

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Att. Elin Elisabeth Nordby
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Uttalelse fra DSB i forbindelse med foreslått endring i forskrift om bruk av kjøretøy - farlig gods på modulvogntog

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til e-post sendt 31. mai 2016 fra Statens vegvesen Vegdirektoratet (SVV-VD). Her anmodes DSB om en uttalelse i forbindelse med et forslag om å oppheve § 5-5 nr. 2 bokstav f i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy, som i dag innebærer at all transport av farlig gods på modulvogntog er forbudt.

Bakgrunn:

En opphevelse vil innebære at forskrift om bruk av kjøretøy ikke lenger regulerer transport av farlig gods på modulvogntog. Slik transport vil da utelukkende være regulert av forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods som forvaltes av DSB. Vedleggene til den europeiske avtalen om internasjonal transport av farlig gods (ADR) er en del av denne forskriften.

ADR inneholder særskilte tekniske krav til hvordan kjøretøyer skal være konstruert. Kravene gjelder kun for tank- og eksplosivkjøretøyer. Regelverket inneholder forøvrig ingen krav til vektor og dimensjoner. Dette er overlatt til nasjonale og regionale bestemmelser.

Imidlertid inneholder ADR i underavsnitt 8.1.1 en bestemmelse om at en transportenhet lastet med farlig gods aldri får ha mer enn en tilhenger. Dette forbudet vil omfatte de modulvogntogene som i dag er tillatt brukt i Norge, og medfører at det fortsatt vil være en hovedregel om at det ikke er tillatt å transportere farlig gods på modulvogntog. Men tre typer spesifiserte transportere er unntatt fra 8.1.1 og vil nå bli tillatt å utføre med modulvogntog. Nedenfor er en nærmere beskrivelse av disse tre transportene og en vurdering av sikkerhetsnivået når transporten foretas med modulvogntog sammenlignet med ordinære godskjøretøyer.

DSB har ikke vurdert den generelle trafikksikkerheten ved bruk av modulvogntog, da det er SVV som er den kompetente myndigheten på området. Vi registrerer at modulvogntogene kun er tillatt brukt på visse definerte vegstrekninger. DSB forutsetter at vegvesenet sikrer at modulvogntogene innebærer en akseptabel trafikkrisiko gjennom å regulere kravene til disse vogntogene og hvilke deler av vegnettet de kan benytte. Forut for at prøveordningen med modulvogntog ble gjort permanent i 2014 foretok TØI en evaluering av prøveordningen (TØI rapport 1319 -2014). I sammendraget av denne rapporten står det at "det ser også ut til at modulvogntog gir små forbedringer i trafikksikkerhet og trafikkavvikling for en gitt godsmengde, ettersom modulvogntog erstatter mellom 1,2 og 1,5 vanlige vogntog på vegene". Vi tolker dette som at foreløpige erfaringer med modulvogntog i Norge viser at disse ikke er oftere involvert i ulykker enn andre kjøretøyer.

Når det gjelder transport av farlig gods kan man imidlertid tenke seg at økt mengde gods per transportenhet vil kunne medføre økte konsekvenser dersom de farlige stoffene slipper ut eller aktiveres

ved ulykker. Nedenfor vil vi derfor gjøre rede for at det ikke er grunn til å forvente dette for de typene av farlig gods som ADR tillater transportert på modulvogntog.

Unntak i henhold til mengder transportert per transportenhet (1.1.3.6 – mengder)

ADR åpner for at begrensede kvantum farlig gods som stykkgoods kan transporteres på en transportenhet uten å være underlagt en rekke av bestemmelsene som vanligvis gjelder for gjennomføringen av transporten, deriblant mesteparten av del 8 om gjennomføring av transporten hvor forbudet mot to tilhengere står. Kvantumet som tillates under unntaket avhenger av godsets fareklassifisering og avhenger ikke av størrelsen på transportenheten. For diesel vil for eksempel dette unntaket gjelde inntil 1000 liter, mens det kun kan transporteres 333 liter bensin. De vanligste typene med farlig gods har terskel på enten 1000, 333 eller 20 kg/liter per transportenhet. De farligste typene med farlig gods kan ikke transporteres under dette unntaket i det hele tatt. Noen få typer farlig gods kan det transporteres ubegrensede mengder av under unntaket, men dette er gods som har meget lavt farepotensial for tredjeperson og hvor det vanligvis ikke skal oppstå farlige virkninger på utsiden av emballasjen når denne er korrekt utført. Dette dreier seg for eksempel om ammunisjon til håndvåpen og elektriske kondensatorer.

Unntaket gir ingen fravik fra de ordinære ADR-kravene til emballering av godset. Emballasjen er den viktigste barrieren mot lekkasje/aktivering av godset. Kravene til emballasjen reflekterer faregraden på innholdet. Siden de mengdene som tillates pr. transportenhet under dette unntaket er helt uavhengig av størrelsen på transportenheten, så vurderer DSB det slikt at godset ved eventuelle uhell ikke vil gi noen forskjell i konsekvens på modulvogntog i forhold til ordinære godskjøretøyer.

