



Beredskapsroller i jernbanesystemet

Laget av: JCS 08.10.2015

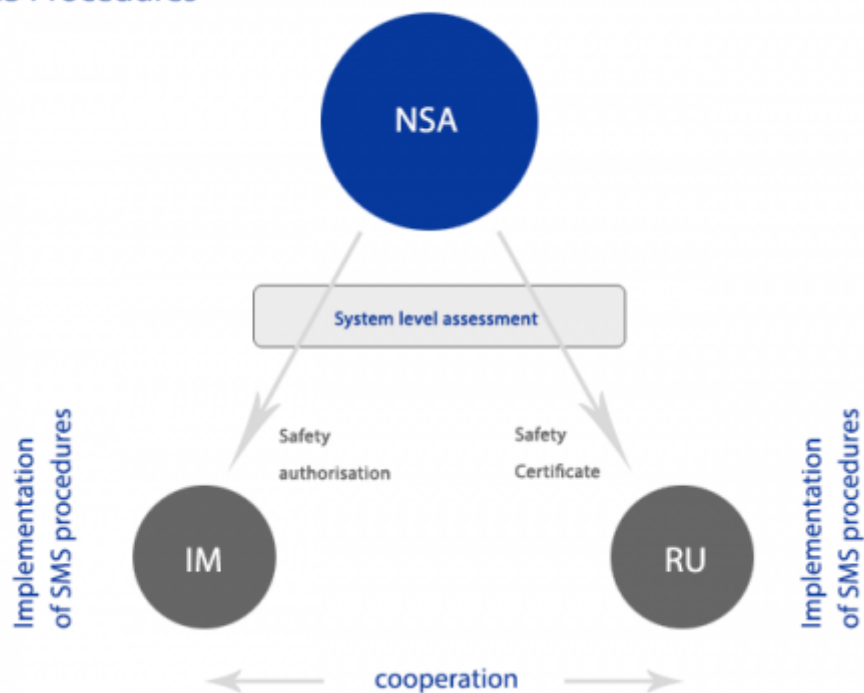
EUs jernbanesystem

3 instanser med hvert sitt ansvarsområde

- NSA = sikkerhetsmyndighet
- IM = infrastrukturforvalter
- RU = jernbaneforetak

Ansvarsfordelingen i EUs jernbanesystem

SMS Procedures



Ansvarsområder

NSA (SJT):

- utarbeide forskrifter som svarer ut EUs jernbanedirektiver
- utstedelse og fornyelse av sikkerhetssertifikater og sikkerhetsgodkjenninger

- gi tillatelse til å ta i bruk ny infrastruktur, nye tog

M (Jernbaneverket) og RU (f.eks. NSB):

- har ansvaret for sikker drift på jernbanen og kontroll av risikoer
- identifisere risikoene, implementere nødvendige risikokontrollsystemer,
- anvende nasjonale sikkerhetsregler og -standarder og etablere sikkerhetsstyringssystemer
- IM og RU skal identifisere og avklare grensesnitt slik at hver part har fokus på sitt ansvarsområde

Fordeling av sikkerhetsansvar

IM: Tiltak i delsystemene infrastruktur (INS), energi (ENE) og signal/styring (CCS)

- utøve trafikkstyring
- tilrettelegge for selvevakuering i tunnel
- tilrettelegge for assistert redning
- etablere drifts- og vedlikeholdsregler (trafikkregler, beredskapsplan, jordingsregler, øvelser, forebyggende vedlikehold, feilretting, deteksjon i infrastruktur)

RU: Tiltak i delsystemet rullende materiell

- fremføre tog
- sikkerhetsinfo om bord
- lede evakuering i tog og fra tog
- drifts- og vedlikeholdsregler
- beredskap for tog
- deteksjon i tog

Sentrale beredskapsroller

IM:

- togleder/vaktleder
- fagleder jernbane
 - leder elsikkerhet (LFS)
 - leder for frakobling (LFK)
 - sikkerhetsvakt

RU:

