

## 2. Allmänt

Det är viktigt att när allvarligare olycka/ brand inträffar prioritera rätt arbetsordning. Denna kan vara; -Larma –Rädda liv/ Ge första hjälpen –Evakuera/ Minimera risk för ytterligare olyckor -Rapportera/ Bärga -Tagande av inblandad personal ur tjänst.

Använd gärna sunt förnuft utan att för den skull frångå bestämmelser för t.ex. bärgning och gällande trafiksäkerhetsföreskrifter. All SkLJ personal skall i största möjliga utsträckning försöka hjälpas åt och var vaksam på om någon riskerar att komma i chocktillstånd eller tydligt inte klarar sina åtaganden bl.a. enl. denna BMi. Försök också att kalla in så mycket ny personal det går att få tag på särskilt om allvarligare olycka inträffat.

Tag för vana att t.ex. minst en gång om året läsa igenom denna BMi så att ”rätt” handlande kan sitta i medvetandet. Kom också ihåg att checklistan i denna BMi finns som ett komplement/ stöd för minnet.

Gör *inga egna uttalande till massmedia* utan hänvisa till SkLJ ordföranden och chefen för trafikavdelningen. Diskutera överhuvudtaget inte skuldfrågor även om detta skulle vara uppenbart utan hänvisa till kommande utredning.



SkLJF 34

Utgåva IV

Gäller: Fr.o.m. 13-06-01

## Brand- och Missödesinstruktion (BMi)

- Olyckor/ tillbud
- Rapportering/ utredning
- Tjänstbarhet för personal efter olycka/ tillbud
- Checklista vid olycka

## SIDFÖRTECKNING 15-04-18

Sid:	Innehåll:	Atr:	Datum:
1	Försättsblad		13-06-01
2	Sidförteckning	1	15-04-18
3	Förord		13-06-01
4	Allmänt		13-06-01
5	Olyckor - Kollisioner/urspårningar	1	15-04-18
6	Olyckor - Kollisioner/urspårningar forts		13-06-01
7	Olyckor - Kollisioner/urspårningar forts		13-06-01
8	Olyckor - Kollisioner/urspårningar forts		13-06-01
9	Olyckor - Fordonsbrand/skogsbrand		13-06-01
10	Olyckor - Fordonsbrand/skogsbrand forts		13-06-01
11	Evakuering		13-06-01
12	Tillbud		13-06-01
13	Rapportering/Utredning		13-06-01
14	Rapportering/Utredning forts		13-06-01
15	Tjänstbarhet för personal efter olycka/tillbud		13-06-01
16	Checklista att användas vid olycka		13-06-01
17	Checklista att användas vid olycka forts		13-06-01
18	Minneslista för förare vid anmälan till tkl om olycka/brand		13-06-01

**1. Förord**

I och med utgåva 2 fick SkLJF 34 (BMi) ett nytt upplägg och har utökats. Detta sker bl.a. med anledning av BV-FS 2000:4 (Järnvägsinspektionens föreskrifter om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten), vilken även reglerar förfarandet när personal tagits ur tjänst p.g.a. inblandning i olycka eller tillbud. TSFS 2011:86 (Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg) har beaktats i denna fjärde utgåva av BMi. Sist i denna BMi finns en checklista att användas vid olycka.

## 11. RAPPORTER.

Samtliga inblandade skall så snart som möjligt, dock senast inom 3 dagar lämna skriftlig rapport till cta. Cta sammanställer rapporterna och rapporterar vidare till Transportstyrelsen eller Haverikommissionen enl. föreskrifterna. Cta rapporterar även vidare till SkLJ styrelse och fungerar som kontakt mot försäkringsbolag.

## 12. TJÄNSTBARHET FÖR DEN INBLANDADE PERSONALEN.

Inför den fortsatta planeringen av kommande trafik skall beaktas att viss personal som tagits ur tjänst p.g.a. det inträffade skall bedömas av läkare enl. BV-FS 2000:4 §9.

