

Handläggare  
Per Bruzell 063-19 31 06

**IBF 06:1**

Gäller från 2014-03-17

Omfattar 14 sidor

Utgåva 7

## **Olycks/tillbudsrapportering samt avvikelsehantering vid Inlandsbanan AB inkl. dotterbolagen Inlandståget AB och Inlandsbanan Turism AB.**

## **Innehållsförteckning**

<b>Olycks- och tillbudsrapportering</b>	sid 3
Inledning	sid 3
Definitioner	sid 3
Omedelbar rapportering till Transportstyrelsen	sid 4
Allvarliga olyckor och tillbud	sid 4
Vilka uppgifter som den omedelbara telefonrapporten skall innehålla	sid 5
Övrig rapportering	sid 5
Anmälan till Arbetsmiljöverket	sid 6
Rapportering till bandriftledning	sid 6
Behov av spåravstängning	sid 6
Ledning av olyckors olika faser	sid 7
Säkrande av olycksplats	sid 7
Räddningsledaren	sid 7
Olycksplatsansvarig ”OPA”	sid 7
Röjningsmedgivande och röjningstillstånd	sid 8
Röjning och bärgning	sid 8
Återupptagande av trafik	sid 8
Elskyddsansvarig	sid 8
Säkerhetsrutin för personal som varit inblandad i olycka/tillbud	sid 9
Vem har mandat att ta personal ur säkerhetstjänst	sid 9
Blankett för tillbud/olycksrapportering	sid 12
<b>Avvikelsehantering</b>	sid 10
Inledning	sid 10
Definition	sid 10
Olika typer av avvikelser	sid 10
Rapportering av avvikelser	sid 10
Hur hanteras avvikelser?	sid 11
Verkstad, avvikelser på fordon	sid 11
Blankett för avvikelserrapportering	sid 14

# Olycks- och tillbudsrapportering

## Inledning

Detta dokument anger rutiner för olycks- tillbudsrapportering samt hantering och rapportering av avvikelser (sid 9) vid Inlandsbanan AB inkl. dotterbolagen Inlandståget AB samt Inlandsbanan Turism AB.

Bilagt finns blankett för olycks/ tillbudsrapportering bilaga 1, samt blankett för avvikelserrapportering bilaga 2.

## Definitioner

*Brand:* olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur eller annan egendom till följd av järnvägstrafik,

*Kollision:* olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon,

*Olycka:* oönskad och icke uppsåtlig plötslig händelse, eller följd av händelser, som får skadliga följder,

*Personolycka:* olycka där en person avlider (inklusive självmord) eller skadas men som inte utgörs av brand, kollision, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning eller utsläpp,

*Plankorsningsolycka:* olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon eller annan vägtrafikanter på en anordnad plankorsning,

*Påkörning:* olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och annat föremål, men som inte är en plankorsningsolycka,

*Tillbud:* händelse som under några andra betingelser kunde ha lett till en olycka,

*Urspårning:* olycka som utgörs av att minst ett hjul på ett järnvägsfordon lämnar rälen,

*Utsläpp:* olycka som utgörs av att miljöfarligt gods eller annat miljöfarligt ämne släpps ut.

Bränder i järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur ska anmälas oavsett om de uppstått på grund av järnvägsdriften eller inte.

Bränder i annan egendom ska anmälas endast om de uppstått till följd av järnvägsdrift.

## **Omedelbar rapportering till Transportstyrelsens telefonberedskap**

Omedelbar rapportering ska ske till Transportstyrelsens telefonberedskap öppen dygnet runt på telefon **0771- 510 920** alternativt **0746-46 31 85** vid:

1. allvarliga olyckor samt tillbud till sådana olyckor vid järnvägsdriften,
2. andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen,
3. sabotagehandlingar vid järnvägsdriften som medfört eller som hade kunnat leda till samma konsekvenser som en allvarlig olycka,
4. signaltekniska fel som har inneburit ett mindre restriktivt signalbesked,
5. fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå,
6. utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos järnvägsfordon vid rörelse på huvudspår,
7. händelser där järnvägsfordon har varit i eller riskerat att ha kommit i en lång okontrollerad rörelse,
8. stoppsignalpassage där järnvägsfordon kommer ut i tågväg för ett annat tåg som har fått eller uppfattat körbesked,
9. andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen, energiförsörjningen eller den rullande materielen som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå, samt
10. andra väsentliga fel eller brister i säkerhetshänseende

Inlandsbanan AB:s säkerhetschef ansvarar för och kontrollerar att denna rapportering till Transportstyrelsen har utförts.

