

SINGELOLYCKA
LASTBIL MED
DIESEL
UTSLÄPP I
VATTEN TÄCKT

Nybro
Räddningstjänst

Johan Aronsson Stf Räddningschef



Innehållsförteckning

Inledning.....	2
Syfte och mål.....	3
Underlag för rapporten.....	3
Förklaringar till förkortningar i texten.....	3
Händelseförlopp innan och efter Räddningstjänstens ankomst.....	4
Insatsmaterial, bilar och antal man som användes under olyckan	6
Bilder.....	7
Insatsledarens beslut, RCB beslut, erfarenheter och tankar.....	14



Olycks och händelse-rapport

Händelse: Singelolycka lastbil med släp (stykkegodis ej farligt gods)

Adress: Nybro kommun. X:6304008 Y:1492205

Datum: 2014-06-30

Larmtid kl. 07.14.20

SOS larm nr: 15_4515941_2

Eget larmnr: 2014/00235



Alla bilderna i rapporten är tagna av Johan Aronsson Räddningstjänsten Nybro



Syfte och mål.

Tanken med denna rapport är att få en inblick hur räddningsarbetet gick till och vad man kan lära.

Räddningstjänsten Nybro undersöker olyckor och räddningsinsatser mot bakgrund av lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778), kap 3, § 10. Syftet är att klarlägga olycksorsak, olycksförlopp och räddningsinsatsen. Detta skall användas för utveckling av operativ verksamhet och olycksförebyggande arbete. Arbetet har inte till syfte att klarlägga ansvar, skuld eller vållande.

Underlag för rapporten

Besök på platsen

Insatsrapporten

Samtal under insatsen med Thomas Grauers miljö RVR

Oscar Fågelberg oljejouren SWECO

Ingrid Håstad oljejouren SWECO

Förklaringar till förkortningar i texten

BLJ = Berth Ljunggren Insatsledare Nybro

JAR= Johan Aronsson RCB Nybro

TG = Thomas Grauers miljö RVR

Rtj = Räddningstjänsten

RE= Rikard Eklund Miljöinspektör Nybro

VA= Vatten och avlopp

AA= Anna Arvidsson VA ingenjör Nybro

TLC= Trafikledningscentralen Malmö

OF= Oscar Fogelberg oljejouren SWECO

IH= Ingrid Håstad oljejouren SWECO



Händelseförlopp innan och efter Räddningstjänstens ankomst.

Lastbil med styckegods bil och släp (ej farligt gods) tankar fullt 600L diesel (miles diesel Statoil) på måndag morgonen i Jönköping för att köra mot Kalmar, ca två timmar senare i höjd med Gullaskröv RV31 ca KL 07:10 så får chauffören väja för en älg och lastbilen går ner i diket och kör ca 75-90m i diket innan bilen stannar.

Bilen blir stående på hjulen kraftigt lutande och släpet lägger sig på sidan. Under färden i diket så får tanken till lastbilen ett läckage som gör att tanken töms där bilen blir stående. Älgen tycks att klarat sig, älg slag hittas och eftersök görs under förmiddagen av eftersöks personal men ingen skadad älg hittas.

Ca KL 07:14 får 2340 (Orrefors) och 2010 (Nybro) larm om en singelolycka med lastbil, ca kl 07:30 är första styrkan 2340 på plats och ca fem minuter senare är Nybro på plats. RV 31 stängs av i inlednings skede.

Föraren sitter kvar i hytten på förarplatsen, han tas om hand av AMB och RTJ och har inga synliga yttre skador men han känner sig mörbultad och har ont i en axel som troligen är efter bältet. Man konstaterar att diesel tanken är tom och BLJ informerar miljö och hälsa att det har läckt ut ett par hundra liter diesel.

Då både 2340 och 2010 tidigare längs vägen både kört in och ut genom Vattenskyddsområdet (enligt trafikverkets gula skyltar som står vid vattenskyddsområden) på väg till olyckan så bedömer dom att det inte är någon direkt fara för vattenskyddsområdet.

På marken där lastbilen står är det lite vattensjukt så där finns det lite pölar med vatten och diesel. Styrkan har ingen utrustning med sig för att ta upp diesel som flyter på vattnet.

Styrkorna avslutar räddningstjänsten och lämnar över ärendet till miljö och hälsa.

