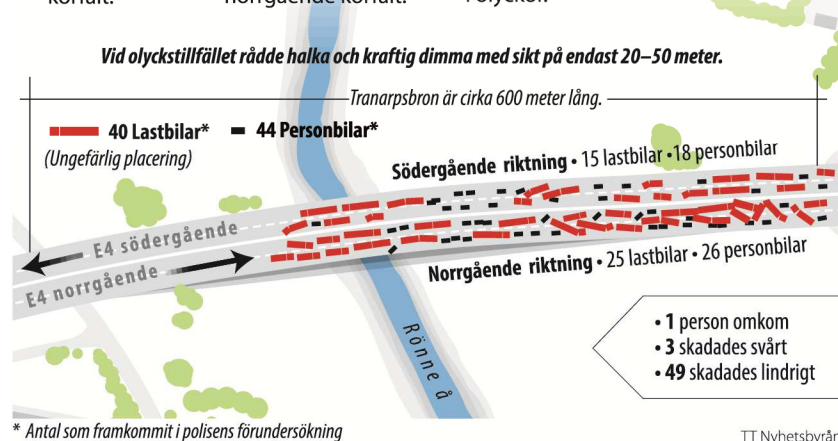


# Trafikolycka Tranarpsbron

Vid 11-tiden på förmiddagen den 15 januari 2013 inträffade en större trafikolycka på E4, i Skåne. Olyckan skedde på Tranarpsbron som går över Rönne å. Huvuddelen av olyckan inträffade i Klippans kommun. En person omkom i olyckan och drygt 40 personer skadades. Sammantaget var nästan 80 fordon inblandade i olyckan, varav flertalet var lastbilar. Broräckena höll men blev på vissa ställen kraftigt uttryckta.

## Tisdag 15 januari 2013 cirka kl 11.00

- 1 Lastbilar krockar mitt på bron i norrgående körfält.
- 2 Kort därefter startar en kedjereaktion av krockar i både södergående och norrgående körfält.
- 3 Även räddningsfordon som anländer blir inblandade i olyckor.
- 4 Totalt 84 fordon\*, varav 44 personbilar, är inblandade i krockarna.



Figur 1: Beskrivning av olyckan

Stora resurser från räddningstjänst, polis och ambulans skickades till platsen. Flera andra aktörer som Trafikverket, väghållare och bilbärgare blev också inblandade i arbetet under och efter olyckan. Olyckan var en av de största trafikolyckor som skett i Sverige och räddningsinsatsen varade i ca 5 timmar.

Det rådde vid olyckstillfället kraftig dimma med sikt på endast 20-50 meter. Det var kallt med en temperatur på minus 17 grader och det var extremt halt på bron. Bron är ca 600 m lång, med högsta höjd på 15 meter, och består av två separerade körbanor med 7 meter emellan körbanorna.

Operativa räddningstjänstenheter från fem kommuner deltog i räddningsarbetet (Åstorp, Klippan, Helsingborg, Ängelholm, Örskelljunga). Första larm om trafikolycka på bron inkom kl. 11:02.

### Kontakt:

Marianne Stålheim

Telefon: 010-240 56 65

[marianne.stalheim@msb.se](mailto:marianne.stalheim@msb.se)

### Källor:

MSB Olycksundersökning Trafikolycka Tranarpsbron 2013-01-15 (Publ.nr: MSB 622-november 2013)

Intervjuundersökning efter trafikolycka på Tranarpsbron, (Publ.nr: MSB 582-juli 2013)

Olycksutredning Nivå 3

Tranarpsolyckan, 2013-01-15

(Räddningstjänsten Skåne Nordväst)

Utvärdering av räddningstjänsten i Klippan och Åstorps kommuner vid insats på E4:an på Tranarpsbron 2013-01-15 (Räddningstjänsten Klippan-Åstorp)



### **Utmaningar för insatspersonal på skadeplatsen**

Rådande väderförhållande med extrem kyla och halka samt dålig sikt gjorde det svårt att få en överblick av olyckan. Då första enheter kom till platsen inträffade fler kollisioner. Även insatspersonalen drabbades och flera skadades.

I och med att olyckan inträffade på två separerade körbanor på bron blev det två skadeplatser och därmed omöjligt att flytta personal och utrustning mellan de två skadeplatserna. Framkomligheten för blåljusorganisationernas fordon till olycksplatsen var begränsad liksom tillgängligheten för personalen som arbetade på platsen.



*Foto 1: Avstånd mellan vägbanor. (Foto: Helsingborgs brandförsvär)*

Insatspersonalen fick omhänderta, såväl skadade som oskadade personer. Medieintresset för olyckan var mycket stort och insatspersonalen fick även ägna tid åt att hantera media på skadeplatsen.

