

Inlands banan

Handläggare
Halvar Handler 063-19 44 07

IBF 06:1

Gäller från 2012-03-01

Omfattar 7 sidor

Utgåva 5

OLYCKS- OCH SÄKERHETSRAPPORTERING SAMT LEDNING VID OLYCKOR/TILLBUD PÅ INLANDSBANAN

Definitioner

Brand: olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur eller annan egendom till följd av järnvägstrafik,

Kollision: olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon,

Olycka: oönskad och icke uppsåtlig plötslig händelse, eller följd av händelser, som får skadliga följder,

Personolycka: olycka där en person avlider (inklusive självmord) eller skadas men som inte utgörs av brand, kollision, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning eller utsläpp,

Plankorsningsolycka: olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon eller annan vägtrafikanter på en anordnad plankorsning,

Påkörning: olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och annat föremål, men som inte är en plankorsningsolycka,

Tillbud: händelse som under några andra betingelser kunde ha lett till en olycka,

Urspårning: olycka som utgörs av att minst ett hjul på ett järnvägsfordon lämnar rälen,

Utsläpp: olycka som utgörs av att farligt gods eller annat farligt ämne släpps ut.

Bränder i järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur ska anmälas oavsett om de uppstått på grund av järnvägsdriften eller inte.

Bränder i annan egendom ska anmälas endast om de uppstått till följd av järnvägsdrift.

Personolyckor inkluderar till exempel:

- Olyckor som drabbar passagerare vid fall i vagn och fall vid av- eller påstigning.
- Olyckor som drabbar anställda vid olyckor i spårområde, på/i fordon och elolycka.
- Olyckor som drabbar personer som obehörigt beträder spåret och elolyckor.
- Olyckor som drabbar personer på plattform.

Även om en olycka är eller misstänks vara ett självmord ska den rapporteras.

Med farligt gods avses farligt gods enligt RID-S. Med farligt ämne avses ämne som inte utgör farligt gods men som ändå kan leda till skada på människa eller miljö, exempelvis utsläpp av diesel från ett loks bränsletankar.

Omedelbar rapportering

Inlandsbanan AB som infrastrukturförvaltare ska omedelbart per telefon till Transportstyrelsen anmäla

1. allvarliga olyckor samt tillbud till sådana olyckor vid järnvägsdriften,
2. andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen,
3. sabotagehandlingar vid järnvägsdriften som medfört eller som hade kunnat leda till samma konsekvenser som en allvarlig olycka,
4. signaltekniska fel som har inneburit ett mindre restriktivt signalbesked,
5. fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå,

6. utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos järnvägsfordon vid rörelse på tågspår,
7. händelser där järnvägsfordon har varit i eller riskerat att ha kommit i en lång okontrollerad rörelse,
8. stoppsignalpassage där järnvägsfordon kommer ut i tågväg för ett annat tåg som har fått eller uppfattat körbesked,
9. andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen, energiförsörjningen eller den rullande materielen som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå, samt
10. andra väsentliga fel eller brister i säkerhetskänslighet

Telefonberedskap dygnet runt

Omedelbar rapportering ska ske muntligt till Transportstyrelsen (finns dygnet runt en telefonberedskap) **Telefon 0746- 46 31 85** alternativt **0243-24 69 69**. Observera att man måste få svar hos Transportstyrelsen innan det kan godtas att händelsen har rapporterats.

Allvarliga olyckor samt tillbud till sådana vid järnvägsdriften

En allvarlig olycka är en olycka som har medfört att

1. minst en person har avlidit,
2. minst en person har blivit så allvarligt skadad att det uppskattas leda till sjukhusvård i mer än 24 timmar, eller
3. järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön eller egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet har fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppskattas uppgå till minst 150 000 euro.

Olyckor som endast av ren tillfällighet inte medfört konsekvenserna enligt första stycket ska anmälas som ett tillbud till en allvarlig olycka.

Vilka uppgifter ska anmälan innehålla?

Vid den omedelbara telefonrapporteringen ska anges

1. tid och plats för händelsen,
2. vad som hänt och, om känt, orsaker till händelsen,
3. vidtagna åtgärder med anledning av händelsen,
4. om händelsen inträffat vid persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning,
5. om händelsen inträffat vid tågrörelse, växling, färd med arbetsfordon eller annan rörelse,
6. i förekommande fall tågnummer eller spärrfärdens beteckning,
7. om en olycka är en brand, kollision, personolycka, plankorsningsolycka, påkörning, urspärning, utsläpp eller annan olycka,
8. antal passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga personer inom järnvägsområdet och övriga personer som avlidit eller blivit skadade,
9. uppskattade kostnader för skador på järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön och egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet,

10. i förekommande fall följdolycka, om farligt gods transporterats i samband med händelsen, samt
11. kontaktperson vid rapportering företag.