Ca kl 08:29 blir JAR uppringd av RE på miljö och hälsa som säger att vi har ett dieselutsläpp i vattentäkten i Orrefors. Dom uppgifterna som jag hade fått av avgående BM BLJ så var olyckan utanför vattenskyddsområdet.

Men jag lovade Rikard att jag skulle komma direkt upp till olycksplatsen. Under färden dit så ringer jag upp kommunens VA AA och hon säger att hon tror att olyckan ligger utanför vattenskyddsområdet då hon har tittat på sin karta.

Framme på plats ca 09:30 så kan jag konstatera att tanken på lastbilen rymmer ca 600L och enligt uppgift av en arbetsledare på åkeriet så var bilen full tankad när den lämnade Jönköping tidigare på morgonen och min bedömning då var att ca 550 liter måste funnits i tanken när den gick sönder. Jag tar då kontakt med en miljörestvärdesledare TG via SOS ca kl 09:44.

Vi bestämmer att en slamsugbil skal komma till platsen och suga alla vattenpölar som finns vid lastbilen för att få upp så mycket diesel som möjligt.

Sugningen påbörjas ca kl 11:00 och tar upp ca 1000L vattenblandad diesel.

Efter detta strös absolut ut på skadade ytor.

KL 10:14 informerar jag TLC att jag vill att en arbetsledare från vägghållaren skall komma till platsen, han kommer till platsen ca 12:00 anledningen är att det är en riksväg som har en högre klassning och att skyltning ska komma upp då jag insåg att arbetet kommer att ta tid. Samtidigt så pågår bärgningen av lastbilen och släpet och de är uppe på vägen vid ca 12:30. Och vid 14:00 har bärgaren bytt däck på lastbilen och släpet för att kunna transportera dom bort från platsen.

Efter sugningen så bestämmer JAR att grävning skall göras med samråd med miljö och VA och detta informeras till TG och Svevia får denna uppgift att lösa. Räddningstjänsten avslutas under eftermiddagen då i samråd med miljö restvärdesledaren som tar över ansvaret och

driver arbetet framåt under hela saneringsarbetet. Räddningstjänsten är dock behjälplig under hela saneringsarbetet.

Av olika anledningar som vi ej kan styra över så kommer inte TMA-bilen på plats fören 16:30 och grävmaskinen strax innan kl 19:00.

Orsaken är att grävmaskinen fick punktering och ett annat uppdrag prioriterades högre av Svevia. KL 19:00 så påbörjas förberedande grävning då grävmaskinen är tvungen att bygga en enklare väg för att ta sig fram till platsen.

Själva bortgrävningen av den förorenade marken kom igång ca kl 20:00 och var klar efter kl 22:00.

63 ton massor fraktades bort, prov skulle tas på massorna för att se hur många liter diesel vi fick med.

Två st länsar las i den lilla grävda dammen på ca 10x10 m vi ca kl 23:00. Miljö RVR informerades fortlöpande under hela arbetet.

Dagen efter händelsen 1/7 så har vi möte med miljö och hälsa och VA på olycksplatsen och konstaterar att länsorna inte har kunnat ta upp tillräckligt mycket diesel. Vatten spegeln som nu bildats efter grävningen fylls med flyt absol, och två länsar läggs i förebyggande syfte i bäcken ca 100m längre söderut.

Onsdagen 2/7 tar miljö och hälsa kontakt med oljejouren på SWECO OF som förbereder att ta dit ett mobilt reningsverk för att sanera platsen. Ett möte planeras på platsen med samtliga inblandade parter till torsdagen 3/7.

Mötet genomförs och OF har inga direkta synpunkter på det arbete som gjorts men konstaterar att man behöver göra mer.

På kvällen kommer reningsverket från skadeservice.

Fredags morgonen 4/7 ställs reningsverket på plats och länsar och flyt absol tas bort för att kunna pumpa in vattnet i reningsprocessen.

Man får tillföra vatten från tankbil, för den mängd vatten som fanns på platsen var för lite. Tanken är att vattnet skall pumpas in i containern där det finns tre olika kärl med absol medel i för att sedan pumpa ut vattnet ovanför den grävda gropen så vattnet kan infiltreras ner till gropen igen för att på nytt pumpas in i reningsverket.

Vi har fyllt på gropen med vatten två gånger till under näst kommande vecka med 11m² vatten varje gång enligt instruktion av Ingrid Håstad oljejouren SWECO.

Från ha känt en stark doft av diesel inledningsvis så är det svårt att känna någon doft av diesel nu en dryg vecka senare.

