

Handbok JTF

6. Fara och Olycka

Detta är en handbok till motsvarande bilaga i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7), JTF. Observera att handboken inte är en del av föreskrifterna, utan ett fristående dokument som tagits fram för att underlätta hanteringen för verksamhetsutövarna när det genomförs ändringar i JTF. Vid ändringar i JTF kommer ändringsblad till handboken att tryckas upp. Det är sedan verksamhetsutövarnas ansvar att säkerställa att ändringsbladen förs in i handboken. Det är dock alltid JTF i dess tryckta version som gäller.

Vilka kompletteringar som är införda i handboken framgår av försättsbladet. Observera att de ändringar avseende stavfel och liknande som beslutades i slutet av år 2009 är införda i handboken men uppgift i fältet "referens" har, på grund av praktiska skäl, inte noterats på försättsbladet.

Handböckerna är indelade på samma sätt som bilagorna. I handböckerna finns hänvisningar till bestämda bilagor till JTF. Dessa hänvisningar ska läsas som hänvisningar till motsvarande handböcker. Exempel: Om det i handboken hänvisas till "bilaga 3 H", så avser denna hänvisning handbok nr 3 H. Tyvärr har det inte varit praktiskt möjligt att ändra hänvisningarna i texterna inför tryckningen av dessa handböcker.

Innehåll

Inledning	7
1 Fara	8
1.1 SPÄNNINGSLÖS KONTAKTLEDNING	8
1.2 HJULSKADOR OCH FÖREMÅL PÅ BANAN	8
1.3 FÖRAREN ELLER TILLSYNINGSMANNEN UPPTÄCKER ETT FEL PÅ BANAN	9
2 Olycka	11
3 Evakuering	12
3.1 ORGANISERAD EVAKUERING	12
3.2 NEDRIVEN KONTAKTLEDNING	13
3.3 SPONTANEVAKUERING	14

Inledning

Denna handbok innehåller bestämmelser om hur den som upptäcker en fara eller en olycka ska agera. Den innehåller även bestämmelser om hur föraren och tågklararen ska agera vid en evakuering.

Med *fara* avses i handboken en uppmärksam risk för en händelse som kan leda till skada på människor, miljö eller egendom. Med *olycka* avses i bilagan en inträffad händelse som skadar människor, miljö eller egendom. Evakuering innebär att resande måste lämna tåget oplanerat på en annan plats än vid en plattform.

I infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagens säkerhetsbestämmelser kan det finnas kompletterande regler för att hantera fara, olycka och evakuering.

Med *föraren eller tillsyningsmannen* menas i den här bilagan föraren vid en tågfärd och tillsyningsmannen vid en spärrfärd eller växling. Föraren vid en spärrfärd eller växling ska hjälpa tillsyningsmannen med dennes uppgifter så långt det är möjligt.

1 Fara

Vid en fara ska trafiken stoppas så snart som möjligt.

Den som upptäcker en överhängande livsfara, en risk för allvarliga personskador eller en risk för omfattande egendomsskador får utföra de åtgärder som han bedömer som ofrånkomliga för att förhindra att en olycka inträffar, även om de strider mot dessa föreskrifter.

Den som upptäcker en fara

- stoppar om möjligt trafiken
- kontaktar tågklararen.

Tågklararen

- stoppar om möjligt trafiken genom att till exempel
 - _ ställa signalerna till stopp
 - _ se till att kontaktledningen blir spänningslös
 - _ kontakta föraren
- underrättar föraren om anledningen till att färden har stoppats.

1.1 SPÄNNINGSLÖS KONTAKTLEDNING

Om kontaktledningen blir spänningslös och spänningen inte återkommer inom kort ska föraren eller tillsyningsmannen sänka hastigheten till halv sikt fart och därefter stanna färden på en lämplig plats. Om det är möjligt ska föraren stanna färden på en plats där ingen plankorsning spärras och där eventuella resande kan evakueras. Föraren ska kontakta tågklararen för att få besked om vad som har orsakat att kontaktledningen är spänningslös och om vidare åtgärder.

1.2 HJULSKADOR OCH FÖREMÅL PÅ BANAN

Den som upptäcker en hjulskada eller ett främmande föremål på banan som kan leda till fara ska kontakta tågklararen. Om tågklararen har fått besked om att en färd har hårda slag från hjul eller något annat fel som kan medföra att till exempel växlar skadas ska tågklararen stoppa färden utanför nästa driftplats och orderge föraren om att den största tillåtna hastigheten är 10 km/tim.

När en förare eller tillsyningsman får reda på att ett fordon har fått en hjulplatta på ett hjuls löpyta gäller följande:

- Om hjulplattan är 40–60 millimeter lång eller består av en hjulringsbeläggning som är högst 1 millimeter hög får fordonet gå som längst till transportens destination och där lossas eller tömmas. Därefter får fordonet gå olastat eller tomt till en verkstad. Om det är kallare än -10 °C får hastigheten vara högst 10 km/tim. Om det är varmare än -10 °C krävs ingen hastighetsnedsättning, men föraren ska undvika att köra i 15–45 km/tim.
- Om hjulplattan är längre än 60 millimeter eller består av en hjulringsbeläggning som är högre än 1 millimeter får fordonet endast gå till närmaste driftplats där fordonet kan växlas ur färden och ställas upp. Hastigheten får då vara högst 10 km/tim.