För att Transportstyrelsen ska kunna avgöra om en händelse ska rapporteras vidare till Statens haverikommission eller initiera en tillsynsaktivitet är det vissa uppgifter som är viktiga kring en anmäld händelse.

Övrig rapportering

Utöver ovanstående, om en olycka eller tillbud inträffar, ska det anmälas till säkerhetschefen på Inlandsbanan AB som bedömer om en utredning ska göras (alternativt faktainsamling). Alla, så väl Inlandsbanans personal som entreprenör/underentreprenör och järnvägsföretagare som upptäcker en brist som kan påverka säkerheten, ska lämna in en avvikelserapport till närmaste chef som sänder den vidare till Säkerhetschefen.

En sammanställning av rapporterna görs av säkerhetschefen som även förvarar dokumentationen och diskuteras på ledningsgruppen för eventuella åtgärder. Avvikelser diskuteras även på repetitionsutbildningarna. Detta för att minimera risken till en större olycka och för att alla personer som uppehåller sig inom eller invid inlandsbanans område ska känna sig säkra.

Händelsebeskrivning

- Var inträffade avvikelser
- Datum och klockslag
- Eventuella person/materiella skador
- Händelseförloppet

Larmlista för larmning finns i IBF 00:11.

Anmälan till Arbetsmiljöverket

Enligt arbetsmiljöförordningen gäller följande:

- Har olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbetet föranlett dödsfall eller svårare personskada eller samtidigt drabbat flera arbetstagare, skall arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta Arbetsmiljöverket. Detsamma gäller vid tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa.

Bandriftledningen

All felanmälan, (det kan vara en händelse eller förhållande som inte utgör en olycka eller ett tillbud till en olycka men som har samband med tågtrafiken och påverkar säkerheten i verksamheten, djurpåkörning, bompåkörning, signalfel, osv) ska rapporteras till Bandriftledningen i Ånge, telefon 0690-523 25.

Utredning av olycka och tillbud

Utredning av olyckor och tillbud genomförs av utbildad personal och ska bedrivas opartiskt. För olycksutredare gäller följande:

- Olycksutredaren är väl förtrogen med sitt uppdrag,
- Olycksutredaren arbetar sakligt och objektivt,
- Olycksutredaren tar hjälp av andras fackkunskap för att inhämta och utvärdera information som är nödvändig för undersökningens genomförande,
- Olycksutredare har de befogenheter som behövs för att slutföra undersökningen.

Ledning av olyckors olika faser

Räddningsfasen är det skede i olycksarbetet för vilket räddningsledaren är ansvarig. Den slutar när räddningsledaren meddelar att räddningen är avslutad och då övertar den olycksplatsansvarige (OPA) ansvaret och ledningen på olycksplatsen. I de fall räddning inte varit aktuell leder och ansvarar OPA från första början.

Inlandsbanan AB har genom ett tecknat avtal med Bandriftledningen rutiner som säkerställer att en OPA kommer till varje olycksplats vid inlandsbanans spåranläggningar inom avtalad tid och förblir där tills röjningstillstånd kan meddelas. OPA ska bära varselväst enligt berörd BVF-föreskrift, med påtryckt identifikationstext ”olycksplatsansvarig”.

Undersökningsfasen är det skede då säkrande av iakttagelser och insamling av fakta pågår vilket kan, i vissa fall, börja innan räddningsfasen avslutats. Undersökningsfasen avslutas först när samtliga inblandade olycksutredare lämnat röjningsmedgivande till OPA som i sin tur lämnar röjningstillstånd.

Röjningsfasen är skedet för röjning av fordon och förstört material.

Återställningsfasen är skedet då anläggningen återställs i ursprungligt skick. Den påbörjas först efter att åtgärderna på olycksplatsen är avslutade.

OLYCKSPLATSANSVARIG är Inlandsbanan AB arbetsledning för olycksplatsen. I detta ingår arbetsuppgifter avseende samordningsansvar avseende arbetsmiljön. OPA beger sig snarast till olycksplatsen och är kvar där till dess att röjningstillståndet har meddelats och röjningen avslutats eller avbrutits.

