



**Räddningstjänsten
Västra Blekinge**

Insatsutvärdering nivå 2

Datum

2023-12-28

Olycksutredare

Peter Jönsson

Diarienummer

2024-000035

Trafikolycka- singel, Karlshamns kommun



Upplysningar om olyckan

Larmtid:	Tisdag 2023-10-17, kl. 21:15
Adress:	Karlshamn
Olyckstyp:	Trafikolycka
Händelserapport nr:	G2023.125 103

Bakgrund

Enligt 3 kap 10 § i Lagen om skydd mot olyckor skall kommunen se till att alla olyckor som föranlett räddningsinsats utreds i skälig omfattning. Detta för att klarlägga orsakerna till olyckan, olycksförloppet samt hur insatsen har genomförts.

Syfte

Utvärdering av räddningsinsats syftar till att kartlägga hur räddningsinsatsen har genomförts. Utvärderingarna ska inte rikta kritik mot någon enskild, utan resultatet av utvärderingen ska visa på hur Räddningstjänsten ständigt kan förbättras och effektiviseras. Genom utvärderingarna kan man:

- Ge svar på om målet med räddningstjänst uppnåtts (hindra och begränsa skador på människor, egendom och miljö).
- Ge svar på om räddningsinsatsen varit effektiv.
- Ge svar på vilka svårigheter och/eller framgångar som uppstått under insatsen, enligt MTO - perspektivet (människa, teknik, organisation)

Metod

Utvärderingen kommer att ske genom att inblandade befäl samlas och går igenom insatsen metodiskt. Det är meningen att styrkeledarna skall framföra brandmännens åsikter vid utvärderingen. Utvärderingen leds av en brandingenjör eller insatsutvärderare som själv inte haft någon funktion vid insatsen, eller av en extern utvärderare.

Antal befäl som kallas varierar beroende på insatsens omfattning samt befälens befattning och roll. Vid behov kallas även enskilda brandmän som besitter särskild information angående insatsen. I de fall styrkeledare ej kallas skall de kontaktas av den som håller i utvärderingen. Styrkeledarna får därmed möjligheten att framföra sina och styrkans åsikter. Även externa aktörer kan kallas, exempelvis ambulanspersonal, objektsägare, verksamhetsutövare m.fl. Insatsutvärdering av aktuell händelse görs som en nivå-2 utvärdering och ska belysa följande punkter:

- Insatsen i stort
- Rollfördelning
- Taktiskt genomförande
- Tekniskt genomförande
- Underhåll
- Säkerhet och tillbud
- Räddningstjänstens avslutande
- Diskussion
- Erfarenheter och förslag till åtgärder

Datainsamling har genomförts med intervjuer av utvalda personer både från räddningstjänsten och ambulansen som varit delaktiga. Information inhämtad från händelserapport, SOS- logg och avlyssning 112- samtal.

Olycksplatsundersökning genomfördes 2023-10-18 och tillsammans med Trafikverkets olycksutredare 2023-10-20.

Genomgång av insatsen i stort

Lastbil med släp färdas på väg E22:an i västergående riktning genom Blekinge vid vägavsnitt med två plus ett väg och vajerräcke som mittseparation. Ekipaget med en totalvikt på 55 ton närmar sig trafikplats 52 i Karlshamn kommun på enfilig sträcka som efter påfart övergår till tvåfiligt vägavsnitt. Från påfarten är vägsträckningen över en viadukt som är 250 meter lång. Strax efter när den heldragna linjen vid påfarten passerats kom ekipaget utanför vägbanan till höger och körde in i broräcket. Broräcket gav vika och ekipaget faller därefter ner och landar efter rotation stående på hjulen i Mieån. Fallhöjden från vägbanan på viadukten ner till slutposition blev cirka 16 meter. Den kraftiga energin som uppstod i samband med olyckan påverkade hytten så att hyttlåset lossnade. Hytten blev framåtlutad och stoppad av främre gångjärnen med vindrutan mot Mieån. Inne i den kraftigt demolerade hytten befann sig chauffören fastklämd.

