DokumentID
TDOK 2018:0149

Dokumentdatum
2019-03-28

Version
2.0

Fastställt av
Chef VO Underhåll

Gäller från
[Gäller från]

Ersätter
TDOK 2013:0399

Skapat av
Janernäs Robert, UHdsj

Konfidentialitetsnivå
Ej begränsad

Nödlägesplan Malmö rangerbangård

Innehåll

1 Syfte 3
2 Omfattning 3
2.1. Målgrupp 5
3 Definitioner och förkortningar 5
3.1. Definitioner 5
3.2. Förkortningar 8
4 Ansvar 9
5 Inledning 9
5.1. Bakgrund 9
5.1.1. RID-S 9
5.1.2. Lag om skydd mot olyckor 9
5.2. Metod och underlag 11
5.3. Disposition 11
6 Organisation 13
6.1. Bemanning 13
6.1.1. Bangården som arbetsplats 13
6.1.2. Annan plats 14
6.2. Närvaro på området 14
7 Anläggningsbeskrivning 15
7.1. Allmänt 15
7.2. Tillträdesvägar 16
7.3. Mötesplatser och återsamlingsplatser 17
7.4. Brandvatten 18
7.5. Varningssystem 19
7.5.1. Tyfonlarm 19
7.5.2. Högtalarsystem 20
7.6. Skydds- och säkerhetsutrustning 21
7.7. Övriga resurser 22
8 Åtgärder vid nödläge 23
8.1. Allmänt 23
8.2. Händelser 25

8.2.1. Brand ... 25
8.2.2. Utsläpp av farligt gods ... 28
8.2.3. Enbart personskada ... 30
8.2.4. Yttre hot ... 31

9 Nödlägeskommunikation ... 32

9.1. Allmänt ... 32
9.2. Kommunikationsvägar ... 32
9.3. Information till media ... 35
9.4. Information till anhöriga ... 35
9.5. Information till allmänheten, VMA ... 35

10 Nödlägesinstruktion ... 36

10.1. Allmänt ... 36
10.2. Upptäckare ... 38
10.2.1. Allmänt förfarande vid upptäckt olycka ... 38
10.3. Rangerutövare ... 39
10.3.1. Allmänt förfarande vid olycka vid larm från Trafikverket ... 40
10.3.2. Förfarande vid olycka vid larm direkt till Rangertornet ... 41
10.4. Vägvisare ... 42
10.4.1. Allmänt förfarande vid olycka ... 42
10.5. Trafikcentral Malmö ... 43

11 Utbildning och övning ... 44

11.1. Regelverk ... 44
11.2. Utbildningar ... 45
11.3. Övning ... 46
11.4. Ansvar ... 46
11.5. Uppföljning och dokumentation ... 46

12 Revidering ... 47

13 Hjälpmedel och referenser ... 48

13.1. Hjälpmedel ... 48
13.2. Referenser ... 48

Bilaga 1 – Organisation och kontakter ... 49

Bilaga 2 – Nödlägeskarta ... 50

Bilaga 3 – Distribution och placering ... 52

Bilaga 4 – Rutin för spillplatta på spår 57 Malmö bangård ... 54

14 Ändringslogg ... 56

1 Syfte

Detta dokument ingår i Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem för järnväg. Se särskilda regler för förvaltning av säkerhetstillstånd.

Syftet med denna nödlägesplan är att hindra eller begränsa konsekvenserna av en olycka eller annat nödläge samt att förbättra möjligheterna att använda tillgängliga resurser på ett effektivt sätt. Detta dokument sammanfattar Trafikverkets planering för att hantera olyckor och andra nödlägen som inte kan hanteras utifrån enbart Trafikverkets normala rutiner.

Nödlägesplanen ska fungera som ett hjälpmedel och en instruktion för den som ska hantera sådana händelser. Motåtgärderna och ansvarsfördelningen vid hantering av nödlägen ska vara genomarbetade, tydliga och sammanställda i detta dokument.

Det faktum att en rangerbangård är arbetsplats och verksamhetsyta för flera olika organisationer och intressenter gör att kravet på samordning vid ett nödläge är stort. Externa aktörer (räddningstjänst, polis, sjukvård m.fl.) kommer också att spela en viktig roll i ett nödläge. Nödlägesplanen syftar således även till att skapa bättre förutsättningar för att berörda parter samarbetar på ett effektivt sätt vid nödlägen på rangerbangården.

Nödlägesplanen ska även kunna användas för utformning av framtida övningar av nödlägeshantering på bangården.

2 Omfattning

Geografiskt är nödlägesplanen begränsad till att omfatta händelser som inträffar på rangerbangårds-området och i fokus står påverkan på verksamhet och personal. För nödlägesplanen har den geografiska avgränsningen av Malmö rangerbangård gjorts utifrån tre nivåer:

Nivå 1: Det spårområde som utgör rangerbangården samt rangertorn.

Nivå 2: Markområdet i direkt anslutning till rangerbangårdsspåren som inrymmer verksamhet i anslutning till rangerbangården. Nivå 2 överensstämmer med områdesskyddets utsträckning.

Nivå 3: Riskområde/Konsekvensområde – Omfattar det geografiska område inom vilket människor riskerar att skadas i händelse av utsläpp av farligt gods på rangerbangården. Riskområdets utbredning utgår ifrån senast upprättade riskanalys för Malmö rangerbangård.

Nödlägesplanen är begränsad till att omfatta enbart händelser som inträffar på den del av rangerbangårdsområdet som innefattas av nivå 1. För denna geografiska avgränsningsnivå gäller de regler och rutiner som beskrivs i nödlägesplanen.

De aktörer i och utanför byggnader som innefattas av avgränsningsnivå 2 ska kunna varnas tidigt i ett nödläge och innefattas av det åtgärdsmoment som i nödlägesplanen avses med att varna personal på bangården.

Samtliga av de aktörer som är verksamma inom nivå 2 ska delges nödlägesplanen i sin helhet och ingå i ett s.k. samordningsmöte, där bangårdens olika aktörer träffas och bl.a. diskuterar säkerhetsfrågor.

Avgränsningsnivå 3 omfattar de verksamheter och enskilda personer mot vilka Trafikverket har informationsskyldighet utifrån kravet i LSO, 2 kap. 4§. Eventuella åtgärder och rutiner som berör avgränsningsnivå 3 måste planeras ihop med Malmö kommun samt även Burlövs kommun eftersom rangerbangården angränsar till denna.

I bild 2.1 illustreras de geografiska avgränsningarna för nivå 1 och 2.

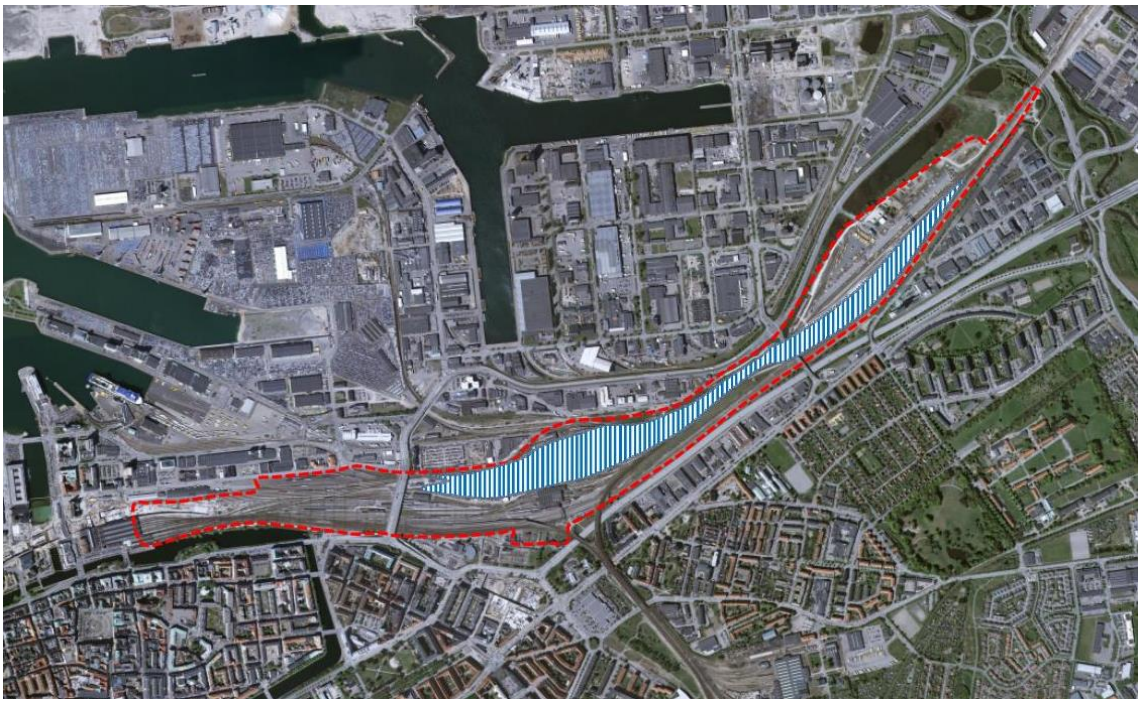


Bild 2.1: Översiktsbild av rangerbangårdens utbredning, blå skraffering motsvarar geografisk avgränsning nivå 1, röd streckad linje nivå 2.

Nödlägesplanen beskriver de åtgärder som behöver utföras under det initiala skedet efter en olycka. I detta fall avgränsat till skedet omedelbart efter en olycka på rangerbangården fram till dess att räddningstjänst, ambulans eller polis anländer. Detta innebär normalt[1] de första 10-15 minuterna efter olyckan. Efter det att räddningstjänst, ambulans eller polis har anlänt och tills dess att räddningsinsatsen är avslutad, bör Trafikverkets åtgärder som har en direkt inverkan på bangårdsområdet ske i samråd med aktuell blåljusmyndighet.

Utöver de i nödlägesplanen beskrivna åtgärderna vidtar Trafikverket en rad åtgärder beskrivna i andra styrande och vägledande dokument. Nödlägesplanen ersätter alltså inte ordinarie rutiner, utan beskriver vilka tillkommande åtgärder som ska vidtas vid en olycka på Malmö rangerbangård.

[1] Förutsätter normal larm- och insatstid.

2.1. Målgrupp

Nödlägesplanen är primärt riktad till personal verksam på Malmö rangerbangård, operativa funktioner på Trafikcentral Malmö som berörs vid nödläge på rangerbangården samt anläggningsägaren.

Nödlägesplanen utgör även ett stöd till hjälpande myndigheter som exempelvis räddningstjänst, ambulans och polis. För hjälpande myndigheter är det av intresse att ha kännedom om hur aktörer på bangården agerar, vilket stöd som hjälpande myndighet kan förväntas få samt vilka materiella resurser som finns på bangården.

En tredje målgrupp för nödlägesplanen är granskande myndigheter, i detta fall Transportstyrelsen. Det är Transportstyrelsen som ska följa upp att en väl utformad nödlägesplan finns upprättad för Malmö rangerbangård. Det är Trafikverket som ska tillse att nödlägesplan finns och efterlevs.

3 Definitioner och förkortningar

3.1. Definitioner

Arbetsjordning	”Jordning vid arbetsplats av sådant utförande att den tål förekommande strömmar”. Normalt innebär detta att kontaktledningen förbinds med jord efter att spänningsfrihet kontrollerats. Arbetsjordning utförs i normalfallet av den elarbetsansvarige. Om elarbetsansvarige inte är närvarande kan räddningspersonal med erforderlig utbildning utföra arbetsjordningen efter räddningsfrånkoppling och spänningsprovning.
Basentreprenör	Entreprenör som sköter underhåll av bangården i form av spår, bromsar, signalsystem m.m.
Drifttekniker	Placerad på vissa större Trafikcentraler och tar bland annat emot anmälningar av konstaterade fel och kallar ut felavhjälpning hos berörda entreprenörer. Vid olyckor tillkallas insatser enligt gällande rutiner och checklistor. Åtgärderna hanteras enligt gällande avtal, rutiner och checklistorna.
Eldriftsingenjör	Övervakar Trafikverkets starkströmsanläggningar och ombesörjer kopplingsåtgärder i dessa.
GSM-R	Är ett radiokommunikationssystem baserat på mobilsystemet GSM, som utformats speciellt för järnvägskommunikation (Railway). GSM-R är till för kommunikation mellan tågklarerare, tågförare och underhållspersonal. Systemet gör det möjligt att ringa till specifika tågnummer och har även automatisk samtalsstyrning från förare till rätt tågklarerare.

