

Thomas Bengtsson
Crawford & Company
Gruvgatan 35A
P.O. Box 9118
400 93 Göteborg

**Yttrande efter brandplatsundersökning i Skandiahamnen
måndagen den 19 maj 2008. En lasttruck, av märket Reach-
stacker totalförstördes vid en brand, som uppstod i samband
med transport av containers, onsdagen den 14 maj 2008 vid 22-
tiden.**



Trucken hade varit i drift under flera timmar innan branden inträffade.

Händelsen. Truckföraren uppgav att han först såg hur ett kraftigt vitt moln utvecklades från trucken undre del. Han tog sig snabbt ut ur hytten, så gott som omedelbart slog öppna lågor upp från motordelen och omslöt hytten. Föraren hade inte någon möjlighet att själv släcka branden. Under det häftiga brandförloppet, innan Räddningstjänsten anlände, inträffade flera mindre explosioner varvid bl.a. en kraftig plåtbit slungas ett femtiotal meter från trucken. Även ett par av de kraftiga däcken slungades loss från trucken. Dessbättre skadades inga människor vid de ovan nämnda explosionerna. En videoinspelning av brandförloppet, påbörjad flera minuter innan räddningspersonalen kommer till

platsen, visar det den intensiva branden samt hur den lossryckta skyddsplåten slungas rakt ut från truckens baksida. Videon visar hur farligt det kan vara att befinna sig i omedelbar närhet av en sådan truckbrand.

Brandorsaken. Enligt min uppfattning, efter det relaterade händelseförloppet samt besiktning av truckens brandskador, talar allt för att branden har startats på grund av ett bränsleläckage. Dieselolja har under pågående drift läckt ut och antänts av motorns heta delar, möjligen av motorns turbo. Det framkommer i efterhand att Hamnens egen verkstadspersonal har gjort en preliminär undersökning av truckens motorutrymme. Man kunde därvid konstatera att dieselmotorns högtryckssida, med dess spridarrör, inte var defekt. På lågtrycksdelen, med dess funktion för kylning av injektorerna, var samtliga bränsleslangar avbrända. Mycket tyder på att bränsleläckaget har uppstått på lågtryckssidan. Detta går naturligtvis inte med hundra procentig säkerhet att i efterhand fastställa.



Bilderna ovan visar att trucken är mest brandskadad på dess vänstra sida. Vinden låg på mot denna sida vilket delvis kan förklara brandbilden. Hur bränsleslangarna på motorns lågtryckssida var placerade har jag ingen uppfattning om. Dock var motorns turbo lokaliserad till den vänstra sidan.

Räddningstjänstens insatsrapport.

Telefonanmälan om branden inkommer till larmcentralen klockan 22:09:33, och första räddningsfordon anländer till platsen klockan 22:21.54. Trucken är då helt övertänd och man gör en första släckinsats med vattenstrålar. Vattnet har inte någon direkt släckande verkan, först när skumbilen anländer kan man nå en

fullständig släckning av trucken och det utrunna bränslet kring denna. Räddningstjänsten avslutas klockan 23:15:00.

Räddningsledaren kommenterar i sin rapport händelsen med den losslitna skyddsplåten: -”Skärmen som flög iväg vägde cirka 50 kg. och bestod av plåt cirka 1 cm. tjock. Det kunde gått mycket illa för hamnens och vår personal. Att skärmen flugit iväg framkom när truckbranden var nästan släckt, man kanske skulle ha varit mer passiv”?

Erfarenheter. Det är ju ingen tvekan om att räddningsledarens kommentar är att beakta. En helt övertänd truck av ovanstående kaliber är synnerligen farlig att vistas i anslutning till. Lösstlita däck, tryckkolvar och plåtar är något man definitivt har att räkna med. Den aktuella videoinspelningen visar med all tydlighet detta. Videon borde ingå i en framtida skyddsutbildning, både för hamnens och räddningstjänstens personal.



Det snabba brandförloppet borde också ge anledning till vissa säkerhetsaspekter. Branden startade i truckens motorutrymme, det vill således till att truckföraren i det ovanförliggande och rörliga förarhytten snabbt kan bli varse den annalkande faran. Här borde övervägas att utrusta dessa truckar med en fast släckutrustning i motorutrymmet. En släckutrustning som kan utlösas

även från förarhytten. En annan iakttagelse är hur den rörliga förarhytten i ett absolut, ur brandsynpunkt, sämsta läge kan hamna så att hydraulkolvarna omöjliggör en öppning av hytt-dörren. Visserligen återstår då en möjlighet att evakuera hytten via fönstret bakom förarstolen. Brandförloppet är dock så snabbt att lågorna från motorrummet skulle försvåra en sådan utrymning. Vid en liknande brand, vilken inträffade i Älvsborgshamnen den 25 november år 2000, var händelseförloppet i stort sett identiskt med den nu inträffade branden. Även då hade föraren turen på sin sida, han lyckades i sista stund utrymma en förarhytt som sekunderna senare var helt inkapslad av öppna lågor. Vid det tillfället stod hytten bara några centimeter från att hydraulkolven hade spärrat hytt-dörren.



Ovanstående bilder från truckbranden i Älvsborgshamnen år 2000.

Göteborg den 28 maj 2008

Claes Tornberg

Brandutredare

Telefon 070-549 42 48 alt. 031-48 13 50