Förbipasserande larmar 112 kl. 21:14 och inringaren informerar om att det är en lastbil som kört av vägen med en person inblandad. Broräcket hänger ner över hela kanten. Utifrån initial information till ledningscentralen positioneras händelsen på E22 och kl. 21:15 går larmet ut om trafikolycka- singel till räddningstjänsten.

Larmade räddningsenheter är Karlshamn Heltid och Karlshamn Deltid med insatsledaren som ledningsenhet tillsammans med samverkande aktörer ambulans och polis.

Karlshamn Heltid utgick från brandstationen som är lokaliserad 850 meter från olycksplatsen. Under framkörning kontrolleras larminformation i Responsappen där det är dokumenterat att en lastbil kört av vägen. Ingen totalinformation lämnas på Raps- talgruppen innan första enheter var framme. Vid framkomst till positioneringen kl. 21:21 kunde de konstatera att det inte fanns någon lastbil vid utsatt position. Kort därefter upptäckts ett område där broräcket på viadukten saknas. Styrkeledaren som inledningsvis agerar räddningsledare klev ur räddningsfordonet för att visuellt försöka se ner mot marken nedanför. Det är mörkt ute och svårigheter att se markområdet nedanför men kan observera att fordonet ligger nedanför vägbanan i Mieån.

Framkomstrappport lämnas om att fordon kört av vägen och ligger i området nedanför E22 med närliggande verksamheter som riktmärken. Räcket är helt nedkört.

Omgående identifieras risk med det påverkade broräcket. Svängsta Deltid begärs då att larmas till platsen med tänkt uppgift att säkerställa stopp i trafiken. Två brandmän tar sig till fots västerut från viadukten och via terrängen ner mot skadeplats.

