



Olycksundersökning Nivå 2b

Insatsutvärdering 2019-02-07

Terminalgatan, Knutpunkten, Helsingborg

Järnväg - kollision/urspårning

Ansvarig utredare

Gert Linderos, (Granskare: Lars-Göran Bengtsson) RSNV, 2019-06-28

Uppdraget

Att utvärdera insatsen som gjordes i samband med en järnvägsolycka, gjorda riskbedömningar i samband med insatsen, följandet av egna riktlinjer, samarbetet i den egna organisationen, samarbetet med andra organisationer i uppdraget, säkerställa vår förmåga samt att föra tillbaka erfarenheter till den operativa verksamheten.

Avgränsningar

I utvärderingen utreds räddningstjänstens insats från utalarmering till dess att räddningstjänsten avslutades. Orsaken till järnvägsolyckan utreds av Trafikverket.

Metod

Händelserapporten, SOS ärendekopia har studerats, film från hjälmkamera har granskats och samtal har förts med VBI, yttrebefäl, styrkeledare samt enskilda brandmän som deltagit i insatsen.

Kort beskrivning av händelserna

Enligt SOS ärendekopia informerade uppringare om att två tåg kolliderat i anslutning till tunneln under Knutpunkten samt att uppringaren kommer att möta upp räddningstjänsten.

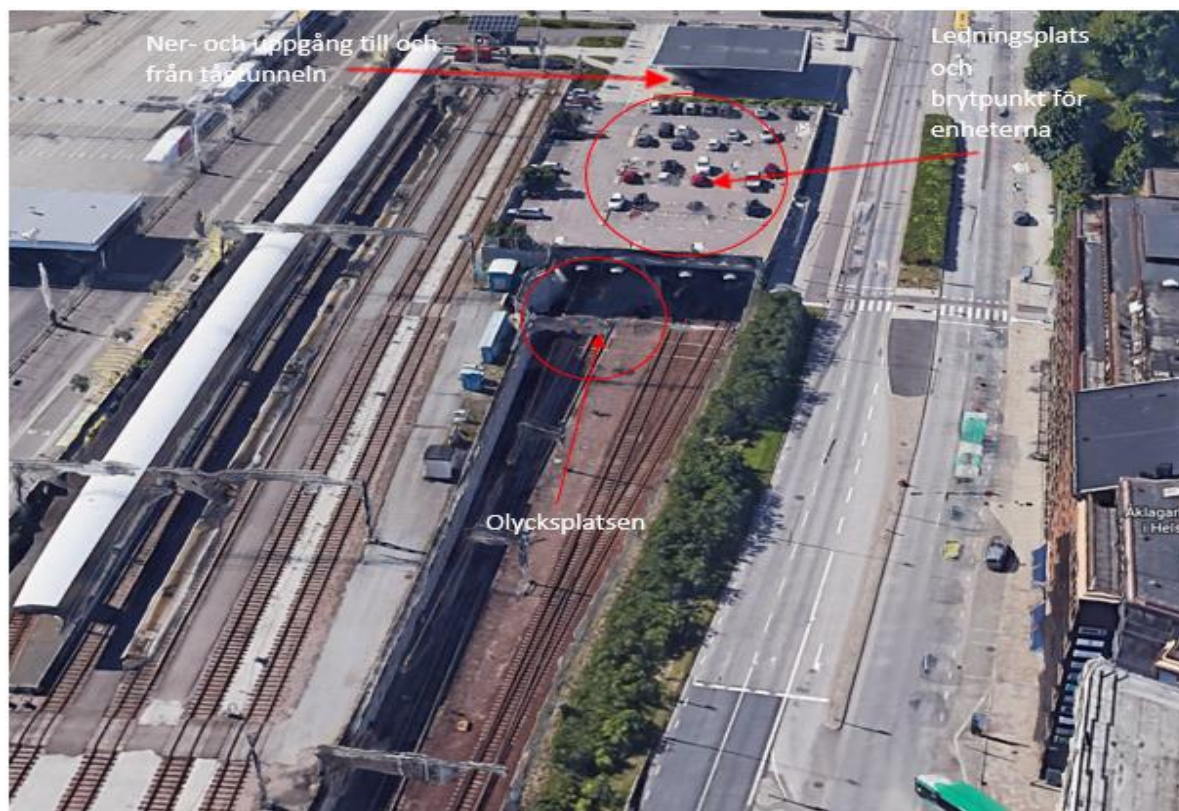
Larmade enheter:

