



## Olycksundersökning – Nivå 3

### Trafikolycka med dödlig utgång Lv 207 "Norrköpingsvägen"



### Grundinformation om olyckan

Datum:	2012-11-02
Larmtid:	12:29
Plats:	Lv 207. Mellan Atleverken och rondell Södra Tvärleden
Typ av olycka:	Trafikolycka – Flera fordon
Avslutande av räddningsinsats:	2012-11-02 kl: 13:30
Insatsrapportnummer:	2012/02108
SOS Alarms ärendenummer:	1964053

## 1. Uppdrag och mandat

När en räddningsinsats är avslutad ska *kommunen* enligt 10§ Lag (SFS 2003:778) om skydd mot olyckor, se till att olyckan undersöks för att i en skälig omfattning klarlägga orsakerna, olycksförloppet och hur insatsen genomförts.

Nerikes Brandkårs olycksundersökningar syftar till att:

- Ge ett underlag för att finna olyckstrender i samhället (negativa och positiva) som underlag till kommunens säkerhetsarbete.
- Hitta orsaker till olyckor för att förhindra att liknande olyckor uppstår, som en del i kommunens skadeförebyggande arbete.
- Hitta orsakerna till olyckors konsekvenser för att kunna mildra framtida olycksförlopp, som en del i kommunens skadebegränsande arbete.

Denna olycksundersökning är enligt Nerikes Brandkårs styrdokument för olycksundersökning en nivå 3-utredning som bl.a. genomförs vid dödsolyckor i trafiken.

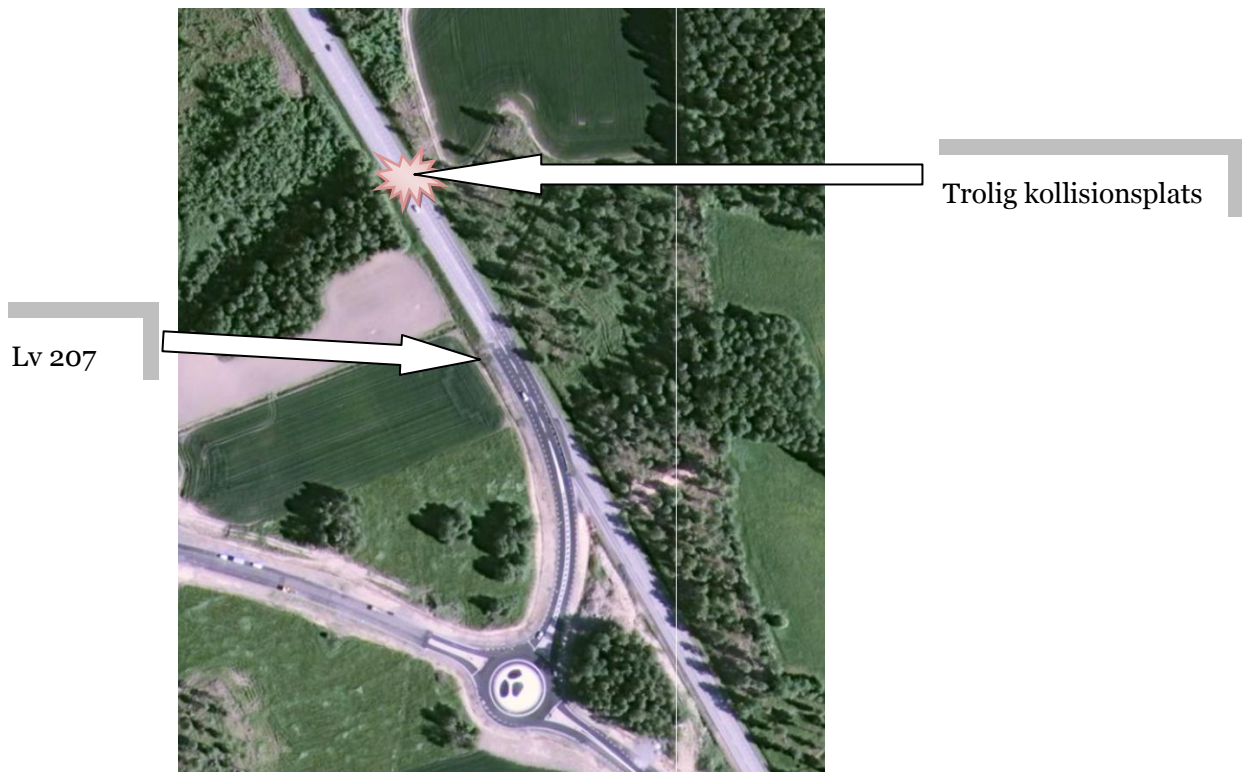
## 2. Undersökningsarbetet

Olyckundersökningen har gjorts av den Insatsledare/Brandinspektör som larmades ut till olyckan. Undersökningen består av datainsamling på plats vad gäller intervjuer och fotografering samt en händelsebeskrivning.

## 3. Yttre omständigheter

Väder: Halvklart ca +7°

Trafikmiljön: Torrt väglag, 13 meters väg utan vajerräcke. Räfflad mittremsa.



Satellitbild hämtad från [hitta.se](http://hitta.se)

## 4. Händelsen

En Volvo 850 körd av en man i 20-årsåldern på väg från Örebro kolliderar med en Golf körd av en äldre dam född -39. Då hastigheten varit hög och Volvon troligtvis kommit över på fel körbana blir kollisionen våldsam och ett stort antal bildelar sprids över vägbanan. Bilarna får kraftiga plåtskador och stannar ca. 90 -100 meter från varandra.