## **Allvarliga olyckor samt tillbud till sådana vid järnvägsdriften**

En allvarlig olycka är en olycka som har medfört att

1. minst en person har avlidit,
2. minst en person har blivit så allvarligt skadad att det uppskattas leda till sjukhusvård i mer än 24 timmar, eller
3. järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön eller egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet har fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppskattas uppgå till minst 150 000 euro.

Olyckor som endast av ren tillfällighet inte medfört konsekvenser enligt första stycket ska anmälas som ett tillbud till en allvarlig olycka.

**OBS ! Fullständig larmlista återfinns i IBF 00:11 "Krisberedskap vid Inlandsbanan AB".**

## Vilka uppgifter ska den omedelbara telefonrapporteringen innehålla?

1. tid och plats för händelsen,
2. vad som hänt och, om känt, orsaker till händelsen,
3. vidtagna åtgärder med anledning av händelsen,
4. om händelsen inträffat vid persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning,
5. om händelsen inträffat vid tågferd, växling, spärrferd eller annan trafikverksamhet,
6. i förekommande fall tågets eller spärrferdens beteckning,
7. om en olycka är en brand, kollision, personolycka, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning, utsläpp eller annan olycka,
8. antal passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga personer inom järnvägsområdet och övriga personer som avlidit eller blivit skadade,
9. uppskattade kostnader för skador på järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön och egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet,
10. i förekommande fall följdolycka,
11. om farligt gods transporterats i samband med händelsen, samt
12. kontaktperson vid rapporterande företag.

Personolyckor inkluderar till exempel:

- Olyckor som drabbar passagerare vid fall i vagn och fall vid av- eller påstigning.
- Olyckor som drabbar anställda vid olyckor i spårområde, på/i fordon och elolycka.
- Olyckor som drabbar personer som obehörigt beträder spåret och elolyckor.
- Olyckor som drabbar personer på plattform.

Även om en personolycka misstänks vara ett självmord ska den rapporteras.

Med farligt gods avses farligt gods enligt RID-S. Med farligt ämne avses ämne som inte utgör farligt gods men som ändå kan leda till skada på människa eller miljö, exempelvis utsläpp av diesel från ett loks bränsletankar.

## Övrig rapportering

Efter varje inträffad olycka eller tillbud till olycka skall blankett enligt bilaga 1 ifyllas och lämnas till säkerhetschefen.

Utöver ovanstående, om en olycka eller tillbud inträffar, ska det anmälas till säkerhetschefen på Inlandsbanan AB som bedömer om en utredning ska göras (alternativt faktainsamling). Säkerhetschefen redogör för varje inträffad händelse vid ledningsgruppens sammanträde, där informeras också om eventuella åtgärder med anledning av händelsen.

En genomgång/diskussion av samtliga inträffade händelser skall utföras vid den årligen återkommande repetitionsutbildningen för personal i säkerhetstjänst.

## Utsläpp av miljöfarligt ämne

Vid utsläpp av miljöfarligt ämne skall alltid en anmälan göras till kommunens miljökontor. Ansvarig för att sådan anmälan görs är miljösamordnaren.

## **Anmälan till Arbetsmiljöverket på telefon 010-730 90 00, efter kontorstid 08-737 15 55**

Enligt arbetsmiljöförordningen 1977:1166 gäller följande:

*2§ Har olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbetet föranlett dödsfall eller svårare personskada eller samtidigt drabbat flera arbetstagare, skall arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta Arbetsmiljöverket. Detsamma gäller vid tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa.*

Säkerhetschefen ansvarar för att rapportering till Arbetsmiljöverket har blivit utförd.

### **Rapportering till Trafikverkets bandriftledning**

Anmälan om inträffad händelse eller upptäckt fel görs till bandriftledningen på telefon 0690-523 20.

Exempel på händelser som alltid skall felanmälas till bandriftledningen:

- olycka eller allvarligt tillbud till olycka
- upptäckta eller inrapporterade fel i spår- eller signalanläggning
- djurpåkörning
- bompåkörning
- brand
- otillåten stoppsignalpassage OSPA

### **Utredning av olycka och tillbud**

Utredning av olyckor och tillbud genomförs av utbildad personal och ska bedrivas opartiskt. För olycksutredare gäller följande:

- Olycksutredaren är väl förtrogen med sitt uppdrag,
- Olycksutredaren arbetar sakligt och objektivt,
- Olycksutredaren tar hjälp av andras fackkunskap för att inhämta och utvärdera information som är nödvändig för undersökningens genomförande,
- Olycksutredare har de befogenheter som behövs för att slutföra undersökningen.