Ledning: 2-64-1000, 2-64-1180, 264-1080, TIB

Operativa enheter: 2-64-1210, 2-64-1010, 2-64-1030, 2-64-1110, 2-64-1140

När första enheten kom till platsen mötte OPA (Trafikverkets **O**lycks**P**lats**A**nsvarig) upp och bekräftade att det var trafikstopp och att räddningsfrånkoppling är bekräftat men att skyddsjordning ännu inte var fullt genomförd. Strömförande ledningar till tågen var intakta och beslut togs av första enheten på plats att det var riskfritt att beträda spårområdet. Första enheten på platsen gavs tillträde till tåget med passagerare och tillsammans med ytterligare en enhet inventerades skadeläget ombord på tåget. Det konstaterades snabbt att inga av de c:a 150 passagerarna behövde akut hjälp.

Under tiden anlände ytterligare enheter till platsen. Ledningsteamet kom samtidigt till platsen och det upprättades tillsammans med OPA, Polis och sjukvård en ledningsplats/brytpunkt, se figur 1.



Figur 1. Översiktbild av Knutpunkten, olycksplatsen och den upprättade ledningsplatsen.

VBI blev räddningsledare och yttre befäl utsågs till skadeplatschef. Skadeplatschefen begav sig ner till skadeplatsen och får där beskedet från enheterna som inventerat skadeläget att det inte finns passagerare som behövde akut sjukvård. Skadeplatschefen informerades därefter att en evakuering av tåget kunde påbörjas.

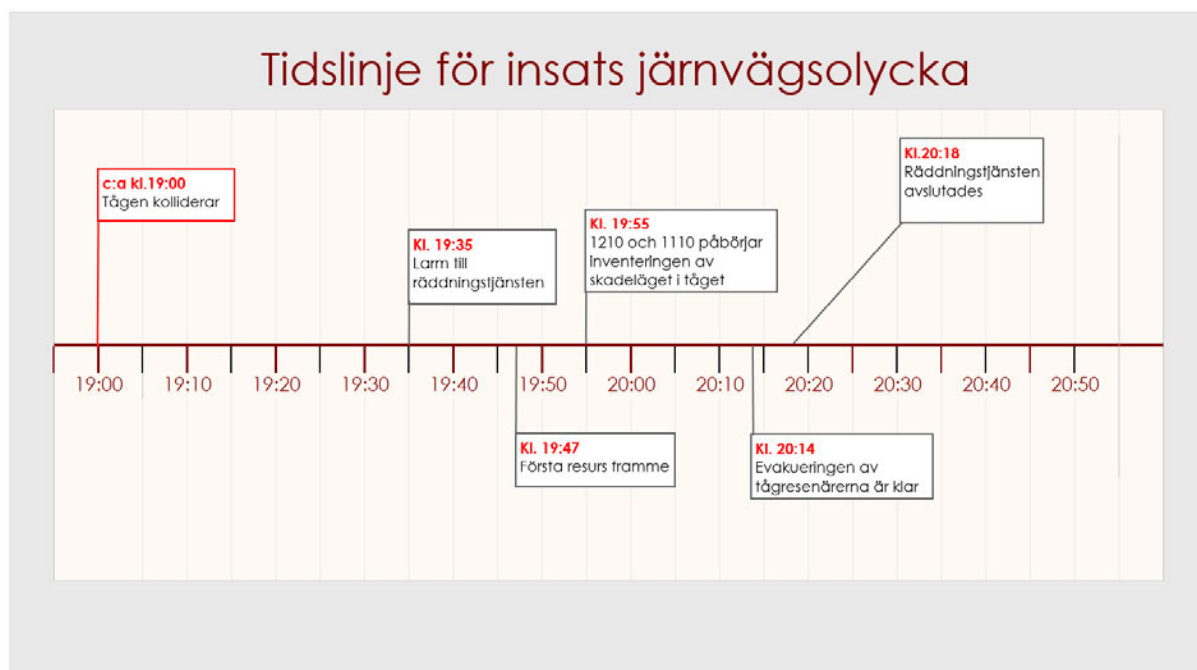
Efter dialog med Polis, OPA och Sjukvården påbörjades evakueringen av tåget. Polis ordnade med plats för identifiering av alla passagerarna och det upprättades möjligheter för sjukvården att gå igenom alla passagerarna. Evakueringen genomfördes därefter utan problem.

Polis meddelade att det inte behövdes ytterligare krisstöd och sjukvården meddelade att ingen behövde transporteras till sjukhus för vård.

