



Undersökning av olyckor och räddningsinsatser
Avdelning Skydd och Samhälle

Händelse: Trafikolycka Lv 183 mellan Fristad och Borgstena
Larmnummer: 2010/2099
Datum: 2010-11-05
Diarienummer: 10/1370

Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund (SÄRF) 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 ska användas för utveckling av operativ verksamhet och olycksförebyggande arbete. Arbetet har inte till syfte att klarlägga ansvar, skuld eller vållande. I Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund ingår kommunerna Borås, Bollebygd, Mark, Svenljunga, Tranemo och Ulricehamn.

Bild



Utredningens inriktning

Utreda orsaker och omständigheter vid trafikolycka samt eventuellt föreslå olycksförebyggande åtgärder. Utredningen omfattar även räddningsinsatsens genomförande och kan innehålla förslag på insatsutvecklande åtgärder.

Utredningens omfattning

Enkel orsaksutredning baserad på intervjuer med räddningspersonal och externa samverkansorgan. Ingen särskild utredningsmetod har använts.

Extern samverkan med

Polis

Trafikverket

Delgivning

- Rapporten läggs ut på www.serf.se samt SÄRF intranät
- Ambulanssjukvården SÄS
- MSB Karlstad
- Polisen Västra Götaland
- Trafikverket

Utredare

Christer Larsson

Frida Niméus
Områdeschef
Skydd och Samhälle
SÄRF

Händelse: Trafikolycka mellan personbil och lastbil
Larmnumm
er: 10/2099

Datum: 2010-11-05
Plats: Lv 183 mellan Fristad och Borgstena

Sammanfattning

En personbil som kommit över i fel vägbana krockar med en mötande lastbil. Personbilen fortsätter efter krocken vid sidan av vägen varpå fordonet kör in i ett träd. Trädet träffar personbilen på förarsidan i höjd med förarplatsen. Personbilen trycks ihop och blir bågformad runtomkring trädet. Den ensamme föraren av personbilen avlider. Chauffören i lastbilen är fysiskt oskadd men är vid räddningstjänstens framkomst chockad av händelsen.

Olyckans/händelsens händelseförlopp

En personbil med en ensam förare färdas på länsväg 183 i riktning mot Fristad. Föraren av personbilen kommer över i fel vägbana och krockar med en mötande lastbil. Lastbilen färdas i riktning mot Herrljunga. Personbilen trycks av vägbanan och bilens förarsida träffar i höjd med förarplatsen ett träd som står i slänten vid sidan av vägen. Personbilen trycks ihop och formas i en båge runt trädet. Personbilen står vid räddningstjänstens framkomst på sidan lutad mot trädet.

Räddningsinsatsens genomförande

Räddningstjänsten larmas kl. 11:43 och räddningsenheter från Borås och Fristad rycker ut till olyckan. Under färd söker Styrkeledaren från Borås i bil 101 kompletterande information från larmoperatören på SOS. Via larmoperatören kommer informationen om att föraren av personbilen är svårt skadad och sitter fastklämd. Styrkeledaren förbereder med tanke på fordonssupställning vid framkomst övrig personal i släckbil och räddningscontainer på att det kan bli aktuellt att använda sig av "losstagningsmetoden". Den första räddningsenheten från Fristad kommer till olycksplatsen kl. 11:54 och meddelar bakåt till efterkommande fordon att olycksbilen står på sidan lutad mot ett träd.

När enheterna från Borås anländer tas beslutet att olycksbilen med handkraft skall vältas tillbaks så att den står på hjulen. Detta görs för att snabbt få tillträde till den skadade och att räddningstjänstens personal får en säkrare miljö att arbeta i. När bilen är rättvänd tar sig sjukvårdsansvarige i bil 101 sig in till föraren via passagerardörren för att kontrollera andning och puls. Föraren av olycksbilen ligger med överkroppen på passagerarsidan och benen är fastklämda på förarsidan. Den skadade föraren visar inga livstecken och i samverkan med ambulanspersonal konstateras föraren vara avliden. När föraren konstateras avliden så sänks intensiteten i räddningstjänstens arbete och ökad vikt läggs vid säkerheten för egen personal.

