

Trafikbestämmelser för järnväg

Modul 6

Fara och Olycka

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
1.4 EGENSKYDD VID KONTROLL AV FORDON VID DETEKTORLARM OCH FORDONSFEL I TRAFIKERINGSSYSTEM H OCH E2	11
2 Olycka	13
3 Evakuering	14
3.1 ORGANISERAD EVAKUERING	14
3.2 NEDRIVEN KONTAKTLEDNING	15
3.3 SPONTANEVAKUERING	16

Inledning

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

Med fara avses i modulen en uppmärksam risk för en händelse som kan leda till skada på människor, miljö eller egendom. Med olycka avses i modulen 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 tillsynsmannen menas i den här modulen föraren vid en tågfärd och tillsynsmannen vid en spärrfärd eller växling. Föraren vid en spärrfärd eller växling ska hjälpa tillsynsmannen 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
 - använda nödstoppkommando i system E2 och E3
 - ställa signalerna till stopp
 - se till att kontaktledningen blir spänningslös
 - kontakta föraren, och försäkras sig om att färden har stoppats
- underrättar föraren om anledningen till att färden har stoppats.

Nödstoppkommando får inte återtas förrän orsaken till nödstoppet är borta.

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.

Infrastrukturförvaltaren ska ha kompletterande säkerhetsbestämmelser om hanteringen av hjulskador vid tåg- och spärrfärd.

Säkerhetsbestämmelserna ska minst omfatta

- vilka gränsvärden som gäller för hjulskador som kräver åtgärder,
- vilka gränsvärden som gäller för när ett larm från en hjulskadedetektor kräver åtgärder, och
- vilka åtgärder som ska vidtas om ett gränsvärde överskrids.

Järnvägsföretaget ska ha kompletterande säkerhetsbestämmelser om hanteringen av hjulskador vid tåg- och spärrfärd. Säkerhetsbestämmelserna ska minst omfatta vilka åtgärder som ska vidtas

- om en hjulskada överskrider ett gällande gränsvärde, eller
- om ett larm från en hjulskadedetektor överskrider ett gällande gränsvärde.

Infrastrukturförvaltaren ska avsyna banan om

- det kan finnas ett större föremål på spåret,
- ett fordon med hjulringsbrott har gått på sträckan, eller
- det krävs enligt infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser.

Om banan ska avsynas ska tågklararen orderge samtliga berörda färder om att den största tillåtna hastigheten på sträckan är 30 km/tim, till dess att banan har avsynats.

Om det är möjligt ska tågklararen även aktivera en teknisk hastighetsnedsättning.

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 färdens.

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

Föraren eller tillsyningsmannen

- stannar omedelbart färdens
- 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.

Tågklareraren

- 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 tågklareraren.

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

Om föraren eller tillsyningsmannen har meddelat tågklareraren att det felaktiga stället kan passeras med lägre hastighet än 30 km/tim eller att det inte kan passeras alls ska tågklareraren stoppa trafiken och avspärra spåret. Därefter ska tågklareraren 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 tågklareraren vidta åtgärder för ordergivning om hastighetsnedsättning.

Om det är möjligt ska tågklareraren även aktivera en teknisk hastighetsnedsättning.

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

1.4 EGENSKYDD VID KONTROLL AV FORDON VID DETEKTORLARM OCH FORDONSFEL I TRAFIKERINGSSYSTEM H OCH E2

Om det oplanerat uppkommer behov av utvändigt kontroll eller andra åtgärder på fordonssättets utsida och detta endast kan utföras genom att föraren eller tillsyningsmannen vistas inom säkerhetszonen för ett annat trafikerat huvudspår, ska föraren eller tillsyningsmannen vidta åtgärder (egenskydd) med hjälp av tågklareraren för att skydda den egna förflyttningen i säkerhetszonen.

Det oplanerade behovet kan vara misstänkt varmgång, tjuvbroms, hjulskada, fel på strömavtagare eller annat fordonsrelaterat fel. Åtgärderna vidtas endast för huvudspår närmast fordonssättet och kan begränsas till den sida varifrån åtgärderna ska utföras.

Vid behov av egenskydd ska föraren eller tillsyningsmannen kontakta tågklareraren innan fordonet lämnas. Föraren eller tillsyningsmannen och tågklareraren beslutar gemensamt vilket eller vilka spår som berörs genom att ange om egenskyddet ska vara på vänster, höger eller båda sidor sett till färdriktningen. För spärrfärd på linjen kan upp- eller nedspår också anges.

Reglerna för egenskydd kan endast tillämpas av tågfärd och spärrfärd i trafikeringsystem H och E2.

Föraren eller tillsyningsmannen

- kontaktar tågklareraren om behovet av egenskydd och de beslutar gemensamt om vilka spår som ska omfattas av egenskyddet.

Tågklareraren

- avspärrar ett område som innefattar egenskyddet och meddelar föraren eller tillsyningsmannen att så har skett
- antecknar i tågklarerardokumentationen att avspärrning är utförd.

Föraren eller tillsyningsmannen

- ansvarar för att spårledningen kortsluts på de spår egenskyddet omfattar.
- meddelar tågklareraren att så har skett.

Tågklareraren

- kontrollerar om kortslutningen har skett på rätt spår
- meddelar föraren eller tillsyningsmannen att egenskydd kan påbörjas

Föraren eller tillsyningsmannen

- utför nödvändiga åtgärder vid tågsättets utsida

Åtgärderna för egenskydd avslutas på följande sätt.

Föraren eller tillsyningsmannen

- tar bort kontaktdonen.
- kontaktar tågklareraren och anmäler att egenskyddet är avslutat.

Tågklareraren

- antecknar i tågklarerardokumentationen att egenskyddet är avslutat och häver avspärrningen.

Om föraren eller tillsyningsmannen efter vidtagna åtgärder bedömer att spårfordon inte kan föras från platsen, ska åtgärderna för egenskyddet avslutas innan hjälpfordon begärs eller evakuering påbörjas..

2 Olycka

Den som upptäcker en olycka ska omedelbart larma tågklararen. 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 tågklararen
- sätter upp hindertavlor cirka 400 meter framför och bakom det aktuella området
- ser till att skada på grund av skadad elledning förebyggs
- underrättar tågklararen närmare om olyckan.

Tågklararen

- 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 tågklareraren för att samråda om evakueringen och få medgivande till den. Som stöd vid ett sådant samråd ska föraren och tågklareraren använda sig av checklista *Evakuering* i modul 5.

Efter samrådet beslutar föraren om att evakuering ska ske.

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

Föraren

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

Tågklareraren

- avspärrar de spår där resande kan komma att vistas eller passera
- samråder med eldriftingsenjören 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 evakueringen 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.

Om det är möjligt ska tågklararen även aktivera en teknisk hastighetsnedsättning.

3.2 NEDRIVEN KONTAKTLEDNING

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

Föraren och eldriftingenjören ska göra följande:

- Eventuell vindpåverkan av kontaktledningen ska kontrolleras av föraren i samråd med eldriftingenjören.
- Frånkoppling av kontaktledningen ska bekräftas av eldriftingenjören till föraren. Föraren får inte lämna fordonet innan eldriftingenjören 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

Spontanevakivering innebär att resande lämnar tåget och går ut i spårområdet utan medgivande från föraren. Spontanevakivering innebär stora risker. Föraren ska därför försöka förhindra spontanevakivering 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 spontanevakivering ska följande åtgärder vidtas:

Föraren

- ser till att tunnelbelysningen tänds om evakeringen 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.

Tågklareraren

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

En spontanevakning avslutas på samma sätt som en organiserad evakuering.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se