I-grupp	Infartsgrupp med spår där inkommande vagnar väntar på rangering.
Insatschef	Räddningstjänstens arbetsledning på olycksplatsen. Insatschefen har vittgående befogenheter och därför också samordningsansvaret på olycksplatsen. När Insatschefen bestämt att räddningsinsatsen är avslutad återgår ansvaret till Trafikverket.
Mötesplats	Förutbestämda, uppmärkta platser på bangården dit räddningsmanskapet larmas samt där en första kontakt tas mellan personal på bangården och räddningsmanskap.
Nödfrånkoppling	Innebär att strömmen till kontaktledningsnätet snabbfrånkopplas. Detta gör att alla eldrivna järnvägsfordon stannar, men övriga rälsbundna fordon stannar inte (för detta krävs även trafikstopp). Nödfrånkopplingen omfattar en större del av järnvägsnätet i regionen.
Nödläge	Oönskad händelse som inte kan hanteras utifrån de vanliga arbetsrutinerna på bangården och riskerar att hota människa, miljö eller egendom.
Nödlägesresurs	Utrustning som utgör hjälpmedel för att hantera nödläge, t.ex. larmsystem (utrymningslarm), nödlägeskarta, skydds- och säkerhetsutrustning, vindavläsning och larmtelefon.
Olycksplatsansvarig (OPA)	Trafikverkets arbetsledning på olycksplatsen, funktionen utförs av entreprenör.
Produktionsplats	Plats där tågklarerare tjänstgör och trafikleder från.
R-grupp	Rangergrupp med spår för rangering.
Rangering	Innebär att järnvägsvagnar flyttas mellan olika spår, över vall eller flyttas korta sträckor på samma spår. Rangering innefattar även att sammansätta enstaka vagnar till hela tågsätt.
Rangerledare	Tjänsteman som har till uppgift att planera rangeringen.
Rangeroperatör	Tjänsteman som har till uppgift att styra växlingsvägarna för växel- och rangerlok.
Rangerutövare	Järnvägsföretag som styr och utövar rangerverksamheten på rangerbangården.

Räddningsfrånkoppling	Sektionering av högspänningsledningarna som utförs av eldriftingenjören vid olycka. Det innebär att avbrottsställen eller sektioneringar anordnas i kontaktledningen på ett sådant sätt att överbryggning av spänning till olycksplatsen förhindras och att hjälpkraftledningen görs spänningslös. För att räddningsfrånkoppling ska göras måste Insatschefen begära detta.
SAFIR	SAFIR är ett samarbetsavtal mellan ett antal aktörer i Malmö hamn. Trafikverket får genom detta avtal ta del av speciell utrustning anpassad för kem-olyckor.
Skadeområde	Området i anslutning till skadeplats, där skador på människa, miljö eller egendom kan ske.
Sidospår	Spår som har enklare signalering eller ingen signalering/indikering av rörelser som försiggår.
Trafikcentral	Från Trafikcentraler trafikleds merparten av statens spåranläggningar. Jämför med Produktionsplats.
Trafikledning	Sköter driften av tågtrafiken på infrastrukturen.
Trafikstopp	Utförs för att skydda olycksplatsen. Normalt stoppas först alla fordonsrörelser så att ingen trafik kör in i olycksområdet, därefter säkras olycksplatsen.
Tågklarerare	Person som övervakar och leder trafikverksamheterna på huvudspår och särskilt angivna sidospår. I detta dokument avses med denna benämning tågklarerare för Malmö rangerbangård.
Regional operativ Ledare (ROL)	Befattning på Trafikcentral som har det övergripande ansvaret för trafikledningen.
Vagnreparatör	Är den entreprenör i anslutning till bangården med uppgift att reparera trasiga vagnar och lok.
Växling	Beteckning på rörelser med tågfordon vid en trafikplats på en järnväg, exempelvis för att koppla ihop, koppla isär eller flytta fordonen.
Återsamlingsplats	Förutbestämd uppmärkt plats på bangården där samling av personal sker vid evakuering.

3.2. Förkortningar

FG	Farligt gods
FSO	Förordning om skydd mot olyckor
LSO	Lag om skydd mot olyckor
Mgb	Malmö godsbangård
MSB	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
OPA	Olycksplatsansvarig
RTJ	Räddningstjänsten
RID-S	Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg
VMA	Viktigt Meddelande till Allmänheten, (Hesa Fredrik)
TC	Trafikcentral
TKL	Tågklarerare (avser i detta dokument tågklarerare för Malmö rangerbangård)

4 Ansvar

Trafikverket ska, enligt RID-S, ombesörja att interna nödlägesplaner för rangerbangårdar upprättas. Det är anläggningsägaren för Malmö rangerbangård som ska tillse att fastställd nödlägesplan finns samt ansvarar för att denna rutinbeskrivning är uppdaterad och implementerad. Frågor på innehåll och förslag på förbättringar ställs i första hand till denne.

5 Inledning

5.1. Bakgrund

5.1.1. RID-S

Rangerbangårdar omfattas av RID-S, Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg. I kapitel 1.11 – Interna nödlägesplaner för rangerbangårdar ställs krav på att nödlägesplaner upprättas för rangerbangårdar:

”För transport av farligt gods på rangerbangårdar skall interna nödlägesplaner upprättas.

Nödlägesplanerna ska medföra att vid olyckor eller tillbud på rangerbangårdar alla delaktiga samarbetar på ett samordnat sätt och att olyckans eller tillbudets konsekvenser på människoliv eller miljö blir så små som möjligt.

5.1.2. Lag om skydd mot olyckor

Verksamheter som i sig har en inneboende fara för att en olycka ska orsaka allvarliga skador på människor eller miljö, betraktas enligt 2 kap. 4§ i Lag om skydd mot olyckor (LSO) som *farlig verksamhet*. Malmö rangerbangård är klassad som en farlig verksamhet enligt 2 kap. 4§ LSO.

I LSO ställs särskilda krav på anläggningsägare och verksamhetsutövare av farliga verksamheter beträffande beredskap och hantering av ett nödläge på anläggningen.

Beredskap och andra åtgärder

Vid en anläggning där verksamheten betraktas som farlig, enligt 2 kap. 4§ LSO, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen, skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador. Vilka åtgärder som kan anses vara skäliga bör utarbetas i en särskild riskanalys av verksamheten. I Statens räddningsverks allmänna råd och kommentarer om skyldigheter vid farlig verksamhet, ges exempel på sådana åtgärder.

Varning och underrättelse vid olycka

Enligt 2 kap. 1§ LSO, skall den som upptäcker eller på annat sätt får kännedom om en brand eller om en olycka som innebär fara för någons liv eller allvarlig risk för någons hälsa eller för miljön, om det är möjligt, varna dem som är i fara och vid behov tillkalla hjälp. Detsamma gäller den som får kännedom om att det föreligger en överhängande fara för en brand eller en sådan olycka.

Ägaren eller den som utövar en farlig verksamhet, får efter kommunens medgivande, använda de varningsanordningar[2] som kommunen installerat som en del av VMA-systemet[3]. Ägaren eller verksamhetsutövaren bör vara överens med kommunen om när och vid vilka situationer som varningssystemet får aktiveras. För att varnings- och informationssystemet skall fungera tillfredställande behöver larmplaner, åtgärdslistor och underlag för meddelanden som skall sändas, utarbetas i förväg.

Vid utsläpp eller överhängande fara för utsläpp, av giftiga eller skadliga ämnen från en anläggning med farlig verksamhet, skall den som utövar verksamheten underrätta länsstyrelsen, polismyndigheten och kommunen om utsläppet påkallar särskilda åtgärder till skydd för allmänheten.

Information till myndigheter

Vid utsläpp eller överhängande fara för utsläpp, av giftiga eller skadliga ämnen från en anläggning med farlig verksamhet är anläggningens ägare eller verksamhetsutövaren vid anläggningen enligt 2 kap. 4§ Förordning om skydd mot olyckor (FSO) skyldig att omgående informera den kommun där anläggningen är belägen samt MSB om:

- omständigheterna kring olyckan eller den befarade olyckan
- vilka farliga ämnen som finns i anläggningen och som kan orsaka allvarliga skador på människor eller miljön och om några av dessa ämnen läckt ut
- de uppgifter som finns tillgängliga för att möjliggöra en bedömning av följderna för människor och miljö, samt
- vilka räddningsåtgärder som vidtagits.

Så snart det kan ske skall information också lämnas om:

- vilka saneringss- och restaureringsåtgärder som planeras för att begränsa följderna, samt
- vilka åtgärder som planeras för att förhindra att en olycka inträffar igen.

[2] Med varningsanordningar avses i detta fall tyfoner även kallade Hesa Fredrik.

[3] VMA, Viktigt Meddelande till Allmänheten, är ett varningssystem som används vid olyckor och allvarliga händelser, vid svåra störningar i viktiga samhällsfunktioner och vid krishantering i samband med extraordinära händelser.

5.2. Metod och underlag

Nödlägesplanen utgår från de händelser som beskrivs i kapitel 8.2 och som har identifierats kunna medföra allvarliga konsekvenser för personal, allmänheten eller miljö.

Nödlägesplanen är kopplad till senaste riskanalysen för Malmö rangerbangård. Nödlägesplanen täcker emellertid in ett bredare spektra av möjliga olyckor än vad som behandlats i riskanalysen. Detta beror på att riskanalysen främst behandlar de olyckor som kan medföra mycket allvarliga konsekvenser inte bara för personalen på bangården utan även för allmänheten. I nödlägesplanen behandlas även olyckor av lägre magnitud, som bidrar till initierande av nödlägesplanen.

Riktlinjer för nödlägesplanens framtagande finns i ”*Handledning för upprättande av nödlägesplaner för bangård*”.

Vid upprättande av nödlägesplanen för Malmö rangerbangård har anläggningens olika delar studerats. Bl.a. har genomgång av omgivande bebyggelse och vegetation, rangerbangårdens utbredning och terräng samt anläggningens olika delar gjorts. Vid platsbesök genomfördes även möten med anläggningens nyckelpersoner. Nödlägesplanen är utformad i samråd med externa intressenter och samarbetande myndigheter. Momenten och rollerna har diskuterats med de berörda parterna och nödlägesinstruktionerna har testats och simulerats för fiktiva olycksförlopp.

5.3. Disposition

Nödlägesplanen omfattar totalt 13 kapitel;

Kapitel 1-5 beskriver bakgrund till och grundläggande förutsättningar för nödlägesplanen. Kapitel 3 beskriver de ord och förkortningar som används genomgående i nödlägesplanen och som inte kan förväntas vara allmänt kända av alla personer som tillhör nödlägesplanens målgrupper.

Kapitel 6 ger grundläggande information om bangårdens aktörer.

Kapitel 7 beskriver Malmö rangerbangårds utformning och materiella nödlägesresurser på bangården.

Kapitel 8 avser att ge grundläggande bakgrundsinformation till nödlägesinstruktionernas uppbyggnad. I kapitlet återges på en övergripande nivå de moment som ska utföras i samband med inträffad olycka, utan att specificera utav vem respektive åtgärd ska utföras.

Kapitel 9 avser att ge bakgrundsinformation till nödlägesinstruktionernas uppbyggnad. I kapitlet presenteras det kommunikationsflöde som bör råda i samband med ett nödläge på bangården.

Kapitel 10 utgör nödlägesplanens viktigaste del. I detta kapitel återfinns instruktioner för olika roller och ledande funktioner vid nödläge på Malmö rangerbangård, d.v.s. åtgärdsmoment som ska utföras vid händelse på bangården fördelat på de funktioner som ska utföra dessa. Kapitlet är avsett att kunna användas fristående från planen tillsammans med checklistor och nödlägeskarta.

Kapitel 11 behandlar övergripande hur utbildning och övning i nödlägeshantering ska gå till.

Kapitel 12 anger krav på revidering av nödlägesplanen, vilket är en förutsättning för att nödlägesplanen ska förbli ett uppdaterat och ett aktivt dokument.

Kapitel 13 presenterar hjälpmedel och refererade dokument i denna plan.

Utöver de tretton kapitlen omfattar nödlägesplanen fyra bilagor;

Bilaga 1 presenterar de viktigaste kontaktvägarna i samband med ett nödläge på bangården.

Bilaga 2 Nödlägeskarta för Malmö rangerbangård. Nödlägeskartan utgör ett hjälpmedel för larmning och utrymning av bangården.

Bilaga 3 en distributionslista, omfattande både Trafikverksenheter och externa aktörer och intressenter som ska delges planen.

Bilaga 4 omfattar rutiner för spillplatta på spår 57 Malmö godsbangård.

6 Organisation

6.1. Bemanning

Trafikverket är förvaltare av Malmö rangerbangård och sköter trafikledningen genom Trafikcentral Malmö. Rangerverksamheten sköts av ett järnvägsföretag. Basunderhåll av bangården är förlagd på entreprenad.

6.1.1. Bangården som arbetsplats

6.1.1.1. Trafikverket

Trafikverket har inga anställda som har Malmö rangerbangård som arbetsplats. Tågklarerare för rangerbangården sitter på Trafikcentral Malmö, vilken är belägen direkt sydväst om det som geografiskt utgör Malmö rangerbangård. TKL sköter trafikledningen på bangårdsområdet.

6.1.1.2. Rangerutövare

På Malmö rangerbangård är rangerutövaren i stort sett ensam utövare. Rangerutövarens personal sköter rangeringen och det är i stort sett enbart vagnar från rangerutövarens företag som rangeras.

