



Undersökning av olyckor och räddningsinsatser
Område Skydd och Samhälle

Händelse: Trafikolycka Rv 41 Skene
Larmnummer: 1367
Datum: 2011-07-19
Diarienummer: 11/1427

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, Bollebygd, Borås, Mark, Svenljunga, Tranemo och Ulricehamn.

Bild



Utredningens inriktning

Utreda orsaker och omständigheter vid trafikolyckor samt eventuellt föreslå olycksförebyggande åtgärder. Utredningen omfattar även räddningsinsatsernas genomförande samt en enklare analys av dessa.

Utredningens omfattning

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

Extern samverkan med

Polisen

Delgivning

- Rapporten läggs ut på www.serf.se samt SÄRF intranät
- Ambulanssjukvården SÄS
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Polisen Västra Götaland
- Trafikverket

Utredare

Namn

Christer Larsson

Granskad och godkänd

Frida Nimeus

Områdeschef

Skydd och Samhälle

SÄRF

Händelse: Trafikolycka; frontalkrock mellan två personbilar
Larmnummer
: 1367
Datum: 2011-07-19
Plats: Avfarten mellan Skene och Berghem på Rv 41

Sammanfattning

Tre personer omkom efter frontalkrock mellan två personbilar på riksväg 41 mellan avfarterna till Skene och Berghem. I den ena bilen färdades det tre personer, en 64-årig man, hans 62-åriga hustru och hans 86-åriga mamma. Mannen och hans mamma omkom i olyckan och den 62-åriga kvinnan skadades allvarligt. Den tredje personen som omkom var en 44 årig man som färdades ensam i den mötande bilen.

Olyckans/händelsens händelseförlopp

En personbil av märket BMW 320I med en ensam manlig förare färdas i riktning norrut på riksväg 41 och kommer av okänd anledning över i mötande vägbana. Enligt polisens undersökning lyckas föraren i första bilen han möter i fel vägbana i stort sett väja undan men bilen touchas och sidospegeln slås av från bilen. Nästkommande bil är av märket Volvo V70 och där hinner föraren inte väja undan för BMW:en utan bilarna krockar. I Volvon färdas det förutom föraren två passagerare. Krocken träffar båda bilarna över ½ fronten på respektive förarsida. Båda bilarna trycks ihop vid kollisionen och blir bågformade. Volvon flyger efter krocken över vägräcket och blir stående i vägsälanten. BMW:en slungas runt ett halvt varv och blir stående mitt på vägbanan (Foton: Se första sidan och bilaga 1).

Räddningsinsatsens genomförande

Räddningstjänsten i Skene är ute på ett automatiskt brandlarm när larmet går om en trafikolycka på riksväg 41. Larmoperatören på SOS meddelar via radio att det är två personbilar som krockat och att det finns flera fastklämda och svårt skadade personer på olycksplatsen. Första fordon från räddningstjänsten är framme vid trafikolyckan kl 18:03. Efter räddningsledarens inledande orientering på olycksplatsen görs bedömningen att båda passagerarna i Volvon är svårt skadade men kontaktbara. På båda förarna görs det pulskontroll men det finns ingen mätbar puls på någon av dem. Första ambulansen kommer fram till olycksplatsen någon minut efter räddningstjänsten och konstaterar efter kontroll att båda förarna är avlidna. BMW- föraren täcks över med en filt och arbetet med losstagning av de båda skadade passagerarna i Volvon påbörjas.

Under tiden som räddningsledaren gjort sin orientering har övrig personal dukat fram verktyg för losstagning.

Losstagning 1:

För att ta ut passageraren fram i Volvon (62-åriga kvinnan) skapas det utrymme genom att båda dörrarna och B-stolpen klipps bort. Den skadade kvinnan lyfts ut ur bilen snett bakåt med hjälp av Spineboarden. Kvinnan har inga synliga skador men är enligt styrkeledaren [redacted] och tas med av ambulanshelikoptern till Sahlgrenska sjukhuset för kontroll. Kvinnan överlever olyckan.

Losstagning 2:

Den 86-åriga kvinnliga passageraren i Volvon sitter i baksätet bakom föraren. Passagerardörren klipps loss och hon tas ut med hjälp av brädan genom den borttagna dörren. Hon är under hela losstagningsarbetet kontaktbar. [REDACTED]
[REDACTED] Enligt uppgift från ambulanspersonalen tappar hon under losstagningen hela tiden i blodtryck. Hon tas med av ambulans till SÄS där hon senare på kvällen avlider.

Losstagning 3:

När RIB-stationen i Skene kommer till olycksplatsen får de till uppgift att klippa taket på BMW:en. Föraren sitter fastklämd med ratten tryckt mot bröstet. För att loss göra föraren så klipps tak och B-stolpe. Därefter sätts en spridare mellan sätena och bilen trycks isär. Efter att räddningstjänstens personal har tryckt isär bilen är föraren inte längre fastklämd utan går att lyfta ut ur bilen. Föraren av BMW:en konstateras på olycksplatsen vara avliden av personalen i ledningsambulansen.

