

Instruktion

SI 7-02 Säkerhetsinstruktion

Olyckshantering

Rev.: 8

Datum: 29. november 2016

Utarbetad av: Torben Landler

Kvalitetssäkrad av: Rolf Sundqvist

Godkänd av: Nils Blom Salmonsén

Indholdsfortegnelse:

1.	Ändringslogg.....	3
2.	Syfte.....	3
3.	Giltighet.....	3
4.	Referenser	4
5.	Definitioner	4
6.	Ansvar.....	5
7.	Organisation, ansvar och oppgifter.....	6
7.1	Parter	6
7.1.1	ØSB Järnvägsdrift	6
7.1.2	Olycksplatsansvarig (OPA).....	6
7.1.3	Olycksutredare (OU).....	7
7.1.4	”Undersøgelsesvagt” (UV).....	7
7.1.5	KOP.....	8
7.1.6	Eldriftledare 25 kV (EDL)	8
7.1.7	Trafikverket, Banedanmark och underhållsentreprenör (TRV-TC, RFC, DcDk och OPA).....	9
7.2	Larmning vid olycka	9
7.3	Beredskapsplaner	9
7.4	Organisation og arbeidsoppgifter på olycksplatsen.....	9
7.4.1	Generellt.....	9
7.4.2	Räddningsfasen	10
7.4.3	Røyning- og återställningsfasen	10
7.4.4	Utredningar.....	10
7.5	Uppfølging	10
8.	Dokumentation	11
9.	Bilaga	11
Bilaga 1	Karta.....	12
Bilaga 2	TRV-TC-oppgifter	13
Bilaga 3	RFC-oppgifter	14
Bilaga 4	DcDk-oppgifter	15
Bilaga 5	OPA-oppgifter.....	16
Bilaga 6	Underrättande av myndigheter	18
Bilaga 7	Larmvägar område 1	20
Bilaga 8	Larmvägar område 2	21
Bilaga 9	Larmvägar område 3	22

1. Ändringslogg

Rev. Från/till	Beskrivning av ändring och orsak	Sida
Rev 7 – Rev 8	Förändringar i samband med att OPA står för initial faktainsamling.	Hela dokumentet

2. Syfte

Med denna instruktion ger Øresundsbro Konsortiet (ØSB) detaljerade anvisningar om vilka aktiviteter som skall påbörjas i samband med en järnvägsolycka på ØSB:s järnvägsnät. Instruktionen kompletterar ØSB:s "Beredskapsplan för Öresundsbron".

Aktiviteterna omfattar:

- Underrättelser till myndigheter.
- Samarbete med insatsmyndigheter.
- Samarbete mellan Trafikverket och Banedanmark gällande trafikledning och övervakning av eldriften i samband med olycka.
- Rökning och bärgning.
- Utredning av olyckan.
- Anmälan om att banan är klar för trafik.
- Uppföljning.

Instruktionen definierar ansvar och uppgifter i samband med de nämnda aktiviteterna.

Aktiviteterna vidtas av Banedanmark och Trafikverket enligt avtalen om trafikledning och bandriftledning samt av underhållsentreprenör enligt uppdragskontrakt.

3. Giltighet

Instruktionen gäller från den 1 januari 2017.

Instruktionen gäller för alla som är berörda av en järnvägsolycka (även elolycka) på ØSB:s järnvägsnät.

Berörd instans skall:

- göra denna instruktion giltig för direkt användning av den egna personalen, eller
- inarbeta innehållet i egna arbetsbeskrivningar, instruktioner eller liknande. Ordalydelsen skall i så fall godkännas av ØSB.

Säkerhetsinstruktionen ersätter inte de rutiner och regler som finns inom Banedanmark respektive Trafikverket men kompletterar och skärper dessa i särskilda fall.

Instruktionen är utarbetad på danska. Om det finns skillnader mellan den danska och den svenska versionen, är det alltid den danska versionen som gäller.

Vissa danska fackuttryck står inom citationstecken med kursiverad stil: *"undersøgelsesvagt"*.

4. Referenser

Egna dokument:

SP 7-03	Registrering och rapportering av olyckor och tillbud till olyckor.
Beredskapsplan	En plan som beskriver aktiviteter i samband med alarmering, uttryckning och den akuta räddningsinsatsen.

Externa dokument:

Banedanmark:	Sikkerhedsreglementet (SR).
Trafikverket:	Hantering av olyckor, tillbud och avvikelser, järnväg (TDOK 2014:0087)
Havarikommissionen:	Bekendtgørelse om underretning om og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (1312 af 25/11/2015).
Transportstyrelsen:	Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg (TSFS 2011:86).

