

Instruks

SI 7-02 Sikkerhedsinstruks

Uheldshåndtering

Rev.: 8

Dato: 29. november 2016

Udarbejdet af: Torben Landler

Kvalitetssikret af: Rolf Sundqvist

Godkendt af: Nils Blom Salmonsén

Indholdsfortegnelse:

1. Ændringslog.....	3
2. Formål	3
3. Gyldighed	3
4. Referencer	4
5. Definitioner	4
6. Ansvar.....	5
7. Organisation, ansvar og opgaver.....	6
7.1 Parter	6
7.1.1 ØSB Jernbanedrift	6
7.1.2 ”Olycksplatsansvarig” (OPA)	6
7.1.3 ”Olycksutredare” (OU)	7
7.1.4 Undersøgelsesvagt (UV)	7
7.1.5 KOP	8
7.1.6 Eldriftsleder 25 kV (EDL).....	8
7.1.7 Trafikverket, Banedanmark og Vedligeholdelsesentreprenør (TRV-TC, RFC, DcDk og OPA).....	8
7.2 Alarmering ved uheld.....	9
7.3 Beredskabsplaner	9
7.4 Organisering og opgaver på uheldsstedet.....	9
7.4.1 Generelt	9
7.4.2 Redningsfasen	9
7.4.3 Rydnings- og genopretningsfasen	10
7.4.4 Undersøgelser.....	10
7.5 Opfølgning	10
8. Registreringer.....	11
9. Bilag.....	11
Bilag 1 Kort	12
Bilag 2 TRV-TC-opgaver	13
Bilag 3 RFC-opgaver	14
Bilag 4 DcDk-opgaver	15
Bilag 5 OPA-opgaver.....	16
Bilag 6 Underretning af myndigheder	18
Bilag 7 Alarmveje område 1	20
Bilag 8 Alarmveje område 2	21
Bilag 9 Alarmveje område 3	22

1. Ændringslog

Rev. Fra/til	Beskrivelse af ændring og årsag	Side
Rev 7 – Rev 8	Ændringer i forbindelse med at OPA overtager ansvaret for initial faktaindsamling.	Hele dokumentet.

2. Formål

Med denne instruks giver Øresundsbro Konsortiet (ØSB) nærmere anvisninger på aktiviteter, der skal iværksættes i forbindelse med et jernbaneuheld på ØSB's jernbaneanlæg. Instruksen supplerer ØSB's "Beredskabsplan for Øresundsbron".

Aktiviteterne omfatter:

- Underretning af myndigheder.
- Samarbejde med indsatsmyndigheder.
- Samarbejde mellem Banedanmark og Trafikverket vedrørende trafikledelse og styring af kørestrøm i forbindelse med uheld.
- Rydning og bjærgning.
- Undersøgelse af uheldet.
- Klarmelding af jernbanen.
- Opfølgning.

Instruksen definerer ansvar og opgaver i forbindelse med de nævnte aktiviteter.

Aktiviteterne varetages af Banedanmark og Trafikverket i henhold til aftalerne om Trafikledelse og Banedriftsledelse samt af vedligeholdelsesentreprenør i henhold til kontrakt.

3. Gyldighed

Instruksen er gældende fra 01.01.2017.

Instruksen gælder for alle, der er involveret i forbindelse med jernbaneuheld (herunder el-ulykker) på ØSB's jernbaneanlæg.

Pågældende instanser skal:

- gyldiggøre nærværende instruks til direkte brug for egne medarbejdere eller
- indarbejde indholdet i egne arbejdsbeskrivelser, instruktioner med videre. I givet fald skal ordlyden godkendes af ØSB.

Sikkerhedsinstruksen erstatter ikke de rutiner og regler, der i forvejen kendes i henholdsvis Banedanmark og Trafikverket, men supplerer/skærper disse, hvor specielle forhold gør sig gældende.

Instruksen er udarbejdet på dansk. Ved eventuelle uoverensstemmelser mellem den danske version og den svenske oversættelse er den danske version altid afgørende.

Svenske fagudtryk står i citationstegn med kursiveret skrift: *"Tillsyningsman"*.

4. Referencer

Interne dokumenter:

SP 7-03 Registrering af ulykker og forløbere til ulykker.
ØSB Beredskabsplan Plan, der omhandler aktiviteter i forbindelse med alarmering, udrykning og den akutte redningsindsats.

