



Olycksundersökning

Trafikolycka med dödlig utgång R50 vid Mogetorp



Bilder på dom 2 inblandade lastbilarna/foto NB

Grundinformation om olyckan

Datum:	2015-01-21
Larmtid:	10:10
Plats:	R50 i höjd med Mogetorp
Typ av olycka:	Trafikolycka – Flera fordon, lastbil
Avslutande av räddningsinsats:	2012-01-21 kl: 14:30
Insatsrapportnummer:	2015/00129
SOS Alarms ärendenummer:	2368954

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

Olycksundersökningen har gjorts av Brandinspektör/olycksutredare. Utredningsarbete består av datainsamling på plats, intervjuer av räddningspersonal och externa samverkansorgan. Ingen särskild utredningsmetod har använts.

3. Yttre omständigheter

Väder: ca -2°

Trafikmiljön: Halt väglag, Snöfall, 19 meters landsväg utan vajerräcke.

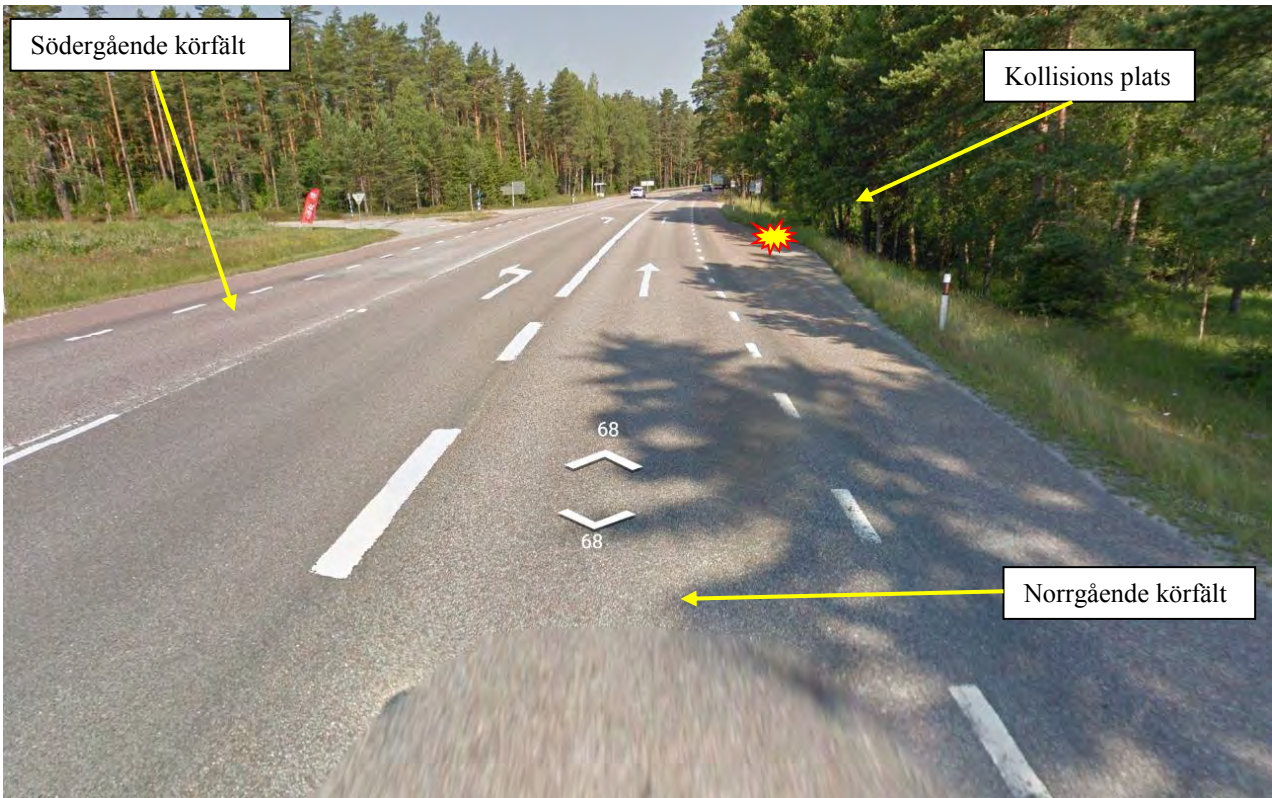


Norrgående mot Nora

Kollisionsplats

Södergående mot Örebro

Satellit bild från google maps



Södergående körfält

Kollisions plats

Norrgående körfält

Bild från google maps.

