

2016-06-02 16:00 CEST

När en fjäder blev en hel hönsgård

En mindre incident eller en katastrof? För att få rätt reaktion på de incidenter och olyckor som lyckligtvis inträffar sällan på järnväg krävs regelbunden övning med alla inblandade parter. Green Cargos säkerhetschef Håkan Sjöström skriver om en odramatisk händelse i april som fick dramatisk uppmärksamhet.

Klockan 7 på morgonen den 26 april ringde vår produktionschef till mig och undrade över tågkatastrofen som inträffat under natten på rangerbangården i Malmö. Det meddelande som gått ut internt inom Green Cargo under natten innehöll information om en odramatisk kollision på rangerbangården i låg hastighet, med en mindre urspårning som följd. Inget tydde på att det skulle innebära någon större dramatik således. Jag blev därför ganska brydd när produktionschefen pratade om tågkatastrof och att media rapporterade om två godståg med livsfarlig last som kolliderat på Malmö Central.

Den händelse som jag uppfattat som helt odramatisk visade sig vara en av tisdagsmorgonens huvudnyheter i riksmedia.

En huvudförklaring till att händelsen fick så stor uppmärksamhet var att räddningstjänsten i Malmö uppfattade situationen som mycket kritisk. I det vagnsätt som spårade ur fanns en vagn med en cistern som varit lastad med natriumcyanidlösning – ett mycket giftigt ämne. Cisternen var tömd men betraktades ändå som en enhet med farligt gods eftersom det fanns restmängder kvar i behållaren. Det faktum att vagnen med det farliga ämnet befann sig fyra vagnar ifrån urspårningen och inte alls var utsatt för något våld beaktades inte i bedömningen av räddningsinsatsen – högsta beredskapsnivå beordrades och all verksamhet stoppades på rangerbangården fram till morgontimmarna. Och nu kablades nyheten om att två tåg lastade med farligt gods hade kolliderat på Malmö Central ut över landet.

Så här i efterhand tycker jag att man kan kosta på sig att reflektera över vad som egentligen hände. Jag inser självklart att det är lätt att vara efterklok när man sitter med facit i hand och allt gick bra. Jag inser också att räddningstjänsten ibland står inför enormt svåra avvägningar i pressade situationer när farliga ämnen är inblandade. Med dessa insikter vill jag ändå påstå att med rätt agerande från inblandade parter går det att hantera den här typen av situationer med större precision än vad som var fallet den här gången. Här handlar det om att förmedla och ta emot korrekt information och att dra rätt slutsatser, allt i en stressad situation. Vi kan nu konstatera att beskrivningen av den odramatiska urspårningen förvanskades och misstolkades så att det blev något helt annat i räddningstjänstens hantering vilket resulterade i att malmöborna skrämdes upp helt i onödan och att godstrafiken till och från Malmö stod still i flera timmar med konsekvenser för varuleveranser både i Sverige och i de internationella godsflödena.

Det är svårt att bygga upp bra kunskap och erfarenhet från den här typen av händelser eftersom de dessbättre inträffar väldigt sällan. Därför behöver Trafikverket, berörd Räddningstjänst och de inblandade järnvägsföretagen öva den här typen av händelser regelbundet så att räddningsinsatsen, den gång det är allvar, blir anpassad till den verkliga händelsen.

Håkan Sjöström, säkerhets- och kvalitetschef Green Cargo

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com