Eksterne dokumenter:

Banedanmark: Sikkerhedsreglementet (SR).
Trafikverket: Hantering av olyckor, tillbud och avvikelser, järnväg (TDOK 2014:0087).
Havarikommissionen Bekendtgørelse om underretning om og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (1312 af 25/11/2015).
Transportstyrelsen: Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg (TSFS 2011:86).

5. Definitioner

At Arbejdstilsynet, Danmark.
AV/FK Arbetsmiljöverket/Försäkringskassan.
BDK Banedanmark, Danmark.
BJ Bjærgningsassistance (Jernbanevirksomheder).
DcDk Driftcenter Danmark. Drives af Banedanmark.
Delplan Planer, der med udgangspunkt i "Beredskabsplan for Øresundsbron" giver instrukser/retningslinjer for den videre indsats.
EDL Eldriftsleder. Drives af ØSB.
ELSÄK Elsäkerhetsverket, Sverige.
Fakta insamlare Initial fakta indsamling ved uheld og næved uheld på svensk systemdel.
Genopretningsfasen Er den fase, hvor anlægget genoprettes til den tilstand som anlægget havde inden uheldet. Fasen påbegyndes først når indsatsleder politi har meldt redningsindsatsen for afsluttet. Genopretningsfasen er ikke beskrevet i denne instruks.
HCHJ Havarikommissionen i Danmark.

KOP	Holdleder kørestrøm på dansk systemdel. "Elarbetsansvarlig" på svensk systemdel. Har ansvaret for arbejdsjording.
OCK-KC	Overvågningscenter Kørestrøm.
Område 1	Svensk systemdel på svensk territorium.
Område 2	Svensk systemdel på dansk territorium.
Område 3	Dansk systemdel på dansk territorium.
OPA	"Olycksplatsansvarig". OPA er Øresundsbro Konsortiets arbejdsleder på uheldstedet.
OU	"Olycksutredare". Undersøger uheld og næved uheld på svensk systemdel.
PPELS	Produktionsplads El Syd. Drives af Trafikverket.
RFC Kh	Regional Fjernstyringscentral i København.
SHK	Statens Haverikommission
SIK	Sikkerhedsstyrelsen, Danmark.
Systemdel, dansk	Dansk styret del af Øresundsforbindelsens Kyst-kyst-del frem til systemskiftet i km 18,235.
Systemdel, svensk	Svensk styret del af Øresundsforbindelsens Kyst-kyst-del frem til systemskiftet i km 18,235.
TRV-TC	Trafikcentralen i Malmø. Drives af Trafikverket.
TRV	Trafikverket, Sverige.
TS	Trafik- og Byggestyrelsen, Danmark.
TSJ	Transportstyrelsen Järnvägsavdelning, Sverige.
UV	Undersøgelsesvagt. Undersøger uheld og næved uheld på dansk systemdel.
VE	ØSB's Vedligeholdelsesentreprenør.
ØSB	Øresundsbro Konsortiet.
ØSB-TC	Trafikcentret på Lernacken Driftscenter (LOC) overvåger trafik på motorvejen og ØSB's tekniske anlæg.

6. Ansvar

ØSB's sikkerhedsleder er ansvarlig for:

- at udarbejde og revidere denne instruks
- at sikre, at instruksen bliver videregivet til relevante interessenter
- at sikre kontrol af, at instruksens efterleves.

Hver enkelt part, som denne sikkerhedsinstruks gælder for, er ansvarlig for hurtigst muligt at give oplysning til ØSB's sikkerhedsleder om ændring af telefonnumre, arbejdsopgaver og andre forhold, der kan have betydning for uheldshåndtering på ØSB's jernbaneanlæg.

7. Organisation, ansvar og opgaver

7.1 Parter

7.1.1 ØSB Jernbanedrift

ØSB har som forvalter af ØSB's jernbaneanlæg, det overordnede ansvar for baneanlæg og trafiksikkerhed. For at kunne varetage de opgaver, der er knyttet hertil har ØSB indgået aftaler med følgende i forbindelse med uheld og nærvæd uheld:

- BDK: Trafikledelse, bane- og eldriftsledelse på dansk systemdel samt uheldshåndtering omfattende alarmering, tilkald af UV inklusiv undersøgelse i forbindelse med jernbaneuheld, nærvæd uheld og el-ulykker på dansk systemdel og bistand til OPA på svensk systemdel beliggende på dansk territorium.
- TRV: Trafikledelse, bane- og eldriftsledelse på svensk systemdel samt uheldshåndtering omfattende alarmering, tilkald af OPA og KOP inklusiv undersøgelse i forbindelse med jernbaneuheld, nærvæd uheld og el-ulykker på svensk systemdel. Aftale om bjærgning på ØSB's jernbaneanlæg.
- VE: OPA-funktion, KOP samt styring og udførelse af drift- og vedligeholdelsesarbejder.

