

Referensgruppsmöte Tågprojekt

26 augusti 2010, Radisson Blu Arlandia



Inför referensgruppsmötet gavs deltagande aktörer möjlighet att diskutera och lämna synpunkter på det webbaserade kunskapsdokument/utbildningsprogrammet som tagits fram av Socialstyrelsens Kunskapscentrum i katastrofmedicin (KcKM), Umeå samt av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Sandö/Revinge.

Följande teman blev särskilt tydliga under diskussionerna.

Logistik och resurser

Inledningsvis berördes problematiken kring ”The Golden Hour”. Ca 50 % av Sveriges järnväg befinner sig i väglöst land vilket i händelse av en tågkrasch ställer stora krav på en räddningsinsats. Den allmänna uppfattningen ses vara att vi står inför stora utmaningar vad det gäller logistik och resurser. Första utmaningen är att hitta fram till den aktuella skadeplatsen. Flera aktörer efterfrågade krav på GPS på alla tågfordon men även system för hur informationen från en GPS aktiveras och skickas till räddningstjänsten. Hänvisning gjorde till tidigare erfarenheter av tågkrascher som trots att de inträffat i tätbebyggt område varit svåra att lokalisera. I händelse av en tågkrasch i väglöstland bör det antas att situationen blir än mer komplicerad. Dessa svårigheter bör också avspeglas i lokala och regionala risk- och sårbarhetsanalyser.

Nästa utmaning är diskussionerna om resurser och tillgängliga fordon för att transportera räddningspersonal samt utrustning till skadeplatsen. Frågor ställdes om vad det finns för samlade räddningsresurser idag på olika platser i Sverige? vilka fordon finns tillgängliga? vilka möjligheter finns det att utöka befintliga resurser? Den allmänna uppfattningen verkar vara att det inte finns särskilt många räddningsfordon och att dessa inte är förberedda för stora

insatser. En möjlighet som diskuterades var speciella spårbundna fordon för räddning och nyttjande av helikoptrar. Det finns idag 7 ambulanshelikoptrar i Sverige, militären har allt färre helikoptrar, en tänkbar möjlighet för framtida inventering är att se hur många privata och kommersiella helikoptrar det finns. Dock kvarstår faktumet att helikoptrar är svåra att använda när det gäller transport av tung utrustning.

Frivilliga Motorcykelkåren (FMCK) informerade om sin verksamhet och hur de kan användas som en resurs i den civila krishantering. Framförallt är de en resurs i de områden där det är oframkomligt för andra större fordon. FMCK finns lokaliserade över hela landet och har ett nära samarbete med exempelvis hemvärnet. Kopplat till denna information var även en generell diskussion om hur frivilligorganisationer bättre kan inkluderas i arbetet. MSB har ett regeringsuppdrag att kartlägga just hur frivilligorganisationer är verksamma på området och hur deras stöd kan nyttjas vid kriser och katastrofer.

En viktig aspekt av logistik och resurser är lokal kännedom. Synpunkter från Infranord AB visade på brister i att ta vara på lokal kännedom om järnvägssträckor. Det diskuterades hur det skulle vara möjligt att bättre ta till vara på sådan viktigt information, exempelvis genom att inkluderas tidigare i larmkedjan via SOS alarm. Räddningstjänsterna skulle kunna framföra denna begäran till SOS alarm. Budskapet om att inkludera Infranord AB i larmkedjan kan spridas genom kommande instruktörskurser i "Räddning vid stora tågkrascher".

Även frågan om vilket sjukvårdsmateriel som finns ombord på de olika tågen lyftes. Förbandslådor och hjärtstater finns eller är under upphandling. Frågan är om förbandslådorna bör kompletteras och i så fall med vad?

Skadeplatsen

Räddningsfrånkoppling: Trafikverket och Räddningstjänsterna har träffat avtal om utbildning i räddningsfrånkoppling. Vid en tågskadehändelse utförs en utvärdering av räddningsledaren om räddningsinsats kan påbörjas innan räddningsfrånkoppling/trafikstopp utförs. Vissa oklarheter lyftes om när arbetsjordning av kontaktledning alt. bara trafikstopp skall genomföras. Vad gäller enligt elsäkerhetsverket, detta bör ses över så att samtliga som går utbildning i detta får samma direktiv.

Insatskort: Centralt i diskussionerna var användandet av insatskort, där det idag finns insatskort för endast fem tågtyper. Insatskort har ibland sekretessbelagts men vinsterna av att de kommer till RIB- räddningstjänstens insatsbank är betydande. De tågoperatörer som inte lämnat insatskort skall se över detta.

Skapa tillträde: Vid en insats är det av vikt att komma in i vagnen så snabbt som möjligt. Fundamentalt för en räddningsinsats är att patienten är i centrum och är inom definitiv vård på sjukhus så snabbt som möjligt. Idag går viktig tid åt att undersöka var det är möjligt att ta sig in i vagnarna på olika sätt. Att märka ut områden på vagnen (under fönster/tak) där tillträde lättare kan skapas skulle innebära att mycket värdefull tid kan vinnas. Tågoperatörerna tar med sig frågan till sina respektive verksamheter. Arlanda express har meddelat att de nu

kommer att göra de utmärkningar som vi efterfrågar, varvid vi för tillfället är i en process där vi tillsammans försöker finna bra lösningar på detta. Mycket roligt och värdefullt!