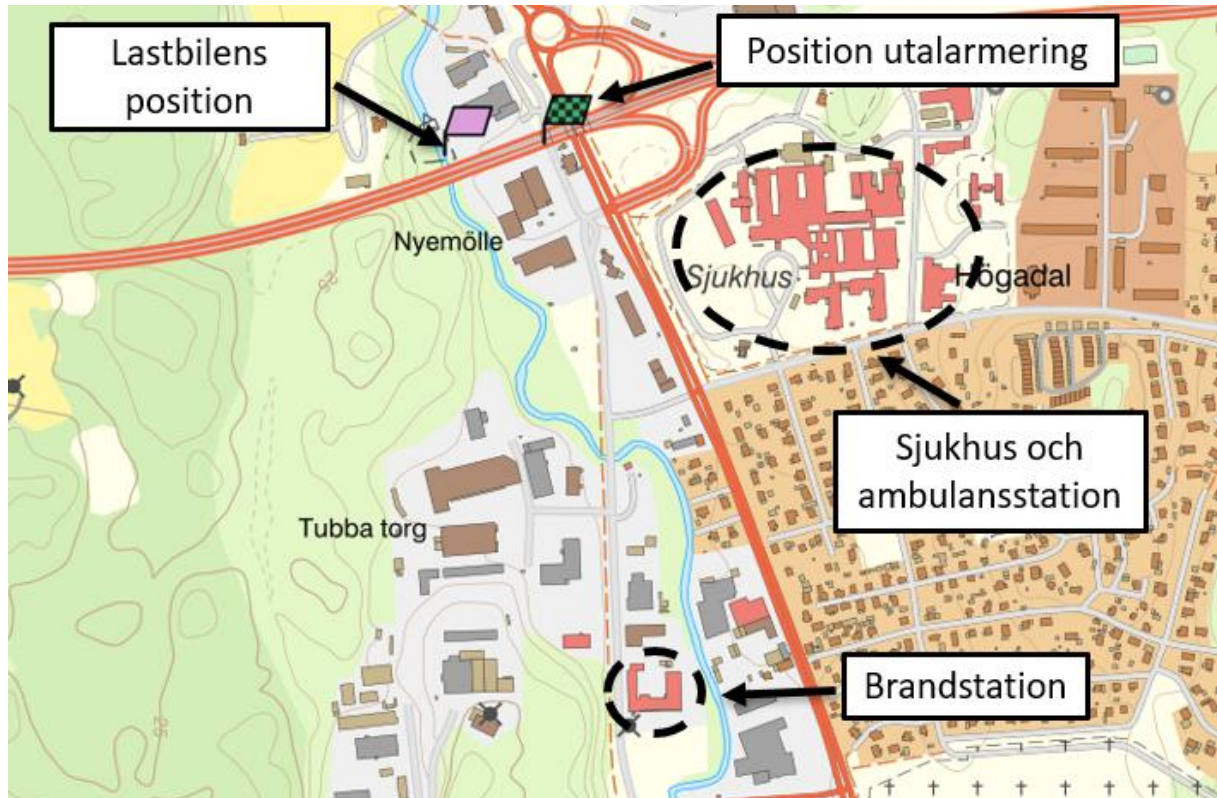


Bild 1. Kartbild från händelserapporten i Daedalos.

Räddningsfordonen kör ner mot olycksplatsen och räddningsledaren placerar två olyckstält med syfte att stoppa trafiken. Hen pratar med förare i fordon som stannat och bildat en kö för att tydligt informera att vägen är avstängd och de inte får köra vidare. Därefter kommer första polisbil upp på påfarten som stannar till. Efter dialog med styrkeledaren får de till uppgift att spärra av för att säkra att inga fordon får köra över viadukten. Styrkeledaren tar sig vidare snabbt till fots ner mot skadeplatsen.

De två brandmän som tagit sig ner via terrängen kom fram till lastbilshytten efter att tagit sig över Mieån där vattendjupet var cirka 70 centimeter som djupast. Inne i hytten observeras en drabbad och en första bedömning genomförs. Informerar att hydraulverktyg för losstagning behöver etableras i närhet till vattendraget. Första ambulansenhet kom fram till platsen under viadukten. Strax efter anlande räddningsenheterna från Karlshamn Heltid, Deltid och insatsledaren. Tillsammans hjälps de åt för att ta fram verktygen till het zon för att placera en

verktygsplats i närhet till vattendraget. Avståndet från möjlig fordonsplacering av räddningsfordon var cirka 50 meter från lastbilens position. När insatsledaren fått en kort information och lägesbild av händelsen tar hen över som räddningsledare. Det upplevs svårt att skapa överblick över skadeplats samt bedöma om det är fler fordon utöver lastbilen inblandad.

Två från ambulanspersonalen tog sig ut mot lastbilshytten för medicinsk bedömning och omhändertagande av drabbad.

Under arbetet med etablering av verktygsplats tas även arbetsbelysning och arbetsplattform fram till het zon. Cirka kl. 21:35 var utrustning framtaget för att kunna påbörja arbetet. Ute i vattendraget bedrevs därefter losstagningsarbetet som bedöms omfattande och komplicerat. Personal från Karlshamn Deltid gallrar och ljussätter en evakueringsväg på en sträcka av 30 meter under viadukten genom vegetationen från vattendraget upp till plats för avtransport med ambulans.

Lägesrapport lämnas till ledningscentralen kl. 21:39 av räddningsledaren:

Räddningsledare: xx

Objekt och skada: Lastbil som gått av E22 med ett fall på 20-25m. En drabbad kvar i hytten.

Ligger delvis i Mieån.

Hot: Utsläpp och uttag av drabbad

Mål med insatsen: Få ut drabbad ur hytten och säkra lastbil

Insats: Jobbar med att få ut drabbad. Ambulans på plats och polis spärrat av E22 västergående

Prognos: Flera timmar. Behov av passning mot Karlshamn



Bild 2. Omhändertagande och losstagningsarbete.

Truck Mounted Attenuator (TMA) fordon från Trafikverket anlände och tog över uppgift från polisen med att förhindra fordonstrafik över viadukten. Räddningsenhet från Svängsta Deltid fick till uppgift efter framkomst att spärra av området under viadukten med avspärrningsband där risk för delvis hängande broräcke riskerade att falla ned. Ledningscentralen informerar regional insatsledare om händelsen samt försöker komma i kontakt med Miljöförbundet och larmar Mjällby Deltid för passning på brandstationen i Karlshamn.

Personal som befinner sig i vattendraget under arbetet är två från ambulansenhet och fem brandmän. Losstagningsarbete med hydraulverktyg bedrivs för att kunna frigöra den drabbade.