Generelt skal aftalerne sikre, at den nødvendige akutte indsats i forbindelse med et uheld eller nærvæd uheld iværksættes og afsluttes hurtigst muligt uden ØSB's direkte medvirken.

ØSB varetager koordinering og styring i forbindelse med den efterfølgende underretning, undersøgelse samt opfølgning over for myndigheder og andre involverede parter.

7.1.2 "Olycksplatsansvarig" (OPA)

Anvendes i område 1, 2 og 3 jævnfør bilag 1.

OPA - funktionen varetages af VE.

OPA er af ØSB udpeget til at lede arbejdet på ulykkesstedet og har ansvaret for arbejdsmiljøforanstaltninger og initial faktaindsamling. OPA skal blive på ulykkesstedet:

- indtil alle rydningstilladelser er modtaget
- indtil OPA har givet tilladelse til rydning
- indtil rydningsfasen er afsluttet.

OPA tilkaldes altid via TRV-TC og skal tilkaldes ved alle uheld og nærvæd uheld, uanset hvor de indtræffer på ØSB's jernbaneanlæg.

OPA har bemyndigelse til at iværksætte og lede den nødvendige indsats i forbindelse med assistance til indsatsleder samt rydning af banen. OPA kan i denne forbindelse **via TRV-TC** rekvirere nødvendig assistance fra VE.

Først når indsatsleder og samtlige undersøgere/faktaindsamlere på stedet har givet rydningstilladelse, må OPA iværksætte rydningsfasen.

OPA samarbejder med indsatsleder, KOP samt UV og eventuelle andre tilkaldte undersøgere.

OPA's opgaver i øvrigt fremgår af bilag 5.

Specielt for dansk systemdel:

Sker uheldet på dansk systemdel skal **al** kontakt fra OPA til RFC Kh gå gennem UV, så snart denne er på uheldsstedet (se også afsnittet vedrørende undersøgelsesvagt).

7.1.3 "Olycksutredare" (OU)

Anvendes i område 1 og 2 jævnfør bilag 1.

OU-funktionen varetages af Trafikverket.

OU informeres af TRV-TC ved alle uheld og nærvæd uheld på svensk systemdel, hvor OPA er tilkaldt. OU varetager undersøgelse af hændelsen.

Formålet er at belyse, hvad der kan have forårsaget hændelsen. Foreløbig rapport sendes inden 24 timer efter uheldet til ØSB's Sikkerhedsleder. Endelig rapport sendes straks, når alle nødvendige oplysninger er tilvejebragt og hændelsen undersøgt.

Yderligere bistand til efterfølgende undersøgelse, kontakt til myndigheder og andre involverede parter aftales i hvert enkelt tilfælde med ØSB's Sikkerhedsleder.

7.1.4 Undersøgelsesvagt (UV)

Anvendes i område 3 og 2 jævnfør bilag 1.

UV-funktionen varetages af Banedanmark.

UV tilkaldes af RFC Kh og tilkaldes ved alle uheld og nærvæd uheld på dansk systemdel samt svensk systemdel beliggende på dansk territorium. Dette sker i henhold til Banedanmark's egen alarmeringsplan.

Dansk systemdel:

UV varetager undersøgelse af hændelsen.

UV skal indsamle fakta om hændelsen umiddelbart efter at have fået kendskab til denne. Formålet er at belyse hvad der kan have forårsaget uheldet. Foreløbig rapport sendes inden 24 timer efter hændelsen til ØSB's Sikkerhedsleder. Endelig rapport sendes straks, når alle nødvendige oplysninger er tilvejebragt og hændelsen er undersøgt.

UV skal samarbejde med OPA og indsatsleder samt andre undersøgere, der måtte blive sendt til uheldsstedet fra myndigheder, Trafikverket/Banedanmark samt jernbanevirksomheder.

Yderligere bistand til efterfølgende undersøgelse, kontakt til myndigheder og andre involverede parter aftales i hvert enkelt tilfælde med ØSB's Sikkerhedsleder.

UV afgør om trafikken kan genoptages, når klarmelding af banen er modtaget fra VE.