Säkerhetschefen vid Inlandsbanan AB ansvarar för att kalla ut olycksutredare vid inträffad olycka eller allvarligt tillbud.

Säkerhetschefen ansvarar för och kontrollerar att de åtgärder som angetts i utredningen följs upp och verkställts.

### **Behov av spåravstängning**

Vid behov av akut felavhjälpning samt vid olyckshantering skall Inlandsbanans underhålls罔reprenör besluta angående behov av spåravstängning. Inlandsbanan AB informeras snarast om dessa åtgärder.

## **Ledning av olyckors olika faser**

**Larmfasen** är det skede då akuta åtgärder för skydd av olycksplatsen vidtas och kännedom om olyckan sprids så att erforderliga resurser kan dirigeras till olycksplatsen.

**Räddningsfasen** är det skede i olycksarbetet för vilket räddningsledaren är ansvarig. Den slutar när räddningsledaren meddelar att räddningen är avslutad och olycksplatsansvarige (OPA) övertar ansvaret och ledningen på olycksplatsen.

I de fall räddning inte varit aktuell leder och ansvarar OPA redan från första början arbetet på olycksplatsen.

**Undersökningsfasen** är det skede då säkrande av iakttagelser och insamling av fakta pågår vilket kan, i vissa fall, börja innan räddningsfasen avslutats. Undersökningsfasen avslutas först när samtliga inblandade olycksutredare lämnat röningsmedgivande till OPA som i sin tur lämnar röningsstillstånd.

**Röningsfasen** är skedet för rönning av fordon och förstört material.

**Återställningsfasen** är skedet då anläggningen återställs i ursprungligt skick. Den påbörjas först efter att åtgärderna på olycksplatsen är avslutade.

Under återställningsfasen leds arbetet på samma sätt som vid all annan felavhjälpning.

## **Säkrande av olycksplats**

Den som är skydds- och säkerhetsledare (SoS ledare) och är anställd eller anlitad av Inlandsbanan AB och kommer först till en olycksplats ska ombesörja att en säker arbetsplats skapas genom att utföra skydds- och säkerhetsplanering enligt JTF avd. 6 Fara och olycka, samt begära ett A-skydd.

Den som vidtagit åtgärder informerar så snart som möjligt OPA om dessa. OPA beslutar om vem som fortsättningsvis ska var SoS ledare respektive tillsyningsman.

## **Räddningsledaren**

Fram till dess att räddningsledaren förklarat räddningen för avslutad, har denne hela lednings- och samordningsansvaret på olycksplatsen.

## **Olycksplatsansvarig ”OPA”**

Efter att räddningsledaren förklarat räddningen för avslutad är OPA Inlandsbanan AB:s arbetsledning vid olycksplatsen.

Inlandsbanan AB har genom ett tecknat avtal med Bandriftledningen rutiner som säkerställer att en OPA larmas ut till en olycksplats.

Efter att OPA blivit utkallad, beger sig denne snarast till olycksplatsen och blir kvar där fram till dess att röningsstillståndet har lämnats och ev. rönning avslutats eller avbrutits.

I OPA:s arbetsuppgifter ingår även:

-samordningsansvar avseende arbetsmiljön.

- av olycksutredaren ev. tilldelad roll som faktainsamlare
- göra bedömningen om och när ytterligare personal behöver kallas in

OPA skall bära varselkläder/väst enligt TDOK 2013:0289 ”Säkerhet vid aktiviteter i spårområde”. Västen skall ha påtryckt identifikationstext ”olycksplatsansvarig”.

### **Röjningsmedgivande och röjningstillstånd**

Vid alla olyckor skall den eller de som utreder efter avslutad faktainsamling, lämna röjningsmedgivande till OPA.

Om Statens haverikommission eller annan myndighet utreder olyckan har OPA att ta hänsyn till att deras röjningsmedgivande ska inhämtas.

Är flera järnvägsföretagare inblandade ska samtliga olycksutredare bevilja röjningsmedgivande.

När OPA fått medgivande och olycksplatsen är skyddad ur trafiksäkerhetspunkt kan röjningstillståndet lämnas.

### **Röjning och bärgning**

Inlandsbanan AB har en egen verkstad med bärgningskapacitet vilket omfattar spåranslagningar på sträckorna (Mora) – (Gällivare) samt Orsa – Furudal.

Avtal är även tecknat med EuroMaint Rail AB gällande röjningshjälp.

### **Återställning av spåranslagning efter inträffad olycka**

Återställning av järnvägsinfrastrukturen till ursprungligt skick utförs enligt tecknat underhållskontrakt med underhållsentrepriseur, se IBF 51:0 ”Regler för underhåll och besiktning inom Inlandsbanan AB”.