Uppdaterad lägesrapport lämnas till ledningscentralen kl. 21:55 av räddningsledaren: Komplicerat losstagningsarbete pågår. Lastbilen lastad med mestadels livsmedelsprodukter. Svängsta Deltid kvar på plats men gripbara för nya larm vid behov. Önskar kontakt med restvärdesledare (RVR) och miljörestvärdesledare (MRVR).

Räddningsledaren har identifierat sannolik risk för dieselläckage, men väljer aktivt att prioritera bort det under livräddningsfasen.

Narkossjuksköterska hämtas av ambulanspersonal från närliggande sjukhus lokaliserat 500m bort. Kl. 22:06 blev drabbad frigjord och transporteras med hjälp av bår upp till ambulans

innan vidare transport till sjukhus. Behov initieras från skadeplats till ledningscentralen angående avlastande samtal för insatt personal.

Boende från en närliggande fastighet kom till platsen och undrade om deras strömavbrott hade något samband med händelsen. Kraftledningsstolpe observeras dold under släpet samt kabelbrott. Jourpersonal från nätägaren kontaktas och kom senare till platsen för att säkra installationen.

Regional insatsledare (RiL) anlände och informeras om lägesbild av räddningsledaren. De förde dialog kring fortsatt hantering i arbetet. Ambulans lämnar och kvarvarande aktörer genomför ett ledningsmöte kl. 22:20 där räddningstjänst, polis, RVR- ledare, markägaren och representant från Trafikverket deltog.

Personal från de enheter som varit involverade i skadehanteringen påbörjar återställningsarbete. Polisen genomför en yttre avspärning av skadeplatsen. Med hänsyn till bränsletankarna och risk för läckage av diesel i vattendraget så kallas Mjällby Deltid till platsen. De lägger länsor tvärs över Mieån som placeras nedströms söder om skadeplats.



Bild 3. Länsutläggning.

Räddningsinsatsen avslutades 231028 kl. 00:25 och avlastande samtal genomfördes på brandstationen i Karlshamn.

Insatsledaren och RVR- ledaren var på skadeplats morgonen efter för ytterligare dokumentation och dialog om fortsatt hantering. Beslut togs av MRVR- ledare att tömma bränsletankarna före bärgning och totalt tömdes 950 liter diesel. Från lastbilen tömdes 450 liter och 500 liter från extratanken på släpet. Totala volymen läktrat drivmedel påvisade att möjligt läckage bedömdes sannolikt ringa eller inget.

Bärgningsbolaget utförde ett omfattande arbete med att få bort ekipaget. Markägaren ansvarade för sanering av markområde och vattendrag.

Rollfördelning

På skadeplats agerade inledningsvis styrkeledare på räddningsenhet Karlshamn Heltid i rollen som räddningsledare. När insatsledaren varit på plats i 14 minuter tog hen över som räddningsledare med ansvar för beslutsdomän insatsledning.

Skadeplatsen organiserades i delvis sektorsindelning. Styrkeledare Karlshamn Heltid ansvarade för uttalad sektor losstagnation inom beslutsdomän uppgiftsledning i het zon. Resterande fördelning blev ansvar av uppgifter för styrkeledare Karlshamn Deltid och Svängsta Deltid med tillhörande personal som stöd till losstagnationsarbetet samt riskminimera genom avspärning.

Beslutsdomän systemledning ansvarar räddningscentralen i Jönköping för. Mjällby Deltid fick passningslarm till brandstationen i Karlshamn för att säkra beredskapsproduktion i det geografiska insatsområdet för eventuellt nya larm. Ledningsoperatör informerade RiL om händelsen som valde att åka till skadeplats.

RiL kom till platsen i avslutningsskedet och det var bedömt inget ledningsbehov i den fasen för hen att ta över som räddningsledare utan agerade som ledningsstöd i den fortsatta hanteringen.

Samverkande med ambulans genomfördes i sektor losstagnation där både medicinskt ansvarig och sjukvårdsledaren befann sig fram till avtransport.

Mediehantering utfördes från ledningscentralen där nedanstående publicerades. Räddningsledaren utförde viss mediekontakt ute på skadeplats.

