



Olycksundersökning

Medelpads Räddningstjänstförbund
2012 09 03

Enkel Olycksutredning

Tågnet kom trots begärt tågstopp

Dalgatan Sundsvall



Av
Lars-Göran Nyhlén

Sammanfattning

Vid en trafikolycka i centrala Sundsvall vid en järnvägsövergång begärdes "tågstopp" av Inre Befäl. Information lämnades till driftledningen av en person i en annan organisation under pågående räddningstjänst som gjorde att tågstoppet upphävdes utan att Räddningsledaren blivit informerad. Samtalen med driftledningen är avlyssnade och ytligt beskrivna i en bilaga.

Inledning

Den här rapporten är tänkt att användas om det finns behov att ta fram nya rutiner när vi begär tågstopp eller räddningsfrånkoppling. Rapporten visar hur det gått till i den aktuella olyckan. Förslag till rutiner vid tågstopp bifogas som bilaga.

Tågledningen i Ånge har gjort ett "loggstopp" för att kunna avlyssna de samtal som inkommit i samband med det aktuella tågstoppet. Man ser mycket allvarligt på händelsen och ska uppdatera rutinerna för tågstopp. Utredaren har avlyssnat de telefonsamtal som finns i den aktuella händelsen.

Utredaren har haft dialog med SOS-operatörer om larmvägen till driftledningscentralen, larmvägen behöver uppdateras.

Utredaren har intervjuat driftledningscentralens säkerhetshandläggare och vi ser samma behov att gå vidare. Vi har samsyn i händelseförloppet.

Händelseförlopp

Ca 09:40 inträffade en trafikolycka på Dalgatan i Sundsvall. En bil skulle precis stanna vid bommarna för järnvägen eftersom bommarna hade gått ner eller var på väg ner. Den bil som skulle stanna blev påkörd i sidan, bakom förardörren, av en bil som kom från vänster. Det finns en lämna företrädeskylt i korsningen och den påkörande bilen skulle ha stannat vid skylten, men gjorde inte det.

Larmet inkom 09:41:20 till SOS och larmet slogs 09:42:14 och första kvittens från utryckningsstyrkan kom 09:44:44 och man kvitterar när bilen rullar ut ur vagnhallen. 09:46 har IB begärt tågstopp och utryckningsstyrkan får reda på det under framkörningen. I samband med att Räddningstjänstens första bil 213-2010 anländer, åker ett tåg förbi. Bil 2010 lämnar framkomstrapport på RAPS 1 ca 09:47. 09:51:30 börjar åter klockorna att ringa vid järnvägsövergången och senare kommer ett tåg och åker förbi. Då satt fortfarande den skadade kvar i bilen och vårdades av räddningspersonal. Ambulanspersonalen tar över vårdandet strax innan tåget kommer. RL hade identifierat att bommen vid järnvägen hade fått en smäll så att den var knäckt/bruten. Bommen låg mot ledningarna som går i toppen av stolparna efter järnvägen.

Orsaker till olyckan

Det som är intressant i den här olyckan är inte kollisionen mellan 2 bilar utan det faktum att det begärda tågstoppet upphävdes utan räddningsledarens vetskap. Det finns rutiner för hur ett tågstopp skall utföras men det inträffar väldigt sällan och det är därför lätt att rutinen inte följs. Om rutinen hade följts hade det sett ut som följer, ungefär:

Inre Befäl begär tågstopp och SOS-operatörer ringer upp driftledningen i Ånge. SOS-operatören kopplar ihop IB och driftledningen. IB och den person vid driftledningen som har mandat att utföra ett tågstopp växlar namn med varandra. Driftledningen tar kontakt med tågklararen i Sundsvall som utför tågstoppet. Driftledningen meddelar Inre Befäl att tågstopp är verkställt, utryckningsstyrkan meddelas. Tågstoppet avslutas med att den person som ringde in tågstoppet, ringer till driftledningen och upphäver begäran om tågstoppet.

Den här gången blev det så här:

IB begär tågstopp, SOS-operatören ringer upp driftledningen i Ånge och begär tågstopp. Inga namn växlas. Tågledningen ringer klararen i Sundsvall som stoppar tåget med ljussignal och meddelar SOS-operatören att tågstopp är utfört. Kvittensen går muntligt till Inre Befälet. Utryckningsstyrkan meddelas att tågstopp är begärt och utfört. Efter ett tag in i insatsen meddelar polisen till driftledningen att det inte finns något hinder på spåret. Därmed meddelas klararen i Sundsvall att

tågen kan gå. Dock är en bom i uppfällt läge vilket medför att lokföraren får klart för sig att han ska ta det lugnt i plankorsningen eftersom att bommen är i uppfällt läge.

