



# STATENS BRANDINSPEKTION

## Meddelanden

1965:6  
(Ersätter  
meddelande  
1957:12)

### Brandsläckning, som berör järnvägs spårområde.

En brandkår ställs ibland inför den situationen, att närmaste vattentag befinner sig på andra sidan av ett järnvägsspår, och att alltså slang behöver dragas över spårområdet, för att släckningsarbetet skall komma igång så snabbt som möjligt. Det kan också hända, att släcknings- och röjningsarbete måste utföras inom själva spårområdet.

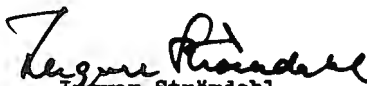
Det har inträffat att brandkårens ingripande fördröjts på grund av att släckningsledaren ej haft klart för sig, vilka befogenheter han i sådana fall har. Det har också inträffat att slangledningar, som utlagts över spårområde, i ett kritiskt skede av branden brutits för framsläppande av tåg, med påföljd att brandskadorna blivit väsentligt större, än vad som skulle ha blivit fallet, om släckningsarbetet fått pågå utan avbrott.

Beträffande de säkerhetsåtgärder, som från släckningsledarens sida bör vidtagas vid arbete i närheten av elektriska kontaktledningar, synes vidare viss oklarhet råda.

Statens brandinspektion har därför ansett sig böra meddela vissa synpunkter på vad som från brandbefälets sida kan och bör göras, för att i liknande situationer onödiga brandskadeförluster skall undvikas och olycksfall förebyggas.

Vid utarbetandet av detta meddelande har samråd ägt rum med kommerskollegium, järnvägsstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, fortifikationsförvaltningen, rektor vid statens brandkola,

brandcheferna i Stockholm, Göteborg och Malmö samt Svenska brand-  
befälets riksförbund. Arbetarskyddsstyrelsen har därvid förklarat  
att detta meddelande är vad angår arbetarskydd att anse såsom an-  
visningar fastställda av arbetarskyddsstyrelsen och utfärdade till  
ledning vid tillämpningen av arbetarskyddslagen.

  
Ingvar Strömdahl  
Riksbrandinspektör

Stockholm den 12 juni 1965.

Statens brandinspektion, Sturegatan 29<sup>II</sup>, Stockholm Ö.  
Tel 08/24 51 90.

Summary in English:

THE NATIONAL INSPECTORATE OF FIRE SERVICES

Informative Recommendations 1965:6 (replaces I.R. 1957:12)

Fire Extinguishing Operations at Railway Premises.

When in order not to interrupt fire fighting operations with  
consequent increased damage the train service will have to be  
temporarily suspended, the proper procedure for arranging this  
with the railway officials is detailed.

As soon as consistent with the fire danger, hose lines carried  
over the tracks should be exchanged for hose lines sunk in cuts  
under the tracks.

If in the district of a Fire Chief there are any noteworthy fire  
hazards, respectively water facilities on opposite sides of rail-  
way tracks, a pre-laid crossing by means of galvanized pipe 2½"  
or more with standard couplings sunk in a chase below the tracks  
had better be arranged with the owners of such hazards or the  
municipal administration.

Rules are also given for the electric hazards and safety dis-  
tances for different types of jets and nozzles, even when sea  
water or brackish water is used.



Anvisningar rörande brandsläckning, som berör järnvägs spår-  
område.

I. Dragning av slangledningar över spårområde.

Rättigheten att t ex låta stoppa ett tåg eller att draga slangledningar över järnvägsspår får anses tillkomma en släckningsledare med stöd av 12 § 1 st. brandlagen, som föreskriver följande:

Den som för befälet vid brand må för släckning eller räddning, företaga sådant ingrepp i annans rätt, som bedömes nödvändigt. Han äger sålunda bland annat bereda brandstyrka tillträde till fastighet, avspärra brandplatsen, nyttja brunn, vattenledning, redskap, telefon, hästar och fordon, fälla träd, anlägga moteld samt riva eller undanskaffa byggnad, upplag eller annan egendom.

Den nu citerade bestämmelsen i brandlagen talar visserligen inte ordagrant om rättigheten för släckningsledare att t ex låta stoppa ett tåg, men att denna rättighet föreligger, synes, med hänsyn till författningstextens innehåll i övrigt, ostridigt. Bestämmelsen får sålunda anses innebära, icke blott att slangledningar får dragas över järnvägsspår, utan även att tåg får stoppas, allt under förutsättning att släckningsledaren bedömer sådana åtgärder nödvändiga.

Vid detta bedömande bör släckningsledaren göra klart för sig, att stoppandet av ett tåg ofta är ett allvarligt ingrepp, som, förutom mer eller mindre besvärande förseningar, kan förorsaka riak för tågsammanstötningar och andra trafikolyckor. En sådan åtgärd bör därför vidtagas endast i fall, då släckningsledaren bedömer den nödvändig till förhindrande av att människor kommer till skada eller stora värden spolieras. Har släckningsledaren vid sin bedömning funnit att järnvägstrafiken måste stoppas skall följande åtgärder vidtagas i nu nämnd ordning:

- 1) Vederbörande järnvägsbefäl eller dennes ställföreträdare anmodas stoppa järnvägstrafiken. Besked begäres beträffande eventuella säkerhetsåtgärder, som brandkåren har att vidtaga. Av järnvägsbefälet anbefallda säkerhetsåtgärder genomföres.