Losstagning 4:

Räddningstjänstens personal tar en kort vätskepaus innan losstagning av föraren i Volvon påbörjas. För att få loss föraren sätts spridaren mellan A-stolpe och C-stolpe och bilen trycks isär. Föraren av Volvon konstateras även han som avliden av personalen i ledningsambulansen.

Räddningsledaren tar direkt vid ankomst hjälp av en förare av en lotsbil som ställer sitt fordon tvärs över vägen för att stoppa trafiken från varbergshållet. Även räddningstjänstens fordon ställs upp med tanke på att skapa en säker arbetsplats för egen personal under själva räddningsarbetet. Räddningsledaren tar tidigt beslut om att gå ut och informera via radio om att Rv 41 kommer vara avstängd under flera timmar. Trafikanterna uppmanas även att välja en annan väg. Här upplever räddningsledaren att trafikanterna snabbt tog till sig informationen och det bildades aldrig några längre köer på Rv 41.

När första polispatrull anländer (upplevs som efter lång tid av räddningsledaren) så tar de kontakt med räddningsledaren och frågar om de behövs på platsen. Räddningsledaren förklarar tydligt för den ankommande polispatrullen att räddningstjänsten inte har tillräckliga resurser på plats för att utföra polisens arbetsuppgifter med trafikdirigering och omdirigering av trafik. Polisen får sedan ytterligare förstärkning till platsen och tar hand om trafiken från båda sidor.

Räddningsarbetet avslutas kl 20:10.

Omhändertagande av egen personal, RIB och heltid, görs genom samtal direkt efter hemkomst på stationen i Skene. Även personal från ambulansen och stationschefen i Skene närvarar vid samtalet. Efter två dagar genomför stationschefen, insatsledaren och styrkeledaren heltid ett uppföljningssamtal med personalen på RIB-styrkan. Uppföljningen och omhändertagandet av egen personal känns av inblandade parter som det har genomförts på en bra nivå.

Även polisens personal som var på olycksplatsen erbjuds att närvara vid genomgången efter olyckan men väljer att sköta omhändertagande av egen personal inom den egna organisationen.

Direkta orsaker till olyckan/händelsen

Personbil som av okänd anledning kommer över i mötande vägbana. Enligt polisens undersökning går det inte att utesluta att föraren i BMW:en drabbats av sjukdomsfall.

Ytterligare kommentarer kring olyckan

Ingen av förarna var enligt polisens undersökning påverkad av alkohol. Vidare så påvisar polisens tekniska undersökning inte något mekaniskt fel på fordonen. Även mönsterdjupen på bilarnas däck var ok.

Omständigheter som har eller kan ha påverkat skadeutfallet

Hastighetsbegränsningen på aktuell vägsträcka är 90 km/h och fordonens hastighet har naturligtvis påverkat skadeutfallet. Räddningsledaren gör bedömningen att båda bilarna har haft ungefär samma hastighet och att båda tvärstannat vid kollisionen. Den troliga kollisionsplatsen är där det ligger lösa smådelar (se bild 1 i bilaga 1).

Bilarna som var av märket Volvo V70 årsmodell 2010 och BMW 320I årsmodell 2007 anses vara krocksäkra bilar. Det har troligtvis haft en positiv inverkan och påverkat så att skadorna på passageraren i framsätet på Volvo blev relativt lindriga. Enligt polisens undersökningar hade alla inblandade bilbälte påtagna vid olyckstillfället.

Analys av räddningsinsatsen och förslag till åtgärder

Räddningsarbetet bedöms enligt personalen på olycksplatsen ha fungerat på ett lugnt och metodiskt bra sätt. Räddningsledaren och styrkeledaren heltid lyfter även fram samarbetet med ambulans och utlarmad RIB -station som fungerade väldigt bra.

Vid losstagningsarbetet under den här insatsen gjordes metodvalet att använda våra traditionella hydraulverktyg sax, spridare och bändare. Här märktes det enligt styrkeledaren heltid en klar skillnad på hydraulverktygen mellan släckbil 501 och bil 502. Hydraulverktygen på släckbil 502 var långsammare och hade inte tillräcklig kraft för klippning av nederdel av B -stolpe på BMW:en. Hydraulverktyg på bil 501 fick användas till detta arbete. Eftersom bil 502 används som ersättningsfordon för 501 och även är reservbil till Svenljunga och Mjölby så behöver sax och pump uppdateras eller bytas ut till samma nivå som de verktyg som finns på bil 501.

Valet att använda lossdragningsmetoden övervägdes men bedömdes vid den här insatsen inte ha tillfört några fördelar.

Förslag åtgärd: Undersöka om det finns behov av utbyte/uppdatering av hydraulverktygen och hydraulpump på släckbil 502 till samma nivå som de verktyg som finns på bil 501. Ansvarig avdelningen beredskap & insats genom Sb.

Förslag till övriga åtgärder

Ombyggnation av Rv 41 till mötesfri vägbana genom att bygga mitträcke eller vajerräcke. Alternativt fräsa spår i mitten av vägbanan så att mittlinjen blir brummande. Ansvarig: Trafikverket.

Bilaga 1



Fordonens placering efter krocken



Krockskador Volvo V70



Krockskador BMW 320I