Om inte bommarna blivit skadade vid olyckan och de hade varit i nedfällt läge hade inte lokföraren fått någon info om att han skulle köra med låg hastighet. Det gäller egentligen för alla olyckor i närheten av järnvägen där trafiksignaler inte är skadade. Det visar vikten av att ett begärt tågstopp inte får upphävas hur som helst.

Räddningsinsats

Räddningsinsatsen var enkel och bestod i att ta hand om föraren av den bil som blev påkörd tills ambulansen kom. Olyckan var statisk och inget mer bedömdes kunna ske.

Iakttagelser och slutsatser

Det av räddningstjänsten okända upphävandet av tågstopp medförde i det här fallet en förhöjd risk för räddningspersonal och den skadade. Polisens LKC hade meddelat att det inte fanns några hinder på spåret ”så det var bara att upphäva tågstoppet”. Ordväxlingen finns mellan LKC och driftledningen finns beskriven i bilagan ”Ungefärlig redogörelse av hur tågstoppet...”. Jag ställer mig frågande till varför LKC överhuvudtaget meddelar Driftledningscentralen om hur förhållandena var på olycksplatsen. Det är nämligen Räddningstjänstens bedömning av läget som skall gälla eftersom det är Räddningstjänstens insats och räddningstjänsten är Räddningsledare. LKC bör informeras om hur lägesrapporteringen skall ske. Att tågen börjar gå förbi medför att det kan skaka ganska rejält i backen och att den knäckta bommen hade kunnat ramla på bilen eller ramlat mot kontaktledningen på grund av vibrationer. Den har även kunnat träffa räddningspersonalen. Ingetdera är acceptabelt.

Tåget som kommer går sakta därför att lokföraren får indikationer om att nått är på tok i plankorsningen eftersom han har rött ljus istället för vitt ljus. Hur hade det varit om bommen varit nedfälld? Hade lokföraren då fått vitt ljus och kommit i högre fart?

Rekommendationer

- Jag rekommenderar att Räddningstjänsten, tillsammans med Driftledningen på Banverket, utarbetar en rutin för hur ett tågstopp och räddningsfrånkoppling skall begäras och avslutas. **Telefonnummer 0690 XXXXX skall användas.** Att utförandet av tågstopp sker på rätt sätt är driftledningscentralens ansvar.
- Jag rekommenderar att vi informerar polisen om deras befogenheter på en olycksplats när räddningstjänst pågår och vi är räddningsledare.
- Jag rekommenderar att vi informerar SOS om den rutin vi ska ta fram med Driftledningen i Ånge.
- Jag rekommenderar att Trafikverkets Driftledningscentral reviderar sina rutiner för mottagande av begäran om tågstopp och för upphävandet av tågstopp så att andra aktörer inte kan upphäva gällande tågstopp.