### **Återupptagande av trafik**

OPA beslutar i vilken omfattning som trafik kan tillåtas förbi olycksplatsen. Detta ska ske i samråd med övriga ansvariga funktionärer på olycksplatsen och de som utför undersökningen av olyckan. Innan avspärrat spår åter kan trafikeras stödjer OPA tillsynsman för A-skyddet i åtgärder enligt JTF, samt eventuella åtgärder för hastighetsnedsättning (tavlor och kontakt med tågledaren) eller dylikt.

### **Elskyddsansvarig**

Ska arbete utföras i ”farlig närhet” av högspänningsanläggning får detta inte påbörjas förrän denna fränkopplats, jordats och kortslutits.

Detta arbete måste utföras av behörig personal som är knuten till anläggningen. Sådan begäran sker via bandriftledningen.



## **Rutin för personal som varit inblandad i olycka/tillbud**

Personal som varit inblandad i olyckshändelse där person/er avlidit eller skadats svårt och/eller stora materiella skador uppstått ska tas ur säkerhetstjänst. Detsamma gäller om personal varit inblandad i allvarligt tillbud till sådan olycka eller blivit utsatt för hot eller våld av allvarligt slag.

Innan personal återgår i säkerhetstjänst ska en läkarundersökning av behörig läkare genomföras, respektive avdelningschef i samråd med Säkerhetschef ansvarar för att den genomförs.

Vid behov av kamratstödjare m.m. se IBF 00:11 "Krishantering".

## **Befogenhet att ta personal ur säkerhetstjänst**

Inlandsbanan AB:s avdelningschefer har befogenhet att ta egen underställd personal ur säkerhetstjänst. Utöver dessa har även Inlandsbanan AB:s säkerhetschef rätt att ta personal ur säkerhetstjänst oavsett berörd personals avdelnings/organisationstillhörighet.

# Avvikelsehantering

## Inledning

Detta avsnitt anger rutiner för avvikelsehantering inom Inlandsbanan AB inkl. dotterbolagen Inlandståget AB samt Inlandsbanan Turism AB.

**Definition avvikelse:** En avvikelse innebär att ett krav, en förväntan, en funktion eller en teknisk specifikation inte är uppfylld.

## Olika typer av avvikelser

- **”Nytt fel”:** En typ av fel som man tror skulle kunna medföra risk för olycka eller annan allvarlig händelse och som man inte tidigare uppmärksammat.
- **Ett gammalt fel blir allvarligare:** Ett ”gammalt känt fel” som är allvarligare än man tidigare trott, och som skulle kunna medföra risk för olycka.
- **Onormalt många ”gamla fel”:** Ett ”gammalt fel”, alltså en skada man sedan tidigare vet brukar uppstå, som plötsligt ökar i antal, och som man tror kan medföra risk för en olycka.
- **Dokumentavvikelse:** Om exempelvis ett underhållsdokument eller en föreskrift saknar en instruktion för moment eller om ett moment inte går att utföra enligt dokumentet. En dokumentavvikelse kan även vara två dokument som motsäger varandra.
- **Rapporteringsavvikelse:** Om ett arbete inte är möjligt att rapportera i systemet, exempelvis en hjulaxel som monteras på ett fordon och enligt systemet sitter på ett annat fordon.

## Rapportering av avvikelser

För att långsiktigt minska risken för säkerhets-, kvalitets-, och miljörelaterad påverkan vid Inlandsbanan AB skall kunskapen om avvikelser tillvaratas. Även en brist skall behandlas som en avvikelse. En brist kan t ex vara avsaknaden av tydliga rutiner eller instruktioner för att en viss åtgärd skall bli utförd på rätt sätt.

Alla anställda vid Inlandsbanan AB, Inlandståget AB, Inlandsbanan Turism AB är därför skyldiga att rapportera avvikelser men även potentiella risker för avvikelser som upptäckts. Rapportering görs genom att blanketten ”avvikelserapport” bilaga 2 upprättas. Beskriv avvikelsen eller tillbudet så noggrant som möjligt och försök att få med följande information:

- Arbetsplats/Maskin el. dyl. (där händelsen inträffande)
- Eventuellt arbetsmoment som var aktuellt
- Beskrivning av avvikelsen
- Orsak till det som hänt
- Vilka akuta åtgärder som vidtagits
- Vilka korrigerande åtgärder som skall vidtas

- Eventuella förebyggande åtgärder
- Beräknade kostnader, om den informationen finns tillgänglig

Det är av största vikt att alla avvikelser rapporteras. Detta gäller även när någon tycker sig varit ”klumpig” eller agerat fel. Tanken är inte att kritisera eller att peka på någon enskild, utan att långsiktigt arbeta för att riskerna för liknande händelser minskas.