Pressmeddelande utförd av Ledningscentralen RSB:

Tisdagen den 17/10 kl. 21:15 fick räddningstjänsten larm om en trafikolycka på E22 i Karlshamn. Vid räddningstjänstens framkomst hade en lastbil kört av en viadukt på E22 ett fall på ca: 20-25m. Lastbilen ligger på taket delvis i Mieån. Skadeläget på plats är fortfarande oklart. Vägen är helt avstängd förbi olycksplatsen. Räddningsstyrkor från Karlshamn och Svängsta är på plats tillsammans med ambulans och polis.

Taktiskt genomförande

Initialt larmades räddningsenheter Karlshamn Heltid och Deltid tillsammans med insatsledaren som ledningsenhet. Karlshamn Heltid innehar utökad förmåga nivå 2 och specialförmåga nivå 3. Nivå 3 inkluderar utrustning och kompetens för tung räddning med uttag av drabbad från tåg, buss eller lastbil. Karlshamn Deltid innehar utrustning och kompetens för utökad förmåga nivå 2 trafikolycka som innebär uttag av drabbad vid trafikolycka med avancerade metoder.

Utifrån initial larminformation om händelsen och bedömt hjälpbehov var larmade enheter rimligt i förhållande till vad som bedömt kunde bli aktuellt med hänsyn till taktik och metod. Inledande numerären från räddningstjänsten var nio brandmän, två styrkeledare och insatsledare. Insatsledning tillsammans med förmåga, kompetens och utrustning för tung räddning samt barriärfordon för att skydda olycksplats var inledningsvis säkerställd i resursuppbyggnaden.

När räddningspersonal kom fram observerades tidigt flertal påverkande skadeplatsfaktorer som både innebar risk för följdolyckor samt att skadeplatsarbetet för att hjälpa drabbad bedömdes bli personalkrävande och delvis riskfyllt. Svängsta Deltid larmades tidigt utifrån initial bedömning att resurser på plats inte kunde utföra samtliga uppgifter på händelsens geografiska yta som det fanns behov av. Personalfördelning genomfördes även tidigt med att flytta en heltidsbrandman som tjänstgjorde i Karlshamn Deltid för att stödja losstagningsarbetet.

Det dynamiska och resurskrävande skedet med inriktning livräddning i tidsperspektiv från att första enhet observerade lastbilen uppifrån viadukten tills drabbad var frigjord pågick under 45 minuter. Skadeplatsen organiserades med räddningsledare och sektorchef losstagning i den livräddande fasen. Stödjande uppgifter till sektor losstagning fördelades för att så snabbt som möjligt kunna påbörja arbetet med få ut den drabbade från lastbilshytten. Uppgiftsledning till styrkeledare med tillhörande personal med att etablera evakueringsväg och avspärning. Svängsta Deltid kvarstannade på skadeplats efter utförda uppgift både för att vara gripbara för nya larm samt taktisk resurs.

Inledningsvis var samverkande aktörer under utmanande arbetsbelastning och delvis på olika geografiska platser. Ledningsmöte ansågs under den fasen inte möjligt av insatsledningen. Genom fysisk kontakt och information via radiotrafik delades lägesbild. Ledningsplats blev på parkeringsplatsen under viadukten vid insatsledarens bil. Ledningsmötet genomfördes kl. 22:20 med syfte att säkerställa händelseförlopp, aktuell lägesbild och bedömning av fortsatt hantering samt behov. Risk för läckage prioriterades och enhet initierades för att begränsa eventuell utbredning. Inget läckage hade observerats men förväntades utifrån hur demolerad fordonet blivit.