## 3. Olyckor

### 3.1. Kollisioner/ urspårningar

#### 1. LARMA.

Larma lättast anträffbara tkl. Det är viktigt att larmet i första hand går till tkl som har en checklista (bet. SkLJ bl. 130504-a/-b/-c och återfinns i S-pärm för resp. station) att följa, och på så sätt kan rätt insatser sättas in t.ex. från räddningstjänsten. Det åligger tkl att så snart som möjligt larma Transportstyrelsens larmberedskap på tel 0771-51 09 20 eller i andra hand 0746-46 31 85.

*Vid bandisp. skall personal själva då så krävs larma samhällets räddningstjänst. Underrätta cta, cba och cma om olyckan.*

Vid kollisioner med vägtrafikanter/ personer skall alltid polisanmälan göras även om t.ex. kollisionen varit till synes harmlös.

#### 2. KOLLISIONER MED DJUR.

Vid kollisioner med *vilt* kan om möjligt djuret avlivas. Annars skall platsen märkas ut väl. Vid kollisioner med storvilt (älg, rådjur osv. "klövdjur") och tamdjur skall polisanmälan göras (via tkl). Vid kollisioner med *tamdjur* skall platsen märkas ut väl. Försök ej avliva någon form av tamdjur, då skadeståndsanspråk kan komma att riktas mot SkLJ.

#### 3. FÖRSTA HJÄLPEN.

Försök att i största möjliga utsträckning ge skadade personer Första hjälpen och försök få en uppfattning om skadeläget.

#### 4. EVAKUERA.

Försök att kontinuerligt hålla resande informerade om vad som händer, och tänk på att det är alltid bättre att upprepa tidigare informationer även om något nytt inte har skett, än att informationen uteblir. Försök att undvika att resanden lämnar tåget på ett okontrollerat sätt  
ätr. 1

utan sträva alltid efter en organiserad evakuering.

Då så kan ske evakueras ev. kvarvarande resanden från tåget på ett säkert sätt och ev. till väntande ersättningstrafik. OBS! Vid behov säkra fordon från rullning.

## 5. UTBYTE AV PERSONAL.

Tl skall i den utsträckning som bedöms behövt med hänsyn till olyckans omfattning och ps. egen begäran om utträde ur tjänst, -vid olyckor med svåra personskador eller dödsfall eller i de fall stora materiella skador uppstått skall alltid all åkande ps. bytas ut-, ordna fram ny personal som kan utrusta ett hjälpfordon samt agera befäl för det fortsatta bärgningsarbetet. Trots att tkl normalt kanske inte är direkt inblandad i olycka skall man betänka att händelsen kan ha påverkat även tkl (och övrig trafikledningsps.) i den utsträckning att utbyte av även dessa kan bli aktuellt.

*Under bandisp. får ps. själva försöka kalla in ny personal och i första hand skall cta, cba eller cma kontaktas.*

## 6. DOKUMENTERA DET INTRÄFFADE.

Som grund för kommande utredning hör en bra dokumentation av hur läget ser ut efter olyckan. Försök därför ordna så att någon (ur den inkallade ps. som ingår i hjälpfordon/ bärgningsps.) t.ex. genom fotografering och enkla skisser dokumenterar läget. Det som bör prioriteras vid en sådan dokumentation kan vara läget på de inblandade fordonen, skadornas omfattning, uppgifter om att ev. vägskydd fungerat som tänkt, bromsspår efter ev. vägfordon samt uppmätning av fordonens positioner.

## 7. BÄRGNING.

Innan bärgning/ undanförande av fordon kommer i fråga skall i vissa fall bärgningsmedgivande inhämtas från Transportstyrelsen på deras larmtelefon, numret anges i SkLJF 07. Om inte så redan skett i detta läget skall SkLJ-utredare kontaktas, vilka normalt utgörs av cta, cba

och cma. Dessa kan ensamma eller tillsammans arbeta med det fortsatta utredningsarbetet.