### **Hur hanteras avvikelser?**

Var och en i tjänst, såväl Inlandsbanans personal som entreprenör/underentreprenör och järnvägsföretagare, som upptäcker en avvikelse som kan orsaka en oönskad händelse, är skyldig att anmäla detta till sin närmaste chef. Denne är skyldig att vidta de åtgärder som krävs för att åtgärda avvikelsen.

Alla avvikelser skall följas upp och kommuniceras vid ledningsgruppens möten samt vid personalträffar och fortbildningar.

### **Verkstad, avvikelser på fordon**

Skador på kunds fordon skall anmälas till fordonsägaren. Rapport skall ofördröjligen lämnas om skadan misstänks kunna vara en omedelbar trafiksäkerhetsrisk om den finns på andra fordon.

Den som tar emot klagomål från kund eller själv upptäcker avvikelse på våra, respektive kunders fordon, rapporterar detta skriftligen till verkstadsansvarig. Vid akuta felaktigheter rapporteras även direkt till verkstadsansvarig.

Följande uppgifter skall ingå:

- Datum när avvikelsen upptäcktes
- Kund som berörs av avvikelsen
- Typ av avvikelse
- Klagomål från kund
- Internt upptäckt händelse
- Risk för avvikelse eller annan oönskad händelse
- Beskrivning av avvikelsen/upptäckten
- Ev förslag till förbättring
- Eget namn och funktion

Verkstadschef kontrollerar så att de innehåller tillräckligt med uppgifter för att kunna utredas. Om något saknas begärs kompletterande uppgifter från den person som lämnat uppgifterna. Verkstadschef beslutar vid avvikelser på kunders fordon, inkl komponenter, artiklar och reservdelar, till vem avvikelserrapporten ska sändas.

# Blankett för Tillbud/Olycksrapportering

Bilaga 1

<b>Namn</b>	
<b>Arbetsplats</b>	
<b>Datum, tidpunkt</b>	

## Beskrivning av tillbudet/olyckan

Känner du till om liknande tillbud/olycka inträffat tidigare?    Ja     Nej

## Vilka andra konsekvenser kunde tillbudet/olyckan fått?

## Vilka faktorer vad det som bidrog till att tillbudet/olyckan inträffade?

Tekniska brister i utrustning eller i skyddsanordning?    Ja     Nej

Brister i underhåll eller service?    Ja     Nej

Brister i arbetsinstruktioner?    Ja     Nej

Brister i utbildning?    Ja     Nej

Brister i kommunikation?    Ja     Nej

Brister i organisation? Ja  Nej

Tidsbrist eller stress? Ja  Nej

Brott mot säkerhetsföreskrifter? Ja  Nej

Annat?  
\_\_\_\_\_

Förslag på vad du tycker bör göras för att något liknande inte ska inträffa igen?

Ort och Datum: \_\_\_\_\_

Underskrift: \_\_\_\_\_

Underskrift, skyddsombud: \_\_\_\_\_

### Arbetsgivarens noteringar

Om olyckan/tillbudet var allvarligt, har det anmälts till myndighet? Ja  Nej

Om ja, ange vilken/vilka: \_\_\_\_\_

Krävs en vidare utredning av tillbudet/olyckan Ja  Nej

Om ja, klart när: \_\_\_\_\_ Uppföljning har skett datum: \_\_\_\_\_ Sign. \_\_\_\_\_

Återkoppling till rapporterande person, avdelning utförd Ja  Nej

Ort och Datum: \_\_\_\_\_

Underskrift: \_\_\_\_\_

# Blankett för Avvikelse rapportering

Bilaga 2

Namn	Händelsedatum	Arbetsplats/Händelseplats
------	---------------	---------------------------

## Referenser

Styrande dokument/instruktion
Annat

**Beskrivning: Vad har hänt/Hur har det hänt/Felbeskrivning** (inblandat: Fordon/produkt/  
/komponent/dokumentation/instruktion/datasystem etc)

**Har detta hänt tidigare?**

**Möjliga konsekvenser samt Vidtagna åtgärder**

**Förslag på korrigerande åtgärder**

**Om möjligt beräknade kostnader**

## Arbetsgivarens noteringar

Krävs en vidare utredning av avvikelsen ? Ja  Nej

Om ja, klart när: \_\_\_\_\_ Uppföljning har skett datum: \_\_\_\_\_ Sign. \_\_\_\_\_

Återkoppling till rapporterande person, avdelning utförd Ja  Nej

Ort och Datum: \_\_\_\_\_

Underskrift: \_\_\_\_\_