Rangertornet är den plats från vilken rangeringen av vagnar på bangården sköts. Rangertornet är normalt bemannat av två man, en rangerledare (planerar rangeringen) och en rangeroperatör (sköter kontakten mellan förarna på växlingsloken, TKL och rangerledaren). Under helgenskiftet är man två man utom natt sön/mån. Dock kan rangertornet under helgerna korta stunder vara obemannat.

På dagtid under veckodagarna finns även skiftesledare på plats, med arbetsplats i rangertornet. Skiftesledaren har det övergripande trafikansvaret att styra samt prioritera för växellagen, exempelvis vid olycka. Vid de tidpunkter skiftesledaren inte arbetar tar rangerledaren över skiftesledarens arbetsuppgifter.

Ute på bangården vardagar arbetar dagtid ungefär åtta och på nattetid elva man.

6.1.1.3. Underhållspersonal

Bangårdens underhåll sköts av en basentreprenör. Basentreprenören har vanligtvis två tekniker stationerade på bangården. Underhållsarbete bedrivs både dag- och nattetid på Malmö rangerbangård.

Basentreprenören ansvarar även för funktionen OPA, som kallas ut vid nödläge.

Utöver basentreprenören, kan även projektstyrda underhållsentreprenörer förekomma på bangården.

6.1.1.4. Övrig personal

På bangården vistas även personal från tågoperatörerna, åkerier och diverse serviceföretag.

Inom det område som ingår i bangårdsområdet nivå 2, verkar två entreprenörer som reparerar lok och vagnar i respektive verkstad. I vagnsverkstaden belägen direkt norr om rangergruppen tas bland annat vagnar innehållande farligt gods in för reparation.

Norr om rangerbangårdens I-grupp, inom nivå 2, ligger kombiterminalen.

6.1.2. Annan plats

6.1.2.1. Trafikcentral

Malmö rangerbangård tillhör TC Malmö som är belägen inom nivå 3 i direkt anslutning till Malmö ranger- och personbangård. På Trafikcentralen arbetar drifttekniker, regional operativ ledare samt fjärrtågklarerare. Samtliga av dessa funktioner berörs vid ett nödläge på Malmö rangerbangård.

Trafikcentral Malmö är den primära larmmottagaren vid olycka på rangerbangården.

6.2. Närvaro på området

Varje järnvägsföretag/entreprenör ansvarar själv för att ha kontroll över den egna personalen på rangerbangården. Vid en inträffad olycka är det upp till respektive organisation att räkna in sin egen personal. Om personer saknas vid inräkning är det även upp till respektive organisation att underrätta SOS Alarm alternativt insatschef på plats om detta.

Trafikverket ska däremot ha en sammanställning över de huvudaktörer som verkar på bangårds-området (nivå 2) samt kontaktväg in till respektive aktörs manskap på bangården. Detta möjliggör att Trafikverket ska kunna ta kontakt med specifik aktör vid behov. För att varna personer som befinner sig på bangårdsområdet används däremot inte primärt dessa kontaktvägar, utan de varningssystem som beskrivs i kapitel 7.5.

7 Anläggningsbeskrivning

7.1. Allmänt

Malmö rangerbangård är ca 2500 m lång, infartsgruppen (I-gruppen) sträcker sig i nordostlig-sydvästlig riktning och rangergruppen (R-gruppen) i öst-västlig riktning. Rangerbangården är som bredast, ca 200 meter, över rangergruppen där det är 26 spår i bredd. Rangerbangården består av en kombinerad in- och utfartsgrupp samt rangergruppen, se bild 7.1.



Bild 7.1: Placering av rangergrupp, vall och infartsgrupp.

På rangerbangården finns byggnader, däribland rangertorn, personalbyggnader, teknikbyggnader, vagnsverkstäder och lokstall. Centrala platser på och i anslutning till Malmö rangerbangård presenteras på bild 7.2.

Längs hela den sydöstra sidan av rangerbangården sträcker sig Södra stambanan. Där rangerbangården slutar i väst tar Malmö personbangård vid som leder fram till Malmö Centralstation.

På rangerbangården återfinns huvudspår samt sidospår. Huvudspår är de spår som har signaler som är utrustade med ATC (Automatic train control), ett system som bromsar tåg som försöker passera en signal som visar rött. Huvudspår indikeras fullt ut på Trafikcentral Malmö. På huvudspår uppnås hastigheter upp till 200 km/h, dock ej intill bangården. Sidospår är de spår som har enklare signalering eller ingen signalering/indikering av rörelser som försiggår. Nödfrånkoppling av kontaktledning på sidospår stoppar inte trafiken som ofta är dieseldriven. På sidospår uppnås hastigheter upp till 30 km/h, halv siktfart d.v.s. rörelser ska kunna stanna på halva siktsträckan.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TDOK 2018:0149	[Ärendenummer]	1.0



Bild 7.2: Centrala platser på bangården och i dessa nära omgivning.

7.2. Tillträdesvägar

Tillträde till bangården medges både från den norra och södra sidan av bangården. Tillfartsvägarna till bangården nås från Västkustvägen, Carlsgatan, Krusegatan, Norra Vallgatan respektive Jörgen Kocksgatan. Det finns i stort sett enbart farbar yta längs bangårdens I-grupp från den norra delen. Rangertornet nås via passage över spåren. I övrigt finns enbart tillfartsvägar till bangården, se bild 7.4.

De vägar och farbara ytor som utgör räddningstjänstens tillträdesvägar ska skyltas enligt AFS 2008:13, se bild 7.3, samt underhållas och snöröjas vid behov vintertid.



Bild 7.3: Skyltning av räddningstjänstens tillträdesvägar.

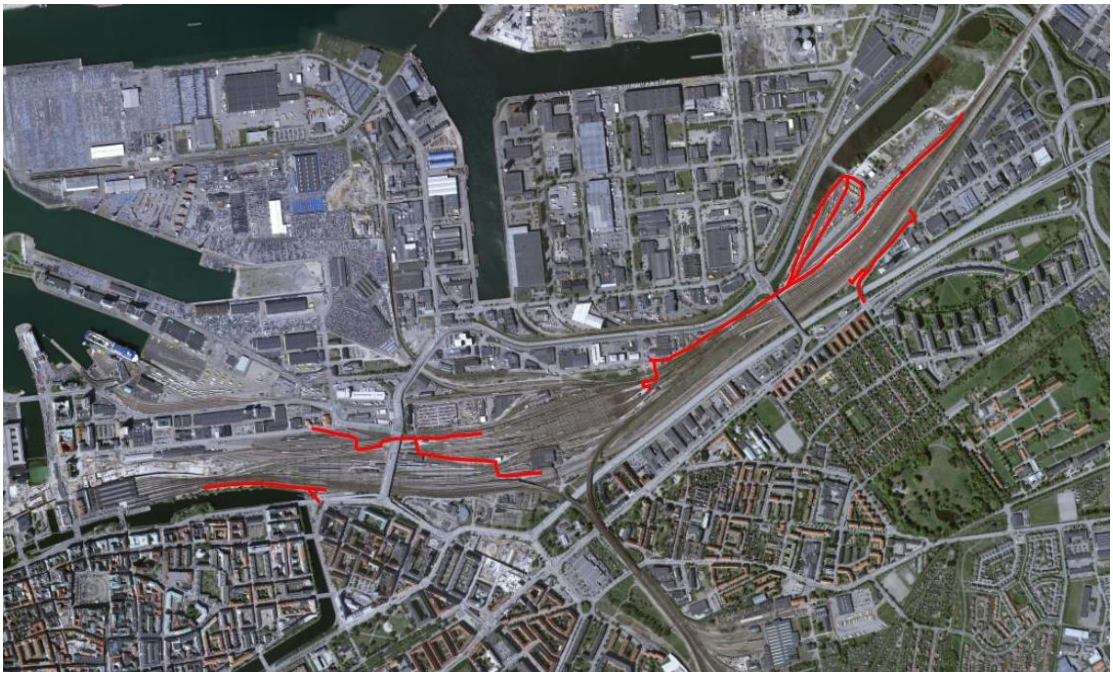


Bild 7.4: Tillträdesvägar och farbara ytor på rangerbangården.

7.3. Mötesplatser och återsamlingsplatser

På Malmö person- och rangerbangård finns åtta mötesplatser, benämnda;

- Kombiterminalen
- Rangertornet
- Vagnverkstad
- Blå tältet
- Carlsgatan
- Slussplan
- Krusegatan Nord
- Krusegatan Syd

Vid larmning till SOS Alarm ska den mötesplats dit man vill att hjälpande myndighet ska bege sig anges. Vid mötesplatsen ska sedan en första direktkontakt mellan hjälpande myndighet och personal på bangården (vägvisare) tas.

Utöver mötesplatserna finns det fem återsamlingsplatser i anslutning till bangården. Vid återsamlingsplatserna sker uppsamling av personal vid evakuering av bangården. Mötes- och återsamlingsplatser är tydligt skyltade på bangården, med skyltar enligt bild 7.5 och visas även på en nödlägeskarta (se bilaga 2).

- Kombiterminalen
- Rangertornet
- Vagnverkstad
- Blå tältet
- Carlsgatan



Bild 7.5: Skyltning av mötesplats/återsamlingsplats.

All personal på bangården samt hjälpande myndigheter ska ha kännedom om var mötes- och återsamlingsplatserna är belägna.

7.4. Brandvatten

Malmö rangerbangård är försedd med ett brandpostsystem, med en kapacitet på 5 m³/min från två brandposter. Brandposterna är tydligt markerade ute på bangårdsområdet, se bild 7.6.

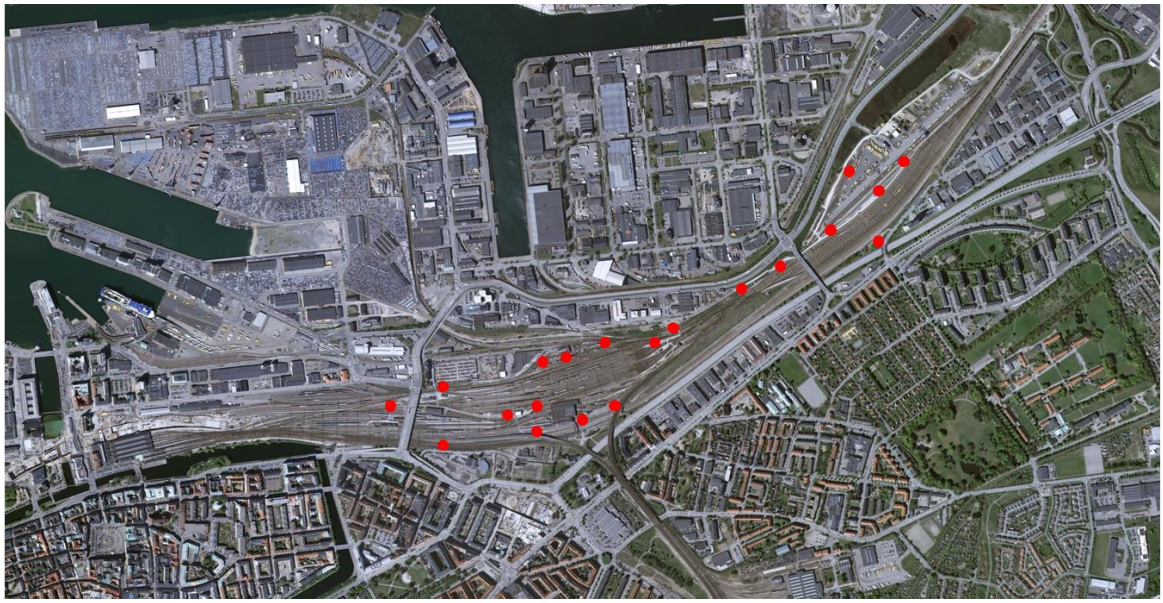


Bild 7.6: Placering av brandposter på rangerbangården.

För att vid insats kunna nyttja brandposterna krävs att systemet trycksätts, vilket sker via trycksättningspumpar som kan fjärrstartas från TC Malmö och manuellt i pumphuset. Manuell aktivering kan även utföras av räddningstjänsten, då de har tillgång till pumphuset. Rutiner för detta finns på Trafikcentralen och i Rangertornet.

7.5. Varningssystem

7.5.1. Tyfonlarm

Malmö rangerbangård är utrustat med ett utrymningslarm i form av tyfoner. Tyfonlarmet består av ett flertal tyfoner ute på bangårdsområdet, placerade på lednings- och belysningsstolpar samt ringklockor inne i byggnaderna belägna inom nivå 2. Larmet har täckning på hela rangerbangården samt personbangården. Utrymningslarmet avser att varna personer som befinner sig inom rangerbangårdens nivå 2 inklusive i byggnaderna belägna inom detta område, med undantag för Malmö centralstation. Larmet är inte direktkopplat till SOS Alarm eller motsvarande.

När utrymningslarmet aktiveras avger tyfonerna en varningssignal enligt svensk standard (SS 03 17 11) för varning inom lokalt område. Tyfonerna kan avge två olika larmsignaler:

- Alarm 1: Varning (snabbt pulserande ljud utan markerade pauser, ljuder max 3 min)
- Alarm 2: Faran är över (sammanhängande signal under 30 s).