Svensk systemdel/dansk territorium:

UV's opgave begrænser sig til bistand til OPA omkring kontakt til danske myndigheder ud fra UV's kendskab til dansk lovgivning og danske myndigheder.

7.1.5 KOP

Anvendes i område 1, 2 og 3 jævnfør bilag 1.

Funktionen varetages af VE.

KOP tilkaldes af TRV-TC. Dette sker i henhold til Trafikverket's egen alarmringsplan. På dansk systemdel tilkaldes KOP via OCK-KC.

Normalt sikrer indsatsmyndighederne, at der bliver foretaget kørestrømsafbrydelse og arbejdsjording omkring uheldsstedet ved større uheld. Så snart KOP er på stedet, overtager vedkommende ansvaret for kørestrømsafbrydelse og arbejdsjording fra indsatsleder. KOP foretager afmelding af kørestrømsafbrydelsen, når OPA giver klarmelding.

7.1.6 Eldriftsleder 25 kV (EDL)

Anvendes i område 1, 2 og 3 jævnfør bilag 1.

Funktionen varetages af Banedanmark.

EDL informeres af OCK-KC, der benytter Banedanmark's normale interne alarmplan.

EDL informeres om alle uheld og nærved uheld vedrørende køreledningsanlægget på ØSB's jernbaneanlæg.

EDL iværksætter undersøgelse af alle uheld og nærved uheld vedrørende køreledningsanlægget.

EDL sikrer, at Sikkerhedsstyrelsen og Elsäkerhetsverket underrettes om uheld og nærved uheld i forbindelse med køreledningsanlægget.

EDL forestår endvidere ØSB's rapportering til de nævnte myndigheder.

7.1.7 Trafikverket, Banedanmark og Vedligeholdelsesentreprenør (TRV-TC, RFC, DcDk og OPA)

En nærmere beskrivelse af opgaverne, der skal udføres i forbindelse med uheld og nærved uheld fremgår af bilagene 2-5.

7.2 Alarmering ved uheld

Alarmering og første indsats ved jernbaneuheld sker som beskrevet i ØSB's "Beredskabsplan for Øresundsbron".

Herudover skal OPA/UV bistå ØSB med rydning og retablering i henhold til de retningslinjer, der er udstukket i egen virksomhed samt under iagttagelse af følgende:

- Når OPA/UV kaldes ud til uheld og næved uheld, skal ØSB's banechef eller en af denne udpeget person kontaktes, og der skal gives oplysning om:
 - Hændelsens karakter.
 - Tidspunkt for hændelsen.
 - Omfang af hændelsen (personer, materiel, anlæg og miljø).
 - Hvilke jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, der er involveret.
- ØSB's banechef eller en af denne udpegede person sikrer, at der iværksættes en undersøgelse af hændelsen.
- Rydning og retablering skal ske ved de samarbejdsparter, der er anvist af ØSB eller aftalt med ØSB's banechef eller en af denne udpeget person.

En nærmere beskrivelse og visning af alarmering og underretning, fremgår af bilagene 6 – 9.

ØSB-TC giver meddelelse til ØSB's øvrige organisation via intern kommunikationsplan.

7.3 Beredskabsplaner

ØSB's leverandører og underleverandører, Trafikverket, Banedanmark samt jernbanevirksomheder, der befarer banen skal udarbejde delplaner, der under hensyntagen til "Beredskabsplan for Øresundsbron" og nærværende procedure, omfatter egen indsats ved beredskabshændelser på ØSB's jernbaneanlæg.

7.4 Organisering og opgaver på uhedsstedet

7.4.1 Generelt

Vedrørende trafikale forhold refererer OPA til:

- TRV-TC på svensk systemdel
- UV på dansk systemdel.

Vedrørende styring af kørestrøm refererer KOP til:

- PPELS på svensk systemdel
- OCK-KC på dansk systemdel.

7.4.2 Redningsfasen

OPA skal – uanset hvor på strækningen uheldet eller næved uheldet er sket – bistå indsatsleder.

7.4.3 Rydnings- og genopretningsfasen

OPA kan bede TRV-TC tilkalde jernbanevirksomhedens bjærgningsselskab.

Under rydningsarbejdet er OPA i henhold til dansk henholdsvis svensk arbejdsmiljølovgivning ansvarlig for koordinering af arbejderne og foranstaltninger til opretholdelse af sikkerhed og sundhed i fællesområder.

