



SkLJF 36

Utgåva II

Gäller: Fr.o.m. 20-04-18

Instruktion om ångloksdrift vid förhöjd brandfara

Tilldelas: All personal i säkerhetstjänst

SIDFÖRTECKNING 20-04-18

Sid:	Innehåll:	Ätr:	Datum:
1	Försättsblad		20-04-18
2	Sidförteckning		20-04-18
3	Inledning / Faktorer som påverkar beslutet		20-04-18
4	Bedömningsgrunder		20-04-18
5	Bedömningsgrunder (forts.) / Anordnande av brandbevakning		20-04-18
6	Anordning av brandbevakning (forts)		20-04-18
7	Anordning av brandbevakning (forts) / Utrustning / Beslut om förhöjd brandberedskap / Beslut om sänkt brandberedskap		20-04-18

1. Inledning

SkLJ:s verksamhet med ångloksdragna tåg innebär alltid en risk för att brand ska uppstå, framför allt längs banvallen. Man kan gå tillväga på flera sätt för att minimera riskerna. I denna instruktion beskrivs ett antal faktorer som måste vägas in i beslutet om hur trafiken ska bedrivas. Sist i instruktionen beskrivs hur brandbevakning anordnas.

2. Faktorer som påverkar beslutet

Olika faktorer påverkar hur stor risken är för att ett ånglok ska antända exempelvis banvallen. De tre viktigaste är:

- Brandriskprognos
- Lokets kondition
- Lokpersonalens kompetens och skicklighet

Aktuell brandriskprognos erhålls via appen *Brandrisk ute*. Brandriskprognosen måste alltid tas med i bedömningen då den ger en fingervisning om vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas.

Lokets kondition ska bedömas. Det innebär att man måste bilda sig en uppfattning om i vilket skick de i sammanhanget viktiga delarna befinner sig i. Viktiga delar är gnistsläckaren som ska vara hel och asklådan som ska vara tät.

Lokpersonalens kompetens och skicklighet är också en faktor att ha med i bedömningen.

3. Bedömningsgrunder

Det är i första hand ånglokets kondition som avgör vilka försiktighetsåtgärder som måste vidtas. Är asklådan och gnistsläckaren hela behöver i regel inga andra åtgärder vidtas än att använda gnistsläckaren, speciellt vid brandriskprognos 4 eller 5.

3.1 Brandriskprognos 3

Vid brandriskprognos 3 behöver normalt inga åtgärder vidtas, förutsatt att lokets kondition är fullgod. Om inte, se punkt 3.5.

3.2 Brandriskprognos 4

Vid brandriskprognos 4 bör gnistsläckare användas och asklådan spolas. Är loket i fullgott skick bör det räcka med dessa åtgärder.

3.3 Brandriskprognos 5

Vid brandriskprognos 5 ska gnistsläckare användas och asklådan spolas med jämna mellanrum. Även om loket är i fullgott skick måste körningen anpassas efter förhållandena, Det innebär att ångpådrag sker lugnt utan att fresta fyren och att långvariga inbromsningar undviks för att minimera tiden då gnistbildning kan förekomma. Ge noga akt på att ingen tjuvbroms föreligger.

Brandbevakning ska ske.

3.4 Brandriskprognos 5E

Vid brandriskprognos 5E ska dieseldragkraft användas.

3.5 Loket ej i fullgott skick

Är loket defekt på något sätt som kan öka risken för att loket ska antända banvallen måste cma avgöra vilka åtgärder som ska vidtas. Brandbevakning kan behöva anordnas eller dieseldragkraft behöva

sättas in. Är personalens kompetens god kan det räcka med åtgärder enligt 3.1-3.3. Andra åtgärder kan övervägas.

4. Anordnande av brandbevakning

Har beslut om att anordna brandbevakning fattats ska det ske enligt följande. Om tågets båda ändstationer är bevakade förfares enligt avsnitt 4.1, om inte förfares enligt 4.2.

4.1 Brandbevakning vid bevakade ändstationer

Brandbevakningen ska i första hand köras som A-fordonsfärd efter tåg, men om detta inte låter sig göras körs den som vagnuttagning efter tåg.