Larmet är inte direktkopplat till SOS Alarm eller motsvarande, utan är avsett att användas som utrymningslarm för personer som uppehåller sig på bangården.

Aktiverat tyfonlarm innebär stopp för alla spårfordonsrörelser på bangården.

Tyfonlarmet aktiveras från Trafikcentral Malmö samt Rangertornet.

Utrymningslarmet ska aktiveras i följande situationer:

- När bedömningen görs att Malmö rangerbangård inklusive personbangården måste utrymmas
- Vid befarat utsläpp av farligt gods
- På begäran av blåljusmyndighet.

Aktiverat utrymningslarm ska snarast följas upp med ett kompletterande informationsmeddelande (via ett separat högtalarsystem för bangården, se avsnitt 7.5.2). Meddelandet ska omfatta information om:

- vad som har inträffat och
- var på bangården händelsen har inträffat.

Personal verksam i byggnader belägna inom bangårdsområdet nivå 2 ska veta hur de ska agera när tyfonerna och ringklockorna kopplade till detta system ljuder samt ha kännedom om i vilka situationer larmet aktiveras. Att skapa rutiner för detta åligger respektive aktör som har personal i nämnda byggnader.

Instruktion för tillvägagångssätt vid aktivering av utrymningslarmet ska finnas i anslutning till aktiveringsutrustning på Trafikcentralen respektive i Rangertornet.

7.5.2. Högtalarsystem

Utöver tyfonerna är rangerbangården försedd med ett högtalarsystem. Högtalarsystemet kan nyttjas från Trafikcentralen och Rangertornet för att sända ut informativa varningsmeddelanden till personer som uppehåller sig på bangårdsområdet nivå 1 och 2. Systemet ska användas för kompletterande information vid aktiverat tyfonlarm och kan även användas vid tillfällen då tyfonlarmet inte bör aktiveras för att ge information till personalen. Kompletterande information om systemet, hur det fungerar etc. och för handhavande av detta system skall finnas på Trafikcentralen samt i Rangertornet.

Vid inträffad olycka, i form av exempelvis farligt godsutsläpp, på Malmö bangård kan det finnas behov av att varna resenärer på Malmö Centralstation. För detta finns ett separat högtalarsystem, vilket normalt nyttjas för att sända ut trafikinformationsmeddelanden i den vanliga driften. Via detta högtalarsystem kan Trafikcentral Malmö vid behov sända ut talade varningsmeddelande till resenärerna.

7.6. Skydds- och säkerhetsutrustning

Trafikverket är enligt Lagen om skydd mot olyckor (LSO) skyldigt att i skälig omfattning hålla utrustning för släckning av brand och för livräddning vid brand eller annan olycka samt hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom för att begränsa allvarliga skador på människor eller miljön. För att uppfylla dessa krav, har en bedömning gjorts av vilken säkerhetsutrustning som är skälig och lämplig för att personer som arbetar på eller vid rangerbangården ska kunna vidta skadebegränsande åtgärder vid en brand eller ett vådautsläpp på bangården. Bedömningen har sin utgångspunkt i ett antal förutspådda händelser där personalen utan oskäligt stora risker för sin egen hälsa skulle kunna göra en insats.

På bangården finns skydds- och säkerhetsutrustning, enligt förteckning i tabell 7.1, som kan användas i situation med utsläpp o. dyl. samt utrustning som kan användas vid evakuering av bangården. Utöver utrustning omnämnd i tabell 7.1. kan krav på ytterligare skydds- och säkerhetsutrustning föreligga, utifrån krav i bland annat Arbetsmiljölagen.

Tabell 7.1: Förteckning över skydds- och säkerhetsutrustning på bangården.

Typ av utrustning	Plats	Avsedd för
Nödlägesskåp innehållande: • 2 st 12 kg pulversläckare klass 55 A 233 B C • 1 st brandfilt • 1 st skyffel • 1 st hopfällbart läckagekar 45 liter • 1 säck absorptionsmedel 18 kg • 1 st ADR väska, innehållande o 1 par skyddsglasögon o 1 par skyddshandskar o 1 par stövlar storlek 10 o 1 st overall storlek XXL o 1 st halvmask	Enligt nödlägeskartan.	Personal på bangården
Kilar, tätningstejp, tätningspasta	I skåp i anslutning till repspår.	Personal på bangården
Flykthuvor	Byggnader med bemannad arbetsplats inom bangårdsområdet (nivå 2).	Personal på bangården
	Lokförarhytter/maskinrum	Lokförare

Personal på bangården ska vara väl informerad om tillgänglig utrustning och dess placering. Platser där skydds- och säkerhetsutrustning förvaras är försedda med tydlig markering. Platser för skydds- och säkerhetsutrustning finns även utmärkta på nödlägeskartan, se bilaga 2.

På Malmö rangerbangård finns spillplatta, där läckande vagnar kan placeras för att begränsa spridning av farliga ämnen till mark och vatten. Spillplattan är belägen under spår 57 i anslutning till containerterminalen, se bild 7.7. Vid användning av spillplattan är det viktigt att se till att avloppskran för spillplattan är stängd. Rutin för spillplatta på spår 57 Malmö Godsbangård återfinns i bilaga 4.

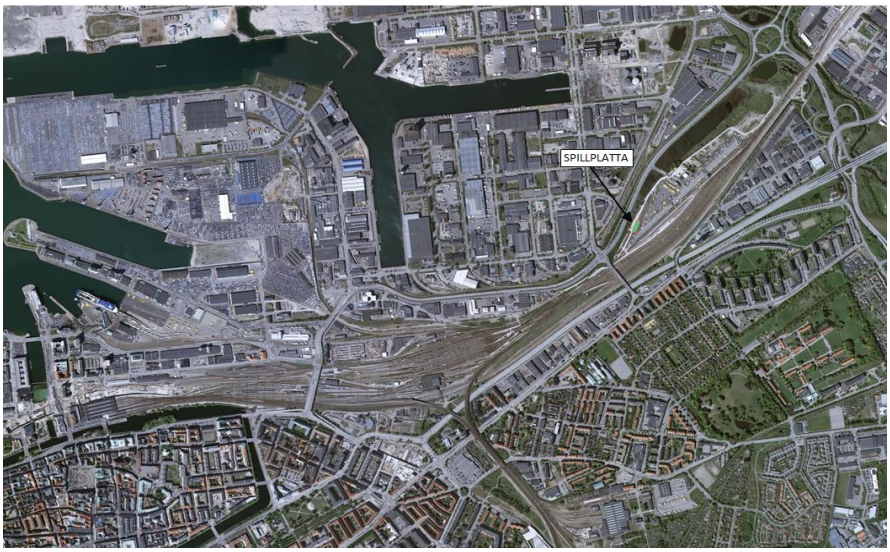


Bild 7.7: Lokalisering av spillplatta för uppställning av läckande vagnar.

7.7. Övriga resurser

Vindstrutar finns i den omfattningen att rådande vindriktning kan avläsas från samtliga platser på bangården och från alla tillfartsvägar. Att kunna avläsa vilken vindriktning som råder kan vara avgörande vid utsläpp av exempelvis giftig gas eller vid brand, bl.a. för att personal på bangården ska kunna undvika att springa in i ett utsläpp och för att räddningsmanskapet ska kunna välja en lämplig tillfartsväg till bangården. Vindstrutarnas placering framgår av nödlägeskartan i bilaga 2. Utöver detta finns möjlighet för Trafikcentral Malmö att från väderstation avläsa vindriktning och vindhastigheter.

Det finns möjlighet att stänga av ventilationssystemet till flertalet av byggnaderna på och i anslutning till bangården i händelse av exempelvis utsläpp av farligt gods. Detta gäller bland annat Trafikcentralen och Rangertornet.

Utrymning av byggnad bör ske om man känner sig otrygg (avstängd ventilation innebär att halten av gaser minskar avsevärt) eller på räddningstjänstens uppmaning. Om man lämnar byggnaden bör flyktmask medtas.

8 Åtgärder vid nödläge

8.1. Allmänt

Vid ett nödläge på bangården är Trafikverket skyldig att varna dem som är i omedelbar fara och vid behov tillkalla hjälp (larma). Vidare är Trafikverket skyldigt att vidta åtgärder för att förhindra att olyckan förvärras eller åtminstone begränsa skadan.

Bangårdens personal förväntas inte alltid själva kunna hantera ett helt olycksförlopp, utan en händelse kan kräva hjälp från externa aktörer så som räddningstjänst, polis och sjukvård. För att förbättra möjligheterna för externa aktörers insats samt för att uppfylla de krav som genom lag åligger Trafikverket som infrastrukturförvaltare finns ett antal åtgärdsmoment som personalen på bangården och berörda organisationer måste utföra vid ett nödläge.

De åtgärder som ska utföras vid nödläge utgår ifrån följande huvudaktiviteter:

- Samla in information om nödläget för att kunna bedöma situationen och ta beslut om åtgärder
- Rädda dem som är i omedelbar fara och vidta omedelbara åtgärder för att förhindra att olyckan förvärras
- Varna dem som befinner sig i riskområdet
- Tillkalla hjälp (larma), genom att ringa SOS Alarm
- Vid behov stäng av ventilationssystemet för att stoppa inträngning av giftiga eller skadliga ämnen
- Begränsa om möjligt skadan
- Informera berörda parter om nödläget
- Vid **behov nödöppna** gång- och motorgrindarna (ska **EJ** användas vid normal in- och utfart).

För att undvika att olyckan förvärras, ska tågtrafik till, inom eller i anslutning till bangården styras undan från konsekvensområdet samt rangeringen stoppas.

Vid en inträffad händelse som kan innebära fara för personer som uppehåller sig på bangården, måste dessa personer kunna varnas i ett tidigt skede. Detta för att ge dem tid och möjlighet att sätta sig själva i säkerhet.

Det är viktigt att så snabbt som möjligt tillkalla hjälp i form av räddningstjänst, ambulans och polis. Vidare är Trafikverket skyldigt att underrätta kommunen, polis och länsstyrelse vid ett utsläpp, eller vid överhängande fara för utsläpp, av giftiga eller skadliga ämnen om utsläppet påkallar särskilda åtgärder till skydd för allmänheten. Slutligen är Trafikverket, vid sådana tillfällen, skyldigt att omedelbart informera miljökontoret samt MSB.

För att kunna inleda en insats på bangården krävs att olycksplatsen kan betraktas som en säker arbetsplats. Detta innebär i praktiken att ingen spänning får gå genom ledningarna samt att ingen fordonsrörelse får äga rum på olycksplatsen.

Eftersom ett utsläpp med farligt gods kan få stora konsekvenser är det viktigt att detta förhindras i den mån det är möjligt. Vid en händelse på bangården, som kan tänkas påverka uppställda tågvagnar, måste vagnar med farligt gods i anslutning till olycksplatsen snabbt identifieras. Detta för att ha möjlighet att undvika att olyckan eskalerar.

En detaljerad beskrivning av de viktigaste uppgifterna i samband med en oönskad händelse redovisas kopplat till inträffad nödlägestyp i kapitel 8.2.

8.2. Händelser

För att tydliggöra de åtgärder som ska utföras av Trafikverket och de som vistas på bangården (nivå 1) vid ett specifikt nödläge, har utgångspunkt tagits i följande fyra övergripande typer av nödlägen (oönskade händelser):

- Brand
- Utsläpp av farligt gods
- Personskada (enbart)
- Yttre hot

Ovanstående fyra nödlägestyper täcker ett brett spektra av de nödlägen som bedöms kunna inträffa på bangården. Vid komplexa händelser eller när det av annan anledning inte är självklart vilket av dessa nödlägen som blir styrande, ska den händelse som bedöms kunna medföra de mest omfattande konsekvenserna väljas.

De åtgärder som ska vidtas vid respektive nödläge beskrivs nedan i tabellform under respektive nödlägestyp (rubrik). Åtgärderna i tabellerna redovisas utan hänsyn till vem som ska utföra dessa. Åtgärderna är grupperade under de huvudaktiviteter som presenterades i kapitel 8.1.

Senare, i kapitel 10, kopplas specifika åtgärdsrutiner till respektive typ av nödläge och funktion.

8.2.1. Brand

Allmänt förfarande för Trafikverket och de som vistas på bangården vid brand på området (nivå 1) redovisas i tabell 8.1.

Tabell 8.1 Allmänt förfarande vid brand

Huvudaktivitet	Åtgärder
Omedelbara åtgärder på bangården	• Undsätt om möjligt personer i brandens omedelbara närhet • Meddela Trafikverket (TKL) • Försök släcka eller begränsa brandens omfattning.

Informationsinsamling	Försök få följande frågor besvarade: • Vem är det som har upptäckt branden? • Var befinner sig den som har upptäckt branden? • Var brinner det? • Vad är det som brinner? • Vilken omfattning har branden? • Är någon skadad? • Var befinner sig den eller de skadade? • Vad hotas av branden? • Vilken vindriktning och vindstyrka råder (för val av mötesplats och bedömning av vad som är hotat)?
Se till att olyckan inte förvärras	• Stoppa spårfordon som är på väg in i riskområdet • Styr om möjligt undan trafik som redan befinner i riskområdet • Stoppa rangeringen • Gör därefter området spänningslöst. • Vid behov stäng av ventilationen[4].
Varna personer på bangårdsområdet	• Aktivera varningssystem för bangårdsområdet.

