (Vikingstad)	Två snälltåg sammanstötte, där järnvägen går över Lagerlundaån, och olyckshändelsen benämnes därför också Lagerlundaolyckan. Sammanstötningen orsakades sannolikt av att tågklararens stoppsignal av föraren uppfattats som avgångssignal. 9 personer dödades och 3 skadades allvarligt. Dessutom skadades ett flertal lindrigt.
1912-06-16	Malmslätt	Snälltåg 12 sammanstötte med stillastående tåg 751. 22 personer dödades och 12 skadades. Olyckan berodde på ett missförstånd mellan tågklararen och ställverksvakten, vilken just när tåg 12 var på ingående upplöste tågvägen och lade utfartsväg för tåg 751, varigenom tåg 12 kom in på det spår, där tåg 751 stod.
1917-02-16	Holmsveden	Snälltåg 3048 gick på grund av fellagd växel in på ett stickspår och körde mot ett pumphus. Vid sammanstötningen dödades 11 personer och skadades 40.
1918-10-01	Åby–Getå	Ett jordskred på linjen vållade den största järnvägsolyckan i Sverige. Tåg 422 störtade med lok och sju vagnar utför banvallen. Eld uppstod i vagnarna. 41 personer omkom och 41 personer skadades.
1923-07-22	Källered–Fässberg (Möldal N)	Vid Kärra plankorsning sammanstötte ett tåg med en lastbil, på vilken flera personer färdades. 9 personer dödades och 2 skadades svårt.
1928-06-22	Bollnäs–Granbo	Vid Länninge hållplats sammanstötte tåg 24 med ett ensamt lok, som var på väg till Ockelbo. Vid sammanstötningen dödades 17 personer och skadades 19. Olyckan orsakades av att lokföraren på det ensamma loket avgick från Bollnäs utan avgångssignal.
1940-09-17	Almedal–Göteborg C	Tåg 1456 sammanstötte vid Gubbero blockpost med tåg 507, varvid 9 personer dödades och 29 skadades. Orsaken till olyckan kunde inte fastställas.

Datum	Plats	Händelseförlopp
1942-02-12	Tyringe	Extra tåg 10624 sammanstötte vid ingång till stationen med tåg 5663, varvid 5 personer dödades och 15 skadades. Olyckan orsakades av en fellagd växel, och av att tåget fördes förbi felaktig signalbild i infartssignalen.
1947-10-14	Edsvalla	Ett tåg sammanstötte med en buss vid en obehövad plankorsning strax söder om Edsvalla. Tåt dimma rådde vid tillfället. 14 personer dödades och 7 skadades.
1950-10-28	Godegård–Mariedamm	Rälsbusståg 756 sammanstötte på linjen med persontåg 611. Tågen skulle enligt tidtabellen ha mötts i Godegård. Vid sammanstötningen dödades 9 och skadades 13 personer. Olyckan berodde på att rälsbussföraren av oförklarlig anledning avgick från Godegård på signal till växlingsrörelse och utan att erhålla avgångssignal från tågklararen.
1951-01-22	Kinstaby–Marma- verken	Rälsbusståg 2548 sammanstötte med persontåg 2539. Vid olyckan dödades 11 och skadades 12 personer. Orsak till olyckan var att rälsbussföraren på tåg 2548 avgick från Kinstaby utan avgångssignal.
1954-09-06	Rörvik	Snälltåg 12 urspårade vid infarten i en växelkurva. Vid urspåringen dödades 6 personer medan 53 skadades. För hög hastighet i växelkurvan orsakade urspåringen.
1956-03-28	Akkavare–Arvidsjaur	Rälsbusståg 1041 sammanstötte med lokalgodståg 8524 på linjen, varvid 16 personer dödades och 7 skadades. Tågen skulle tidtabellsenligt ha mötts på den obehövade driftplatsen Akkavare (§ 100 i 1947 års säkerhetsordning tillämpades), men rälsbussföraren på tåg 1041 hade glömt bort mötet.
1958-09-05	Grycksbo–Sågmyra	Rälsbusståg 848 sammanstötte med extratåg 4941 på linjen, varvid 9 personer dödades och 10 skadades. Rälsbussföraren hade i Falun C fått order om möte med extratåget i Grycksbo. Tågklararen i Grycksbo och rälsbussföraren glömde emellertid mötet, och tåg 848 avgick från Grycksbo, innan tåg 4941 inkommit dit.
1964-09-05	Alby	I snälltåg 94 urspårade nio vagnar, när tåget passerade genom utfartsväxlarna. 8 personer dödades och 26 skadades, däribland 2 personer i ett intilliggande hus. Orsaken till urspåringen var, att tåget hade för hög hastighet i växelkurva.