OPA har ingen rolle under genopretningsfasen da arbejdet udføres som ved enhver anden fejlretning.

Inden genopretningsfasen afsluttes har VE, i henhold til aftale mellem ØSB og VE, ansvaret for at SR-arbejdsleder henholdsvis "Tillsyningsmann" modtager information om, på hvilke betingelser herunder eventuelle hastighedsnedsættelser, at sporspærring / "A-skydd" må afsluttes og togtrafikken genoptages.

7.4.4 Undersøgelser

OU er ansvarlig for den undersøgelse, som ØSB skal sikre i forbindelse med uheld eller nærvædet uheld på svensk systemdel.

UV er ansvarlig for den undersøgelse, som ØSB skal sikre i forbindelse med uheld og nærvædet uheld på dansk systemdel.

EDL er ansvarlig for den undersøgelse vedrørende uheld og nærvædet uheld ved køreledningsanlægget, som ØSB skal sikre i forbindelse med el ulykker på både svensk og dansk systemdel.

På uheldsstedet kan der desuden være undersøgere fra Banedanmark, vedligeholdelsesentreprenør, jernbanevirksomheder, jernbanemyndigheder og havarikommissionerne.

7.5 Opfølgning

Trafikverket skal sikre, at alle uheld og nærvædet uheld på svensk systemdel bliver anmeldt til Havarikommissionen i Danmark og Transportstyrelsen i Sverige. Kopi af anmeldelsen tilsendes ØSB's sikkerhedsleder.

Banedanmark skal sikre, at alle uheld og nærvædet uheld på dansk systemdel bliver anmeldt til Havarikommissionen. Kopi af anmeldelsen tilsendes ØSB's sikkerhedsleder.

Sikkerhedslederen i ØSB er ansvarlig for, at der på baggrund af rapporterne fra Banedanmark og Trafikverket og eventuelle supplerende undersøgelser udarbejdes en endelig rapport som tilsendes:

- Havarikommissionen.
- Transportstyrelsen.
- de virksomheder, der har været involveret i hændelsen.

Sikkerhedslederen i ØSB vurderer, om undersøgelsesarbejdet skal genoptages, hvis der fremkommer nye oplysninger om uheldet/nærved uheldet.

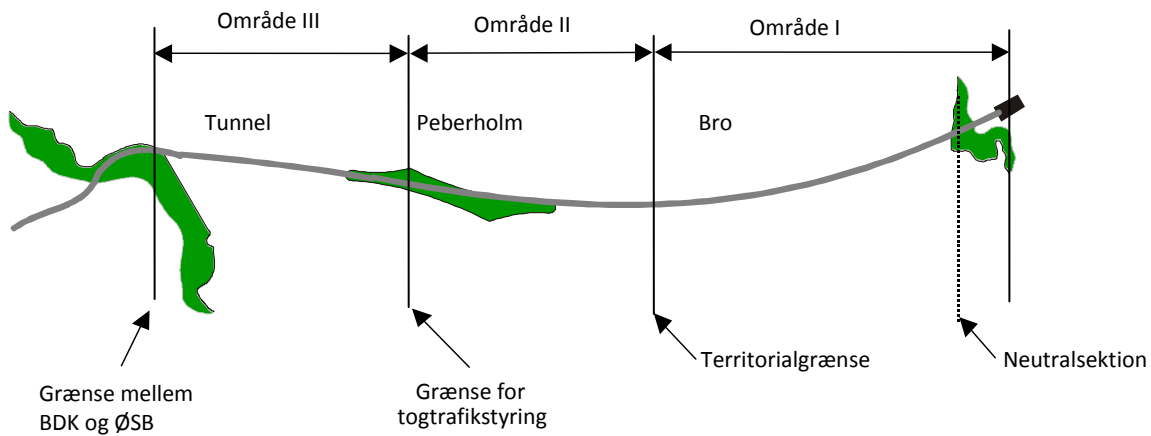
8. Registreringer

- Udfyldt blanket jf. bilag 2, 3, 4 og 5.
- Delplaner hos ØSB's leverandører og underleverandører, Trafikverket, Banedanmark samt jernbanevirksomheder, der befarer banen.