Under återställningsfasen leds arbetet på samma sätt som vid annan felavhjälpning.

Intill dess att räddningsledaren själv bestämt att räddningen är avslutad har räddningsledaren hela lednings- och samordningsansvaret på olycksplatsen. Under räddningsfasen är OPA direkt underställd räddningsledaren.

OPA kan av olycksutredaren tilldelas rollen som faktainsamlare, OPA bedömer om och när ytterligare personal behöver kallas in.

Bandriftledningen ringer ut OPA.

Röjningsmedgivande och röjningstillstånd

Vid alla olyckor ska alla som utreder efter avslutad faktainsamling, lämna röjningsmedgivande till OPA:

Om Statens haverikommission eller annan myndighet utreder olyckan har OPA att ta hänsyn till att deras röjningsmedgivande ska inhämtas.

När OPA fått medgivande och olycksplatsen är skyddad ur trafiksäkerhetspunkt kan röjningstillståndet lämnas.

Återupptagande av trafik

OPA beslutar i vilken omfattning som trafik kan tillåtas förbi olycksplatsen. Detta ska ske i samråd med övriga ansvariga funktionärer på olycksplatsen och de som utför undersökningen av olyckan. Innan avspärrat spår åter kan trafikeras stödjer OPA tillsyningsman för A-skyddet i åtgärder enligt JTF, samt eventuella åtgärder för hastighetsnedsättning (tavlor och kontakt med tågledaren) eller dylikt.

Röjningsmedgivande

Den som är skydds- och säkerhetsledare (SoS ledare) och är anställd eller anlitad av Inlandsbanan AB och kommer först till en olycksplats ska ombesörja att en säker arbetsplats skapas genom att utföra skydds- och säkerhetsplanering enligt berörd BVF-föreskrift, samt begära ett A-skydd.

Den som vidtagit åtgärder informerar så snart som möjligt OPA om dessa. OPA beslutar om vem som fortsättningsvis ska var SoS ledare respektive tillsyningsman.

När faktainsamlingen avslutats lämnar utsedd olycksutredare ett röjningsmedgivande till OPA.

Beviljande av röjningsmedgivande

- Är flera järnvägsföretagare inblandade ska samtliga olycksutredare bevilja röjningsmedgivande.
- Banentreprenörs olycksutredare beviljar röjningsmedgivande vid sammanstötning med enbart egna framförda fordon.

Röjning och bärgning

Inlandsbanan AB har en egen verkstad med bärgningskapacitet vilket omfattar spåranläggningar på sträckorna (Mora) – (Gällivare) samt Orsa – Furudal.

Avtal är tecknat med EuroMaint Rail AB gällande röjning.

Elskyddsansvarig

Ska arbete utföras i ”farlig närhet” av högspänningsanläggning får detta inte påbörjas förrän denna frånkopplats, jordats och kortslutits.

Detta arbete måste utföras av behörig personal som är knuten till anläggningen. Sådan begäran sker via bandriftledningen.

- **Säkerhetsrutiner för personal vid Inlandsbanan AB.**

Personal ska omedelbart tas ur säkerhetstjänst efter att ha varit inblandad i:

- a. Olyckshändelser där människa avlidit eller skadats svårt och/eller stora materiella skador uppstått. Detsamma gäller när man blivit utsatt för hot eller våld av allvarligt slag.
- b. Olyckshändelse eller hot och våld av mindre allvarligt slag och då den anställde själv önskar det, detsamma gäller vid tillbud.

Innan personal återgår i säkerhetstjänst ska en läkarundersökning av behörig läkare genomföras, respektive avdelningschef i samråd med Säkerhetschef ansvarar för att den genomförs.

Vid situationer som ovan tar skyddsombud eller kamratstödjure kontakt med den anställde, det är av stor betydelse att personal som råkat ut för svåra upplevelser omhändertas. Den anställde bör inte lämnas ensam utan får hjälp att ta kontakt med anhöriga och resällskap till bostaden vid behov.

Skyddsombud eller kamratstödjure ska de närmsta dygnet efter olyckan/tillbudet ta kontakt med den anställde för att kontrollera att denne får det stöd som behövs.

- **Vem har mandat att ta personal ur säkerhetstjänst?**

Inlandsbanan AB:s avdelningschefer har mandat att ta egen underställd personal ur säkerhetstjänst. Utöver dessa har även Inlandsbanan AB:s säkerhetschef och dennes ställföreträdare/vikarie, samma mandat oavsett berörd personals avdelningsorganisationstillhörighet.