5. Definitioner

At	Arbejdstilsynet, Danmark.
AV/FK	Arbetsmiljöverket/Försäkringskassan.
BDK	Banedanmark, Danmark.
BJ	Bärgningsassistans (Järnvägsföretag).
DcDk	Driftcenter Danmark. Drivs av Banedanmark.
Delplan	En plan som med utgångspunkt från "Beredskapsplan för Öresundsbron" ger instruktioner och riktlinjer för vidare insatser.
EDL	Eldriftsledare. Drivs av ØSB.
ELSÄK	Elsäkerhetsverket, Sverige.
Faktainsamlare	Initial insamlare av fakta vid olycka och tillbud på svensk systemdel.
HCHJ	Havarikommissionen i Danmark.

KOP	Holdleder kørestrøm på dansk systemdel. Elarbetsansvarig på svensk systemdel Har ansvaret for arbejdsjording
OCK-KC	Övervakningscenter för eldriften.
Område 1	Svensk systemdel på svenskt territorium.
Område 2	Svensk systemdel på danskt territorium.
Område 3	Dansk systemdel på danskt territorium.
OPA	Olycksplatsansvarig. OPA är Øresundsbro Konsortiets arbetsledare på olycksplatsen. Ansvarar även för initial faktainsamling på svensk systemdel.
OU	Olycksutredare. Utreder olyckor och tillbud på svensk systemdel.
PPELS	Produktionsplats El Syd. Drivs av Trafikverket.
RFC Kh	Regional Fjernstyringscentral i København.
SHK	Statens haverikommission.
SIK	Sikkerhedsstyrelsen, Danmark.
Systemdel, dansk	Danskkontrollerad del av Öresundsforbindelsens Kustkust-del fram till systemskiftet vid km 18,235.
Systemdel, svensk	Svenskkontrollerad del av Öresundsforbindelsens Kustkust-del fram till systemskiftet vid km 18,235.
TRV	Trafikverket, Sverige.
TRV-TC	Trafikcentralen i Malmö. Drivs av Trafikverket.
TS	Trafik- og Byggestyrelsen, Danmark.
TSJ	Transportstyrelsen, Sverige.
UV	"Undersøgelsesvagt". Utreder olyckor och tillbud på dansk systemdel.
VE	ØSB:s underhållsentreprenör "Vedligeholdelsesentreprenør".
ØSB	Øresundsbro Konsortiet.
ØSB-TC	Trafikcentret på Lernacken. Driftscenter (LOC) övervakar trafik på motorvägen samt ØSB:s tekniska anläggningar.
Återställningsfasen	Den fas i vilken anläggningen återställs till det tillstånd som anläggningen hade innan olyckan. Fasen börjar först när polisens insatsledare har anmält att räddningsinsatsen är avslutad. Återställningsfasen är inte beskriven i denna instruktion.

6. Ansvar

ØSB:s säkerhetsledare är ansvarig för:

- att utarbeta och revidera denna instruktion
- att säkra att instruktionen blir delgiven relevanta intressenter
- att säkra kontroll av att instruktionen följs.

Var och en som berörs av denna instruktion är ansvarig för att snabbast möjligt lämna upplysningar till ØSB:s säkerhetsledare om ändringar av telefonnummer, arbetsuppgifter och andra förhållanden som kan ha betydelse för olyckshanteringen på ØSB:s järnvägsnät.

7. Organisation, ansvar och uppgifter

7.1 Parter

7.1.1 ØSB Järnvägsdrift

ØSB har som förvaltare av ØSB:s järnvägsnät, det överordnade ansvaret för järnvägsinfrastrukturen och trafiksäkerheten. För att kunna upprätthålla de uppgifter som är knutna här till, har ØSB tecknat avtal om åtgärder vid olyckor och tillbud med följande parter:

- BDK: Trafikledning, ban- och eldriftledning på dansk systemdel samt olyckshantering omfattande larmning, inkallelse av UV inklusive utredningsarbete i samband med järnvägsolycka, tillbud och elolycka på dansk systemdel och bistånd till OPA på svensk systemdel som ligger på danskt territorium.
- TRV: Trafikledning, ban- och eldriftledning på svensk systemdel samt olyckshantering omfattande larmning, inkallelse av OPA och KOP inklusive utredningsarbete i samband med järnvägsolycka, tillbud och elolycka på svensk systemdel. Avtal om bärgning på ØSB:s järnvägsinfrastruktur
- VE: OPA-funktion, KOP samt ledning och utförande av drift- och underhållsarbeten.

Generellt skall avtalen säkra att nödvändiga akuta insatser i samband med olycka eller tillbud inleds och avslutas snarast möjligt utan ØSB:s direkta medverkan.

ØSB omhändertar koordinering och ledning i samband med efterföljande information, utredningar samt uppföljningar åt myndigheter och andra berörda parter.

7.1.2 Olycksplatsansvarig (OPA)

Används i område 1, 2 och 3 enligt Bilaga 1.

OPA-funktionen upprätthålls av VE.