Under mötet fick vi även kännedom gällande att Alstoms tågsätt (t.ex. Regina, X60) konstrueras på så sätt att mycket apparatur placeras i taket. Vad detta får för implikationer för räddningsinsatser bör fortsatt diskuteras och innebär att vi vidare måste undersöka möjligheten att ta sig in via taket/golvet på dessa vagnar. Vagnens tyngdpunkt förflyttas och risken att tåget hamnar på sidan vid en tågkrasch ökar sannolikt.

Det skulle vara mycket värdefullt om det var möjligt att få in konstruktionsritning på vagnskorgar på olika tågsätt i RIB. Detta skulle underlätta räddningsinsatsen ytterligare. Bombardier och Alstom undersöker om detta är möjligt.

Evakuering

Evakuering diskuterades utifrån olika perspektiv och det poängterades att det inte alltid behöver röra sig om akuta evakueringar. Vid långvariga stopp kan spontanevakuering förekomma vilket är en fråga som bör uppmärksammas tydligare. För att undvika spontanevakuering är det av vikt att arbeta med kommunikation för att få ut budskap till passagerare. Vidare diskuterades möjligheterna att använda polisen som resurs vid en evakuering – en möjlighet som idag inte nyttjas särskilt ofta. Funktionella stegar och landgångar som är stabila och säkra på underlag som t.ex. makadam vid evakuering saknas vilket försvårar evakuering.

SJ delade med sig av sina erfarenheter från sommarens incident där ett tåg blev stående i Flemingsberg en längre tid. Åtgärder som exempelvis en 2h målbild för maxtid innan evakuering presenterades.

Vidare bör möjligheten till att genomföra en effektiv evakuering av drabbade i väglöst land undersökas och det är av största vikt att finna en lösning på detta (se vidare under logistik och resurser).

Ansvarsområden/Samverkan/Övning

Ansvarsområden och samverkan var något som vid upprepade tillfällen diskuterades direkt eller indirekt. Vikten av tydliga beslutsgångar kan inte nog betonas. Samband, såväl internt som externt är ett område som ständigt kan förbättras och effektiviseras. Rikspolisstyrelsen poängterade att samverkan är viktigt och att de olika aktörerna ska bli bättre på att nyttja de arenor som finns. Det finns en rad handlingsplaner och samverkansövningar, frågan är hur uppföljningen samt återkopplingen ser ut och om det finns något system för att dra nytta av resultaten från de olika övningarna. MSB:s nationella övningsplattform kan här utgöra en positiv utveckling.

Veolia exemplifierade även övningsverksamheten genom att påpeka en övning de genomfört på stambanan i norrland. Speciellt fokus på övningen var problematiken med kyla, då det inte fanns någon beredskap för detta. Ett stillastående tåg i väglöst land i ett vintrigt Norrland kan

få stora konsekvenser och relativt små insatser som att ha filter ombord på ett tåg kan vara av mycket stor vikt. Diskussioner fördes även om vilken övningskapacitet det finns hos räddningstjänsten och viljan att delta vid olika samverkansövningar. Det noterades bland annat att de som arbetar heltid inom räddningstjänst får ta del av övningsverksamhet trots att det är oerhört många som arbetar deltid inom räddningstjänsten.

Nya säkerhetsutmaningar

Stockholmståg höll en presentation som speglade flera utmaningar för tågbranschen. Exempelvis har Stockholmståg 300 000 resor per dygn med upp till 1800 passagerare per tågsätt. Det finns ingen detaljerad uppgift på resandemängd och identifiering. Upp till fem personer per kvadratmeter innebär även en viss sorts problematik vid händelse av en tågkrasch.

Vidare poängterades den höga sabotagerisken mot detta transportmedel. Det behöver nödvändigtvis inte röra sig om organiserad terrorism utan enskilda personers avsiktliga handlingar kan innebära stora säkerhetsrisker med enorma konsekvenser som följd. Hänvisning gjordes till en enskild person som försökt sabotera tåggränsen vid upprepade tillfällen.

Säkerhetsbegreppet

Transportstyrelsen lyfte fram att KcKM och MSB bör i det webbaserade kunskapsdokumentet klargöra säkerhetsbegreppen eftersom att det nu i sin form kan orsaka viss förvirring. Det är viktigt att vi talar om samma säkerhetsbegrepp.

En politisk arena

Det är viktigt att komma ihåg att området i grunden är politiskt. Åsikter framförda av exempelvis A-train menade att vi måste ha en tydlig inventering av vilka resurser som idag finns och sedan ställa de mot vilka resurser och säkerhetsstrategier tågbranschen faktiskt behöver för att ha en hög säkerhetsnivå. Det måste finnas en rimlig balans mellan resurser och förväntningar.