Förardörren på olycksbilen var intryckt och kraftigt demolerad och det var problem att med våra klippverktyg frigöra dörren ifrån fordonet. Olycksbilens säkerhetsbur var inte nämnvärt intryckt i längdriktningen men den var bågformad efter intryckningen i sida från trädet. Cirka 5 minuter efter räddningstjänstens framkomst är kättingarna som skall användas vid lossdragning kopplade. Främre delen av olycksbilen fästs upp med kätting till bil 101:s vinsch. Bil 101 är placerad i rät position i förhållande till olycksbilen. För att koppla upp mothåll bak på olycksbilen används ett befintligt räcke som avgränsar väg och vägren. Styrkeledaren i bil 101 koordinerar draget och kontrollerar även att personalen befinner sig i

rätt säkerhetszon. Det krävs några omtag med kättingarna innan olycksbilen är utdragen till neutralläge. Marken där olycksbilen står är ojämn och för att stabilisera fordonet används våra stabiliseringsstag för bil på tak. Även våra traditionella hydraulverktyg, sax, spridare och pedalsax används under insatsen. Klockan 12:19 är lossdragningen slutförd.

Lastbilen körde av vägen och ut på en åker ca 50m efter kollisionsplatsen. Från den krockade lastbilen läckte det ut hydraulolja. Det mesta av den utrunna oljan samlas upp av räddningstjänstpersonal med hjälp av absorberande medel.

Utvärdering av räddningsinsatsen

Positiva erfarenheter: Beslut om att välta tillbaks olycksbilen från ett sidoläge till att stå på sina fyra hjul med enbart handkraft gjordes p.g.a. att räddningstjänsten snabbt ville skapa tillträde till patienten. Tillvägagångssättet att välta tillbaks en personbil utan att ha någon annan säkring än handkraft är ett undantag från det sätt räddningstjänsten normalt arbetar på. Det som gjorde att det gick bra vid det här tillfället var bl.a. att det var mycket personal från räddningstjänsten på plats och att olycksbilen som var en medelstor personbil hade en gynnsam placering. Även valet att använda den för vår del relativt nya "lossdragningsmetoden" gjordes tidigt under insatsen och här upplever personalen från räddningstjänsten att det gjordes en tidsvinst i jämförelse med om vi hade valt att arbeta med traditionella metoder. Utrustningen som används vid losstagningsmetoden var väl uppmärkt i hur materielen skall kopplas upp och det underlättade vid arbetet med kättingarna. Räddningstjänstens personal på plats var väl övade och förtrogna med metoden och utrustningen som användes. Även samarbetet mellan heltidspersonal och RIB- personal fungerade bra.

Nyttiga erfarenheter: Eftersom marken där olycksbilen stod var ojämn så upplevdes det i början av lossdragningen att fordonet var ostabilt och ville välta åt sidan. För att stabilisera fordonet används våra stabiliseringsstag som normalt är till för att säkra vid olyckor där bilen ligger på taket. En av kättingarna lossnade under lossdragningsarbetet. En möjlig orsak till att kättingen släppte är att kroken på kättingen fästs riktad uppåt. Bilen var kraftigt demolerad på förarsidan och det medförde att det var svårigheter med att få upp förardörren och det var även problem med att fästa kättingen runt ratten. Avslutningsvis så bör även personal från ambulansen som befinner sig i anslutning till ett fordon där losstagningsmetoden används använda skyddsutrustning och då framför allt hjälm.

Direkta orsaker till olyckan/händelsen

En personbil kommer över i fel vägbana och krockar med en mötande lastbil. Personbilen trycks av vägen och sidan på bilen träffar ett träd som står i vägrenen vid sidan av vägen.

Bakomliggande orsaker

Vid olyckstillfället var det starkt solsken som kan ha varit bländande för föraren av personbilen och gjort att föraren kommit över i fel vägbana.

Ytterligare kommentarer kring olyckan

Heltidspersonalen gör vid hemkomst en samling där de diskuterar igenom insatsen och ingen vidare uppföljning anses behövas.

Omständigheter som har eller kan ha påverkat skadeutfallet

Trädet som stod placerat vid sidan av vägen har haft stor påverkan för utgången av den här olyckan.

Förslag på olycksförebyggande åtgärder

Ta ner större träd som står felaktigt placerade i anslutning till våra vägar, (Trafikverket).

Bättre inbyggda kollisionsskydd, (Fordonstillverkare).

Förslag på insatsutvecklande åtgärder

Allmänt fortsätta utveckla metoder för lossstagning av fastklämda personer vid trafikolyckor. Här ingår även att utreda effekten på att använda lossdragningsmetoden på bilar som har utsatts för krockvåld i sidan och där bilen är relativt opåverkad i längdriktningen. En annan viktig sak att utveckla vidare är att se över hur vi skall säkra en personbil som välts från sidoläge till att stå rättvänd. Vid den här lossdragningen släppte en av kättingarna i kroken som var vänd uppåt och även hur vi skall fästa och koppla upp kättingarna bör ses över. (Sektionen för utbildning och övning)