

Scenario för tunnelövning i Snarabergstunneln

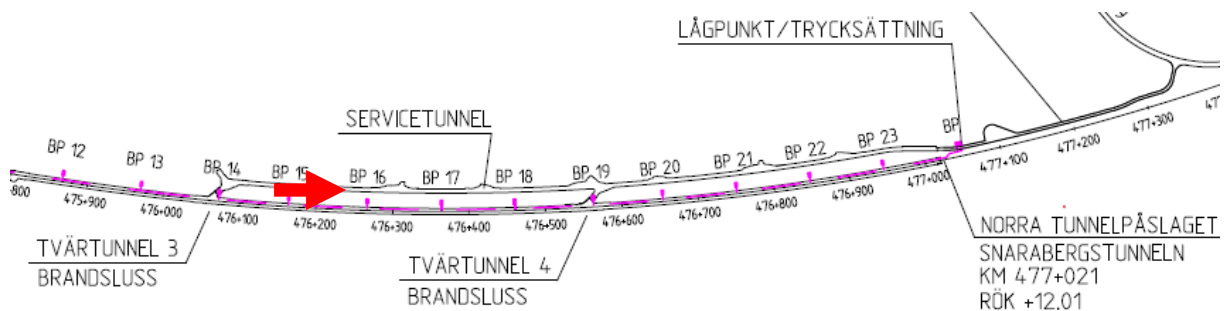
Händelsen

Ett godståg (tåg 2) från Inlandsgods AB står på mötesstation Västeraspy. Tåget består av 1 lok och 24 vagnar. De tre främre vagnarna efter buffertvagnen är lastade med ammoniak.

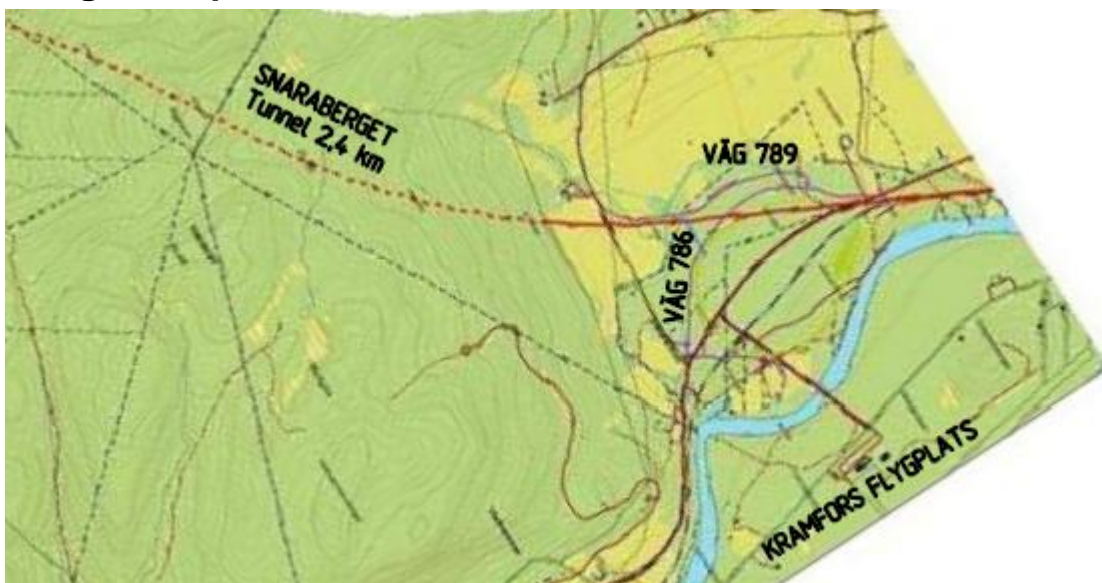
En allmänhet som står och väntar på tåget ser plötsligt hur ett moln strömmar ut ifrån vagn 3. Personen, som är deltidbrandman i Bredbyn, inser det farliga i situationen och ringer till SOS via sin mobiltelefon. Molnet driver i sydlig riktning. Deltidsbrandmannen påbörjar en utrymning av de 12 personer som står och väntar vid hållplatsen, vilket sker i nordlig riktning.