[4] Utrymning av byggnad bör ske om man känner sig otrygg (avstängd ventilation innebär att halten av gaser minskar avsevärt) eller på räddningstjänstens uppmaning. Om man lämnar byggnaden bör flyktmask medtas.

Larma (kalla på extern hjälp)	Larma SOS Alarm och var beredd att uppge följande: • Vad som har hänt • Var det har inträffat • Vilken mötesplats som bör användas.
Underlätta räddningsinsatsen	• Tillse att mötesplatsen bemannas • Tillse att uppgifter om eventuellt farligt gods i närheten av branden tas fram • Vidta åtgärder enligt bandgårdsspecifik åtgärdslista (exempelvis starta tryckstegringspumpar till brandposter) • Fortsatt insats i samråd med räddningstjänsten vad avser uppgifter som har en direkt inverkan på bangården • Vid behov **nödöppna** gång- och motorgrindarna.
Informera	• Aktivera för nödlägeshanteringen centrala funktioner inom Trafikverket.

8.2.2. Utsläpp av farligt gods

Allmänt förfarande för Trafikverket och de som vistas på bangården vid utsläpp av farligt gods på området (nivå 1) redovisas i tabell 8.2.

Tabell 8.2. Allmänt förfarande vid utsläpp av farligt gods.

Huvudaktivitet	Åtgärder
Omedelbara åtgärder på bangården	• Undsätt om möjligt personer i utsläppets omedelbara närhet • Meddela Trafikverket • Försök om möjligt stoppa eller begränsa utsläppet.
Informationsinsamling	Försök få följande frågor besvarade: • Vem är det som har upptäckt utsläppet? • Var befinner sig den som har upptäckt utsläppet? • Var på bangården har läckaget skett? • Vilket ämne (UN-nummer) är det som läckt/läcker ut? • Utsläppets omfattning? • Är någon skadad? • Var befinner sig den eller de skadade? • Vad hotas av utsläppet? • Vilken vindriktning och vindstyrka råder (för val av mötesplats och bedömning av vad som är hotat)?
Se till att olyckan inte förvärras	• Stoppa spårfordon som är på väg in i riskområdet • Omdirigera om möjligt undan tåg som redan befinner SIG i riskområdet • Stoppa rangeringen • Gör därefter området spänningslöst • Vid behov stäng av ventilationen[5].
Varna personer på bangårdsområdet	• Aktivera varningssystem för bangårdsområdet.

[5] Utrymning av byggnad bör ske om man känner sig otrygg (avstängd ventilation innebär att halten av gaser minskar avsevärt) eller på räddningstjänstens uppmaning. Om man lämnar byggnaden bör flyktmask medtas.

Larma (kalla på extern hjälp)	Larma SOS Alarm och var beredd att uppge följande: • Vad som har hänt • Var det har inträffat • Vilket ämne som berörs (UN-nummer) • Vilken mötesplats som bör användas.
Underlätta räddningsinsatsen	• Tillse att mötesplatsen bemannas • Tillse att uppgifter om farligt gods tas fram • Vidta åtgärder enligt bandgårdsspecifik åtgärdslista. (exempelvis starta tryckstegringspumpar till brandposter) • Fortsatt insats i samråd med räddningstjänsten vad avser uppgifter som har en direkt inverkan på bangården. • Vid behov nödöppna gång- och motorgrindarna
Informera	• Underrätta kommun, polis och länsstyrelse om detta bedöms nödvändigt • Informera miljökontoret och MSB om så bedöms nödvändigt • Aktivera för nödlägeshanteringen centrala funktioner inom Trafikverket.

8.2.3. Enbart personskada

Förfarandet för Trafikverket och de som vistas på bangården vid personskada på området (nivå 1) följer i tabell 8.3. Observera att personskadan ej behöver vara direkt relaterad till verksamheten på bangården.

Tabell 8.3. Allmänt förfarande vid enbart personskada.

Huvudaktivitet	**Åtgärder**
Omedelbara åtgärder på bangården	• Undsätt om möjligt personen som skadats • Meddela Trafikverket (TKL).
Informationsinsamling	• Försök få följande frågor besvarade: • Vem är det som upptäckt olyckan? • Var befinner sig den som har upptäckt olyckan? • Var på bangården har olyckan skett? • Hur många är skadade? • Vilken typ av skador är det? • Var befinner sig den eller de skadade? • Är någon fastklämd? • Finns det några hot/risker för den som ska undsättas?
Se till att olyckan inte förvärras	• Stoppa spårfordon i olycksområdet • Stoppa rangeringen • Gör därefter området spänningslöst.
Larma (kalla på extern hjälp)	Larma SOS Alarm och var beredd att uppge följande: • Vad som har hänt • Var det har inträffat • Vilken mötesplats som bör användas.
Underlätta räddningsinsatsen	• Tillse att mötesplatsen bemannas • Vidta åtgärder enligt bandgårdsspecifik åtgärdslista • Fortsatt insats i samråd med sjukvården/räddningstjänsten vad avser uppgifter som har en direkt inverkan på bangården • Vid behov nödöppna gång- och motorgrindarna.
Informera	• Aktivera för nödlägeshanteringen centrala funktioner inom Trafikverket.

8.2.4. Yttre hot

Förfarande för de som vistas på bangården (nivå 1) och Trafikverkets agerande vid en uppkommen yttre hotsituation ska inkludera de punkter som presenteras i tabell 8.4.

Tabell 8.4. Allmänt förfarande vid yttre hot.

Huvudaktivitet	**Åtgärder**
Omedelbara åtgärder på bangården	• Meddela Trafikverket.
Informationsinsamling	• Var uppmärksam vid samtal med uppringare så att nödvändig information kan lämnas vidare till exempelvis Polis.
Se till att händelsen inte förvärras	• Stoppa spårfordon till och förbi bangården • Styr undan tåg som redan befinner sig i området • Stoppa rangeringen • Gör vid behov området spänningslöst.
Larma (kalla på extern hjälp)	Larma SOS Alarm och var beredd att uppge följande: • Vad som har hänt • Vilken mötesplats som bör användas.
Underlätta räddningsinsatsen	• Tillse att mötesplatsen bemannas • Vidta åtgärder enligt bandgårdsspecifik åtgärdslista • Fortsatt insats i samråd med polisen vad avser uppgifter som har en direkt inverkan på bangården • Vid behov nödöppna gång- och motorgrindarna
Informera	• Aktivera för nödlägeshanteringen centrala funktioner inom Trafikverket.

9 Nödlägeskommunikation

9.1. Allmänt

För att underlätta kommunikationen i ett nödläge är det att föredra att de kommunikationsvägar som används i ett nödläge i stor utsträckning överensstämmer med de kommunikationsvägar som används för vardagskommunikation.

I det akuta skedet av nödlägeshanteringen är det speciellt viktigt att kommunikationen mellan berörda organisationer (Trafikverket, rangerutövare och övriga entreprenörer på bangården) och hjälpande myndigheter fungerar.

För att påskynda informationsflödet i det tidiga skedet av olyckan är det lämpligt att detta sköts så lokalt som möjligt. Det är av största vikt att personer som befinner sig på bangården tidigt blir varse om inträffad händelse för att de ska ha möjlighet att sätta sig själva i säkerhet. Detta är en process som påskyndas genom att hantera nödläget lokalt.

Hjälpande myndigheter är i behov av detaljerad information om inträffad händelse för att på bästa sätt kunna hantera situationen. Bäst information om olyckan innehas av de personer som har observerat olyckan, vilket generellt innebär personer som befinner sig på bangårdsområdet. Det är även personalen på bangården som har bäst information om bangårdens utformning och utrustning.

9.2. Kommunikationsvägar

Vid ett nödläge finns följande kommunikationssystem på Malmö rangerbangård, som kan användas för att varna personer inom bangårdsområdet samt för att larma:

- **Tyfonlarm**

Tyfonlarmet används för att varna personer som uppehåller sig på bangårdsområdet (nivå 1 och 2). Tyfonlarmet aktiveras från Trafikcentral Malmö men kan även aktiveras från rangertornet.

- **Högtalarsystem Malmö rangerbangård**

Separat högtalarsystem finns på Malmö rangerbangård, för att sända ut kompletterande information vid aktiverat tyfonlarm inom nivå 1 och utomhus nivå 2. Systemet kan nyttjas både från Trafikcentralen och från Rangertornet.

- **Högtalarsystem Malmö Central**

Separat högtalarsystem finns för Malmö Centralstation, via vilket Trafikcentralen kan informera resenärerna i händelse av olycka på bangården.

- **Rangerutövarens interna kommunikationssystem**

Rangerutövaren har ett internt komradiosystem som används vid normal drift. Samtliga i rangerutövarens personal samt TKL är utrustade med komradio. Systemet kan i nödsituationer användas som informationskanal mellan rangerutövarens personal på plats och TKL.

- **GSM-R**

Telefonsystem som underlättar kontakt mellan lokförare och tågklarerare. Samtliga lokhytter är utrustade med stationär GSM-R telefon försedd med bl.a. direktknapp till TKL. Nödknapp finns på telefonerna, vilket möjliggör gruppanrop. Varje lokförare ska även kunna nås via telefonnummer kopplat till tågnumret.

- **Larmtelefon på Trafikcentral Malmö**

På Trafikcentralen finns larmtelefon, avsedd för inkommande larmsamtal om nödläge.

Generellt ska det i ett nödläge finnas ett kommunikationsflöde mellan Trafikverket, rangerutövare och hjälpande organisation. Sammanställning över de befattningar som initialt ska inkluderas i nödlägeshanteringen och anledning till att de ska kontaktas anges nedan:

- **Rangerutövaren**

Rangerutövaren ansvarar för rangerverksamheten på Malmö rangerbangård och ska därför ha en framträdande roll i nödlägeshanteringen. Rangerutövaren ansvarar i en nödsituation för att stoppa rangerverksamheten. Rangerutövaren har även information om innehållet i de godsvagnar som rangeras. Information om rangerade vagnars godsinnehåll finns att tillgå i en intern databas som antingen kan nås via rangertornet eller från rangerutövarens transportledning i Hallsberg. Om annat järnvägsföretag än rangerutövarens vagnar är inblandade i en oönskad händelse kan det förekomma att detta inte finns i databasen eller Malmö. Då får informationen hämtas från aktuellt järnvägsföretag.

- **Trafikcentral Malmö**

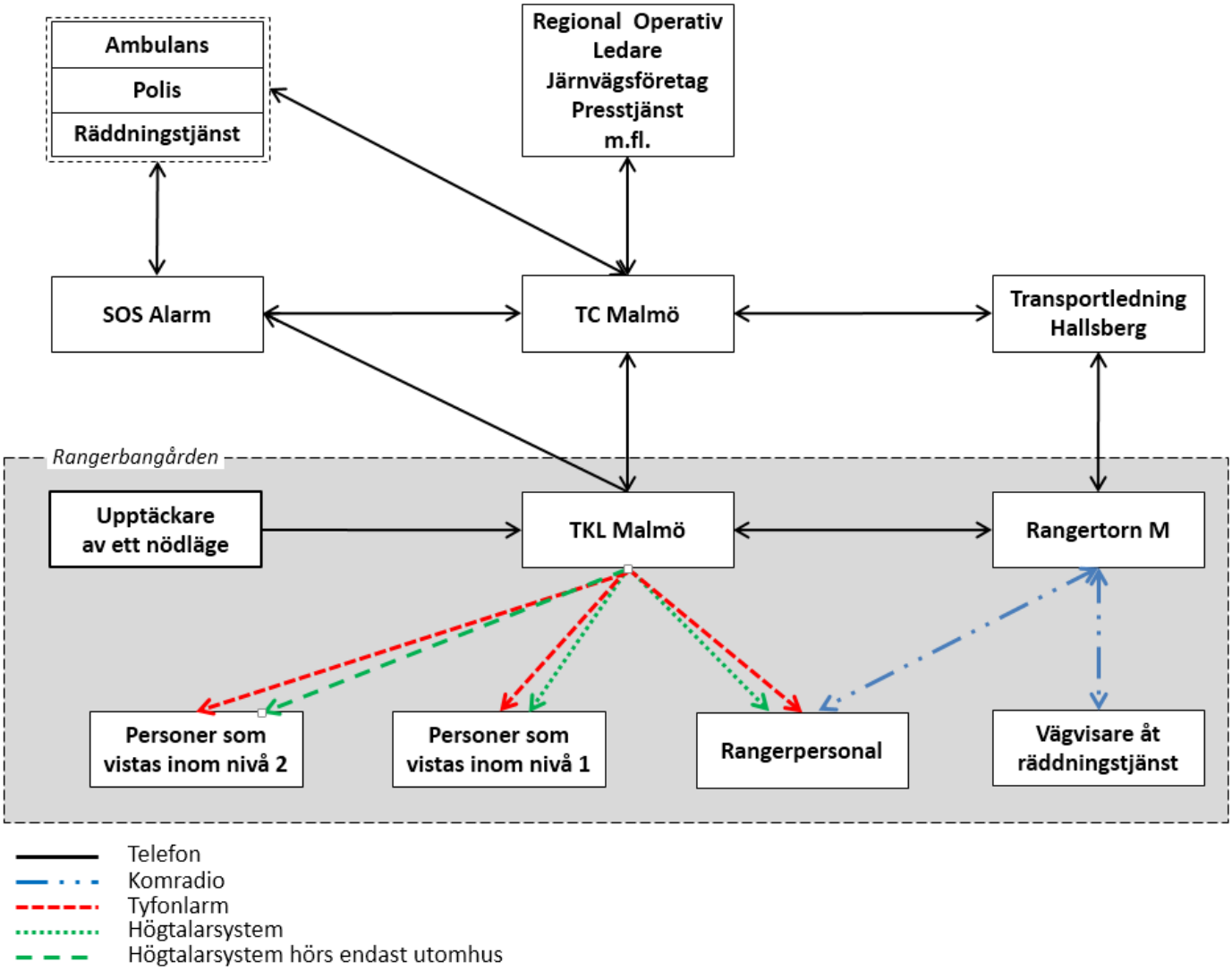
Trafikcentralen utgör Trafikverkets spindel i nätet vid olyckshantering. Därifrån kan bl.a. räddningsfrånkoppling ombesörjas och trafikstopp på angränsande linjer utfärdas. Räddnings-frånkoppling görs först efter att räddningsledaren har begärt detta. Trafikcentralen har även i uppgift att initiera ett flertal centrala funktioner inom Trafikverket, däribland ringa in OPA, Tjänsteman i beredskap (TiB), initiera Presstjänst samt underrätta järnvägsföretagen om inträffad händelse. Det finns rutin på Trafikcentralen för hur information om godset på rangerbangården tas fram om detta av någon anledning inte görs direkt av rangerutövarens personal på bangården.