Prover har tagits i en privat dricksvatten brunn som låg närmast olyckan, ca 150m från platsen och även prover togs i en av kommunens dricksvattenbrunnar knappt en kilometer bort.

Och provsvaren som kom 10/7 påvisade att ingen olja fanns i någon av dom två brunnarna som proverna togs i, även ytvattenprover togs med samma resultat ingen olja.

Reningsverket var i drift fram till 6/8 då det avvecklades när vattnet var rent i dammen och ingen olja sipprade ut från diket och vägbanken. Endast en oljelänsa lämnades i den lilla dammen för att eventuellt kunna ta upp mer spill från olyckan. Tillsyn och ansvar av denna länsa vilar på miljö och hälsa som även skall bedöma när dammen skall fyllas igen.



Insatsmaterial, bilar och antal man som användes under olyckan:

1 st släckbil(268-2010).
1 IL, 1 SL, 3 BmH
1st släck/tankbil (268-2340)
1SL 2BmD
1st miljöbil (268-2060)
2st BmH
1st slambil
2st tungbärgare
1st grävmaskin
2st gruslastbilar
1st TMA bil
1st specialcontainer för reningsverket



Vatten och diesel.



Lastbilen



Släpet.



Tanken på lastbilen



Slamsugning av vatten och diesel.



Bärgning av släp.



Grävningen på börjad.



Snett framför grävmaskinens vänstra framhjul var lastbilens tank när lastbilens stannade i diket och den största mängden diesel läckte ut.



Lastning av förorenade massor.



Efter grävningen så rann vatten till, länsor las ut man kunde både se och lukta diesel.



Då vatten mängden var begränsad så pumpades gropen torr efter ett antal timmars pumpning. Då fick vi avbryta och vänta tills vattnet kom tillbaka.



Vid den högra slangen släpptes vattnet ut för att åter infiltreras och rinna tillbaka till gropen.



Vid påfyllning av vatten till gropen så släpptes vattnet över den plats där vi tror att den mesta diesel läckaget uppstod. Ca 11m² vid två tillfällen och en gång precis innan reningsverket startade första gången.

**Insatsledarens beslut:**

Informera miljö och hälsa.
Stänga av vägen under det inledande räddningsarbetet.

RCB beslut:

Kontakta miljö RVR
Informera VA.
Informera TLC.
Informera Svevia.
Informera trafik radion.
Beställa slambil med miljö RVR.
Beställa grävning via Svevia.
Lägga ut länsor.
Lägga ut absol.

Erfarenhet och tankar:

En tidig kontakt med en miljö restvärdesledare är jätte viktigt för att i ett tidigt komma igång med sanering osv. Och klargöra de ekonomiska frågorna i saneringsarbetet.

Bara för att trafikverkets gula skyltar ”Vattenskyddsområde” är uppsatta så är det inte säkert att dom står på rätt plats.

En ide var att elda upp dieseln men då marken var vattensjuk så bedömdes det att ge ringa effekt och att det tog för lång tid innan eldning skulle kunna göras samt att vi hade en lastbil med släp i området.

Grävningen kunde på börjats fortare JAR hade kollat upp att det fanns en grävare som jobbade för kommunen som kunde vara på plats efter 20-30min. Detta gjordes inte pga att Svevia var meddelad och på väg till platsen samt att Svevia är väghållare och är ansvarig för vägen och dom har sina inhyrda maskiner.

Att tänka på är om man bedriver räddningstjänst eller ej då väghållaren (Svevia) skall göra ett jobb att dom har mer säkerhets krav på sig med tanke på hur man stänger av eller leder om trafik med TMA bilar och skyltar mm. Det tar rätt så mycket längre tid att komma igång när dom har ansvaret och följer alla sina regler till skillnad från när vi bedriver räddningstjänst och kan stänga av en väg med våra ”enkla” skyltar.

Viktigt att tänka på också när vi bedriver räddningstjänst och bestämmer oss för att gräva längs en väg är att det inte är helt ovanligt att det ligger Optokabel och fiberkabel mm längs vägarna och en av grävning av en sådan kabel kan få stora konsekvenser. Det är ju räddningsledaren som är ansvarig.

Återföring- Rapport sänd till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap RCB
Räddningstjänsten Emmaboda, Torsås och Öland samt Kalmar Brandkår.

Räddningstjänsten Nybro

~ 15 ~