Ang.Telefonnummer till vederbörande järnvägsbefäl bör finnas lätt tillgängliga på brand-ac samt på utryckningsfordonen. Kontakt i hithörande frågor bör redan innan någonting inträffat tagas med järnvägsbefälet i och för diskussion och planläggning.

- 2) Innan järnvägsbefäl övertagit ansvaret för säkerheten på brandplatsen i vad avser trafiken på spåret, och innan släckningsledaren erhållit besked att järnvägstrafik förbi brandplatsen stoppats, får släckningsledaren inte vidta någon åtgärd, som kan innebära fara för järnvägstrafiken.
- 3) Måste släckningsarbetet påbörjas innan järnvägstrafiken stoppats, skall brandpersonalen varnas för att tåg kan komma. Vakter utsättes med uppgift att varsko brandpersonalen, när tåg kommer.
- 4) Sådana åtgärder vidtages snarast, att järnvägstrafiken utan onödiga förseningar på nytt kan komma igång. Så bör exempelvis slangledningar, som utlagts över rälsen, dragas under densamma så snart detta är möjligt.
- 5) När hinder för järnvägstrafik inte längre föreligger, underlättas omedelbart vederbörande järnvägsbefäl härom.

I sådana fall, då ett tänkbart större brandobjekt - en industri, en by eller större lantgård - befinner sig på ena sidan av ett järnvägsspår och närmaste lämpliga vattentag för brandsläckning på andra sidan spåret, bör brandchefen medverka till att på kommunens eller fastighetsägarens bekostnad permanenta anordningar färdigställs för möjliggörande av att vattentransport kan äga rum mellan vattentag och brandplats, utan att järnvägstrafiken behöver stoppas. Sådana anordningar är exempelvis en slangränna under rälsen eller - bättre - en rörledning genom bankroppen. I sistnämnda fall bör röret, som bör vara av galvaniserat stål och ha en inre diameter av minst  $2\frac{1}{2}$ " , ur frysrisksynpunkt vara förlagt i lutning minst 1:50. I vardera änden bör röret vara försett med 63 mm normalkoppling med lock.

Anordningar av nu angivet slag bör tydligt utmärkas (jfr statens brandinspektions meddelande 1957:8 om varselmärkning). Såväl utförandet av de ifrågavarande anordningarna som utmärkningen av desamma skall ske i samråd med vederbörande järnvägsbefäl.



## II. Brandsläckning intill järnvägs elektriska kontaktledningar.

### 1. Huvudregel:

Kontaktledningen skall alltid betraktas som spänningsförande, så länge man inte med säkerhet vet att ledningen är ofarlig, dvs frånkopplad och jordförbunden i omedelbar närhet av brandplatsen.

Besked angående kontaktledningarnas farlighet inhämtas hos vederbörande järnvägsbefäl. Begäran om att ledningarna skall göras ofarliga sker likaledes till järnvägsbefälet.

### 2. Alt.1. Kontaktledningarna är spänningsförande.

2.1 Vid allt arbete i närheten av en kontaktledning, som inte gjorts ofarlig, måste risken för att ledningen kan slitas eller brännas av och falla ned uppmärksammas. Under beaktande härav skall normalt - med hänsyn till de ofta oklara förhållandena på en brandplats - skyddsavståndet, som eljest är minst en meter, vid brandsläckning vara minst tre meter. Med skyddsavstånd förstås härvid det avstånd till spänningsförande ledning, inom vilket någon brandsläckningsverksamhet ej får förekomma.

2.2 Släckningsmedel, som är elektriskt oledande (exempelvis kolsyra och vissa slag av pulver) skall i första hand användas.

2.3 Avståndet mellan strålrör eller strålförare och spänningsförande ledning skall för en högsta spänning av 16.000 volt (=spänningen på statens järnvägars kontaktledningar) vara:

- a) Vid användning av elektriskt oledande släckningsmedel eller av vatten i spridd stråle minst 3 meter (= skyddsavståndet). Detta avstånd gäller oberoende av strålrörets kapacitet.
- b) Vid användning av vatten i slutna stråle minst lika många meter som diametern i mm för närmast klenare munstycksdimension (se nedanstående tabell). I tabellen angivna avstånd gäller både vid användandet av



havsvatten och färskvatten, såväl rent som förorenat.

Munstycksdiameter 1 mm	Skyddsavstånd 1 meter
5	4
7	5
10	7
14	10
18	14
22	18

2.4 Eftersom flertalet strålrör för spridd stråle är omställbara till sluten stråle, skall största försiktighet iakttagas, så att sluten stråle ej erhålles av misstag. Vid användning av strålrör, som från stängt läge manövreras över läget för sluten stråle, innan spridd stråle erhålles, skall strålröret öppnas och stängas med iakttagande av de avstånd som gäller för sluten stråle.

3. Alt.2. Kontaktledningarna är ofarliga d.v.s. fränkopplade och jordförbundna i omedelbar närhet av brandplatsen.

Sedan släckningsledaren erhållit bekräftelse från järnvägsbefälet eller från järnvägens ansvarige elskyddsman att kontaktledningarna gjorts ofarliga gäller att släckningsarbetet kan utföras utan restriktioner med avseende på avståndet till ledningarna. Om farliga ledningar finnes i närheten skall i samråd med järnvägens företrädare bevakning anordnas så att gränsen till farligt område ej överskrides.