9. Bilag

Bilag 1	Kort
Bilag 2	TRV-TC opgaver ved jernbaneuheld
Bilag 3	RFC opgaver ved jernbaneuheld
Bilag 4	DcDk opgaver ved jernbaneuheld
Bilag 5	OPA opgaver ved jernbaneuheld
Bilag 6	Underretning af myndigheder
Bilag 7	Alarmveje 1, svensk systemdel, svensk territorium
Bilag 8	Alarmveje 2, svensk systemdel, dansk territorium
Bilag 9	Alarmveje 3, dansk systemdel

Bilag 1 Kort



- I Svensk systemdel, svensk territorium
- II Svensk systemdel, dansk territorium
- III Dansk systemdel, dansk territorium

Bilag 2 TRV-TC-opgaver

3 DK/DK	2 SE/DK	1 SE/SE
---------	---------	---------

Akt Nr.	Opgave	3	2	1	Tid	Bem.	Init.
1	Alarm modtaget						
2	Nødudkopling.	÷					
3	Redningsudkopling.	÷					
4	OPA tilkaldes. TRV-TC oplyser, om der er farligt gods involveret.						
5	KOP tilkaldes.						
6	UV tilkaldes via DcDk.	÷		÷			
7	Transportstyrelsen og AV/FK underrettes i henhold til intern alarmplan i TRV-TC.	÷	÷				
8	Bjærngningsassistance tilkaldes om nødvendigt i henhold til normal intern alarmplan i TRV-TC.					På begæring af:	
9	ØSB's Sikkerhedsleder orienteres.	÷					
10	Stop for bånd med optagelse af samtaler.	÷				På begæring af:	
11	Dumpning af log i sikringsanlæg.	÷				På begæring af:	
12	Orientering af ØSB. Udfyldt bilag 2 sendes til railway@oresundsbron.com						

Gråtonet felt med ÷ betyder, at feltet ikke kan anvendes

÷

Bilag 3 RFC-opgaver

3 DK/DK	2 SE/DK	1 SE/SE
---------	---------	---------

Akt. Nr.	Opgave	3	2	1	Tid	Bem.	Init.
1	Alarm modtaget.						
2	Afbrydelse kørestrøm anmodning til OCK-KC.		÷	÷			
3	UV udsendt.			÷			
4	DcDk underrettet i henhold til normal intern alarmplan i RFC.		÷	÷			
5	Stop for bånd med optagelse af samtaler.			÷		På begæring af:	
6	Dumpning af log i sikringsanlæg.			÷		På begæring af:	
7	Orientering af ØSB. Udfyldt bilag 3 sendes til railway@oresundsbron.com			÷			

Gråtonet felt med ÷ betyder, at feltet ikke kan anvendes

÷

Bilag 4 DcDk-opgaver

3 DK/DK	2 SE/DK	1 SE/SE
---------	---------	---------

Akt. Nr.	Opgave	3	2	1	Tid	Bem.	Init.
1	Alarm modtaget.			÷			
2	TRV-TC anmodet om at udsende OPA.			÷			
3	Beder RFC om at udsende UV ved uheld i område 2, hvis dette ikke allerede er sket.	÷		÷			
4	Havarikommissionen underrettes i henhold til normal intern alarmplan i DcDk.			÷			
5	EDL underrettet via OCK-KC ved normal intern alarmplan i DcDk/OCK-KC.						
6	ØSB's sikkerhedsleder orienteres.			÷			
7	Orientering af ØSB. Udfyldt bilag 4 sendes railway@oresundsbron.com			÷			

Gråtonet felt med ÷ betyder, at feltet ikke kan anvendes

÷

Bilag 5 OPA-opgaver

3 DK/DK	2 SE/DK	1 SE/SE
---------	---------	---------

Akt Nr.	Opgaver før ankomst til uheldspladsen	3	2	1	Bemærkninger	Tid
1	Alarm modtaget. Farligt gods?					
2	Kontakt TRV-TC. Meddel forventet ankomst til uheldspladsen.	÷				
3	Kontakt RFC. Meddel forventet ankomst til uheldspladsen.		÷	÷		
4	Kontakt ØSB-TC. Meddel forventet ankomst til uheldspladsen.					
Akt Nr.	Efter ankomst til ulykkesplads					
5	Kontakt indsatsleder og eventuelt politi, hvis disse findes på pladsen.					
6	Kontakt TRV-TC (Anmod om tilladelse til "A-skydd").	÷				
7	Kontakt UV.			÷		
8	Få via UV oplyst, om der er etableret sperspærring.		÷	÷		
9	Kontakt KOP.					
10	Tilkald VE via TRV-TC, hvis nødvendigt. Hvis område 3 så underret UV.					
11	Meld tilbage til TRV-TC for situationsbeskrivelse.	÷				
12	Meld tilbage til UV for situationsbeskrivelse.		÷	÷		
13	Sperspærring / "A-skydd" overtages af OPA (kræver dog, at OPA er henholdsvis uddannet SR-arbejdsleder/ "Tillsyningsmann")					
14	Kørestrømsafbrydelse overtaget af KOP.					
15	Starte initial faktaindsamling	÷				