OPA är av ØSB utsedd till att leda arbetet på olycksplatsen och har ansvaret för arbetsmiljöåtgärder och initial faktainsamling. OPA skall finnas på olycksplatsen:

- tills alla röjningsmedgivanden har mottagits
- tills OPA har gett röjningstillstånd
- tills röjningsfasen är avslutad.

OPA inkallas alltid via TRV-TC och skall inkallas vid alla olyckor och tillbud oavsett var de sker på ØSB:s järnvägsnät.

OPA är bemyndigad att starta och leda nödvändig insats i samband med assistans till insatsledaren och vid röjning av banan. OPA kan i samband med detta **via TRV-TC** rekvirera nödvändig assistans från VE. Först när insatsledaren och samtliga utredare/faktainsamlare på plats har gett röjningsmedgivande, får OPA starta röjningsfasen. OPA samarbetar med insatsledaren, KOP samt UV och eventuellt andra inkallade utredare. OPA:s uppgifter i övrigt framgår av bilaga 5.

Särskilt för dansk systemdel:

Om olyckan sker på dansk systemdel skall **all** kontakt från OPA till RFC Kh gå genom UV, så snart denne är på olycksplatsen (se även avsnittet om "undersøgelsesvagt").

7.1.3 Olycksutredare (OU)

Används i område 1 och 2 enligt bilaga 1.

OU-funktionen utförs av Trafikverket.

OU informeras av TRV-TC vid alla olyckor och tillbud på svensk systemdel, där OPA är inkallad. OU utför utredning av händelsen.

Syftet med utredningen är att få fram vad som orsakade händelsen. En preliminär rapport sänds till ØSB:s säkerhetsledare inom 24 timmar efter olyckan. En slutlig rapport sänds omedelbart när all nödvändig information finns tillgänglig och händelsen är utredd.

Ytterligare hjälp med efterföljande utredning, kontakt med myndigheter och andra berörda parter, avtalas i varje särskilt fall med ØSB:s Säkerhetsledare.

7.1.4 "Undersøgelsesvagt" (UV)

Används i område 3 och 2 enligt bilaga 1.

UV-funktionen utförs av Banedanmark.

UV inkallas av RFC Kh och inkallas vid alla olyckor och tillbud på dansk systemdel samt på svensk systemdel som ligger på danskt territorium. Detta sker enligt Banedanmarks egen alarmeringsplan.

Dansk systemdel:

UV utför utredning av händelsen.

UV skall samla fakta om händelsen omedelbart efter att ha fått information om den. Syftet med utredningen är att få fram vad som orsakade händelsen.

En preliminär rapport sänds till ØSB:s säkerhetsledare inom 24 timmar efter olyckan. En slutlig rapport sänds straks när all nödvändig information finns tillgänglig och händelsen är utredd.

UV skall samarbeta med OPA och insatsledare samt andra utredare från myndigheter, Trafikverket/Banedanmark samt järnvägsföretag.

Ytterligare hjälp med efterföljande utredning, kontakt med myndigheter och andra berörda parter, avtalas i varje särskilt fall med ØSB:s Säkerhetsledare.

UV avgör om trafiken kan återupptas när VE har anmält att banan är klar.

Svensk systemdel/danskt territorium:

UV:s uppgifter begränsar sig till att hjälpa OPA med kontakten med danska myndigheter utifrån UV:s kunskap om dansk lag och danska myndigheter.

7.1.5 KOP

Används i område 1, 2 och 3 enligt bilaga 1.

Funktionen utförs av VE.

KOP inkallas av TRV-TC. Dette sker enligt Trafikverkets egen alarmeringsplan. På dansk systemdel inkallas KOP via OCK.

Normalt säkrar insatsmyndigheterna att kontaktledningsströmmen bryts och att arbetsjordning utförs vid olycksplatsen vid större olyckor. Så snart KOP är på plats, övertar denne ansvaret från insatsledaren vad gäller frånslag och arbetsjordning. KOP utför anmälan om att kontaktledningen åter kan inkopplas, efter att OPA har lämnat klart.

7.1.6 Eldriftledare 25 kV (EDL)

Används i område 1, 2 och 3 enligt bilaga 1.

Funktionen utförs av Banedanmark.

EDL informeras av OCK-KC, som använder Banedanmarks normala interna alarmplan.

EDL informeras om alla olyckor och tillbud som berör kontaktledningsanläggningen på ØSB:s järnvägsnät.

EDL genomför utredning av alla olyckor och tillbud som berör kontaktledningsanläggningen.

EDL säkrar, att Säkerhetsledaren och Elsäkerhetsverket underrättas om olyckor och tillbud som berör kontaktledningsanläggningen.
(Observera att PPELS underrättar Elsäkerhetsverket om elolyckor enligt PPELS:s normala interna alarmeringsrutiner).

EDL utför dessutom ØSB:s rapportering till nämnda myndigheter.