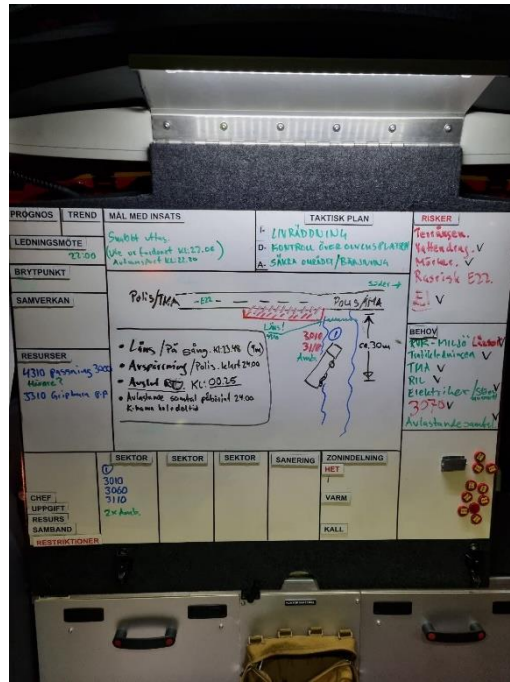
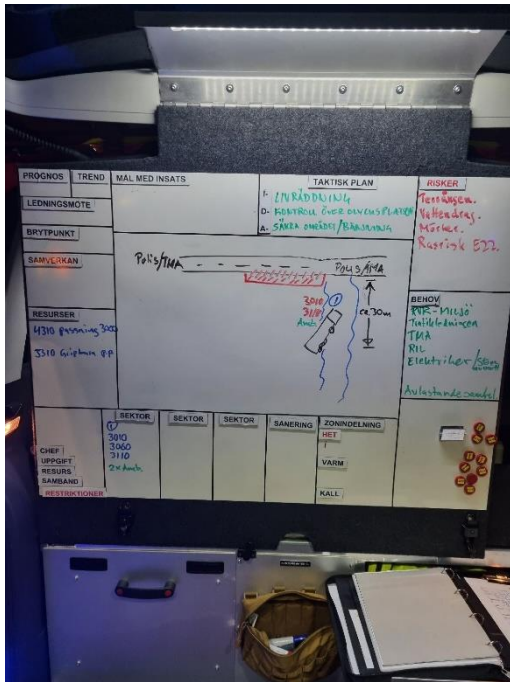


Bild 4-5. Plotting utförd av räddningsledaren. Foton dokumenterade i Respons kl. 22:05 och kl. 00:29.

Tekniskt genomförande av losstagningsarbetet

Brandmän som var först framme hos drabbad genomförde en inledande bedömning av drabbad och informerade status till ambulanspersonal verbalt innan de tog sig ut i vattendraget. Information bakåt om stort behov av utrustning och personal.



Bild 6. Inledningskedet.

Fördelning av brandmän i het zon var en som hade kontakt med drabbad och en som utförde merparten av losstagningsarbetet med hydraulverktyg. Övriga tre servade genom att ta fram belysning, arbetsplattform, etablerade hydraulverktyg, byte av verktyg samt stöd i problemlösning.

Lastbilshyttens vänstra sida var betydligt mer påverkad än höger. Energipåverkan resulterade i att den var intryckt bakifrån, framifrån, vänster sida och delvis taket. Riskbedömning angående hyttens position bedömdes tillräckligt säker och åtgärd med att säkra den bedömdes i det läget inte möjligt.

Verktygsplats etablerades i direkt närhet till vattendraget där hydraulpumpen placerades. Hydrauliska verktyg som var framme i het zon:



Bildserie 7. Sax, spridare, kort bändare med förlängare, pedalsax och lång bändare.

Initialt för att skapa bättre tillträde klipptes fönsterbågen och sedan spreds dörrens låssida upp på vänster sida. Bättre lägesbild skapades för möjligheten att metodiskt kunna arbeta vidare med hjälpbehovet i fokus. A- stolpen (vänster fram) klipptes av och därefter placerades den korta bändaren med förlängare i dörrhålet för att kunna pressa isär och skapa mer volym

vid chaufförsplatsen. Planen var att växla till den långa bändaren men konstruktionen fjädrade tillbaka för mycket efter att den lilla bändaren varit i ändläge. Det var problematiskt att hitta bra mothåll och olika positioner testades. Även alternativa mothåll användes men växlingen till den längre bändaren blev inte genomförd. Ratten klipptes delvis bort med hjälp av pedalsaxen. Brandman tog sig in i hytten via höger dörr som gick att öppna för att se om det gick att få bättre överblick inifrån. Spridare användes som placerades mellan chaufförsstol och plåtkant i dörrhålet med positivt utfall. Säkerhetsbältet skars av och drabbad kunde tas ut från lastbilshytten. Aktivt losstagningsarbete pågick under cirka 30 minuter efter framkomst till rätt position och etablering av utrusningen.