Omedelbart när bandriftledaren får kännedom om läckaget, från SOS, bryter denne strömmen och det blir strömlöst på linjen. Ett resandetåg (tåg 1) på väg från Kramfors till Örnsköldsvik blir därför stående 476+200 meter in i Snarabergstunneln ca 100 meter från tvärtunnel 3 (se skiss).

OBS!!!
Ej för spridning till övad personal
Dokumentet innehåller information
som medför att övningens syfte
tillintetgörs om det sprids till övad
personal



Geografisk plats



Tunnelfakta

Längd:	2 405 meter
Lutning:	0,65 % nordlig
Servicetunnel:	2 stycken med påslag från varje sida med 2 tvärtunnlar i varje servicetunnel. Ingen förbindelse mellan respektive servicetunnel.

Teknisk bakgrundsinformation

Järnvägsfordon 1:	X 62 med 4 delar
Längd:	ca 74 m



Källa: www.norrtag.se

Antal personer:	1 förare, 1 ombordpersonal, 170 passagerare
Operatör:	Norrtåg

Järnvägsfordon 2:	1 RC lok 24 vagnar
Längd:	ca 420 meter
Antal personer:	1 förare
Operatör:	Inlandsgods AB
Farligt ämne:	Ammoniak ca 40 ton, Farlighetsnummer 268, UN-nummer, 1005

Väder: Soligt väder och molnfritt, svaga till måttliga nordostliga vindar

Larmkedjan

1. Deltidsbrandmannen ringer SOS Alarm.
2. SOS larmar räddningstjänst, polis och sjukvård
3. SOS informerar DLC Ånge
4. DLC bryter strömmen i området
5. Efter 10 min ringer föraren till DLC och berättar att han står stilla i tunneln och är strömlös
6. Efter 12 min ringer en passagerare till SOS och berättar att en kompis som väntar på nästa station SMS:at om att det är en olycka med gas och att man nu troligtvis känner doften av gas även i resandetåget.

Bedömd händelse- och konsekvensutveckling

Deltidsbrandmannen rapporterar läckaget till SOS via larmnumret 112 samt läser upp UN-numret 1005. SOS tar fram ”farligt godsolycka” respektive ”järnvägsolycka” i räddningsindex och påbörjar utlarmning. Stn 40, 43, 30, 50 samt IL. Även polis och ambulans larmas.

SOS kontaktar DLC Ånge (tågledaren och bandriftledaren) och meddelar om olyckan. Bandriftledare bryter omedelbart strömmen samt kallar ut olyckplatsansvarig (OPA) och utredningsansvarig. Transportstyrelsen ska underrättas snarast.

Styrkeledaren i Y 401, tillika initial räddningsledare, ber SOS om ett trepartssamtal med DLC och begär räddningsfrånkoppling och tågstopp. RL begär att få reda på godstågets last i OPERA.

Lokföraren på resandetåget ringer upp DLC för att förtälja om sin position och strömlöshet. DLC informerar då föraren om utsläppet från godståget samt framför till räddningsledaren via SOS att det står ett resandetåg ca 800 meter in i Snarabergstunneln.

Samverkansbehov

Trafikverket DLC Ånge

SOS Alarm

Ombordpersonal

Kommunens organisation för räddningstjänst

Ambulanssjukvården

Polismyndigheten

Olycksplatsansvarig och utredningsansvarig

Legala förutsättningar

- Räddningstjänst regleras i lag (2003:778) om skydd mot olyckor
- Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) bilaga 6 med blankett 28 Checklista vid evakuering av tåg, omtryckt i TSFS 2010:1
- TSD Tunnelsäkerhet¹ främst punkterna 2.2, 2.3, 4.4.2 samt 4.4.3.

Frågeställningar

Om spontanutrymning sker genom norra servicetunneln så hamnar dessa i gasmolnet

Vart skickar SOS första styrkan och vilken händelsetyp, kemolycka eller utrymning

Kommer DLC att beordra utrymning av tåget och i vilken riktning

¹ KOMMISSIONENS BESLUT av den 20 december 2007 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende ”Säkerhet i järnvägstunnelar” i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och höghastighetståg [delgivet med nr K(2007) 6450] (Text av betydelse för EES) (2008/163/EG)