4. Händelsen

En personbil med en person i hade kört av vägen i höjd med Mogetorp. Polis, ambulans och brandkår larmas till platsen och klockan är då 09:35. Polis och ambulans är först på plats och meddelar på radion att personen i bilen sitter nu i ambulansen och läget är lugnt. Brandkåren anländer strax efter. Klockan är då 09:55. Ambulans och brandkår har ställt sina fordon på den kombinerade vägrenen/busshållsplatsen och hindrar på så sätt inte övriga trafiken. Polisens bil står på en liten avtagsväg lite mer norrut från busshållsplatsen.

Ca 10:10 så passerar en lastbil med släp de parkerade uttryckningsfordonen på sin väg norrut, den kör sakta förbi olycksplatsen. Samtidigt kommer en lastbil med släp (trailerdragare) från andra hållet på väg nerför backen.

Chauffören i den södergående lastbilen tappar i backen kontrollen på sitt fordon varvid ekipaget viker sig och åker över på motsatta sidan av körbanan.

Kortsidan på släpet på södergående lastbil frontalkrockar med den norrgående lastbilen. Kollisionen blir oerhört kraftig. Last och delar sprids ut över vägbanan, dieseltankar går sönder och läcker ut diesel. Södergående bil var lastad med 21 ton ölburkar. Norrgående lastbil hade ingen last.

I samband med krocken far den norrgående lastbilen och lösa delar in i ambulansen som knuffas av vägren/busshållsplats och hamnar upp och ner i skogen. Även brandbilen träffas och åker ut i skogen.



Översiktsbild på olycksplatsen

Föraren i den norrgående bilen blir fastklämd i sin hytt och har enligt sjukvården omkommit omedelbart. Föraren i södergående bil får sårskador [REDACTED]. I ambulansen fanns personen från första olyckan och en ambulanssjukvårdare. Båda blir omtumlade men klarar sig utan allvarliga skador. En polis som står utanför ambulansen blir träffad över armen. Övriga på plats klarar sig utan att träffas av något men blir rejält omskakade.

5. Räddningsinsatsen

Utlarmningen på första larmet var stort larm - singel personbil, Adress R50/Mogetorp. Nerikes brandkår åker då med släckbil 3810 och tankbil 3840 från Nora. Fordonen åker lugnt och sakta eftersom det är väldigt halt.

De hör under färd på radion att läget är lugnt och att personen är ute ur bilen och sitter i ambulansen. Vid framkomst ser man att en bil ligger vid sidan av vägen inne i skogen på den norrgående sidan. Beslut tas om att ingen varningstriangel behöver ställas ut i södergående körfält eftersom utryckningsfordonen inte kommer att hindra norrgående trafik.

3810 parkerar snett bakom ambulansen på vägrenen/busshållsplatsen mot norrgående körriktning med blåljus och varningsblinkers påslagna. 3840 svänger in mot Mogetorp och parkerar på en parkeringsplats. Brandmännen kontrollerar personbilen så att den inte läcker ut bensin och olja och man är på väg att lämna platsen när nästa olycka inträffar.

Efter kollisionen mellan de två lastbilarna, när det blivit tyst på olycksplatsen och saker har slutat fara runt, så larmar brandförman först in befäl via radio och ringer sedan 112.

Det är initialt lätt kaotiskt på platsen innan man får ordning på saker och att all personal på plats klarat sig. Brandkår och polis tillsammans spärrar snabbt av vägen så att inga andra fordon åker in på olycksplatsen.

Brandmännen delar sedan upp sig så att någon kollar läget med lastbilarna, andra försöker få ut de 2 personer som man vet var inne i den nu upp- och nervända ambulansen.

Medan brandmännen jobbar på plats så har inre befäl och SOS larmat ut följande enheter till platsen.

Klockan är då 10:10:

Insats ledare 1080 (1 man) Örebro

Släckbil 1010 (5 man) Örebro

Släckbil 1020 (3 man) Örebro

Räddningsbil 1060 (2 man) Örebro

Släckbil 3010 (4 man) Lindesberg

Stegbil 3030 (1 man) Lindesberg

FIP 3080 (1 man) Lindesberg

Släckbil 3410 (6 man) Frövi

Medan utlarmade styrkor är på väg så backas bil 3840, som har klippustrustning och som varit parkerad en bit ifrån, ner till olycksplatsen. Brandmännen på plats använder sig av klippustrustningen för att få ut kvinnan ur ambulansen. Ambulanssjukvårdaren hade själv kunnat ta sig ut ur ambulansen.