Bild 8. Framifrån med arbetsplattformen.

Underhåll

Inga underhållsåtgärder vidtogs.

Säkerhet och tillbud

Riskbedömningen utfördes kontinuerligt under räddningsinsatsen där ett flertal identifierade och hanterades:

- Behovet av att spärra av trafikflödet i västergående körfält över viadukten.
- Förbjudet område uttalades under viadukten med risk för nedfallande broräcket och riskområde tydliggjordes ytterligare när avspärningsband markerade riskområdet. Senare yttre avspärning genomförd av polisen.
- Belysning placerades ut med hänsyn till mörker och svårtillgänglig terräng.
- Lastbilen bedömdes kontinuerligt och positionen stående på alla fyra ansågs tillräckligt säker med risk för rörelse.
- Lastbilens hytt bedömdes kontinuerligt med risk för att kunna komma i rörelse åt något håll. Inledningsvis bedömdes det inte finnas möjlighet eller tid att säkra hytten.

- Arbete i vattendrag. Klädbyte och omgående återgående till brandstation för personal som arbetet i vattendraget.
- Elektricitet med kabelbrott. Jourpersonal från nätägare kontaktades som kom till platsen och gjorde anläggningen spänningslös.
- Krisstöd för egen personal hanterades enligt rutin och avlastande samtal initierades där samtalsledare kontaktades med hjälp av ledningscentralen.

Inga tillbud rapporterades under eller efter händelsen.

Räddningstjänstens avslutande

Räddningsinsatsen avslutades kl. 00:25 av räddningsledaren som efter dialog med RVR-ledaren informerat markägaren och bärgningsföretag om behov av efterföljande åtgärder i återställningsarbetet. Markägaren fick till uppgift från Miljöförbundet att se till att all livsmededel som kommit ut från lasten skulle rensas bort från området.

Erfarenheter och förslag till åtgärder

Flera delar med tydlig påverkningsgrad skapade en utmanande situation i händelseförloppet för samverkande aktörer på skadeplats att hantera hjälpbehovet. Uppstartsfasen med kort framkörningssträcka, mindre omfattning av larminformation och utebliven totalinformation gör att förberedelsefasen blev ytterst begränsad. Det var en fördel i tidsaspekt med närhet till både ambulansstationen och brandstationen med tillgängliga resurser på plats.

Felpositioneringens negativa del resulterade i en tidsförlust för räddningstjänsten på cirka 10 minuter innan första styrka med enheter och samtlig personal var omlokaliserade. Positiv del var att broräcket tidigt fick fokus där risk med följdolyckor identifieras och hanterades omgående. Stödet från första polisenhet som kom tidigt till platsen var betydande och säkerställde stop i trafikflödet, vilket eliminerade risk för följdolyckor.

Inledande livräddningsfas där delar av personalen åkte med fordon och andra tog sig till fots är inget normalförfarande vid trafikolyckor. De anlände även från olika riktningar samt med tidsskillnader. Räddningsinsatsen geografiska yta, beskaffenhet och inkluderade skadeplatsfaktorer skapade en inte helt klar bild över situationen för personalen. Med hänsyn till omständigheterna där inövad standardrutin för trafikolycka till stor del inte kunde tillämpas påbörjades arbetet på ett lösningsfokuserat och situationsanpassat förhållningssätt som drev arbetet framåt. För att tidigare skapa en bättre lägesbild över skadeplats kunde personal nyttjats som stöd till insatsledningen för att kontrollera området. Det kunde hjälpt till för att ge svar på frågeställningen tidigare om det kunde vara något mer fordon inblandad och i arbetet med riskbedömning på skadeplats. Möjligen hade elkabeln kunnat identifieras tidigare genom ökat stöd med riskinventering och hantering över området. Det var 400 volts spänning och samtliga säkringar i närmaste kabelskåp hade inte aktiverats när jourpersonal gjorde anläggningen spänningslös. Riskbedömningar genomfördes och hanterades överlag