Bilag 5 (fortsat) OPA-opgaver

3 DK/DK	2 SE/DK	1 SE/SE
---------	---------	---------

Akt Nr.	Opgaver ved rydning	3	2	1	Bemærkninger	Tid
16	Kontakt til samtlige hold, der har opgaver i uheldsområdet. Er der behov for koordinering?					
17	Tilladelse til rydning er givet af samtlige uheldsundersøgere / faktaindsamlere.					
18	Giv løbende situationsbeskrivelse TRV-TC.	÷				
19	Giv via UV løbende situationsbeskrivelse til RFC.		÷	÷		
20	Rydningsfasen afsluttet og genopretningsfasen påbegyndt.					

Akt Nr.	Opgaver ved tilbagekomst fra uheldsstedet	
21	Navn (Blokbogstaver):	Dato:
22	Udfyldt bilag 5 sendes til railway@oresundsbron.com	Tid:

Bilag 6 Underretning af myndigheder

1. Havarikommissionen i DK skal straks underrettes om følgende hændelser:

- Situationer, hvor tog er impliceret i kollision eller afsporing, uanset omfang
- Ulykker, hvor personer omkommer eller kommer alvorligt til skade, dog undtaget hændelser, hvor der formodes at være tale om selvmord eller selvmordsforsøg, og hvor politiets undersøgelse ikke giver anledning til at antage andet.
- Rangeruheld med betydelige materielle skader
- Brand i tog, herunder i trækraftenheden
- Uheld med farligt gods, der lækker eller lugter
- Nærvæd uheld og hændelser, hvor sikkerheden har været udsat for en så alvorlig fare, at en af de oven nævnte hændelser kunne være sket.

Underretning sker via DcDk i område 2 og område 3.

2. Transportstyrelsen skal straks underrettes om følgende hændelser:

- Alvorlige uheld og forløbere til alvorlige uheld
- Uheld og nærvæd uheld, hvor der er mistanke om at hændelsen skyldes systemfejl
- Sabotage ved jernbanedriften som kunne medføre de samme konsekvenser som et alvorligt uheld.
- Signalfejl teknisk som har medført et mindre restriktivt signal
- Signalforbikørsel af signal der viser "stop", hvor et jernbanekøretøj kører ind i andet togs togvej.
- Andre fejl eller brister ved trafikstyringen, driften og trafikledelsen, vedligeholdelse, infrastrukturen eller energiforsyningen som ikke er opdaget ved det ordinære planlagte eftersyn og dermed har betydet et lavere sikkerhedsniveau.
- Andre væsentlige fejl eller brister på sikkerhedsområdet.

Underretning sker via Trafikverket i område 1.

3. Arbetsmiljöverket/Försäkringskassan i SE skal straks underrettes om følgende hændelser:

Hvis en ulykke eller anden skadelig påvirkning i arbejdet har resulteret i dødsfald eller svær personskade eller hvis der har været alvorlig fare for liv og helbred.

Underretning sker via arbejdsgiver i område 1.

Bilag 6 Underretning af myndigheder (forts.)

4. Elsäkerhetsverket i SE skal straks underrettes om følgende hændelser:

Ulykker på svensk territorium, hvor personer omkommer eller bliver alvorligt skadet, jf. Starkstrømsförordningen SFS 2009:22 og ELSÄK-FS 2012:1.

Underretning sker via Trafikverket (PPELS) i område 1.

5. Sikkerhedsstyrelsen i DK:

I henhold til Banedanmark's normale alarmprocedure underretter OCK-KC, ØSB's eldriftansvarlige om el-ulykker ved køreledningsanlægget. ØSB's eldriftansvarlige underretter herpå Sikkerhedsstyrelsen.

6. Arbejdstilsynet:

Arbejdstilsynet underrettes af politiet, når dette findes nødvendigt i område 2 og 3.