Första enhet från Örebro är på plats kl 10:30. Insatsledaren tar över ansvaret som räddningsledare kl 10:35. Arbetet organiseras på följande sätt:

- Styrkorna från Örebro tar hand om losstagning av den avlidne och säkerheten på olycksplatsen.
- Övriga styrkor som kommer till platsen tar hand om diesel som läckt ut och rensning av vägbanan.
- 2 man avsätts också för att fotodokumentera olycksplatsen.

Kl 11:14 tas brandmännen från Nora ur tjänst och blir hemtransporterade, 3 skjutsas i personbil och 2 kör hem bil 3840.

Kl 11:52 börjar man avveckla med personal och bilar på olycksplatsen.

Kl 14:30 lämnar insatsledaren platsen och räddningsinsatsen avslutas

Losstagningsarbetet

Arbetet med losstagning ur ambulansen var krångligt då ambulansen låg upp och ner i snön. Hydraulverktyg användes och arbetet löstes. Icke tjänstgörande ambulanspersonal, som var på väg till en utbildning, stannade till vid olycksplatsen och hjälpte brandmännen med att ta hand om kvinnan som suttit i ambulansen.

Innan losstagningen av den avlidne lastbilschauffören kunde göras fick lastbilshytten säkras med spännband och stöttor för att säkra arbetsmiljön för brandmännen. Själva losstagningen gick utan problem.

Dieselläckage:

NB (Nerikes Brandkår) tar kontakt kl 11:03 med miljö- och hälsa för att informera om diesel som läckt ut i närheten av vattenskyddsområde. Det som läckt ut tas upp med hjälp av sorptionsmedel, invallning.

Vägen avstängd

Under tiden som räddningsarbetet pågår är R50 avstängd i båda riktningarna och polisen sköter om trafikdirigeringen.

Kamratstöd

Kamratstödsamtal planeras och hålls för insatspersonalen enligt det handlingsprogram som finns för Nerikes brandkårs personal.

6. Diskussion och slutsatser med åtgärdsförslag

Hade olyckan kunnat undvikas?

Var olyckan, då en personbil kört av vägen, tillräckligt uppmärkt?

NB:s rutiner är att varningstrianglar skall markeras upp 200-250 meter i vardera körriktning.

Brandpersonalen gjorde bedömningen att eftersom utryckningsfordonen stod på sidan av vägen så behövdes inte några varningstrianglar. Polisen hade ställt ut en varningstriangel i norrgående körfält.

Åtgärdsförslag

Med facit i hand så kanske lastbilskollisionen hade kunnat undvikas om varningstrianglar hade satts upp i södergående körfält. De skulle då ha satts upp där nedförsbacken börjar, ca 700 m före olycksplatsen och kompletterats närmare olycksplatsen med ytterligare en triangel. Blir avståndet för stort så finns risk för att trafikanterna ignorerar varningen.

Är sträckan förbi Mogetorp en trafiksäker sträcka?

Nej, norrifrån kommande trafik har utfart från rastplatsen och dålig sikt på grund av skog nära vägen i skarp kurva.

Söderifrån kommande har busshållsplats mitt emot Närkes Kils vägen samt utfarter från mindre vägar.

Skymd sikt även söder ifrån på grund av att vägen smalnar av samtidigt som vägen svänger höger.

Hastigheten är 90 km/tim.

Åtgärdsförslag

Genom att göra om R50 vid Mogetorp till en 2+1 väg skulle åtgärden kunna förhindra allvarligare olyckor.

Var brandpersonalen tillräckligt utbildade för att klara situationen?

Räddningsarbetet med losstagning gick mycket bra vilket visar att brandpersonalen är bra övade och bra förberedda för den här typen av uppgift. De arbetade snabbt och effektivt.

Åtgärdsförslag

Ett förslag att NB startar ett projekt och ser över sina rutiner vid trafikolyckor.

Mer utbildning och övning behövs i riskbedömningsmomentet vid trafikolycksövningar.

Personal som tas ur tjänst efter en traumatisk olycka, som i det här fallet, bör transporteras hem och inte tillåta någon att köra hem ett fordon till stationen.

7. Kommunikation av erfarenheter

Erfarenheterna från den här olyckan kommuniceras till följande organisationer:

Nerikes Brandkår

Polisen

Sjukvården

Trafikverket

Tommy Larsson
Insatsledare/Olycksutredare
Nerikes Brandkår