### **Utmaningar för bakre ledning**

Bakre ledning stöder räddningsledningen på skadeplatsen med övergripande frågor. Olyckans omfattning gjorde det mycket svårt att dels få överblick över olycksplatsen, dels att bedöma behovet av räddningsresurser. De stora räddningsresurser som olyckan krävde påverkade också beredskapshållningen för andra larm.

I samband med olyckan skadades tre personer inom räddningstjänstpersonalen och detta påverkade naturligtvis övrig räddningstjänstpersonal.

Alla inblandade i olyckan behövde tas om hand på olika sätt. Skadade fördes till sjukhus medan oskadade samlades i bussar och fördes till en

*” Jag tycker att det dök upp konstiga frågor till räddningspersonalen, som till exempel om bilarna, när får jag flytta min bil?, men räddningspersonalen tog bara det som var primärt. Det var korrekt handlat av räddningspersonalen tycker jag.”*

gemensam samlingsplats. Vid den gemensamma samlingsplatsen fanns POSOM-grupper och ett kriscenter upprättades.

Den bakre ledningen behövde ha kontakt med flera aktörer som inte fanns på själva olycksplatsen såsom Tjänsteman i beredskap (TIB) i Region Skåne, TIB på Länsstyrelsen i Skåne samt polisens länskommunikationscentral. I samband med olyckan inträffade ett dieselläckage vilket innebar att kontakter togs med kommunens förvaltning för Miljö och hälsa.

### **De drabbades perspektiv**

De drabbades perspektiv undersöktes genom en intervjustudie några månader efter olyckan. Det fanns både positiva och negativa kommentarer omkring olyckan. De positiva kommentarerna handlade om att räddningspersonalen, under rådande omständigheter, skötte det hela bra och att omhändertagandet var helt fantastiskt. De negativa kommentarerna handlade bland annat om väglaget, om det rådande vinterklimatet i Sverige och om informationsbrist. Det stora flertalet verkade förstå och acceptera att räddningsarbetet tog tid, eftersom det var en stor och omfattande olycka.



*Foto 2: Personbilar klämda mellan räcke och lastbil (Helsingborgs brandförsvär)*

Funderingar som har väckts bland respondenterna under intervjuernas gång är bland annat att det vore bra om man kan komma på en lösning på problemet med vatten och broar: det är troligtvis inte sista gången en olycka sker på grund av kombinationen kyla och fukt från ett närliggande vattendrag.

Andra erfarenheter från undersökningen är att flertalet av de tillfrågade tyckte att det var positivt att bli uppringda och att få prata med någon om det upplevda, och att någon följde upp vad som hände.

*”Jag stod i mitten av olyckan och det tog ett tag innan räddningspersonalen var framme hos mig, men jag hörde att de var snabbt på plats längre bak”.*

Ett område där respondenterna hade mycket olika uppfattning var huruvida den information som gavs var tillräcklig eller inte. Flera respondenter svarade att det gavs bristfällig information samtidigt som flera svarade att de fick korrekt och bra information.

Av respondenterna gjorde de flesta (88 procent) inga insatser för att försöka varna andra trafikanter. En orsak till detta tycks vara att de var inklämda mellan olika fordon och därför inte kunde varna.

### **Erfarenheter från insatsen**

- Ledning och samverkan mellan räddningstjänst, polis och ambulans kan utvecklas och göras bättre genom regelbundna ledningsmöten, en gemensam ledningsplats och en tydlig och väl uttalad skadeplatsorganisation.
- Inom området samband och RAKEL är lägesrapportering, sambandsplaner och att man följer dessa, bra vägar för att få till stånd ett bra samarbete.
- Det är av vikt att varje organisation som använder RAKEL beslutar om och hur man ska använda sig av nödanropsfunktionen och skapar rutiner och skriver avtal för detta.
- Den annorlunda skadeplatsen med helt separerade vägbanor skapar problem med bland annat förflyttning av personal och utrustning och vid en eventuell evakuering. Detta kan avhjälpas genom att övergångar/förbindelser skapas mellan vägbanorna. Insatsplaner kan vara ett bra stöd inför kommande insatser.
- Användningen av mobil klippustrustning fungerade bra och bör användas vid liknande händelser.
- Det är viktigt att se till att den drabbade kommunen är delaktig i arbetet under och efter insatsen.
- Digitala vägs skyltar kan användas för att förhindra olyckor eller att mildra omfattningen av olyckor. Aktiv informations spridning vid olyckor redan i ett tidigt skede kan också bidra.
- Arbetsmiljön för insatspersonalen kan förbättras genom att kontinuerliga riskbedömningar genomförs och kommuniceras till samverkande organisationer.

*” De var trevliga och vänliga, men mer information behövdes. Jag tycker att det saknades information.”*