

Tankbilsolycka i Yvelines

Tankbilen gick emot vägräcket, pulvriserade en mur, lade sig ner på sin högra sida och gled ett hundratal meter. Vid kollisionen spreds vrakdelar över körfälten i båda köriktningarna.

Den 8 juli 1997 klockan 08.28 kom larmet in till räddningstjänsten att en tankbil med brandfarlig vätska hade välvt på motorvägen samt låg och läckte. Enheter ifrån Versailles, La Celle-St-Cloud och Maurepas for till olycksplatsen med bland annat ambulanser, räddningsbil, skumbil, befälsbil och läkarbil.

Under de följande 15 minuterna drogs ett kemfordon och ett miljöfordon till brytpunkt. Strax därefter drogs också fler ledningsresurser – med bland annat högre befäl – till platsen. Trafiken som inledningsvis hade rullat, stoppades nu i båda riktningarna.

Klockan 08.52 kommer den första enheten till platsen. Tankbilen låg på sin högra sida vid ett backkrön. Från fyra manluckor läckte vätska ut, som flyter nerför backen och ner i en brunn. Föraren och hans medhjälpare var skadade. Personerna i de andra inblandade fordonen varär oskadda. Trafiken avstannade still i bägge riktningar.

De skadade togs om hand av ambulanspersonal och fördes därefter till sjukhus. Skum lades ut på olycksplatsen. Invallning av utsläppet påbörjades.

Kemfordonet och miljöfordonet visar sig vara mycket värdefulla med sina självresande kar, tätningsutrustning, absorptionsmedel och mätutrustning.

En tankbil rekvireras till platsen för att användas vid överpumpningen.

Räddningsledaren beslutade klockan 10.00 om ledningsplats och att två sektorer skulle upprättas: en sektor för skydd mot brands uppkomst samt en sektor för kem- och miljöinsats. En tankbil rekvireras till platsen på grund av det långa avståndet till närmaste vattentag. Mat och dryck till personalen begärdes till platsen.

Klockan 11.35 fastställdes slutgiltigt att den brandfarliga vätskan var diesel. Man beslutade sig för att pumpa över dieseln före bärgning, eftersom tanken fått stora skador.

Klockan 14.56 avbröts överpumpningen, då trycket i tankens sektioner sjunkit kraftigt. Utan att räddningsledningen fått reda på något, försökte den privata bärgningsfirman lyfta tanken. Detta försök misslyckades och man upptäckte ett hål som hittills ej läckt då, det har legat an mot asfalten. Ytterligare en analys av situationen gav RL rätt i sitt beslut att överpumpning skall ske före bärgning.

Klockan 17.00 anlände landshövdingen till platsen. Trafiken i riktning mot Paris släpptes på.

Klockan 17.52 var samtliga sektioner i tankbilen tomma. Skumtacket bättrades på och därefter bärgades ekipaget.

Klockan 18.55 avslutades räddningstjänsten. Trafiken släpptes inte på förrän senare på kvällen.

Problem vid insatsen:

1. Diesel eller bensin? Det första problemet var att identifiera riskerna (genom att identifiera ämnet). Det mesta tydde på att det rörde sig om diesel, utom farligt godsskylten (33/1203) och andra uppgifter som gjorde gällande att det rörde sig om 20000 liter diesel och 10000 liter bensin, fördelade i de nio sektionerna på tanken. Slutligen, efter tre timmar, fick man reda på att det rörde sig om 30000 liter diesel.
2. Överpumpning och bärgning. Den privata bärgningsfirman menade att det bara var att lyfta och bärga tankbilen. Risken för läckage gjorde att RL föredrog att tömma tanken innan den lyftes.

De olika momenten innebar:

Att pumpa över vätskan via bottenventiler. Detta medförde två problemställningar:

1. Bottenventilerna öppnades med hjälp av tryckluft, detta utfördes av bärgningsfirman.
2. Att undvika ett undertryck i tanken.

Att lyfta tanken så att vätskenivån hamnade under manluckornas nivå. Ett hål som legat an mot asfalten började då att läcka.

Att självresande kar placerades under manluckorna för att samla upp uttrinnande vätska. Manluckorna öppnades en efter en. Därefter pumpades dieseln som fanns i karen, inom invallningarna och i sektionerna över till den andra tankbilen.

Att tanken konstaterades vara tom och bärgades.