Räddningstjänstens personal skickades ner i tåg tunneln för att identifiera eventuella läckage samt att dokumentera händelsen.

Därefter avslutades räddningstjänsten.

Ingen teknisk genomgång/återkoppling hölls i samband med händelsen på grund av annat mycket långvarigt larm kort efter järnvägsolyckan.



Figur 2. Tidslinje över ungefärliga tider för händelsen. Från tidslinjen framgår det att det tagit ungefär 35min. från det att tågen kolliderade tills att räddningstjänsten larmades. Detta får anses som en besvärande omständighet för att kunna göra en snabb och effektiv insats.

Slutsatser

Alarmering

I samtal med Trafikverkets utredare framgår att järnvägsolyckan inträffat 30-35minuter innan räddningstjänsten larmades till platsen. Trafikverkets utredare beskriver detta som att det brustit i Trafikverkets rutiner vid en järnväg-kollision/urspårning. Detta resulterade i att räddningstjänstens insats tillsammans med Polis och sjukvård försenades åtskilligt. Dock ska påpekas att trafikstopp och räddningsfrånkoppling i princip var klart och åtgärdat av Trafikverkets personal vid räddningstjänstens framkomst vilket då gjorde att en insats tillsammans med Trafikverkets personal kunde påbörjas omgående.

Ledningen

Ledningen av en insats med ett fullt ledningsteam i "egen regi" är inarbetad och fungerade bra. OPA(olycksolatsansvarig från Trafikverket) var på plats innan räddningstjänsten och därför kunde en insats påbörjas omgående.

Vid larm om järnväg-kollision/urspårning är samverkan mellan Trafikverkets resurser och räddningstjänstens resurser ett måste. Som Räddningsledare ska det skapas samverkan, i detta fall, mellan Trafikverkets resurser, Räddningstjänstens enheter, Sjukvården och Polis på platsen. Här måste det finnas en tydlighet om vem som gör vad och vem det är som leder insatsen. I denna händelse fanns det inget som pekar på att samverkan i det skapade ledningsteamet inte

fungerade. En bra ledningsplats upprättades och anländande resurser fick tilldelade uppgifter som genomfördes på ett bra sätt.

Riskbedömningar

I den granskade händelserapporten och SOS ärende kopia hittades inte någon del av insatsen som påbörjades utan genomförd riskbedömning. Gjorda riskbedömningar är dokumenterade i händelserapporten.

Beredskapen

Stora resurser togs inledningsvis i anspråk men ganska snabbt konstaterades att det fanns möjligheter att avsätta resurser för beredskapen i närområdet. Detta gjordes i ett tidigt skede och inga andra åtgärder behövdes göras för att trygga beredskapen för ytterligare händelser.

Samverkan inom den egna organisationen

Samverkan mellan Räddningstjänsten och Trafikverkets personal vid ett uppdrag är av stor betydelse för insatsens effektivitet och snabbhet vid larm om järnvägsolycka. Det måste därför finnas god kunskap om hur Trafikverkets organisation vid järnvägsolyckor fungerar/arbetar samtidigt som Trafikverket måste ha god kännedom hur Räddningstjänsten fungerar, deras resurser samt dess begränsningar.

Det är viktigt att förstå och kunna hantera kombinationen av fordon och resurser som skickas vid larm om järnväg-kollision/urspårning (vem ska skyddsjorda etc.). Kombinationen TIB, Inre befäl, Räddningsledare, Yttre befäl, primärstation och förstärkande stationer ska samverka på ett effektivt sätt. Samövning skulle sannolikt kunna effektivisera vår förmåga.

Bra intern kommunikation (radio) mellan enheterna är en förutsättning för bra effektivitet och inte minst säkert arbete. Det är viktigt att följa det framtagna dokumentet "Samband- och framkörningsrutiner". Vid denna händelse fungerade den interna och den externa kommunikationen bra.

Samverkan med andra organisationer i ett uppdrag

Samverkan i ett uppdrag med många organisationer/enheter inblandade är en förutsättning för att kunna göra en bra insats. Förståelse och kunskap om varandras möjligheter och begränsningar är en förutsättning för en effektiv insats.