- **SOS Alarm**

SOS Alarm utgör länken till extern hjälp (kontakten till blåljusmyndigheter).

Önskat kommunikationsflöde i tidigt skede av olyckan illustreras i kommunikationsschemat i figur 9.1.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TDOK 2018:0149	[Ärendenummer]	1.0



Figur 9.1. Kommunikationsflöde i tidigt skede av ett nödläge.

Vid ett nödläge på bangården (nivå 1) ska den som upptäcker händelsen larma TKL. Detta förutsätter att upptäckaren utgörs av någon ur personalen på bangården. I händelse av att person från allmänheten är ensam om att upptäcka inträffad händelse på bangården förväntas SOS Alarm kontaktas. I detta fall följer kommunikationsvägarna in till Trafikverkets organisation via SOS Alarm till TC Malmö.

Vägvisare från personal på bangården ska normalt möta upp räddningsmanskapet vid ankomst till bangården. När OPA anländer till platsen tar denne över vägvisarens uppgifter. Om det vid detta tillfälle finns behov av att vägvisaren stannar på plats verkar denne under OPA.

9.3. Information till media

Presstjänst larmas av TC Malmö enligt ordinarie larmplan.

De professionella massmedieresurser som finns inom Trafikverket bör användas för att förmedla rätt information till omvärlden. Detta är också ett sätt att avlasta den personal som finns på olycksplatsen.

När presstjänsten informerats bör denna i första hand använda olycksutredaren för direktkontakt med olycksplatsen. Syftet med detta är att få korrekt information från olycksplatsen och olycksutredaren är normalt den som har bäst helhetsbild av olyckan.

9.4. Information till anhöriga

Det är i första hand polisens uppgift att meddela anhöriga till personer som blivit skadade eller omkommit till följd av en olycka.

9.5. Information till allmänheten, VMA

Med hjälp av varnings- och informationssystemet Viktigt meddelande till allmänheten (VMA) kan stora grupper av människor bli varnade och få information i samband med olyckor eller händelser som riskerar att orsaka störningar i samhället.

VMA aktiveras av SOS Alarm efter begäran från insatschef.

10Nödlägesinstruktion

10.1. Allmänt

Nödlägesinstruktionerna är uppbyggda kring olika funktioner som personal vid Malmö bangård kan tänkas ha vid ett nödlägesförlopp. Uppgifterna vid nödläge delas upp kring fyra roller/funktioner:

- Upptäckare av olyckan
- Trafikcentral Malmö
- Rangerutövare
- Vägvisare

Med upptäckare avses den person som upptäcker en inträffad olycka. Samtliga personer som vistas och arbetar på rangerbangården (nivå 1) är potentiella upptäckare av en oönskad händelse och förväntas agera utifrån den medförda nödlägesinstruktionen (benfickemodell) som presenteras för upptäckaren, se avsnitt 10.2.

TC Malmö kommer vid olycka på Malmö rangerbangård att fungera som länken mellan Trafikverkets organisation, bangårdens aktörer, SOS Alarm och räddningsmanskapet. Larm om inträffad olycka på rangerbangården ska i första hand gå via TC larmtelefon (010-127 72 03), vilket innebär att regional operativ ledare (ROL) är primär larmmottagare i dessa situationer.

Rangertornet kommer att utgöra central kommunikationspunkt för rangerutövarens nödlägesarbete på plats. Rangerledaren finns normalt på plats i rangertornet under de tidpunkter rangering sker på bangården. När rangerledaren lämnar sin position förväntas han/hon vara kontaktbar och ska ansvara för de uppgifter som åligger rangerutövaren även då han/hon befinner sig på annan plats på bangården.

En person från personalen, s.k. vägvisare som möter upp och bistår anländande räddningsmanskap vid mötesplatsen ska utses när nödläge inträffar på bangården. Vägvisaren bör företrädesvis vara samma person som upptäcker olyckan, om detta är möjligt. Om inte ska en annan person från personalen på bangården tilldelas denna uppgift. Då OPA anländer övertar denne vägvisarens roll i nödlägeshanteringen. OPA i Malmö har en inställelsetid på 30 minuter.

I detta kapitel presenteras detaljerade instruktioner för ovan nämnda funktioner/roller vid nödläge, med undantag för Trafikcentralen. Instruktionerna för upptäckare och vägvisare omfattar de åtgärdsmoment som ska utföras av alla aktörer på bangården oavsett organisationstillhörighet. Utöver nödlägesplanens åtgärdsmoment kan organisationsspecifika uppgifter tillkomma.

Nödlägesinstruktionerna är beskrivna som åtgärder som ska vidtas i en viss ordningsföljd (prioriteringsordning). Om möjligt bör så många av åtgärderna som möjligt utföras parallellt. Det kan även vara så att en person som vidtar en specifik åtgärd i samband med detta naturligt åtgärdar en punkt längre ner i instruktionen. Detta står inte i konflikt med tanken bakom denna nödläges-instruktion.

En beskrivning av Trafikcentralens rutiner kopplade till hanteringen av nödläget lokalt beskrivs för att sätta de andra funktionerna i ett sammanhang.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TDOK 2018:0149	[Ärendenummer]	1.0

Flödesschemat i bild 10.1 visar de åtgärder som generellt behöver vidtas, samt en principiell fördelning av åtgärderna på de funktioner som förväntas genomföra dessa.

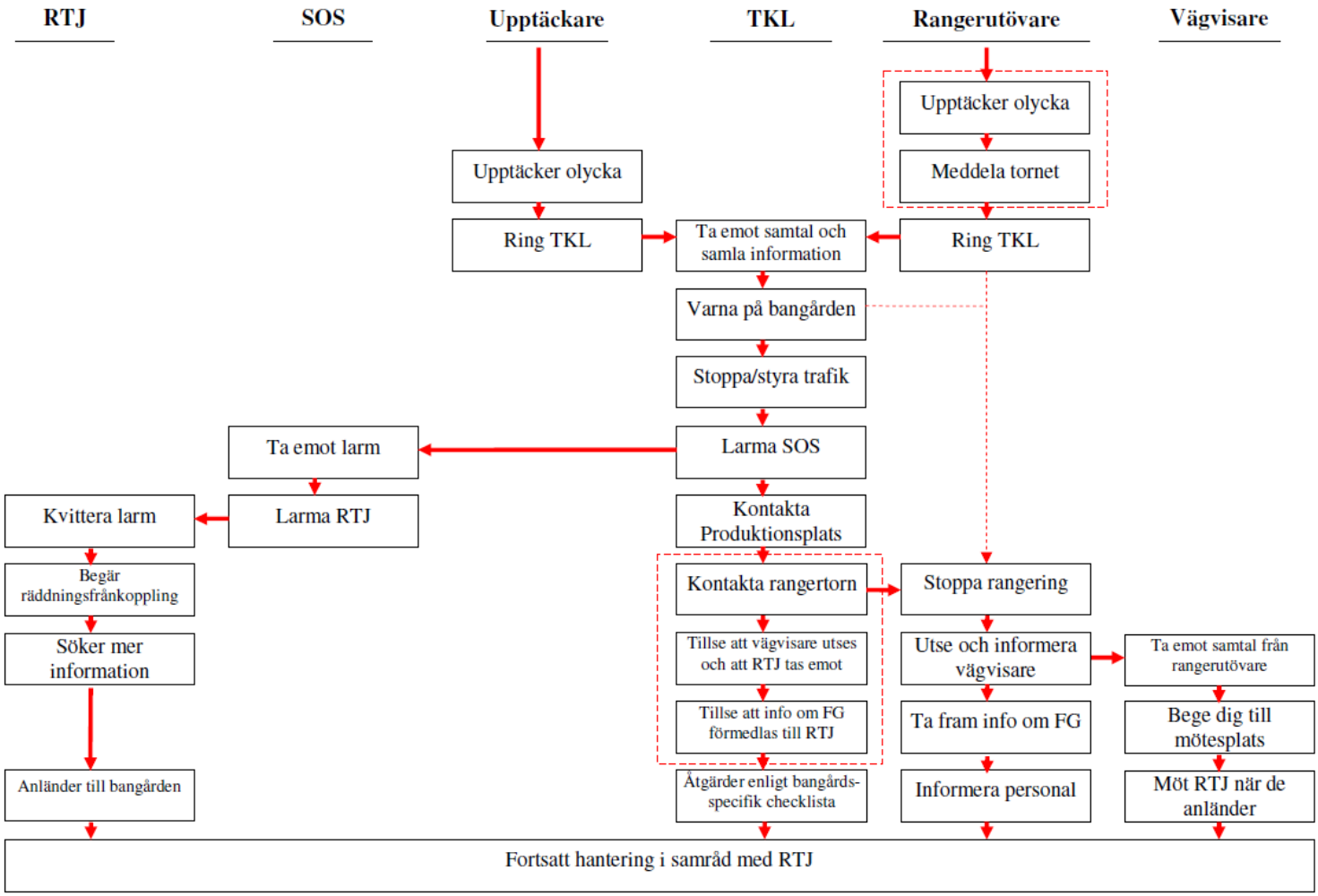


Bild 10.1: Principiellt flödesschema för fördelning av åtgärder i samband med nödläge.

De åtgärder som, enligt ovanstående flödesschema, ska utföras av andra än Trafikverket behöver planeras i samråd med dessa aktörer.

10.2. Upptäckare

De uppgifter som ska utföras av den person som upptäcker den oönskade händelsen får inte vara för krävande eller svåra att komma ihåg. Detta beror på att denna person kan tänkas befinna sig i ett stressat tillstånd. Oavsett scenario ska upptäckaren utföra likartade uppgifter enligt nedan.

10.2.1. Allmänt förfarande vid upptäckt olycka

1. **UNDSÄTT OM MÖJLIGT DEN OLYCKSDRABBADE ELLER DEN SOM BEFINNER SIG I OMEDELBAR FARA**
2. **LARMA TRAFIKVERKET (010-127 72 03)**
   - Uppge vem du är och telefonnummer som du kan nås på
   - Beskriv vad som hänt
   - Uppge var på rangerbangården olyckan inträffat
   - Uppge om du har kontaktat SOS Alarm och vilken information du delgett dem
   - Informera Tkl om du har möjlighet att möta upp räddningsmanskapet då de anländer till bangården eller om du vill att någon annan ska göra det.
3. **BEGRÄNSA OM MÖJLIGT SKADAN**
4. **BEGE DIG TILL ANGIVEN MÖTESPLATS (OM DU BLIR UTSEDD TILL VÄGVISARE) ALT. VALFRI ÅTERSAMLINGSPLATS**
   - Lämna inte en skadad person om du har möjlighet att stanna kvar.

10.3. Rangerutövare

De uppgifter som primärt faller på rangerutövaren vid nödläge är kopplade till Rangertornet, eftersom flera av rangerutövarens uppgifter är bundna till information som kan hämtas från Rangertornet. Det är rangerledaren som ansvarar för att rangerutövarens uppgifter genomförs, oavsett om han/hon befinner sig i Rangertornet eller på annan plats på bangården.