7.1.7 Trafikverket, Banedanmark och underhållsentreprenör (TRV-TC, RFC, DcDk och OPA)

En närmare beskrivning av vilka uppgifter som skall utföras i samband med olyckor och tillbud framgår av bilaga 2-5.

7.2 Larmning vid olycka

Larmning och första insats vid en järnvägsolycka skall ske enligt ØSB:s "Beredskapsplan för Öresundsbron".

Utöver detta skall OPA/UV bistå ØSB med röjning och återställande enligt egna riktlinjer samt med iakttagelse av följande:

- När OPA/UV inkallas till en olycka eller ett tillbud, skall ØSB:s banchef, eller en av denne utsedd person, kontaktas med information om:
 - Slag av händelse.
 - Tidpunkt för händelsen.
 - Händelsens omfattning (personer, materiel, anläggning och miljö).
 - Vilka järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är berörda.
- ØSB:s banchef eller en av denne utsedd person säkrar att en utredning av händelsen påbörjas.
- Röjning och återställande skall ske av de samarbetsparter som ØSB anvisar eller efter avtal med ØSB:s banchef eller en av denne utsedd person.

En närmare beskrivning av larmning och underrättelser framgår av bilagorna 6 – 9.

ØSB-TC meddelar ØSB:s övriga organisation via en intern kommunikationsplan.

7.3 Beredskapsplaner

ØSB:s leverantörer och underleverantörer, Trafikverket, Banedanmark samt järnvägsföretag som trafikerar banan, skall utarbeta delplaner som omfattar egen insats vid beredskaphändelser på ØSB:s järnvägsnät. Dessa delplaner skall upprättas med hänsyn till vad som står i "Beredskapsplan för Öresundsbron" och i denna instruktion.

7.4 Organisation och arbetsuppgifter på olycksplatsen

7.4.1 Generellt

Vad gäller trafikförhållanden rapporterar OPA till:

- TRV-TC på svensk systemdel
- UV på dansk systemdel.

Vad gäller eldrift rapporterar KOP till:

- PPELS på svensk systemdel
- OCK-KC på dansk systemdel.

7.4.2 Räddningsfasen

OPA skall – oavsett var på sträckan som olyckan eller tillbudet sker – bistå insatsledaren och följa dennes anvisningar.

7.4.3 Röjning- och återställningsfasen

OPA kan begära att TRV-TC inkallar järnvägsföretagets bärgningsentreprenör.

Under röjningsarbetet är OPA enligt svensk och dansk arbetsmiljölagstiftning arbetsmiljöansvarig och samordningsansvarig för arbetsmiljön.

OPA har ingen roll under återställningsfasen då arbetet utförs som vid en normal felavhjälpning.

Innan återställningsfasen har avslutats har VE, enligt avtal mellan ØSB och VE, ansvaret för att "SR-arbejdsleder" respektive Tillsyningsmannen får information om vilka villkor som gäller, inklusive hastighetsnedsättningar, när "sporspærring" / A-skydd avslutas och tågtrafiken återupptas.

7.4.4 Utredningar

OU är ansvarig för den utredning som ligger inom ØSB:s ansvar vid en olycka eller ett tillbud på svensk systemdel.

UV är ansvarig för den utredning som ligger inom ØSB:s ansvar vid en olycka eller ett tillbud på dansk systemdel.

EDL är ansvarig för den utredning som ligger inom ØSB:s ansvar vad gäller olyckor och tillbud på kontaktledningsanläggningen i samband med en olycka eller ett tillbud på svensk och/eller dansk systemdel.

På en olycksplats kan det dessutom finnas utredare från Banedanmark, underhållsentreprenör, järnvägsföretagen, järnvägsmyndigheter och haverikommissionerna.

7.5 Uppföljning

Trafikverket skall försäkra sig om att alla olyckor och tillbud på svensk systemdel blir anmälda till Havarikommissionen i Danmark och Transportstyrelsen i Sverige. Kopia av anmälan skall delges ØSB:s säkerhetsledare.

Banedanmark skall försäkra sig om att alla olyckor och tillbud på dansk systemdel blir anmälda till Havarikommissionen. Kopia av anmälan skall delges ØSB:s säkerhetsledare.

Säkerhetsledare hos ØSB ansvarar för att utarbeta en slutlig rapport efter underlag av rapporter från Banedanmark och Trafikverket samt eventuella kompletterande undersökningar. En sådan rapport skall delges:

- Havarikommissionen.
- Transportstyrelsen.
- De verksamheter som varit inblandade i händelsen.

Säkerhetsledaren hos ØSB bedömer om utredningsarbetet skall återupptas ifall det framkommer ny information om olyckan eller tillbudet.