Transport av farlig gods emballert i begrensede mengder (3.4 – mengder)

ADR åpner for at enkelte typer farlig gods som emballeres i småemballasje på bestemte måter kan transporteres under sterkt forenklete betingelser. Dette gjelder for typisk "konsumentgoods" som transporteres i de samme forpakningen som de tilbys for detaljsalg i butikk. Kun mindre farlige stoffer og enkelte typer middels farlige stoffer kan emballeres og transporteres på denne måten. Graden av fare bestemmer kravene til emballasjen og hvor mye farlig gods som kan transporteres per inneremballasje. Typiske varer som transporteres under disse betingelsene i Norge er forbrukerpakninger med spylervæske, grillkull, maling og diverse aerosoler. Det er ingen begrensning i hvor store partier som kan transporteres per transportenhet, men kjøretøy som transporterer mer enn 8 tonn bruttovekt av slikt gods skal ha en påkrevd merking. Dette er gods som i utgangspunktet er ansett for å utgjøre mindre fare for allmennheten slik at unntak kan innvilges. Det transporteres sjelden store partier av slike varer, de fleste stykkgodskjøretøyer inneholder ikke mer enn 1-2 paller av slikt gods. Særlig gjelder dette når godset transporteres som samlast av de største befrakterne. Det er ytterst sjelden å se kjøretøyer som er merket med merket for 8 tonn begrensede mengder i Norge. Imidlertid kan man teoretisk fylle opp hele transportenheten med slikt gods. Dette gir en viss usikkerhet i forhold til det totale risikonivået for denne transporten. Et modulvogntog fylt med malingbokser kan for eksempel innebære større brannbelastning enn et ordinært vogntog med samme type gods. Samtidig vil bruken av modulvogntog føre til færre vogntog totalt sett.

Siden det allerede i dagens situasjon forekommer svært sjelden at et vogntog fylles opp med partier av farlig gods emballert i begrensede mengder, forventer DSB at det vil være en meget lav frekvens av modulvogntog som er fylt opp med slikt gods og at dette kan aksepteres. For transport av 1- 2 paller farlig gods i forbrukerpakninger, som vi vet forekommer hyppig, vil det ikke utgjøre noen forskjell ved uhell om det benyttes modulvogntog eller andre godskjøretøyer.

Farlig gods emballert i unntatte mengder (3.5 – mengder)

Det dreier seg om mindre farlige eller middels farlige stoffer som blir transportert i minimale inneremballasjer. Når disse særegne emballeringsbestemmelsene er oppfylt faller de fleste andre krav til transporten bort. Maksimalt tillatte mengde per inneremballasje for de minst farlige stoffene er 30 ml. Bestemmelsen ble i utgangspunktet utarbeidet for å tilby avsendere av parfymeprøver en mulighet for frakt med passasjerfly. Det sier seg selv at slik transport som regel ikke er økonomisk og praktisk og det er derfor sjelden at slikt gods blir transportert med andre transportformer enn fly. Årsaken til at ADR likevel har bestemmelser om slikt gods er hensynet til harmonisering mellom transportmåtene. Det ville vært merkelig om gods som er tillatt fraktet på passasjerfly ikke skulle kunne sendes videre med en lastebil. Eventuelt gods som transporteres på denne måten er gods med lite volum, men høy verdi (slik som vareprøver av brannfarlig parfyme). Økonomien i transporten tilsier at det alltid er snakk om små kvantum, kanskje ikke mer enn maksimalt noen liter per forsendelse. DSB er ikke kjent med at det noen gang har forekommet uhell med denne type gods som har medført fare for tredjeperson. Denne typen gods utgjør ved vegtransport ingen fare for andre trafikanter og omgivelsene uavhengig av hva slags transportmiddel som benyttes.

Konklusjon

Dersom forbudet mot transport av farlig gods på modulvogntog fjernes fra forskrift om bruk av kjøretøy, vil ADR 8.1.1 fortsatt medføre et generelt forbud mot slik transport. Imidlertid vil enkelte typer farlig gods bli tillatt transportert på modulvogntog. DSB anser imidlertid at denne typen farlig gods er av en slik karakter at konsekvensen ved eventuelle uhell ikke kan forventes å være høyere når transporten skjer i modulvogntog enn i ordinære godskjøretøyer. Når det gjelder antatt frekvens av ulykker så viser vi til uttalelser fra SVV og rapporten fra TØI. Ut fra disse forutsetningene mener DSB at det er forsvarlig å oppheve forbudet

Med hilsen
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Enhet for transport av farlig gods

Anne-Elisabeth Arnulf
avdelingsleder

Jan Øistein Kristoffersen
rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Justis- og beredskapsdepartementet