

Översättning: **Farligt gods på järnväg**, regler, risker och exempel på olyckor

## Transportsätt

En undersökning i Tyskland visar att landsvägsolyckor med farligt gods är 10 gånger vanligare på väg än järnväg (referens finns). RID-reglerna kommenteras.

## Vagnar

Refererar till RID:s regelverk. Beskriver tömningsanordningar på cisternvagnar för kondenserade brännbara gaser (lpg, gasol, propan etc) och/eller kondenserade giftiga gaser. Dessa har en ventil inne i tanken som stänger automatiskt om de yttre anslutningsventilerna slås sönder vid en olycka (skiss).

## Människan

Redogör för vad alla i transportkedjan ska göra för att förhindra olyckor eller ta hand om dem.

## Drift

Internationella överenskommelser om detta finns mellan Tyskland, Österrike, Belgien, Frankrike, Luxemburg och Schweiz avsedda att förenkla gränspassager, samordna regler samt åstadkomma lämplig, snabb och effektiv hjälp vid en olycka. Kontrollfunktioner är också reglerade.

Ett system (GEM) stödjer samarbetet genom elektroniska meddelanden. Man kan alltid få reda på var en vagn finns (på en järnvägsstation, på färd och dess plats i tågsättet) samt all information om eventuellt farligt gods. De olika sändarnas centrala ledningar samverkar i systemet HERMES där flera länder medverkar (Tyskland, England, Österrike, Danmark, Frankrike, Italien, Holland, Sverige, Schweiz).

## Säkerhet på bangårdar

Regler finns hur växlingsmanövern får ske.

## Säkerhet på banan

Tågchefen har med sig en lista över farligt gods (exempel). Vagnar sätts samman efter regler.

## Oförutsedda händelser

Om något ändå händer arbetar SNCB efter en särskild plan - intern insatsplan. Viktigt är att kunna ange olika fasta installationer såsom vägar och perronger, hjälp med släckvatten och elektricitet, överpumpningsmöjligheter, kilometerangivelser används också av larmcentralerna. Larmplanerna lämnar inget åt slumpen.

## Om det omöjliga trots allt inträffar

Två exempel från Frankrike;

2 tankvagnar med etanol spårar ur och fattar eld. Brandkåren skickar en armada av släckbilar, slangbilar, skumfordon. Vid de närmaste körvägarna 400 resp 800 m bort finner man så småningom en tankbil med 10 000 l vatten. Ett batteri med skumkanoner kan täcka och kyla de hela vagnarna. Inget vatten finns inom en radie av 5 km för att försörja skumkanonerna med 2 000 l/min vardera. 2 tim efter larm kallar man på 2 tankvagnar som kan ta 30 000 l vatten vardera. Efter ytterligare 2 tim är de i användning. 2 tim senare, 6,5 tim efter larm är branden släckt/slocknad.

Ett tåg bestående av 28 tankvagnar med vardera 58.000 l bensin körs på bakifrån av två diesellok. 2 vagnar fläks upp och 114 000 l bensin rinner ner för en sluttning (10 m). De 6 sista vagnarna antänds. Svårigheter med sluttande mark och mossmark. Inte lovande ur släcksynpunkt.

De hela vagnarna dominerar det nybyggda bostadsområdet som bara ligger 100 m bort. Förstärkningar begärs. Brandkårer 17 resp 38 km bort larmas. En kår kommer fram på en liten gårdsväg och kan börja släcka loken och kyla oskadade vagnar.

Utan samverkan och med 2 km körväg till den andra kåren som på andra sidan kullen försöker dra fram en skumkärra över ett fält. De första åtgärderna med att få fram utrustning kommer igång med hjälp av nyfikna som lockats till platsen. Polisen har ett svårt arbete med att få undan alla bilar, cyklar och nyfikna från vägarna.

Senare kommer ett fordon med pump som kan ta fram vatten från en å 800 m bort. Man medför också 800 l skumvätska. Efter ca 3 tim är branden släckt eller har slocknat.

Under ytterligare 1 vecka arbetar man med att ta hand om bensin.

Man måste upprätta en insatsplan för bränder eller olyckor längs järnvägar och för bangårdar. I det ena fallet hade man tjänat mycket tid om man känt till var stora tankar fanns och larmat dem i tidigt skede.

I andra fallet med terränglutningar och våtmark visades på behov av snabb polishjälp. Båda fallen visar på behov av viss rekognosering i förväg för hur släckvattenförsörjning ska ordnas. Terrängfordon med tankar och järnvägsvagnar med vatten ska planeras.

I denna omfattande tågtrafik är det omöjligt att helt undvika olyckor.