



Insatsutvärdering Trafikolycka vajerväg, Robertsfors

Marie Thelberg

Christer Björkman

Innehållsförteckning

| | |
|--------------------------------|---|
| Innehållsförteckning..... | 2 |
| Händelseförlopp..... | 3 |
| Räddningstjänstens insats..... | 3 |
| Fordonsplacering..... | 5 |
| Riskområde..... | 5 |
| Ledning..... | 6 |
| Diskussion om metoder..... | 6 |
| Utbildning och övning..... | 7 |
| Arbetsmiljö..... | 8 |
| Lärdomar..... | 8 |
| Åtgärdsförslag..... | 9 |

Händelseförlopp

En långtradare kommer körande i södergående körfält på E4 i höjd med Bäck i Robertsfors kommun när det, enligt bakomvarande bil, "svajade till och bar iväg". Långtradaren kör igenom vajerräcket och hamnar i diket i norrgående vägbana. Mitträckets vajrar kilar fast runt kofångarbalken vilket medför att hela vägbanan blockeras. Ingen person skadades i samband med avkörningen. Orsaken till olyckan kommer inte att utredas vidare men faktorer som att det var blåsigt på platsen, att trailern var tom och att lastbilen hade bristfälliga däck kan sannolikt ha bidragit till olyckan.

Räddningstjänstens insats

Larmet kommer till räddningstjänsten 14:46. Via sökarna får personalen informationen "stort larm, långtradare och vajerräcke". Eftersom ingen raps-kanal angavs på sökarna dröjer ett tag, under framkörningen, innan radiokontakt etableras mellan styrkeledaren och den övriga styrkan. Styrkeledaren anländer i FIP-bilen till olycksplatsen 14:56, ca 4 minuter innan övriga styrkan. Han uppmärksammar styrkan, via radion, på att de ska akta sig för vajern när de kliver ur bilarna på skadeplatsen.

Ambulansen är tidigt på plats och konstaterar att det inte rör sig om någon personskada. Olycksläget är i och med det, ganska statistiskt förutom den köbildning som orsakats i norrgående körfält. Trafiken i ett av körfälten i södergående riktning rullar däremot på som vanligt. Initialt hjälper ambulansen till med trafikdirigering men den arbetsuppgiften tar polisen över när de kommer till platsen. Räddningspersonalen uppger att stämningen på plats präglas av att man vill få igång trafiken så fort som möjligt.

När hela räddningsstyrkan kommit på plats rådgör personalen om vilka åtgärder man bör vidta. Alla är överens om att försöka få loss vajrarna på något sätt. Tidigt konstateras att vajrarna från den stolpe som är närmast lastbilen söderut och fram till kofångaren är väldigt spända och det att det inte går att lyfta av dem från stolpen med handkraft. Spänningen i vajrarna släpper inte heller fast man lyckas lyfta av dem från några stolpar i båda riktningarna från olycksplatsen. Trots att vajrarna mellan lastbilen och närmaste stolpe norrut är rätt slaka och ligger längs vägbanan går det inte att lyfta vajrarna från den första stolpen. Under arbetet med att lyfta vajrarna är personalen noga med att stå på rätt sida och att se till att inga armar/tummar är i vägen när man lyfter av.

En av brandmännen noterar att överdelen på de stolpar där vajern redan släppt har böjts isär på samma sätt och konstaterar att man borde kunna skapa samma effekt på den närmsta stolpen med hjälp av spridaren. När detta planeras är styrkeledaren upptagen i telefon och medverkar således inte i planeringen. De närmaste bilarna i norrgående körfält backas bakåt som säkerhetsåtgärd (uppgifterna går isär om hur långt). Det råder därefter delade meningar om hur tydlig informationen

inom gruppen varit innan arbetet med spridaren påbörjades, men det är tydligt att kommunikationen inte var tillräcklig och att styrkeledaren inte var delaktig i beslutet. När stolpen ger vika åker vajrarna som en pilsbågssträng över den norrgående vägbanan. Vajrarna fjädrar iväg längre än vad man hade räknat med och slår undan benen på styrkeledaren. Vajern träffar sedan både en bil och en lastbil. Styrkeledaren landar på armen, med armbrott som följd. Styrkeledaren tas omhand av ambulans på en gång. Personbilen klarar sig utan skador då vajrarna endast träffar däckets medan lastbilen får vissa skador i nederkant.