## 8. VÄGSKYDD.

Om det är så att det p.g.a. olyckan att vägskydd spärrar vägen utan att järnvägsfordon helt eller delvis blockerar vägen, får ljudsignal stängas av, bommar manuellt lyftas och skylt "Signalen ur bruk" anbringas. Vakt skall i detta läget tjänstgöra vid vägen (se vidare i SkLJF 31 Sii). OBS! Det röda ljuset får aldrig stängas av eller dämpas! Alternativt kan dock samtliga vägsignaler övertäckas med svarta säckar och skyltarna tas bort. I detta läget behöver inte vakt tjänstgöra vid vägen. Den som sist på banan ansvarar för åtgärder enl. säo (tsm/tbfh/ för) skall tillse att ev. avstängda vägskydd enl. ovan åter tas i bruk då så kan ske. I annat fall måste SkLJ signalavd. kontaktas.

## 9. HJÄLPFORDON.

Hjälpfordon skall gå som vut på den stationssträckan där det hjälpbehövande tåget står och det hjälpbehövande tågsättet förs in som vut. Resande får medfölja då tl så medger (MRO säo§30:2).

*Vid bandsip. anordnas ytterligare anordning efter samråd med den hjälpbehövande anordningen och alla fordon kan sedan föras undan under bandisp.*

## 10. ERSÄTTNINGSTRAFIK.

Det kan bli aktuellt för tl att anordna ersättningstrafik för att transportera väntande resenärer åter till avreseorten eller resenärer på det i olyckan inblandade tågsättet. Detta skall i möjligaste mån ske i samråd med cta eller ordf. Övrig ersättningstrafik anordnas normalt inte.

I de fall det inträffade medför en längre inställelse av trafiken anordnar cta/ ordf anslag på tpl samt informerar övriga berörda t.ex. SkLJ bokningsavd.

## 5. Tillbud

### 5.1. Orsak till att rapportera tillbud.

Den främsta orsaken till att rapportera tillbud är att systemfel eller upprepade felbeteenden samt brister i teknik eller avsaknad av tekniska lösningar/ säkerhet belyses och detta kan på sikt hindra att tillbud utvecklas till olyckor.

Det är alltså inte meningen att tillbudsrapporteringen skall användas för att stressa fram felbeteenden eller jaga enskilda individer som gör småfel.

### 5.2. Vilka tillbud som skall rapporteras.

Alla tillbud som kunde inneburi att personer allvarligt skadats eller dödats eller att stora materiella skador kunde uppstå skall utan undantag rapporteras omedelbart till cta. Tl och cta skall även ta i beaktande att personal kan tas ur tjänst omedelbart enl. MRO säo §20:4. Övriga tillbud som t.ex. belyser tekniska brister, tillbud som inte bedöms enl. ovan men ändå kanske belyser ett systemfel skall rapporteras.

Cta tillser att rapportering sker till Transportstyrelsen enl. gällande föreskrifter.

## 3.2. Fordonsbrand/ skogsbrand

### 1. LARMA.

Larma lättast anträffbara tkl.

*Vid bandsip. larmar ps. själva direkt till räddningstjänsten.*

Var beredd att uppge:

- Vad som brinner.
- Brandplatsens läge. (plankorsningsbeteckningar kan användas)
- Lämpligaste framfartsväg.
- Ev. om begränsning kan uppges.
- Om möjligt: vindriktning.

### 2. FÖRSTA HJÄLPEN.

Försök att i största möjliga utsträckning ge ev. skadade personer Första hjälpen.

### 3. EVAKUERA.

Finns det risk för att brand sprider sig till resandeavdelningar skall evakuering ske så snart som möjligt. Försök i möjligaste mån att evakuera mot vindriktningen för att undvika röken.

### 4. SKOGSBRAND.

Bedöms branden ha en begränsad omfattning skall försök göras att släcka branden med det på tåget ingående brandutrustningarna. Stanna dock inte för länge och försök och släck utan tänk alltid på att i första hand sätta SkLJ:s resenärer och personal samt fordon i säkerhet.

### 5. AVSKILJ BRINNANDE FORDON.

Försök att så snabbt det går att avskilja brinnande fordon så att brandens omfattning kan begränsas. OBS! Tänk alltid på rullningsrisk för kvarlämnade fordon.

## 6. ÖVRIGT.

Tillämplig delar ur 3.1. Kollisioner/ urspårningar används.