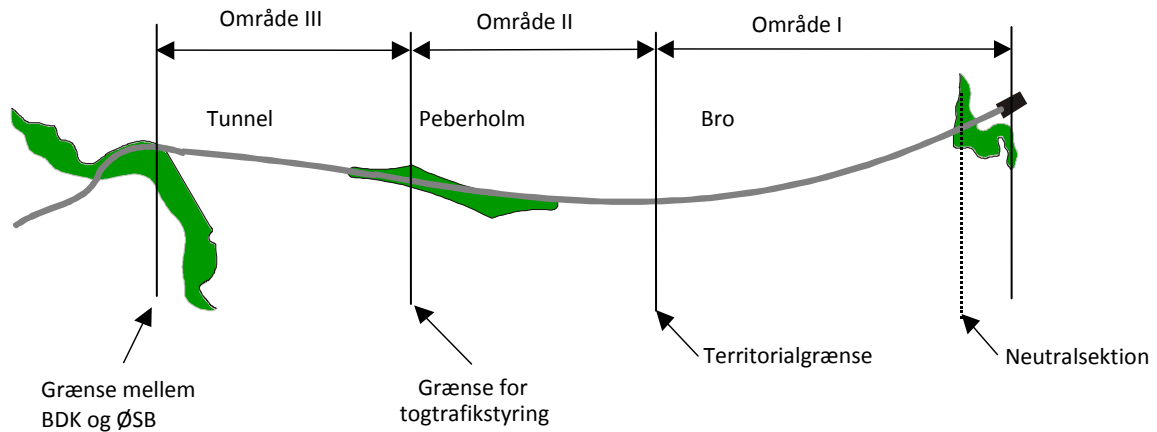
8. Dokumentation

- Ifylld blankett jfr. bilaga 2, 3, 4 och 5.
- Delplaner hos ØSB:s leverantörer och underleverantörer, Trafikverket, Banedanmark samt de järnvägsföretag som trafikerar banan.

9. Bilaga

Bilaga 1	Karta
Bilaga 2	TRV-TC uppgifter vid järnvägsolycka
Bilaga 3	RFC uppgifter vid järnvägsolycka
Bilaga 4	DcDk uppgifter vid järnvägsolycka
Bilaga 5	OPA uppgifter vid järnvägsolycka
Bilaga 6	Underrättelser från myndigheter
Bilaga 7	Larmvägar 1, svensk systemdel, svenskt territorium
Bilaga 8	Larmvägar 2, svensk systemdel, danskt territorium
Bilaga 9	Larmvägar 3, dansk systemdel.

Bilaga 1 Karta



Svensk systemdel, svenskt territorium



Svensk systemdel, danskt territorium



Dansk systemdel, danskt territorium

Bilaga 2 TRV-TC-uppgifter

3 DK/DK	2 SE/DK	1 SE/SE
---------	---------	---------

Akt Nr.	Uppgift	3	2	1	Tid	Bem.	Init.
1	Larm mottaget						
2	Nödfrånkoppling	÷					
3	Räddningsfrånkoppling	÷					
4	OPA inkallas. TRV-TC informerar om det är farligt gods in- blandat.						
5	KOP inkallas.						
6	UV inkallas via DcDk.	÷		÷			
7	Elsäkerhetsverket under- rättas enligt intern larm- plan hos TRV-TC.	÷	÷				
8	Transportstyrelsen och AV/FK underrättas enligt intern larmplan hos TRV- TC.	÷	÷				
9	Bärgningsassistans inkal- las vid behov enligt in- tern larmplan hos TRV- TC.					På begäran av:	
10	ØSB:s säkerhetsledare informerar.	÷					
11	Stopp för band med inspelning av samtal.	÷				På begäran av:	
12	Dumpning av logg i säk- ringsanordning.	÷				På begäran av:	
13	Informera ØSB. Ifylld bilaga 2 sänds till rail- way@oresundsbron.com						

Gråtonet felt med ÷ betyder, at feltet ikke kan anvendes

÷

Bilaga 3 RFC-uppgifter

3 DK/DK	2 SE/DK	1 SE/SE
---------	---------	---------

Akt. Nr.	Uppgift	3	2	1	Tid	Bem.	Init.
1	Larm mottaget						
2	Uppmana OCK-KC att bryta kontaktledningsspänningen.		÷	÷			
3	UV utsänd.			÷			
4	DcDk underrättad enligt normal intern larmplan hos RFC.		÷	÷			
5	Stopp för band med inspelning av samtal.			÷		På begäran av:	
6	Dumpning av logg i säkringsanordning.			÷		På begäran av:	
7	Informera ØSB. Ifylld bilaga 3 sänds till railway@oresundsbron.com			÷			