Tågklararen ska i följande fall begära att infrastrukturförvaltaren avsynar banan:

- om tågklararen misstänker att större föremål (till exempel en buffert, ett fjäderpaket eller en del av lasten) befinner sig på spåret
- om ett fordon med hjulringsbrott har gått på sträckan
- om ett fordon med en skada på hjulets löpyta som är längre än 60 millimeter eller består av en hjulringsbeläggning som är högre än 1 millimeter har gått på sträckan
- om det är kallare än -10 °C och ett fordon med en skada på hjulets löpyta som är minst 40 millimeter eller består av en hjulringsbeläggning har gått på sträckan i högre hastighet än 10 km/tim.

Infrastrukturförvaltaren ska vid behov samråda med tågklararen och järnvägsföretaget om hur lång sträcka av banan som ska avsynas. Innan banan avsynas ska tågklararen orderge samtliga berörda färder om att den största tillåtna hastigheten är 30 km/tim på sträckan.

1.3 FÖRAREN ELLER TILLSYNINGSMANNEN UPPTÄCKER ETT FEL PÅ BANAN

Om föraren eller tillsyningsmannen upptäcker ett fel eller ett hinder på banan som kan orsaka en olycka ska han omedelbart stanna färden.

Föraren eller tillsyningsmannen ska utföra dessa åtgärder så snart han upptäcker felet.

Föraren eller tillsyningsmannen

- stannar omedelbart färden
- utför följande åtgärder om felet eller hindret kan utgöra fara för intilliggande spår:
 - sänder nödmeddelande
 - tänder om möjligt blinkande frontljus
 - kortsluter spårledningen på intilliggande spår
- larmar tågklararen
- ansvarar för att det sätts upp hindertavlor cirka 400 meter framför och bakom det aktuella området.

Tågklararen

- avspärrar berörda spår
- underrättar infrastrukturförvaltaren om felet eller hindret.

Föraren eller tillsyningsmannen upptäcker fel på spår

Om föraren eller tillsyningsmannen upptäcker fel på ett spår som kräver hastighetsnedsättning ska han omedelbart kontakta tågklararen.

Om föraren eller tillsyningsmannen har meddelat tågklararen att det felaktiga stället kan passeras med 30 km/tim eller högre hastighet ska tågklararen delge alla berörda färder en order om att den största tillåtna hastigheten är 30 km/tim. Därefter ska tågklararen meddela infrastrukturförvaltaren.

Om föraren eller tillsyningsmannen har meddelat tågklararen att det felaktiga stället kan passeras med lägre hastighet än 30 km/tim eller att det inte kan passeras alls ska tågklararen stoppa trafiken och avspärra spåret. Därefter ska tågklararen meddela infrastrukturförvaltaren.

Kontroll och åtgärder

Infrastrukturförvaltaren ska kontrollera spåranläggningen. Om infrastrukturförvaltaren konstaterar att spåranläggningen omedelbart behöver åtgärdas ska infrastrukturförvaltaren se till att ett A-skydd anordnas över platsen.

Om infrastrukturförvaltaren konstaterar att det i stället behövs en hastighetsnedsättning ska infrastrukturförvaltaren och tågklararen vidta åtgärder för ordergivning om hastighetsnedsättning.

Tågklararen ska därefter orderge om hastighetsnedsättningen. Om infrastrukturförvaltaren konstaterar att varken avspärning eller hastighetsnedsättning behövs ska infrastrukturförvaltaren meddela tågklararen detta.

2 Olycka

Den som uppträcker en olycka ska omedelbart larma tågklareraren. Föraren eller tillsyningsmannen ska även vidta åtgärder för att förhindra ytterligare olyckor. Infrastrukturförvaltaren ska se till att ett A-skydd anordnas i den utsträckning det behövs. Bestämmelser om farligt gods finns i RID/RID-S.

Föraren eller tillsyningsmannen

- utför följande åtgärder om olyckan kan utgöra fara för intilliggande spår:
 - _ sänder nödmeddelande
 - _ tänder om möjligt blinkande frontljus
 - _ kortsluter spårledningen på intilliggande spår
- larmar tågklareraren
- sätter upp hindertavlor cirka 400 meter framför och bakom det aktuella området
- ser till att skada på grund av skadad elledning förebyggs
- underrättar tågklareraren närmare om olyckan.

Tågklareraren

- avspärrar alla huvudspår på den berörda bevakningssträckan eller de berörda huvudspåren på den driftplats som anmälan gäller
- underrättar samhällets räddningstjänst vid behov.

Om ett fordon brinner och det finns risk för att elden sprider sig ska brinnande fordon om möjligt skiljas från övriga fordon och säkras mot rullning.

Om en person har blivit påkörd eller om det finns skäl att anta att en person har blivit påkörd, ska den berörda färden omgående stoppas. Alla andra färder förbi den aktuella platsen ska också stoppas tills undersökning och eventuella åtgärder är utförda.