Både mannen och kvinnan blir fastklämda. Kvinnan avlider omedelbart, (enligt sjukvården), mannen är svårt skadad. Ambulanspersonalen har svårt att få tillträde till mannen i Volvon på grund av kollisionsskadorna på bilen.

Några fordon stannar och larmar samt försöker ge första hjälpen.

Trots olyckan försöker bilar att ta sig förbi olyckan även när räddningsstyrkan är på plats och börjar sitt arbete.



Översiktsbild av olycksplatsen (ca avstånd mellan bilarna 95–100 meter).

## 5. Räddningsinsatsen

Utlarmningen blev Stort larm enligt larmplanen vilket genererade Bil 101, Bil 111 och Insatsledare i bil 118. Första adressen blev ”Norrköpingsvägen i höjd med Gällersta”.

Vid framkomst var det rörigt på olycksplatsen. Bilarna som kolliderat stod långt isär. Vi kunde konstatera när vi såg bilarna att kollisionen varit svår.

Styrkeledare 1 gav order om att dela olyckan mellan bilarna. Bil 101 tog Golfen och Bil 111 tog Volvon. Insatsledaren tog över insatsen som räddningsledare där samverkan med Polis och Sjukvård blev den primära uppgiften. Ledningsplats bil 118.

Vi fick tidigt reda på av sjukvårdspersonal på plats att kvinnan i Golfen var avliden och att det var bråttom att få loss mannen i Volvon.

En vägvästängning i båda riktningarna gjordes då de fordon som fanns i närheten av olyckan flyttats.

Organisatoriskt använde vi oss av den standardrutin som finns för trafikolycka som vid den här insatsen passade bra. Två stycken 1+4 styrkor.

*MMI - Målet med insatsen*

Säkra olycksplatsen och så snart som möjligt skapa tillträde till de skadade för sjukvården.

### *Losstagningsarbetet*

Losstagnation gjordes med hydraulverktyg.

På Volvon användes spridare för att öppna dörren samt sax för att ta bort taket för att skapa tillträde för Sjukvården.

Losstagnationen gick utan problem, snabbt och effektivt. Vi assisterade sjukvården vid urtaget.

Vi hade större problem att få loss kvinnan i Golfen [REDACTED] satt fast ordentligt.

Golfens framdörr hängde endast i en plåtbit, bakdörren satt fast i kabelklämma. Vi använde stor bändare för att sprida isär och sax för att klippa A- och B-stolpe. Sanering av vägbanan från bildelar och olja med hjälp av borstar och sorptionsmedel.

### *Kommunikation*

Inom organisationen kommunicerades det med hjälp av radio (skadeplatskanal) och telefon.

Kommunikation med samverkande enheter sköttes via samtal då ingen Raket finns i vår organisation.

### *Samverkan på skadeplats*

Samverkan på skadeplats fungerade bra då den sjukvårdsledare som var utsedd tidig tog kontakt med räddningsledaren för att informera och diskutera fortsatt arbete. Polisen uppgift initialt blev att spärra av olycksplatsen vilket fungerade bra. En genomgång av olyckan och datainsamling gjordes också tillsammans med polisen.

Fältanteckningar från olyckan gjordes och har kommunicerats med Trafikverket.

### *Kamratstödssamtal*

Ett kamratstödssamtal för insatspersonalen genomfördes på eftermiddagen på Örebrostationen enligt det handlingsprogram om kamratstöd som finns för Nerikes Brandkårs personal.



### **Bild**

*De olycksdrabbade fordonen.*

## 6. Analys och diskussion

Orsaken till olyckan är troligtvis att den bil som färdades på väg från Örebro i hög hastighet kommit över i fel körbana och kört på den andra bilen.

Räddningsarbetet med losstagnning gick mycket bra vilket visar att brandpersonalen är bra övade och bra förberedda för den här typen av insats.

Personalen arbetade snabbt och effektivt och trots att olyckan ställde stora krav vid losstagnning av den redan döda kvinnan fungerade det bra.

Den räfflade mittremsan kan vara en effektiv barriär men har vid den här olyckan inte fungerat.

Ett samarbete mellan Polisen och Trafikverket vid utredning av svåra olyckor och dödsolyckor bör inledas för att dra nytta av varandras erfarenheter och kunnande.

## 7. Åtgärdsförslag

För att förhindra eller minska risken för kollision är en ändring till 2+1 väg på sträckan mellan rondellen och Brickebacken en åtgärd som skulle kunna vidtas. En 2+1 väg skulle med stor sannolikhet ha minskat konsekvenserna av olyckan.

Man bör bilda en arbetsgrupp med organisationerna Trafikverket, Polisen och Räddningstjänsten för att hitta former att samordna olycks- undersökning/utredning så att man kan ta till vara på varandras kompetenser och erfarenheter på bästa sätt.

## 8. Slutsatser

En personbil på väg från Örebro i hög fart har troligtvis kommit över på fel körbana och kolliderat med en mötande personbil. Kollisionen blir våldsamt och två personer omkommer.

Räddningsinsatsen genomfördes på ett bra sätt. Standardrutinerna och förberedelserna vi har för den här typen av olyckor fungerar.

Samverkan med andra myndigheter har vid den här olyckan fungerat som det ska.

Ett arbete bör startas upp när det gäller samverkan vid olycksutredning mellan Polisen, Trafikverket och Räddningstjänsten.

## 9. Kommunikation av erfarenheter

Erfarenheterna från den här olyckan kommuniceras till följande organisationer:

Nerikes Brandkår

Polisen

Sjukvården

Trafikverket

Ulf Jacobsen

Insatsledare/Olycksutredare

Nerikes Brandkår