Gråtonet felt med ÷ betyder, at feltet ikke kan anvendes

÷

Bilaga 4 DcDk-uppgifter

3 DK/DK	2 SE/DK	1 SE/SE
---------	---------	---------

Akt. Nr.	Uppgift	3	2	1	Tid	Bem.	Init.
1	Larm mottaget			÷			
2	TRV-TC anmodat att sända OPA.			÷			
3	Be RFC sända UV vid olycka i område 2 om detta inte redan har skett	÷		÷			
4	Havarikommissionen underrättas enligt intern larmplan hos DcDk.			÷			
5	EDL underrättad via OCK-KC enligt intern larmplan hos DcDk/OCK-KC.						
6	ØSB:s säkerhetsledare informeras.			÷			
7	Informera ØSB. Ifylld bilaga 4 sänds till railway@oresundsbron.com			÷			

Gråtonet felt med ÷ betyder, at feltet ikke kan anvendes

÷

Bilaga 5 OPA-uppgifter

		3 DK/DK	2 SE/DK	1 SE/SE		
Akt Nr.	Uppgifter innan ankomst till olycksplatsen	3	2	1	Bemærkninger	Tid
1	Larm mottaget. Farligt gods?					
2	Kontakta TRV-TC. Meddela förväntad ankomsttid till olycksplatsen.	÷				
3	Kontakt RFC. Meddela förväntad ankomsttid till olycksplatsen.		÷	÷		
4	Kontakta ØSB-TC. Meddela förväntad ankomsttid till olycksplatsen.					
Akt Nr.	Efter ankomst till olycksplatsen					
5	Kontakta insatsledare och eventuellt polis om dessa finns på platsen.					
6	Kontakta TRV-TC (Begär A-skydd över olycksplatsen).	÷				
7	Kontakta UV.			÷		
8	Få information via UV om spåret är spärrat (A-skydd/sporspærring)		÷	÷		
9	Kontakta KOP.					
10	Kalla in VE via TRV-TC, om det behövs. I område 3 underrättas UV.					
11	Åtterrapporera till TRV-TC för en situationsbeskrivning.	÷				
12	Åtterrapporera till UV för en situationsbeskrivning.		÷	÷		
13	"Sporspærring" / A-skydd övertas av OPA (kräver att OPA har behörighet som SR-arbejdsleder / Tillsyningsmann)					
14	Frånkoppling av kontaktledning en övertas av KOP.					
15	Påbörja faktainsamling	÷				

Gråtonet felt med ÷ betyder, at feltet ikke kan anvendes

÷

Bilaga 5 (fortsat) OPA-uppgifter

3 DK/DK	2 SE/DK	1 SE/SE
---------	---------	---------

Akt Nr.	Uppgifter vid bärgning och återställande	3	2	1	Bemærkninger	Tid
16	Kontakt med samtliga funktionärer som har arbetsuppgifter i olycksområdet. Finns det behov av koordinering?					
17	Samtliga utredare/faktainsamlare har lämnat röjningsmedgivande.					
18	Lämna löpande situations - beskrivning till TRV-TC.	÷				
19	Lämna via UV löpande situationsbeskrivning til RFC.		÷	÷		
20	Röjningsfasen avslutad och återställningsfasen påbörjad.					

Akt Nr.	Uppgifter efter hemkomst från olycksplatsen	
21	Namn (Texta):	Datum:
22	Ifylld bilaga 5 sänds till railway@oresundsbron.com	Tid:

Bilaga 6 Underrättande av myndigheter

1. Haverikommissionen i DK skall genast underrättas om följande händelser:

- Situationer, där tåg är inblandat i kollision eller urspårning, oavsett omfattning.
- Olyckor där personer omkommer eller skadas allvarligt, med undantag för händelser, där det anses vara tal om självmord eller självmordsförsök och där polisens undersökning inte ger anledning till annan slutsats.
- Rangerolycka med betydande materiella skador.
- Brand i tåg inklusive lokomotivet.
- Olycka med farligt gods som läcker eller luktar.
- Olyckstillbud och händelser där säkerheten visat så allvarliga brister, att någon av ovannämnda händelser kunnat inträffa.

Underrättelse skall ske via Driftcenter Danmark på område två och tre.

2. Transportstyrelsen i SE skall genast underrättas om följande händelser:

- Allvarliga olyckor samt tillbud till sådana olyckor vid järnvägsdriften.
- Andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen Om de totala materiella skadorna är betydande (uppskattningsvis över 1 miljon kronor).
- Sabotagehandlingar vid järnvägsdriften som medfört eller kunnat leda till samma konsekvenser som en allvarlig olycka.
- Signaltekniska fel som har inneburit ett mindre restriktivt signalbesked.
- Stoppsignalpassager där järnvägsfordon kommer ut i tågväg för ett annat tåg som har fått eller uppfattat ett körbesked
- Andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen eller energiförsörjningen, som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå,
- Andra väsentliga fel eller brister i säkerhetshänseende.

Underrättelse skall ske via Trafikverket när händelsen har inträffat på område ett.