3 Evakuering

Evakuering innebär att resande måste lämna tåget oplanerat på en annan plats än vid en plattform.

Föraren är övergripande ansvarig vid en evakuering. Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser ska ange hur evakuering ska genomföras. Bestämmelserna kan även ange att en annan funktion än föraren är ansvarig för vissa uppgifter.

3.1 ORGANISERAD EVAKUERING

Organiserad evakuering innebär att resande lämnar tåget efter beslut av föraren.

Inför en organiserad evakuering ska föraren kontakta tågklararen för att samråda om evakueringen och få medgivande till den. Som stöd vid ett sådant samråd ska föraren och tågklararen använda sig av checklista *Evakuering* i bilaga 5.

Efter samrådet beslutar föraren om att evakuering ska ske.

Om föraren inte får kontakt med tågklararen får tåget endast evakueras vid akut fara. Föraren ska göra upprepade försök att nå tågklararen.

Föraren

- samråder med tågklararen om var, när och hur tågsättet ska evakueras.

Tågklararen

- avspärrar de spår där resande kan komma att vistas eller passera
- samråder med eldriftledaren i de fall kontaktledningen är nedriven, se vidare under rubriken *3.2 Nedriven kontaktledning*
- meddelar föraren att evakueringen kan börja.

Föraren

- ser till att tunnelbelysningen är tänd om evakuering sker i en tunnel
- ansvarar för att de resande meddelas om hur evakueringen ska gå till
- ser till att skada på grund av skadad elledning förebyggs
- utför följande åtgärder om det finns risk för att resande vistas på intilliggande spår:
 - _ kortsluter i första hand spårledningen på de spår som de resande korsar
 - _ kortsluter om möjligt spårledningen på de spår där de resande av andra skäl kan vistas
 - _ ansvarar för att de resande meddelas om risken för att det kan komma tåg på intilliggande spår.

En evakuering ska avslutas på följande sätt:

Föraren

- förvissas sig om att alla resande har lämnat spårområdet
- ansvarar för att kortslutningen upphävs på berörda spår
- meddelar tågklararen att evakueringen är avslutad.

Tågklararen

- antecknar att evakueringen är avslutad och häver avspärningen.

Om evakueringen ska ske till ett annat tåg får evakueringen inte börja förrän det andra tåget har stannat vid platsen.

Om föraren bedömer att trafik är möjlig på spår som inte berörs av evakueringen ska tågklararen orderge berörd trafik om en största tillåten hastighet på 40 km/tim.

3.2 NEDRIVEN KONTAKTLEDNING

Om kontaktledningen är nedriven ska tågklararen innan han medger evakuering samråda med eldriftledaren och få klartecken att eldriftledaren i samråd med föraren har gjort bedömningen att evakueringen kan utföras säkert.

Föraren och eldriftledaren ska göra följande:

- Eventuell vindpåverkan av kontaktledningen ska kontrolleras av föraren i samråd med eldriftledaren.
- Frånkoppling av kontaktledningen ska bekräftas av eldriftledaren till föraren. Föraren får inte lämna fordonet innan eldriftledaren gett klartecken till detta.
- Föraren ska från förarplatsen kontrollera kontaktledningens läge såväl framåt som bakåt.
- Om kontaktledningsskadans början och slut inte befinner sig i fordonets omedelbara närhet ska föraren gå ut och göra en lägesbedömning.
- Evakueringsvägen ska väljas bort från nedfallsplatsen.

3.3 SPONTANEVAKUERING

Spontanevakuerung innebär att resande lämnar tåget och går ut i spårområdet utan medgivande från föraren. Spontanevakuerung innebär stora risker. Föraren ska därför försöka förhindra spontanevakuerung genom att vidta följande åtgärder:

- uppmana de resande att stanna kvar i tåget och upplysa om att det är livsfarligt att gå ut på spåret
- informera upprepade gånger om varför tåget står stilla
- informera upprepade gånger om varför det är livsfarligt att spontant lämna tåget.

Om det ändå uppstår en spontanevakuerung ska följande åtgärder vidtas:

Föraren

- ser till att tunnelbelysningen tänds om evakueringen sker i en tunnel
- kontaktar tågklararen
- kontaktar trafikledningen eller samhällets räddningstjänst om han inte får kontakt med tågklararen
- ser till att skada på grund av skadad elledning förebyggs
- utför följande åtgärder om det finns risk för att resande vistas på intilliggande spår:
 - tänder om möjligt blinkande frontljus
 - kortsluter om möjligt spårledningen på de spår som de resande korsar
 - kortsluter om möjligt spårledningen på de spår där de resande av andra skäl kan vistas.

Tågklararen

- avspärrar de spår där resande kan komma att vistas eller passera
- meddelar föraren att avspärningen har utförts.

En spontanevakuering avslutas på samma sätt som en organiserad evakuering.



Transportstyrelsen
Hagavägen 2
Box 267
781 23 Borlänge

Tel 0771-503 503
Fax 0243-23 66 77
jarnvag@transportstyrelsen.se
www.transportstyrelsen.se