aktivt av flera befäl med delegerade arbetsmiljöuppgifter. Det togs risker medvetet under arbetet där fortsatt värdering är av vikt för att inte inledande bedömningar blir statiska. Lastbilshyttan bedömdes tillräckligt säker och antogs inte kunna röra sig framåt eller bakåt. Åtgärd med att säkra den och förhindra möjligheten av att den skulle röra sig kunde värderas högre och hanterats när det fanns personal tillgänglig. Vid losstagningsmetodik för lastbil är säkring av lastbilshyttan normalt en del av arbetsflödet. Vattendjupet i vattendraget var inte djupt och bedömdes inte vara en säkerhetsrisk. Lufttemperaturen på 8,6°C tillsammans med kylan i vattnet hade kunnat bli en påverkande faktor för uthålligheten vid en längre insatstid för personalen och drabbad.

Räddningsarbetet och samverkan i het zon var en nyckelfaktor och upplevdes välfungerande. Tekniskt genomförande utgick från grundmetodiken för losstagning lastbil. Anledningen till den uteblivna växlingen till den längre bändaren var att den korta bändaren användes med förlängare och att mellanbändaren aldrig användes. Genom det skapade inte tillräckligt med utrymme för att arbeta vidare med den längre bändaren för att ge önskad effekt. Avvikelse från rollfördelning vid trafikolycka gjordes genom att samtliga brandmän befann sig i vattendraget i sektor losstagning. Möjligen kunde verktygsproblematiken fångats upp av någon med lite perspektiv till utförandet genom exempelvis tillämpat rollen verktygsman eller om rollen losstagningsledare varit implementerad i organisationen.

Trafikolyckan var resurskrävande och totalt deltog tjugotre personer från räddningstjänsten under räddningsinsatsen som helhet. Komplexiteten var omfattande och flertalet delmoment utfördes under tidspress och komplicerade förhållanden. Tillsammans genomfördes arbetet intensivt på skadeplats för att skapa en positiv effekt med hjälpbehovet i tydligt fokus. Arbetet under utmanande förutsättningar vid den livräddande fasen med att förhindra följdolycka samt losstagning av drabbad bidrog starkt och var direkt avgörande till begränsat skadeutfall. Metodisk arbete i den fortsatta hanteringen där åtgärder med hänsyn till sannolik miljöskada hade begränsat en eventuell utbredning.

Utrustningsmässigt påvisar händelsen att räddningstjänsten är dimensionerad för att hantera losstagningsarbete vid lastbilsolycka under komplicerade förhållanden. Förmågan av personal på plats påvisar handlingskraft och kunskap att utifrån händelseutvecklingen hantera arbetsuppgifterna. Senaste utbildningsinsatsen för instruktörer var år 2021. Samtliga skiftlag med specialförmåga nivå 3 genomförde en temadag år 2022 med praktisk tillämpning av losstagning lastbil. Det är av vikt att planera övningsverksamhet inom specialförmågor över tid för kontinuitet samt fortsatt utveckling med att skapa goda övningsmöjligheter för att säkerställa och utveckla den operativa förmågan.



Bild 9. Översiktbild tagen dagen efter olyckan.

Framgångsfaktorer

Vissa tydliga framgångsfaktorer bidrog till det lyckade resultatet.

- Identifiering och tidig hantering med att få stopp i trafikflödet för att förhindra risk av följdolycka samt skapade en säkrare skadeplats.
- Samverkan, samarbetet och drivet i genomförandet av en komplicerad räddningsinsats.
- Utrustningskapacitet med losstagningsutrustning, arbetsplattform och arbetsbelysning.

Förbättringspotential

Vid en insats av den här typen finns det alltid något som kan utvecklas och förbättras.

- Skapa fler övningstillfällen med krockade fordon för möjligheten att öva med losstagningsverktygen fullt ut.
- Översyn i övningsverksamheten angående balansen mellan metod och insatsövningar. Flertalet påtalade under intervjufasen om behov av insatsövningar för att få öva så verklighetstroget som möjligt.
- Skapa fler beröringspunkter och övningstillfällen tillsammans med övriga blåljusaktörer för fortsatt utveckling.