Bilaga 6 (forts.) Underrättande av myndigheter

3. Arbetsmiljöverket/Försäkringskassan i SE skall snarast underrättas om följande händelser:

Om en olycka eller annan händelse i arbetet har resulterat i dödsfall eller svår personskada eller om allvarlig fara uppstått för liv och hälsa.

Underrättelse skall ske via arbetsgivaren på område ett.

4. Elsäkerhetsverket i SE skall underrättas om följande händelser:

Olyckor på svenskt territorium, där personer omkommer eller blir allvarligt skadade, jmf "Starkströmsförordningen" SFS 2009:22 och ELSÄK-FS 2012:1.

Underrättelse skall ske via Trafikverket (PPELS) på område ett.

5. Sikkerhedsstyrelsen i DK:

Enligt Banedanmarks normala larmprocedur skall OCK-KC underrätta ØSB's eldriftsansvarige om elolyckor vid kontaktledningsanläggningen.

ØSB's eldriftsansvarige underrättar därefter SIK.

6. Arbejdstilsynet:

Arbejdstilsynet underrättas av polisen, när detta anses nödvändigt på område 2 och 3.

7. Efterföljande rapporter

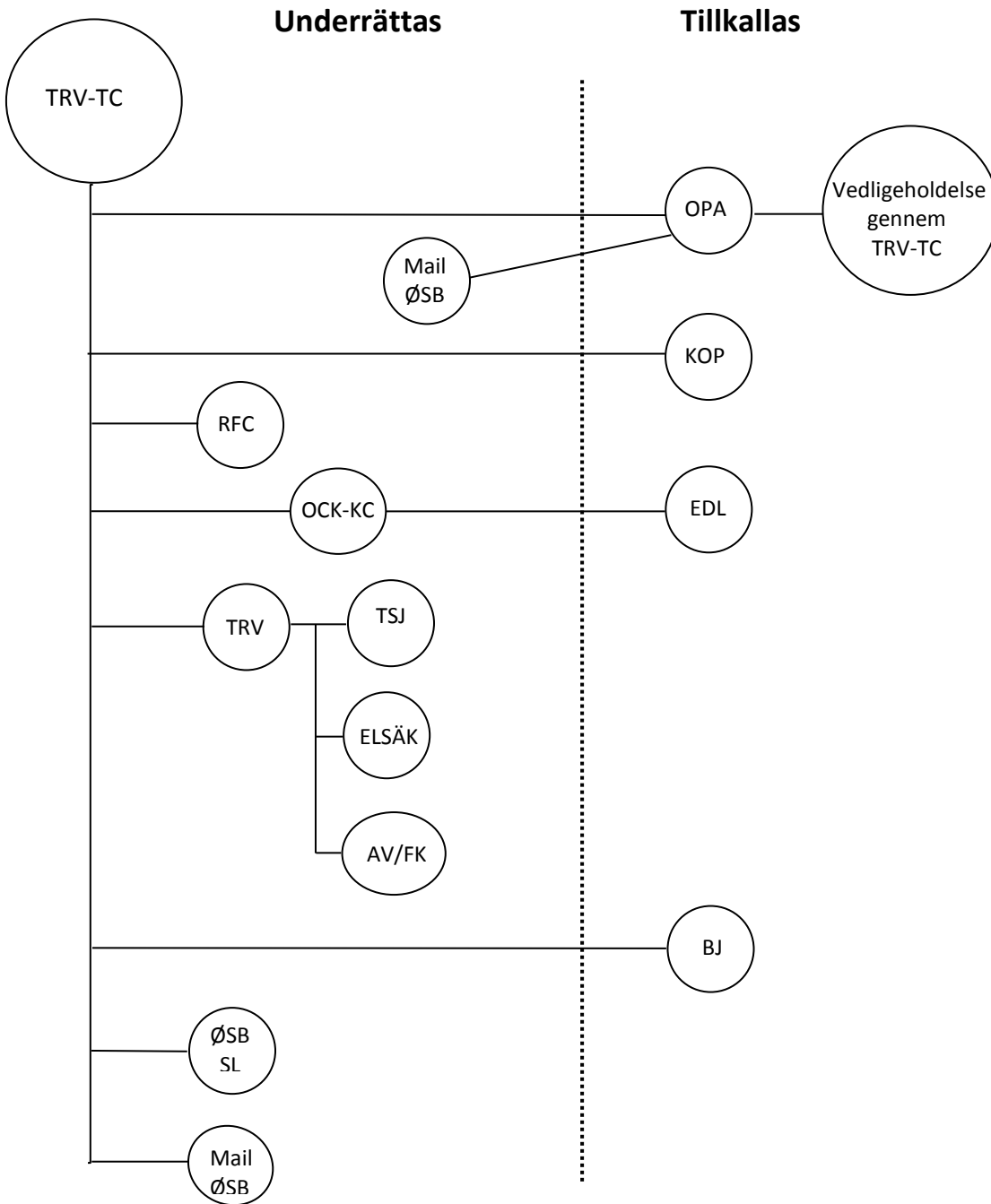
Arbetsgivaren till en skadedrabbad medarbetare är skyldig att själv underrätta AV/FK. Arbetsgivaren är vidare skyldig att göra en egen utredning av olyckan.