Tsm ska begära A-fordonsfärden resp. vagnuttagningen enligt blankett S1 hos tkl på tågets utgångsstation.

Tkl samråder enligt normala rutiner med tkl på bevakningssträckans andra gränsstation, orderger tåget om A-fordonsfärd resp. vut efter tåg och delger tsm den beviljade S1. Tkl ger starttillstånd ”lagom” lång tid efter tågets avgång.

Småfordonet eller vut får inte utan vidare föras in på tågets slutstation. För *vut* gäller att ”tåg kommer” och ”beredd” ska ges. Därefter får fordonssättet föras in på stationen sedan infartssignalen ställts till ”kör”. Skulle infartssignalen redan visa ”kör” får vut inte föras in förrän signalen först ställt till ”stopp” och sedan åter till ”kör”.

Anm. I Skara bör föraren kontakta tkl per telefon i stället för att ge ”tåg kommer” och ”beredd”.

För *A-fordonsfärd* med småfordon som inte kan ge signalerna ”tåg kommer” och ”beredd” gäller att tsm ska få medgivande av tkl att föra in fordonet på stationen. Detta kan ges muntligt, t.ex. per telefon, eller genom handsignalen ”framåt”.

Införandet av vut eller A-fordonsfärd på den bevakade stationen sker som siktrörelse med halv siktfart.

Tsm ska genast anmäla trafikverksamheten avslutad till tkl.

4.2 Brandbevakning då Lundsbrunn är obevakad

Brandbevakningen ska köras som A-fordonsfärd efter tåg.

Tsm ska begära A-fordonsfärden resp. vagnuttagningen enligt blankett S1 hos tkl på tågets utgångsstation. Det är lämpligt att samtidigt begära A-fordonsfärd även efter det återgående tåget.

Tkl orderger tåget om A-fordonsfärd efter tåg och delger tsm den beviljade S1. Tkl ger starttillstånd ”lagom” lång tid efter tågets avgång. Innan tkl ger starttillstånd ska han kontrollera att samråd har skett mellan tsm och tågets tbfh angående förfarandet i Lundsbrunn.

För införandet av småfordonet i Lundsbrunn gäller såo avsnitt 9.3.5, punkt 6. Vid lämpligt tillfälle går tsm och tbfh gemensamt in på tåg. Där anmäler först tsm A-fordonsfärden avslutad, varefter tbfh begär avgångstillstånd.

Då tåget avgått från stationen begär tsm starttillstånd för nästa A-fordonsfärd.

Då A-fordonsfärden ankommer till Skara ska tsm kontakta tkl per telefon från stationsgränsen för att få muntligt medgivande att föra in småfordonet på stationen.

4.3 Framförande av brandbevakning

Meningen med brandbevakning är att upptäcka och släcka bränder som orsakats av ångtåget. Därför är det viktigt att brandbevakningen inte kör för nära tåget, utan att avståndet är så pass

stort att en eventuell brand hinner ta sig så mycket att den kan upptäckas från fordonet. Samtidigt får inte avståndet vara större än att en brand omedelbart kan åtgärdas. Praktiskt har det visat sig att ett brandbevakningsfordon bör framföras på ett avstånd av 600 – 900 meter efter tåget. Detta ska ses som ett riktmärke. Givetvis måste stor uppmärksamhet riktas från förarens sida på att inte komma för nära tåget.

Skulle en brandhärd upptäckas, måste personalen på brandbevakningen avgöra om de klarar att släcka själva eller om räddningstjänsten måste tillkallas. Tveka inte att tillkalla räddningstjänsten. Se även SkLJF 34, Brand- och missödesinstruktion.

5. Utrustning

Under trafikdagar då brandrisk 5 kan befaras, ska vagnar för brandbekämpning, med nedanstående utrustning, finnas klara för användning:

- Vatten
- Hinkar
- Ruskor
- Handspruta
- Kommunikationsutrustning

6. Beslut om förhöjd brandberedskap

Beslut om åtgärder vid förhöjd brandrisk fattas av cta efter samråd med cma.

7. Beslut om sänkt brandberedskap

Beslut om sänkt brandberedskap fattas av cta efter samråd med cma.