Datum	Plats	Händelseförlopp
1965-02-20	Stenstorp–Skövde (Skultorp)	Extra snälltåg 3876 körde vid Skultorps hållplats bakifrån på persontåg 124, som stannat vid hållplatsen för trafikutbyte. Vid sammanstötningen dödades 10 och skadades 37 resande, vilka alla befann sig i tåg 124. Orsaken till sammanstötningen var, att tåg 3876 körde förbi en blocksignal i stoppställning.
1966-04-25	Holmsveden–Kilafors	Motorvagnståg 5106 sammanstötte på linjen med en vagnuttagnings (lok och revisionsvagn), som efter kontaktledningsarbete på linjen var på väg till Holmsveden. Vid sammanstötningen dödades 6 personer medan 7 skadades. Orsaken till sammanstötningen var, att motorvagnståget genom ett missförstånd avsändes från Holmsveden, innan vagnuttagningen lämnat linjen.
1972-12-07	Järna	Expresståg 37 och pendeltåg 3828 kolliderade, varvid fem personer dödades och tio skadades. Tågväg var lagd för det passerande expresståget, som alltså hade körsignal i både in- och utfartssignalerna. Av outredd anledning startade pendeltåget från en sidotågväg och körde ut i expresstågets tågväg.
1973-07-12	Södertörns villastad	Pendeltåg 2846 passerade en utfartssignal i stoppställning och leddes då via en skyddsväxel in mot en stoppbock. Den främsta vagnen fortsatte genom stoppbocken och uppför en bergvägg, varifrån den åter störtade ned på spåret. Fem personer dödades och tio skadades.
1975-03-31	Sya–Mjölby	Andra vagnen i expresståg 105 påkördes vid en plankorsning av en personbil. Den påkörda vagnen spårade ur och drog med sig ytterligare åtta vagnar. 14 personer dödades och 29 skadades. Ljus- och ljudsignalerna vid korsningen fungerade på normalt sätt.
1975-05-15	Norrköping C	Snälltåg 264 kolliderade med sista vagnen i expresståg 1. Åtta personer omkom och tre skadades. Orsaken till olyckan har inte kunnat fastställas med absolut säkerhet, eftersom vittnesmålen delvis är motstridiga.
1976-06-28	Helsingborg gbg– Billeberga	Femton personer dödades och två skadades allvarligt, då motorvagnståg 1405 kolliderade med godståg 4948. Mötet skulle äga rum i Helsingborg gbg. Godståget var emellertid försenat. Tågklararen förbisåg detta och expederade tåg 1405 som om tåg 4948 kommit in.

Datum	Plats	Händelseförlopp
1978-08-10	Näliden– Östersund	Motorvagnståg 3465 kolliderade med en vagnuttagningsvarvid 10 personer dödades och 26 skadades. Orsaken till sammanstötningen var att vagnuttagningen felaktigt tilläts börja innan tåg 3465 inkommit till Östersund.
1978-08-10	Stehag	Motorvagnståg 286 urspårade med alla enheter när tåget skulle övergå till nedspår. 4 personer, däribland föraren, dödades och tolv skadades. Orsaken till urspårningen var för hög hastighet i växelkurva.
1980-06-02	Hinsnoret– Ornäs	Resandetåg 212 sammanstötte med tåg 25307 varvid 11 personer omkom och 61 skadades. Orsaken till sammanstötningen var att tåg 25307 passerat huvudsignalerna i Hinsnoret i stoppställning utan tillstånd.
1980-08-24	Upplands Väsby	Resandetåg 83 urspårade med de sista 8 vagnarna varvid 9 resande dödades och 39 skadades. Orsaken till urspårningen var lossnad hjulring.
1980-11-10	Linköping	Resandetåg 203 urspårade strax före bron över Stångån med samtliga 12 vagnar varvid 2 vagnar stjälppte. 1 resande omkom och 38 skadades. Orsaken var för hög hastighet.
1982-07-24	Enånger– Trönödal	Resandetåg 965 urspårade med de 6 sista vagnarna, varav 4 stjälppte. 3 resande omkom och 20 skadades. Orsaken var solkurva.
1987-01-10	Stöde	Extratåg 7064, vilket bestod av 2 lok – dragande T43 samt ett Da-lok – körde förbi infartssignal i stopp och kolliderade med resandetåg 875, som inväntade möte med extratåget. Extrem kyla rådde vid tillfället; skiljeväxeln hade frusit fast. ATC-utrustningen på T43-loket var ur funktion. 1 resande och lokföraren i tåg 875 omkom och 5 personer skadades. Orsaken har inte kunnat fastställas.
1990-04-10	Sköldinge	Resandetåg 829 spårade ur med hela tåget varvid lok och första vagn välte. 2 resande omkom och 53 skadades. De materiella skadorna blev mycket omfattande. Olyckan berodde på för hög hastighet i växelkurva.

Datum	Plats	Händelseförlopp
1987-11-16	Lerum	<p>Resandetågen 140 och 129 sammanstötte, varvid 9 personer – 6 resande, 2 lokförare och 1 tågmästare – omkom och 130 skadades. Vid arbete med en växel hade kabeln till en lokalställare slitits loss. Vid återkopplingen förväxlades två trådar, varför det norrifrån kommande tåg 129 fick felaktig körsignal och leddes in på uppspåret, där söderifrån kommande tåg 140 var på väg. Tågen höll vardera ca 100 km/tim vid kollisionsögonblicket.</p>