Är arbetsgivaren ett företag som är järnvägsföretag eller underhåller järnvägsanläggningen skall arbetsgivaren dessutom själv underrätta järnvägmyndigheterna samt göra en egen utredning.

Bilaga 7 Larmvägar område 1

Svensk systemdel /svenskt territorium

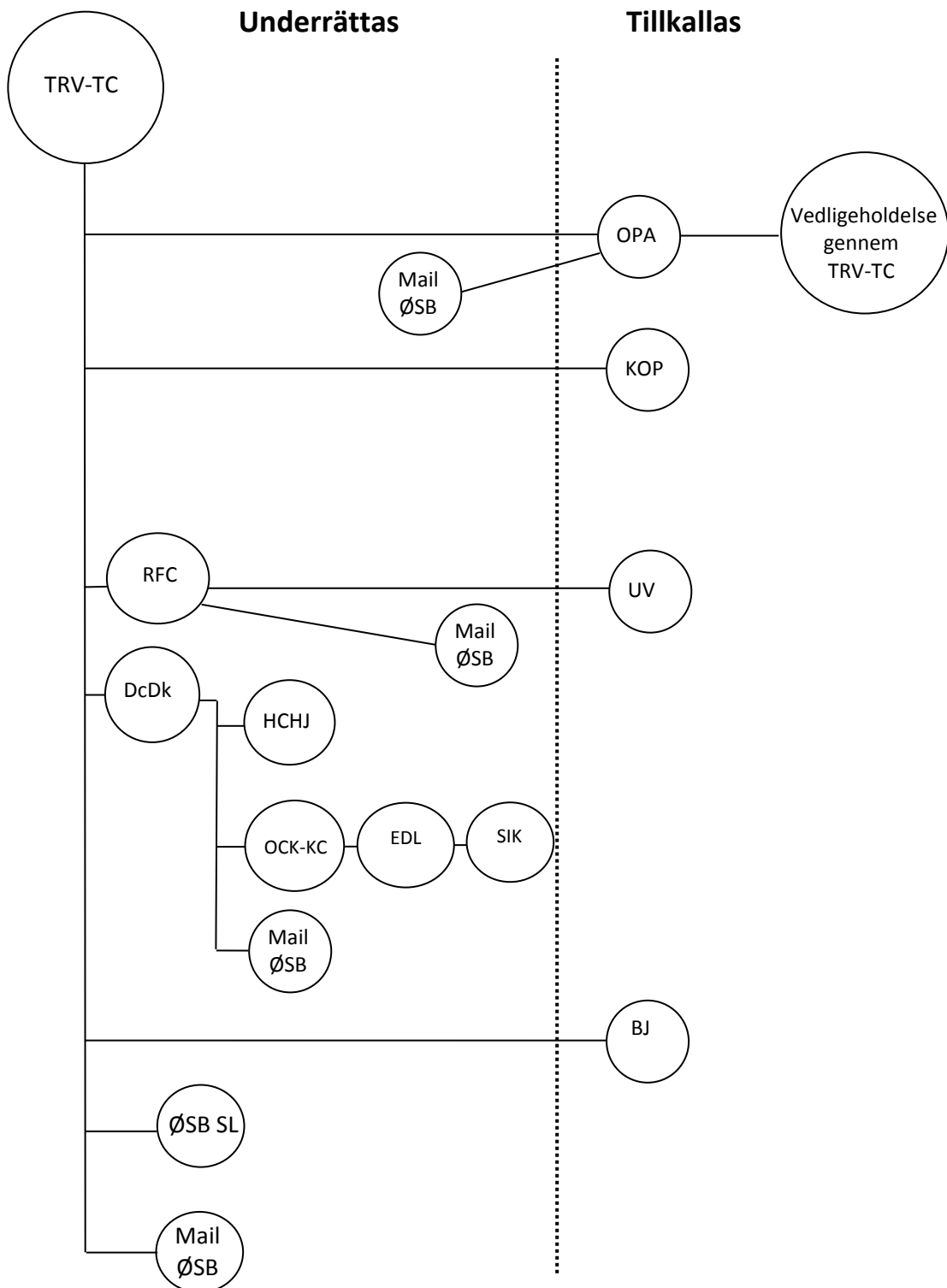
1 SE/SE



Bilaga 8 Larmvägar område 2

Svensk systemdel/danskt territorium

2 SE/DK



Bilaga 9 Larmvägar område 3

Dansk systemdel / danskt territorium

3 DK/DK