Vid de tider rangering sker på bangården förväntas Rangertornet alltid vara bemannat av rangerutövarens personal. I händelse av att rangerledaren inte befinner sig i Rangertornet ska uppgifterna som faller på denna befattning även kunna skötas av någon annan ur rangerutövarens personal i Rangertornet. Det är däremot rangerledaren som har det yttersta ansvaret för att de uppgifter som ska skötas av rangerutövaren vid nödläge utförs.

Rangerutövarens uppgifter vid nödläge är överlag de samma oavsett händelsens art. Larm om nödläget förväntas inkomma till Rangertornet från TKL, enligt rådande larmrutiner. I händelse av att larm inkommer från annat håll eller att rangerutövaren själv upptäcker olyckan ska TKL larmas i steg 1, enligt instruktionerna för upptäckaren, innan rangerutövarens åtgärdsmoment utförs.

10.3.1. Allmänt förfarande vid olycka vid larm från Trafikverket

1. **SAMLA INFORMATION FRÅN TRAFIKCENTRALEN**
   - Information om händelsen;
     - Vad har hänt?
     - Har farligt gods läckt ut och i så fall vilket UN-nummer?
     - Var på bangården har olyckan inträffat?
     - Vilken mötesplats gäller för möte med hjälpande myndighet?
2. **VID BEHOV ELLER PÅ BEGÄRAN FRÅN TRAFIKCENTRALEN STOPPA RANGERVERKSAMHETEN**
3. **VID BEHOV AKTIVERA TYFONLARMET**
4. **INFORMERA DEN EGNA PERSONALEN OM HÄNDELSEN VIA KOMRADIO**
5. **STÄNG VID BEHOV AV VENTILATIONSSYSTEMET TILL RANGERTORNET**
6. **LÖS UPPGIFTER SOM TILLDELATS AV TRAFIKCENTRALEN**

   Var beredd på att:
   - Informera Trafikcentralen om befintligt farligt gods på bangården:
     - Ta reda på UN-nummer för aktuell vagn
     - Ta reda på om det finns farligt gods i anslutning till olyckan.
   - Utse person som kan agera vägvisare.
7. **VID BEHOV TILLSE ATT DEN EGNA PERSONALEN RÄKNAS IN**
   - Om personal saknas ska SOS Alarm eller Insatschef kontaktas.

10.3.2. Förfarande vid olycka vid larm direkt till Rangertornet

1. **SAMLA INFORMATION**
   - Information om händelsen;
     - Vad har hänt?
     - I händelse av farligt godsutsläpp, vilket UN-nummer är det som läcker?
     - Var på bangården har händelsen inträffat?
     - Är någon skadad?
     - Var befinner sig i så fall den eller de skadade?
   - Har SOS Alarm kontaktats och i så fall, vad har sagts?
   - Vilken mötesplats har i så fall angetts vid larmning till SOS Alarm?
2. **VID BEHOV AKTIVERA TYFONLARMET**
3. **VID BEHOV STOPPA RANGERINGEN**
4. **VID BEHOV STÄNG AV VENTILATIONSSYSTEMET FÖR ATT STOPPA INTRÄNGNING AV GIFTIGA ELLER SKADLIGA ÄMNEN**
5. **RING LARMNUMRET (010-127 72 03)**
   - Ange följande:
     - Var på bangården nödläget inträffat
     - Vad som inträffat
     - Antalet skadade
     - Om farligt gods är inblandat anges UN-numret på aktuell vagn samt om farligt gods finns i närheten av olycksplatsen
     - Ange om tyfonlarm har aktiverats
     - Ange om SOS Alarm har kontaktats och vilken mötesplats som i så fall angetts
     - Ange vem som är vägvisare och kontaktuppgifter till denne.
6. **INFORMERA DEN EGNA PERSONALEN OM HÄNDELSEN VIA KOMRADIO**
7. **LÖS UPPGIFTER SOM TILLDELATS AV TKL**
8. **VID BEHOV TILLSE ATT DEN EGNA PERSONALEN RÄKNAS IN**
   - Om personal saknas ska SOS Alarm eller Insatschef kontaktas.

10.4. Vägvisare

Vid ankomst till bangården har räddningsmanskapet behov av att en vägvisare från bangården möter upp. Det är Trafikcentralen som ska se till att en vägvisare möter upp räddningsmanskapet vid angiven mötesplats. Uppgiften delegeras dock normalt till rangerutövaren, eftersom Trafikverket inte har någon egen personal ute på bangårdsområdet.

Vägvisarens uppgifter kommer i stort vara de samma oavsett nödlägets karaktär. Instruktionen är därigenom oberoende av scenario för denna roll i nödlägeshanteringen.

10.4.1. Allmänt förfarande vid olycka

1. **BEGE DIG TILL ANGIVEN MÖTESPLATS**
2. **SAMLA SÅ MYCKET INFORMATION SOM MÖJLIGT OM OLYCKAN**
3. **TA KONTAKT MED RÄDDNINGSMANSKAPET NÄR DE ANLÄNDER**
4. **KONTAKTA TKL (010-127 72 03)**
   - Meddela att du har mött upp räddningsmanskapet som nu är på plats.
5. **STANNA PÅ PLATS OCH VAR RÄDDNINGSMANSKAPET BEHJÄLPLIG TILLS DU BLIR AVLÖST AV OPA ELLER INFORMERAD AV RÄDDNINGSTJÄNSTEN ATT INGET BEHOV FINNS LÄNGRE**

10.5. Trafikcentral Malmö

Trafikcentralen har en central roll för Trafikverket vid inträffad olycka inom aktuellt trafikledningsområde, vilket inkluderar Malmö rangerbangård. Ett stort antal föreskrifter och rutiner berör Trafikcentralen vid ett nödläge. Bl.a. finns särskilda checklistor framtagna för hur de olika funktionerna på Trafikcentralen ska agera vid ett nödläge inom trafikledningsområdet.

TC Malmös rutiner vid nödläge på Malmö rangerbangård skiljer sig inte från de rutiner som gäller vid nödläge på annan plats. Denna nödlägesplan ansluter således till ordinarier rutiner och förfarande vid nödläge. Följande åtgärdsmoment ska bl.a. utföras av Trafikcentralen vid inträffad olycka/nödläge inom trafikledningsområdet:

- Samla information från upptäckare/uppringare
- Ombesörja räddningsfrånkoppling på begäran av räddningsledare och utföra trafikstopp på angränsande linjer
- SOS Alarm kontaktas
- Lokal tågklarerare kontaktas

Vid nödläge på Malmö rangerbangård tillkommer dock vissa bangårdsspecifika åtgärdsmoment, (utöver de åtgärdsmoment som anges ovan) vilka måste utföras av Trafikverket om nödläge inträffar på bangården:

- Kontakta rangerledare för att bl. a. begära rangerstopp
- Aktivera tyfonlarm
- Varning via tyfonlarm ska följas upp med talat varningsmeddelande via bangårdens högtalarsystem.
- Larma personal på bangården via gruppanrop på MobiSIR
- Kontakta tågklarerare i Trelleborg för att stoppa trafiken på sidospåren som går in till rangerbangården
- Vid kontakt med SOS Alarm ange mötesplats
- Stäng av ventilationen
- Starta tryckstegringspumpar till bangårdens brandvattensystem
- Ansvara för att vägvisare finns utsedd. Uppgiften delegeras dock normalt till rangerutövaren
- Ta fram information om förekomst av farligt gods på Malmö rangerbangård.
- Vid behov **nödöppna** gång- och motorgrindarna (ska EJ användas vid normal in- och utfart).

En checklista finns utformad för primär larmmottagare vid nödläge på Malmö rangerbangård.

11Utbildning och övning

11.1. Regelverk

Enligt RID-S ska personal som ansvarar för ledning och styrning av järnvägs- och rangertjänsten samt ledningspersonal inom järnvägsinfrastrukturförvaltningen, utöver erforderlig allmän utbildning, även få verksamhetsbaserad påbyggnadsutbildning i att hantera kritiska situationer vid avvikelser samt interna nödlägesplaner för rangerbangårdar.

En detaljerad beskrivning av all genomförd utbildning ska arkiveras såväl av arbetsgivaren som av arbetstagaren. Utbildningen ska regelbundet kompletteras med uppdateringskurser.

Utbildningar och övningar i nödlägeshantering på Malmö rangerbangård ska ske i enlighet med nationell utbildningsplan, ”*Utbildningsplan – Nödlägesplan bangård*”.

11.2. Utbildningar

Följande utbildningar och övningar ska genomföras regelbundet:

Nivå	Utbildning	Målgrupp	Intervall
1	Basutbildning	Alla personer som ska vistas[6] eller arbeta på rangerbangården nivå 1 och 2 De funktioner inom Trafikverket som kan bli inblandade i hanteringen av ett nödläge på bangården.	• Sker löpande • Repetitionsutbildning vart tredje år
2	Påbyggnadsutbildning – ledande funktion vid nödläge på Malmö bangård	De personer inom Trafikverket som kan komma att fungera som larmmottagare Regional operativ ledare Personal på funktioner hos rangerutövaren som kan bli funktionsansvariga enligt nödlägesplanen	• Vid ny personal inom målgrupp • Vid omfattande förändring av nödlägeshanteringen • Repetitionsutbildning varje år
3	Påbyggnadsutbildning – instruktörer	Personer som har utbildningsfunktioner hos de olika aktörerna inom bangården	• Repetitionsutbildning varje år

Nivå 1 syftar till att skapa riskmedvetenhet, öka förmågan att ta hand om sig själv vid ett nödläge samt att veta hur man larmar vid ett nödläge.

Nivå 2 syftar till att öka förmågan att hantera ett nödläge i enlighet med denna nödlägesplan.

Nivå 3 syftar till att utbilda egen personal inom utbildningsnivå 2 och även verka som ambassadörer för nödlägesplaneringen.

Genomförd utbildning nivå 1 är en förutsättning för tillträde till Malmö ranger- och personbangård.

[6] En person som tillfälligt ska vistas på eller passera rangerbangårdens spårområde kan göra så om denne är i sällskap med någon som genomgått basutbildningen (under giltighetstiden) under förutsättning att detta inte bryter mot annan föreskrift eller liknande.

11.3. Övning

Övning av nödlägeshanteringen på Malmö rangerbangård, så kallade nödlägesövningar, ska genomföras varje år. Nödlägesövningarna behöver inte alltid göras i full skala. Mindre övningar i form av diskussion, seminarier eller genomgångar ger också effekt samtidigt som de inte belastar verksamheten på samma sätt som fullskaleövningar. En fullskaleövning ska dock hållas minst vart femte år. En fullskaleövning innebär samverkansövning med i möjligaste mån samtliga aktörer involverade i ett nödläge.

Kommunens räddningstjänst bör inbjudas att delta i planeringen av nödlägesövningarna. Externa aktörer såsom räddningstjänst, polis och sjukvård bör om möjligt delta i nödlägesövningarna för att samverkan med dessa ska testas och förbättras.

Varje år ska en utrymningsövning genomföras. Utrymningsövning kan samordnas med nödlägesövning.

11.4. Ansvar

Anläggningsägaren för Malmö rangerbangård ansvarar för utbildningar och övningar som föreskrivs enligt denna plan planeras och genomförs.

Trafikverket ansvarar för utbildning av den egna personalen samt svarar för att tillhandahålla utbildning för instruktörer för de järnvägsföretag och entreprenörer som varaktigt vistas på Malmö rangerbangård. Utbildning av respektive organisations personal sköts av det aktuella järnvägsföretaget eller entreprenören. Utbildning av eventuella underentreprenörer sköts genom huvudentreprenörens försorg.

11.5. Uppföljning och dokumentation

Utbildningar och övningar ska utvärderas vid varje tillfälle. Utvärderingen ska delges alla berörda och alla som medverkat i övningen.

Alla utbildningar och övningar ska dokumenteras avseende innehåll och vilka som deltagit.

Viktiga erfarenheter som kan ha inverkan på hanteringen av ett nödläge på Malmö rangerbangård ska snarast delges anläggningsägaren för Malmö rangerbangård av den som genomfört utbildningen eller övningen.

12Revidering

Nödlägesplanen ska revideras vart femte år eller vid större ändringar i anläggningens infrastruktur, organisation, trafikrörelser eller annan betydande ändring.

Vid revidering ska följande aspekter beaktas:

- Alla väsentliga förändringar av anläggningen eller verksamheten
- Förändringar inom räddningstjänsten, som kan vara relevanta
- Teknisk utveckling
- Erfarenheter från olyckor
- Erfarenheter från övningar av nödlägesplanen
- Löpande revidering ska även göras avseende larmlistor etc.

Riskanalysen ska uppdateras vart 5:e år eller vid förändringar i verksamheter, anläggning eller omgivning som påverkar riskbilden.

Ansvarig för revidering är anläggningsägaren för Malmö rangerbangård.