Bilagor

Fotobilaga med kommentarer



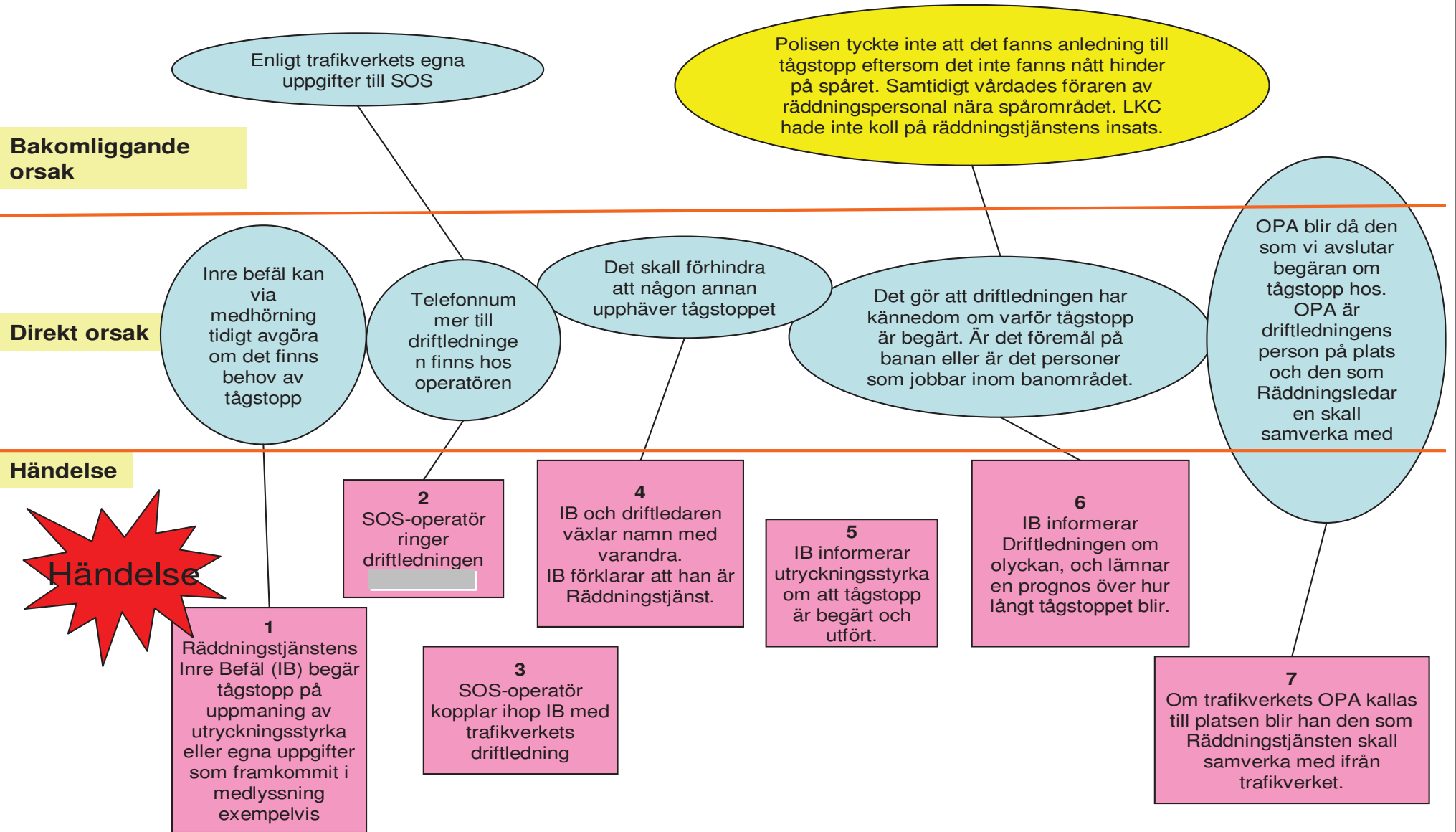
Figur 1 Bilen sladdade runt och träffade järnvägsbommens fundament. Den kunde inte fällas när bilen stod där.



Figur 2 Här syns bommen som gått av.

Bilaga Rutin tågstopp

Förslag till rutin vid begäran av tågstopp



Bilaga Ungefärlig redogörelse för hur tågstoppet den 29/8 beställdes och avslutades.

Jag avlyssnade samtalen som inkom till driftledningen i det här ärendet. Jag har försökt att återge det som jag uppfattade det.

09:47 SOS ringer och begär tågstopp på grund av ”olycka vid bommarna” ”oklart om det är på spåret”
SOS-operatören begär tågstopp ”omedelbart”
Driftledaren ”jag hör av mig”
Klareraren i Sundsvall utför tågstopp.

Total tid för ordväxlingen är 51 sek.

Kvittens av driftledaren till SOS-operatören	
SOS-operatören	- Bommen går ner över bilen
Driftledningen	- Är bommen trasig?
Driftledningen	- Personal skall skickas till olycksplatsen.
Driftledningen	- Inget tåg kommer.

Från klockan 09:47 har det nu gått 1 minut och 47 sekunder.

09:49 Felavhjälpare begärs av driftledare

09:51 Polis ringer driftledningen
Polisen delger driftledningscentralen att - Bommen är trasig, inga bilar på spåret.
Detta enligt uppgift av patrullen.
Driftledaren - Då går det att köra tåg i alla fall!?
Polisen - Jajamän!

09:52 Driftledaren - Inga bilar som hindrar tåg.
Klareraren - Toppen, det var det jag ville höra.

09:59 SOS-operatör - Vi hade begärt tågstopp!?
Operatören vid brandbordet kopplar ihop driftledningen med IB och de samtalar.

IB till Driftledaren	- Har vi nått missförstånd?
IB till Driftledaren	- Polisen äger inte frågan!

Det framkommer här att polisen har lämnat info som gör att tågstoppet upphävs. I samtalet blir det klart för driftledaren att det inte blev riktigt bra den här gången. Vaktavande på polisen blir informerad om det av IB och jag antar att han frågar patrullen om de kontaktat driftledningen i Ånge. Vi får beskedet att polisen inte upphävt tågstoppet, vilket i och för sig är riktigt. Dock upphävdes tågstoppet på grund av den info Polisen gav Driftledningscentralen.

Kontaktpersoner

XX XXXXX
070 XXXXXXXX.

Säkerhetshandläggare XXXX driftledningscentral

Lars-Göran Nyhlén
070 1916282

Olycksutredare Medelpads Räddningstjänstförbund