## 7. RAPPORTER.

Samtliga inblandade skall så snart som möjligt dock senast inom 3 dagar lämna skriftlig rapport till cta. Cta sammanställer och rapporterar vidare till Transportstyrelsen eller Haverikommissionen i den omfattning som är föreskriven. Cta rapporterar även vidare till SkLJ styrelse och fungerar som kontakt mot försäkringsbolag.

## 4. Evakuering

### 1. SAMRÅD.

Om tid ges så skall evakueringen ske i samråd med tl. Härvid skall beaktande tas av bästa uppsamlingsplats som kanske även är lämplig för upphämtning av ev. ersättningstrafik. Vid brand är det viktigt att i möjligaste mån evakuera mot vindriktningen.

**Det är viktigt att tl vet i vilken riktning evakueringen sker och var den planerade uppsamlingsplatsen är belägen bl.a. för risken med ev. utgående hjälpfordon.**

### 2. SÄKRANDE AV FORDON.

**Det är mycket viktigt att innan evakuering inleds att samtliga fordon säkras mot rullning.** Det är inte tillräckligt att bara förlita sig på tryckluftbromsen vid avstängt/ avskilt fordon. Denna kan mycket snabbt p.g.a. t.ex. läckande bromscyl. självlossa. Använd om möjligt bromsskor.

### 3. INFORMATION.

Det är viktigt innan evakueringen inleds att resanden noga informeras om hur evakueringen kommer att gå till och vart uppsamlingsplatsen är belägen. Försök även tänka på att informera om ev. risker som kan förekomma under evakueringen t.ex. högt steg ned till banvallen, djupa diken utanför vagnen osv.

### 4. KONTAKT MELLAN TPS OCH TL.

Om möjligt skall kontakt upprätthållas mellan tågps. och tl under hela evakueringen t.ex. med hjälp av mobiltelefoner.

### 5. AVSLUTAD EVAKUERING.

Tps skall förvissa sig om, t.ex. genom att en ur ps. går först och en sist, att evakueringen är slutförd.

## 8. Checklista att användas vid olycka

Om t.ex. föraren p.g.a. det inträffade inte kan utföra sina åligganden bl.a. enligt denna BMi skall utan anmodan t.ex. tbfh ta över dennes uppgifter.

*Alla skall försöka hjälpas åt så långt det är möjligt!*

### LARMA

#### FÖRAREN

Kontakta lättast anträffbara tkl.

*Ps under bandisp. får vid behov själva larma räddningstjänsten.*

**RING 112!**

### RÄDDA LIV

**ALL PERSONAL** Ge skadade personer Första hjälpen så snart som möjligt.

### DJURKOLLISIONER

#### FÖRAREN/TKL

Polisanmälan skall göras vid kollisioner med alla tamdjur.

Polisanmälan skall göras vid kollisioner med vilt ("klövdjur") t.ex. älg, rådjur, hjort. Märk ut platsen!

### BRAND

**ALL PERSONAL** – I ett första läge: Försök släcka om så bedöms möjligt.

– Avskilj brinnande fordon. OBS! Säkras mot rullning.

– Sätt resenärer/personal/fordon i säkerhet!

## 6. Rapportering/ Utredning

### 6.1. Rapporter från SkLJ personal.

Skriftliga rapporter kan vara enkla och kanske bara innehålla enstaka rader. Det viktiga är dock att den händelse/ det tillbudet som rapporten behandlar tydligt framgår.

### 6.2. Sammanställning av rapporter kontakt med Transportstyrelsen eller Haverikommissionen.

Det är cta som sammanställer rapporter från SkLJ personal och vidare-rapporterar dels till Transportstyrelsen eller Haverikommissionen då så skall ske (enl. TSFS 2011:86) dels till SkLJ styrelse.

### 6.3. Utredning.

På SkLJ är i första hand cta,cma eller cba utredare. Utredningar görs enl. TSFS 2011:86.

Utredare skall jobba förutsättningslöst och inte ta något för givet. Den första delen i utredningen är att dokumentera händelsen genom t.ex. fotografering och skisser. Notera även väderlek och tidpunkt. Rapporter skall begäras in från all berörd personal.