13Hjälpmedel och referenser

13.1. Hjälpmedel

Trafikverket – Rutinbeskrivning *”Utbildningsplan – Nödlägesplan bangård”*

13.2. Referenser

MSBFS 2015:2 föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)SFS 2003:778, Lag om skydd mot olyckor

SFS 2003:778, Lag om skydd mot olyckor

SFS 2003:789, Förordning om skydd mot olyckor

MSBFS 2014:2 allmänna råd om skyldigheter vid farlig verksamhet

Trafikverket, *Riskanalys för Malmö godsbangård, daterad 2018-10-30*

Trafikverket, *Nulägesanalys Malmö rangerbangård, daterad 2010-06-30*

Trafikverket - *”Hantering av olyckor och tillbud samt avvikelser som medfört risker”*

Trafikverket - *”Krisstöd”*

http://www.msbmyndigheten.se, Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap

TDOK-nummer TDOK 2018:0149
Version 2.0

Bilaga 1 – Organisation och kontakter

Trafikverket är anläggningsägare av Malmö rangerbangård och sköter trafikledningen från Trafikcentralen Malmö. Rangerverksamheten sköts av Green Cargo. Bangårdens basunderhåll sköts av Strukton Rail AB. SweMaint och EuroMaint har verkstäder inom rangerbangårdsområdet Utöver detta sköter ISS TraffiCare städning på området.

Rangering på Malmö rangerbangård sker normalt dygnet runt alla dagar, med undantag från lördag 17:00 till söndag 07:30 då rangerbangården är stängd. Rangerbangården är även stängd för rangering vissa helgdagar.

Kontaktuppgifter till de befattningar/platser som ska kontaktas enligt nödlägesinstruktionerna återges nedan. Ytterligare viktiga kontaktuppgifter, bland annat till de olika aktörerna på bangården, ska Trafikverket ha sammanställt i en kontaktlista, vilken ska uppdateras frekvent.

Trafikverket

Trafikcentral Malmö *(larmtelefon)*	010-127 72 03
TKL (Mgb)	010-127 12 70

Green Cargo

Rangertornet	010-127 87 01
Transportledningen Hallsberg	010-455 57 57

SOS Alarm 112

Räddningstjänsten Syd

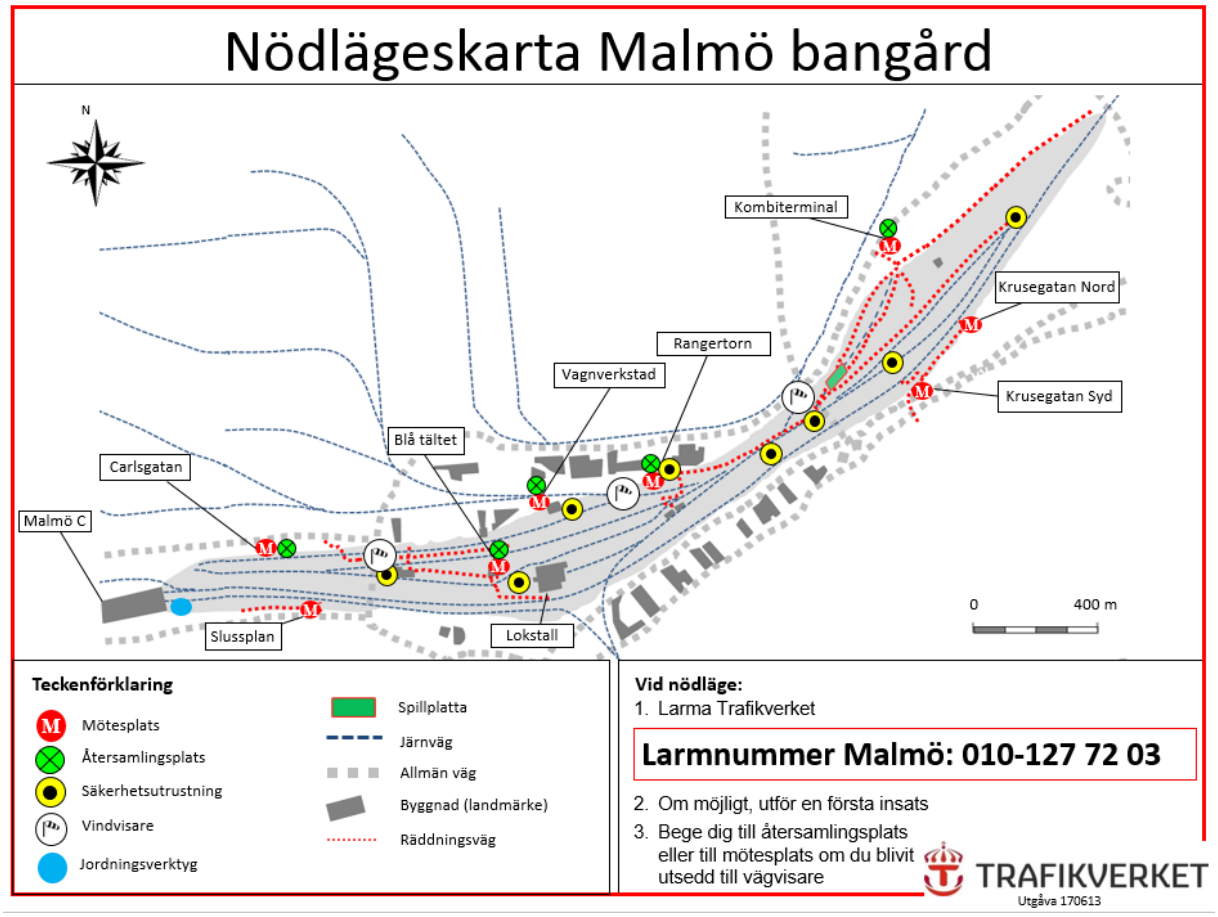
Alla befattningar inom räddningstjänsten kontaktas via SOS Alarm

TDOK-nummer
TDOK 2018:0149

Version
2.0

Bilaga 2 – Nödlägeskarta

Nödlägeskartan se bild B2.1 för Malmö rangerbangård är främst avsedd för personal som arbetar på bangården och operativa funktioner på TC Malmö. All personal som arbetar ute på bangården ska medföra en benfickeversion av nödlägeskartan. Baksidan av benfickeversionen är kompletterad med stödpunkter för hur man ska agera om man upptäckter ett nödläge, se bild B2.2. På Trafikcentralen ska operativ personal ha kännedom om nödlägeskartan och enkelt kunna komma åt den. Nödlägeskartan ska även delges lokal räddningstjänst som underlag till deras insatsplan.



Nödlägeskartan ska finnas anslagen på Produktionsplatsen, i Rangertornet och i byggnader på bangården (nivå 1 och 2). Nödlägeskartan ska även finnas uppsatt ute på bangården vid varje infartsgrind. All personal som vistas inom bangårdens nivå 1 ska veta var nödlägeskartan finns samt ha god kännedom om hur den ska användas.



Bild B2.2: Baksidan på benfickeversionen av nödlägeskartan.

TDOK-nummer TDOK 2018:0149
Version 2.0

Bilaga 3 – Distribution och placering

Nödlägesplanen ska finnas att tillgå på flera av Trafikverkets verksamhetsområden/enheter/sektioner. Nödlägesplanen riktas både till personal inom Trafikverket som ska använda denna skarpt i samband med ett nödläge och de organisationer inom Trafikverket som ska ha kännedom om nödlägesplanen och de resurser som finns för nödlägeshantering. Detta innefattar följande enheter inom Trafikverket:

Organisation inom Trafikverket som ska delges	**Funktion som ska delges**
Underhållsdistrikt Syd	*Enhetschef*
Trafikledningsområde Nationell	*chef TLO-Nationell*
Trafikledningsområde Syd	*chef TLos*
NOL	*sektionschef*
Fastighet Syd/Väst	*chef fastighet Syd/Väst*
Planering Syd	*chef region Syd*

Det är upp till respektive funktion angiven i listan ovan att tillse att nödlägesplanen är känd inom aktuell enhet/sektion samt att planen är tillgänglig för de medarbetare som ska ha tillgång till denna.

Utöver internt inom Trafikverket ska nödlägesplanen även distribueras till berörda aktörer och intressenter för nödlägesplanen. I enlighet med kapitel 2.1 ska alla de aktörer som är verksamma inom rangerbangårdens geografiska område nivå 2 delges nödlägesplanen i sin helhet. Där utöver tillkommer ett antal externa aktörer och intressenter, utanför område nivå 2, som ska ha kännedom om planen. I sändlistan nedan presenteras de aktörer och intressenter som ska delges nödlägesplanen för Malmö rangerbangård.

Företag	**Roll**
Green Cargo	*Järnvägsföretag/ Rangerutövare*
Strukton Rail AB	*Entreprenör Drift och underhåll*
Jernhusen	*Fastighetsägare*
SweMaint	*Verksamhetsutövare reparationsspår/ Hyresgäst i byggnad på Malmö RBG*
EuroMaint	*Hyresgäst i byggnad på Malmö RBG*
Transwaggon	*Järnvägsföretag*
SJ	*Järnvägsföretag*
Transdev Sverige AB	*Järnvägsföretag*

Hector Rail	*Järnvägsföretag*
DB Schenker	*Järnvägsföretag*
Tågåkeriet	*Järnvägsföretag*
Arriva	*Järnvägsföretag*
Rushrail AB	*Järnvägsföretag*
ISS TraffiCare AB	*Verksamhetsutövare på Malmö RBG*
Sodexo AB	*Verksamhetsutövare på Malmö RGB*
Väte	*Tågoperatör*
Cargo Net AB (terminalsområdet)	*Hyresgäst i byggnad på Malmö RBG*
Räddningstjänsten Syd	*Extern aktör/ Tillsynsmyndighet*
Polismyndigheten i Skåne	*Extern aktör*
Region Skåne (ambulans)	*Extern aktör*
SOS Alarm	*Extern aktör*
Malmö kommun (miljökontoret)	*Extern aktör/ Tillsynsmyndighet*
Burlövs Kommun	*Extern aktör*
VA-SYD	*Extern aktör*
Länsstyrelsen Skåne	*Extern aktör/ Tillsynsmyndighet*

TDOK-nummer TDOK 2018:0149
Version 2.0

Bilaga 4 – Rutin för spillplatta på spår 57 Malmö bangård

Följande bestämmelser gäller för nyttjande av spår 57:

- Spår 57 får endast användas vid akut olycka med läckande farligt gods, samt vid av- respektive pålastning av gods (avser materiel för järnvägsentreprenader)
- Tilldelning av spåret måste ske via Trafikcentral Malmö
- Det är absolut förbjudet att nyttja spåret för övrig verksamhet.

1. Åtgärd före nyttjande av spillplattan

- OPA (olycksplatsansvarig) kontaktar Trafikcentralen för tilldelning av spår 57
- OPA begär av Trafikcentralen efter samråd med Räddningstjänsten att Trafikverkets SAFIR-plan på SOS- Alarm skall utlösas.
- OPA stänger ventil i uppsamlingsbrunn i samråd med Räddningstjänsten (50 m från plattan)
- Vagn med akut läckande farligt gods transporteras till spillplattan på spår 57 efter beslut av Insatschefen
- Spårväxel låses av OPA.

2. Åtgärder på spillplattan för säkring av last

- Räddningstjänsten säkrar läckage
- Räddningstjänsten överlämnar ansvaret på aktuellt järnvägsföretag.

3. Åtgärder med spillplattan efter utfört säkerhetsarbete

- OPA samråder med aktuellt saneringsföretag som, enligt SAFIR-planen, tömmer avfall i brunn vid avstängningsventil
- OPA kontrollerar att transportföretag enligt SAFIR-planen finns på plats för transporter
- OPA samråder med saneringsföretagen enligt SAFIR-planen huruvida saneringsarbetet är slutfört och öppnar därefter avstängningsventilen och växel. OPA kräver skriftlig rapport på utfört saneringsarbete
- OPA lämnar klarbesked till Trafikcentralen att spillplattan är återställd
- Spårväxel låses upp av OPA och vagn transporteras bort.

4. Löpande underhåll

Kontroll skall genomföras varannan månad enligt:

- Innan spillplattan spolas med vatten skall spillplattan kontrolleras beträffande främmande vätskor. Föreligger misstanke om att miljöfarligt ämne kan spridas ut i dagvattenledning, skall spillplatta och brunn saneras enligt punkt 3.1 och 3.2 samt informera ansvarig hos Trafikverket
- Avstängningsventil stängs och öppnas tre gånger vid varje kontrolltillfälle
- Vid stängd ventil skall läckage ej förekomma i intilliggande dagvattenbrunn. Kontrolleras genom att vattnet färgas i brunn med avstängningsventil, t ex kaliumpermanganat. Detta görs före första stängningen
- Kontroll av spillplattan och eventuell rensning av galler för utlopp
- Kontrollera gallerdurk på spillplattan och yttre markeringar så att dessa ej är skadade
- Kontrollen skall dokumenteras och redovisas på byggmöte.
- Om risk för utsläpp föreligger från spillplattan - kontakta omedelbart VA-SYD.

TDOK-nummer
TDOK 2018:0149

Version
2.0

14 Ändringslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
1.0	2017-04-12	Nytt Larmnummer, rutin för grindöppning, redaktionella ändringar samt borttagning av två återsamlingsplatser.	Janernäs Robert, UHdsj
2.0	2019-01-29	Ändring av larmnummer samt borttagande av olycksutredare.	Janernäs Robert, UHdsp