- ombordansvarlig
- lokfører

Togleder/vaktleder

- motta og vurdere melding om alvorlig jernbanehendelse og/eller jernbaneulykke

- sikre strekning mot annen togtrafikk, foreta nødfrakobling ved behov
- varsle (iht. varslingsliste)
- i mobiliseringsfasen
 - varsle og mobilisere administrasjonsvakt
 - kalle ut fagleder jernbane
 - kalle ut leder for elsikkerhet og sikkerhetsvakt
 - bestemme bemanning av stasjoner
- i evakuerings- og redningsfasen
 - rekvirere rullende materiell for redning
 - holde seg oppdatert om utviklingen på skadestedet
 - informere jernbaneforetak på operativt nivå

Fagleder jernbane

- være rådgiver for innsatsleder og yte bistand for denne
- bistå innsatsleder med å hindre at noen kommer nær kl og trafikkert spor
- fremskaffe nødvendig utstyr og ressurser
- bistå redningsetatene ved leteaksjoner i og ved spor
- fremskaffe informasjon av betydning for redningsetatene
- skaffe oversikt over hjelpeinnsats fra IM og RU(-er)
- be (LFK) om frakobling av høyspenningsanlegg

Ombordansvarlig

- Forsikrer seg om at fører og øvrig ombordpersonale har mottatt varslings
- Trer inn i rollen som skadestedsleder
- Koordinerer skadestedsarbeidet
- Søker å utnytte personalet og andre tilgjengelige ressurser for å begrense skadeomfanget
 - varslings (internvarslings i tog, varslings til passasjerer, varslings eksternt)
 - livredding (evakuering ved brann, førstehjelp osv.)
 - sikring av skadested (lukking av dører, sikring av nabospor)

Lokfører

- Varsle togleder
- Om mulig lage avtale om sted/stasjon der redningstjenesten skal møte fram
- Ved brann skal fører stoppe toget så snart som mulig, unntatt
 - i tunneler, på broer og i fjellskjæringer skal fører om mulig kjøre ut
- Avvente nærmere beskjed fra ombordansvarlig

Skadestedsleder (ansvar RU)

- Leder evakuering
- Om mulig forsikre seg om at ingen passasjerer har blitt igjen
- Om mulig telle opp antall evakuerte passasjerer og antall igjen i/ved toget

- Foreta jording av kontaktledning
- Etablere samleplass (sikkert sted)
- Utøve ledelse på samleplass

Brannbekjempelse (ansvar RU)

1. Varsling
2. Evakuering/redning
3. Slukking

- Med mindre det er åpenbart at togpersonalet selv kan slukke røykutviklingen/brannen raskt, iverksettes slukkearbeidet først når varslingsrutinene og evakueringen av passasjerene er foretatt.
- Lukke alle vinduer og slå av alle ventilasjonsanlegg.

Sikkerhetstilråding JB nr. 2013/05T

Jernbaneverket eier spor, plattformer og jernbaneterminalen, mens Flytoget AS, NSB AS og Narvesen AS leier arealer i terminalbygningen. Flytoget AS er den eneste som har utarbeidet prosedyrer for evakuering og rømning av stasjonsområdet. Jernbaneverket som infrastrukturforvalter skal være kravstiller overfor jernbanevirksomhetene gjennom sportilgangsavtalen, og derigjennom stille krav i tilknytning til blant annet rømnings- og evakueringsplaner og samordning av rutiner og prosedyrer.

Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å påse at Jernbaneverket gjennomgår de sikkerhetsorganisatoriske forholdene ved alle stasjoner som berører flere aktører. Dette for å avklare eier- og leieforhold, samt å sikre at beredskaps- og evakuerings rutiner er funksjonelle og med et riktig grensesnitt mellom Jernbaneverket som hovedaktør og de øvrige virksomhetene.

Brann i Gudvangtunnelen 5.8.2013

Havarikommisjonen mener det feilet på fire vesentlige punkter da det begynte å brenne i Gudvangtunnelen:

- Tunnelen hadde ingen form for overvåkning som ga informasjon om hvor mange kjøretøy som var inne i tunnelen.
- Det ble ikke gitt informasjon til trafikantene om at det var nødvendig med umiddelbar evakuering.
- Røyken ble styrt i en retning som gjorde at den blokkerte den eneste evakueringsmuligheten for trafikantene på den ene siden av brannen.
- Tunnelen var dårlig tilrettelagt for selvredning.