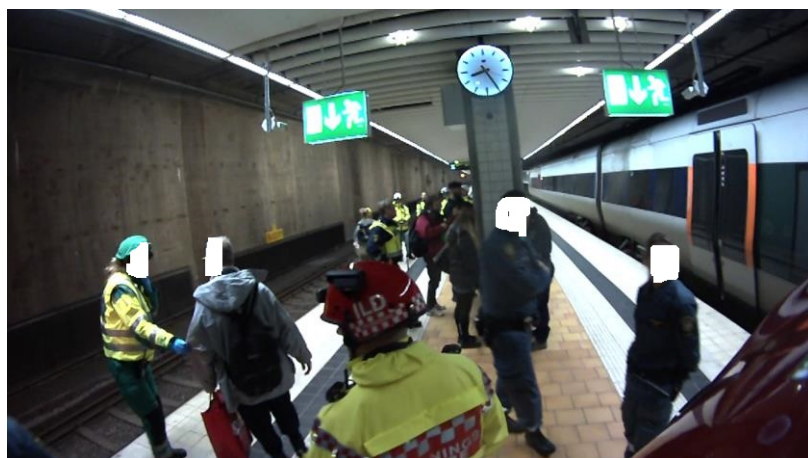
I denna händelse rådde sannolikt inledningsvis förvirring om vem och när räddningstjänsten och deras resurser egentligen borde larmas. Tidigt larm till räddningstjänsten skulle sannolikt förbättra möjligheterna för räddningstjänstens enheter att bli effektivare vid en eventuell olycka vid järnväg-kollision/urspårning.

Slutlig fundering

Järnväg-kollision/urspårning är inte vanligt förekommande. Organisationen för olyckor av som denna karaktär bör vara väl planerad och genomtänkt innan den verkställs. Instruktioner, rutiner, sättet att arbeta ska vara uppdaterat och det kräver att man hela tiden följer utvecklingen i samhället samt de krav som ställs på en säker och effektiv Räddningstjänst vid olyckor med ett eller flera tåg inblandade. Samverkan med, i detta fall mellan Trafikverket, Polis och sjukvården fungerade bra trots sent inkommit larm om olyckan.

Järnväg-kollision/urspårning kan vara en komplicerad och svår insats. Det är dock en del i RSNV's verksamhet och det krävs samverkan, inom den egna organisationen och samverkan med andra organisationer på en olycksplats för att bli så effektiva som möjligt. Denna gång var det "bara" c:a 150 passagerare och inga omfattande personskadade. Det skulle kunna vara betydligt fler passagerare och kanske med personskador. Här kan övning och utveckling göra räddningstjänsten ännu effektivare vid stora och omfattade händelser.

Att ha en väl fungerande sambandsplan är en förutsättning för bra kommunikation på en omfattande skadeplats med många enheter och aktörer. Att följa den föreslagna sambandsplanen som finns i dokumentet "Samband- och framkörningsrutiner är en förutsättning för effektiv kommunikation. På denna olycksplats fungerade sambandsplanen bra.



Figur 3. Bild från evakueringen av tågets passagerare. Alla fick möjlighet att prata med sjukvården och bli registrerade av polis.

Förslag på åtgärder

- I samverkan mellan Polis, Sjukvården, Räddningstjänsten och Trafikverket OPA skulle samarbetet kunna effektiviseras. I de fall då Trafikverkets OPA finns på plats måste det tydligt och tidigt framgå vem som gör vad och vilka roller respektive organisationer har. Här kan dialogen/samverkan/övning med Trafikverket, Polis, Sjukvården och Räddningstjänsten alltid förbättras. Vid denna händelse fungerade dock samverkan mellan inblandade organisationer bra.

- Samverkan mellan våra egna enheter vid larm om järnvägsolycka skulle kunna bli bättre. Kunskap om enheternas sätt att arbeta deras begränsningar kan bli bättre. Här kan övning och utveckling göra organisationen effektivare. Fler och mer samövning mellan resurserna/stationerna skulle kunna bidra till att en insats kan bli snabbare, säkrare och effektivare.
- Vid omfattande insatser med massmedialt intresse, med många enheter insatta och beredskapen påverkas av en händelse är det nödvändigt att även använda sig av TIB för att förstärka ett ledningsteam och den strategiska planeringen. Vid denna händelse användes TIB för den strategiska planeringen vilket fungerade bra.
- Fundera på hur vi samverkar med Trafikverkets personal vid järnvägsolyckor.
- Skapa möjligheterna för TIB att dokumentera i händelserapporten om fattade och genomförda beslut.
- Fundera på fordonståg vid larm om järnväg-kollision/urspårning. Det finns en osäkerhet i vilka fordon som ska medfölja fordonståget vid larm om Järnvägsolycka-kollision/urspårning.

Utredare:

Gert Linderos
Brandmästare

Granskat av:

Lars-Göran Bengtsson
Brandingenjör