Sammanställ och försök att analysera materialet.

Följande kan ingå som bilagor:

- Fotodokumentation
- Skisser
- Polisprotokoll
- Besiktningssprotokoll bana/ fordon
- Dokumentation över signalanläggningar
- Trafikpersonalens egna rapporter.

#### 6.4. Uppföljning/ åtgärder.

Uppföljning och djupare analyser av utredningar/ rapporter skall göras kontinuerligt och med hänsyn till det inträffade skall lämpliga åtgärder vidtas. Det kan efter vissa händelser/ rapporter vara lämpligt att utredare i en grupp med t.ex. ordf. och de inblandade går igenom händelseförloppet och diskuterar förslag till åtgärder/ förbättringar så att liknande händelser i framtiden kan undvikas/ minimeras.

## 7. Tjänstbarhet för personal efter olycka/ tillbud

### 7.1. Kriterier för tagande av personal ur tjänst.

I följande fall skall personal tas ur tjänst med omedelbar verkan:

a) Efter att ha varit inblandad i olycka där svåra personskador eller dödsfall inträffat eller svåra materiella skador uppstått. Detta gäller även de tågklarare som tjänstgjorde vid olyckstillfället.

b) Efter att ha varit vittne till händelse enl. a) och personalen p.g.a. det inträffade själva begärt sig ur tjänst.

c) Efter händelse av mindre allvarigare slag än enl. a) och b) ovan när personalen själva begärt sig ur tjänst.

Cta, och i vissa fall tl skall svara för att personal tas ur tjänst enl. a) ovan.

### 7.2. Återgång till tjänst.

Personal i säkerhetstjänst som tagits ur tjänst enl. a) ovan skall bedömas av läkare om tjänstgöring kan återupptas utan risk för trafik-säkerheten före återgång till säkerhetstjänst enl. BV-FS 2000:4 §9. Sådant bedömande skall göras snarast möjligt efter händelsen. Återgången i tjänst skall sedan göras i samråd med cta.

Personal som själva begärt sig ur tjänst enl. b) och c) ovan skall samråda med cta innan återgång till säkerhetstjänst.



**EVAKUERA**

---

**FÖRARPS./TBFH** Vid behov inleds evakuering så snart som möjligt. Informera de resande om hur den skall gå till samt om uppsamlingsplats.  
Vid brand: Evakuera mot vinden.  
Säkra fordonen mot rullning innan evakuering!

**VÄGSKYDD**

---

**FÖRARE/TBFH/ TSM** Ljudsignal får stängas av och bommar lyftas om fordon ej blockerar vägen. OBS! Anbringa skylt "Signalen ur bruk" samt tillse att vakt bevakar. (Sii)

**BÄRGNING**

---

**ALL PERSONAL** I vissa fall krävs bärgningsmedgivande från Järnvägsinspektionen

**DOKUMENTATION**

---

**ALL PERSONAL** Hjälp åt att så noggrant som möjligt dokumentera det inträffade. Foto/skisser/måttangivelser kan vara en bra grund för dokumentationen.

## 9. Minneslista för förare vid anmälan till tkL om olycka/brand

### I EN FÖRSTA ANMÄLAN:

1. UPPGE VEM DU ÄR      Namn/Befattning/Tåg (fordon)
2. UPPGE VAD SOM HÄNT    Kollision med vägfordon  
Kollision med tågfordon/småfordon  
Påkörning av A-arbete  
Påkörning av ..... i spår  
Urspårning  
Brand
3. UPPGE VAR DET  
INTRÄFFADE              Trafikplats  
Sträcka trafikplats - trafikplats  
Plankorsning  
Km-tal
4. PERSONSKADOR        Antal skadade (uppskattat)  
Antal dödade (uppskattat)
5. URSPÅRADE FORDON    Antal fordon

---

### I EN SENARE ANMÄLAN KAN UPPGES:

6. SPÅRET SKADAT        Ja/Nej
7. SIGNALANLÄGGNING    Ja/Nej  
SKADAD
8. BEHÖVS HJÄLPFORDON    Ja/Nej