7. Efterfølgende underretninger

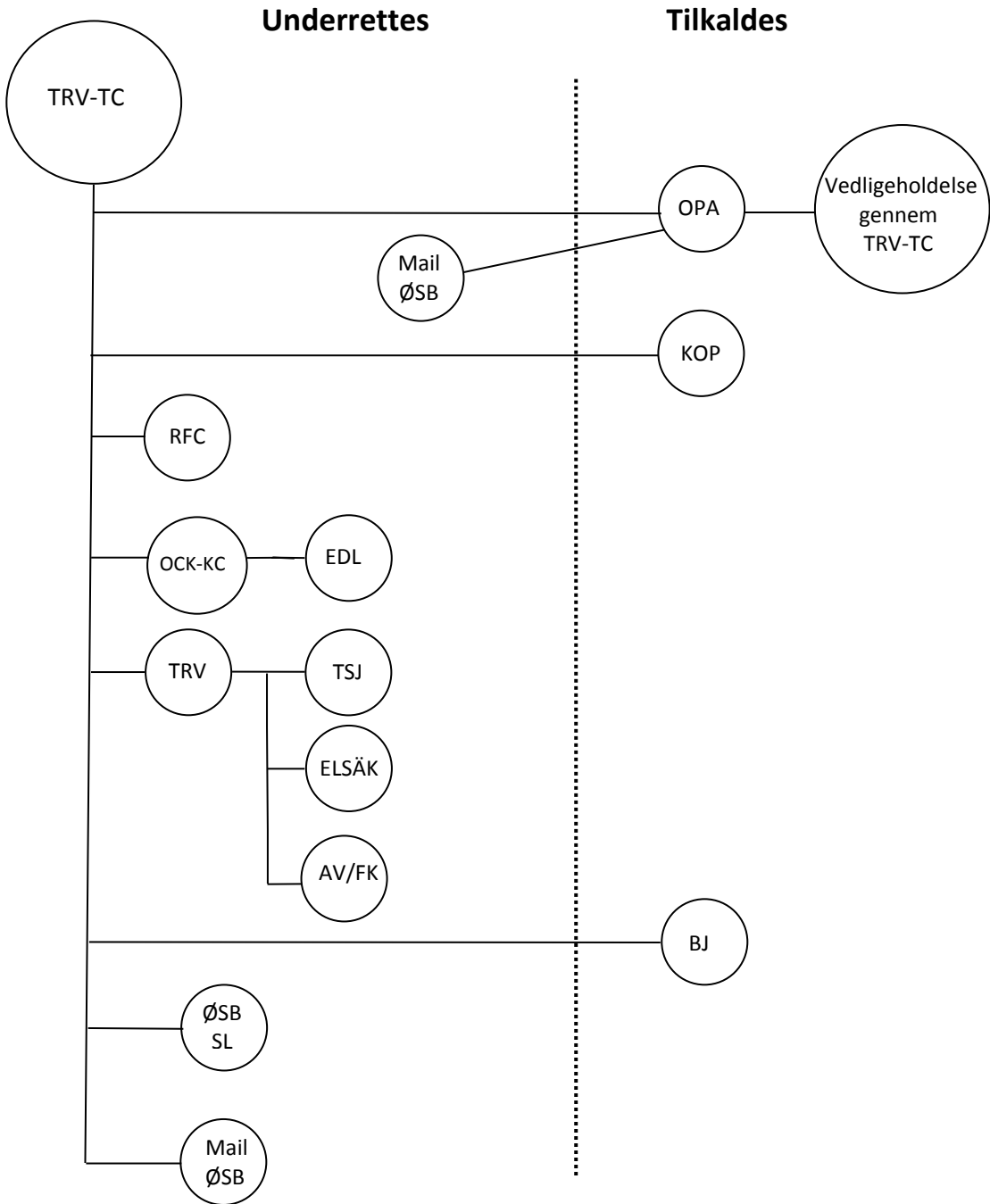
Arbejdsgiveren til en skadesramt medarbejder er forpligtet til at underrette At henholdsvis AV/FK. Endvidere er arbejdsgiveren forpligtet til at foretage egen undersøgelse af uheldet.

Er arbejdsgiveren en virksomhed, der er jernbanevirksomhed eller vedligeholder af jernbaneanlægget skal arbejdsgiveren desuden selv underrette jernbanemyndighederne og foretage egen undersøgelse.

Bilag 7 Alarmveje område 1

Svensk systemdel / svensk territorium

1 SE/SE



Bilag 8 Alarmveje område 2

Svensk systemdel/dansk territorium

2 SE/DK