I styrkan finns ytterligare en utbildad förman som tar över som styrkeledare i samband med arbetsplatsolyckan.

Även när vajrarna släppt från stolpen så är de fortfarande för spända för att kunna lösgöras från kofångaren. Man behöver dra vajrarna ca 3 dm för att kunna haka av dessa från kofångaren. Nästa åtgärd blir då att försöka kapa kofångaren med en rondell. Under tiden för arbetet stängs den södergående vägbanan av för att inte riskera att vajrarna träffar någon bil om den släpper och skjuter iväg. Innan arbetet är klart får man ytterligare ett larm om en trafikolycka. Detta larm kommer initialt endast på en av brandmännens sökare (ej till polis eller styrkeledare). Två man lämnas kvar för att fortsätta arbetet medan resten av styrkan åker med basbilen på nästa larm. När brandbilen lämnar är planen att arbetet med kapningen av kofångaren ska kunna fortsätta genom att ta ström från lastbilen. Strömmen från lastbilen räcker dock inte för att driva rondellen så man får avvakta tills basbilen kommer tillbaka.

Det andra larmet visade sig vara en trafikolycka där man inte behövde vidta några större åtgärder så styrkan är tillbaka på den första skadeplatsen ganska snart. På väg tillbaka till olycksplatsen är kön lång och en av brandmännen hoppar av och dirigerar personbilar via Bäck/Rickleå.

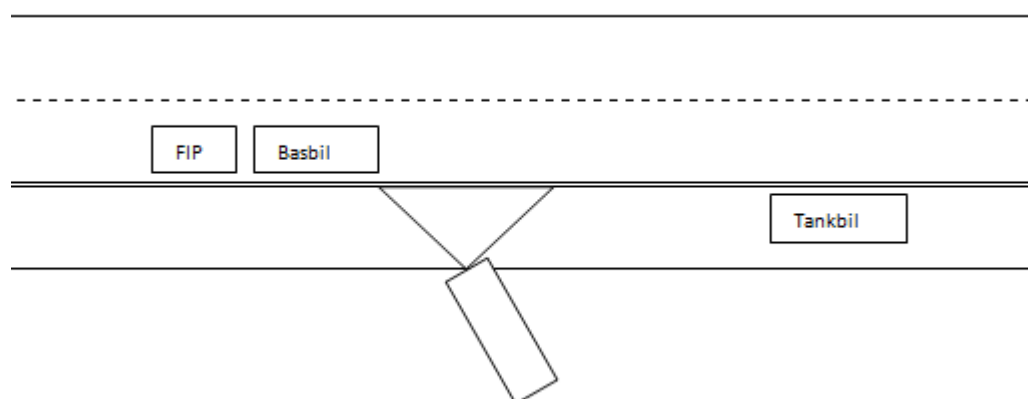
Vid kapningen av kofångaren försöker personalen hålla sig på utsidan av vajrarna på grund av risken att de ska skjuta iväg på samma sätt som tidigare när de släpper. Spänningen i vajrarna har dock minskats så mycket att när kofångaren kapas faller vajrarna bara ned på marken. Vajrarna läggs tillbaka i mitten av vägen och man städar upp på den norrgående vägbanan innan trafiken släpps på igen. Efterarbete och ansvar för bärgning lämnas över till polisen vid avslutandet av räddningsinsatsen.

Bärgningen sker på kvällen och i samband med detta börjar det läcka diesel från tanken. Räddningstjänsten larmas åter till platsen och man samlar upp ca 60 liter diesel och lägger ut 2 säckar absol. Dieselfaten transporteras till brandstationen i Robertsfors.

Fordonsplacering

FIP bilen kör förbi själva olycksplatsen och parkeras intill vajerräcket i södergående körfält och basbilen parkeras bakom FIP-bilen i höjd med första stolpen söder om lastbilen. Koppljus placeras ut i anslutning till basbilen och tält placeras i vardera riktning från olycksplatsen. Tankbilen placeras i det norrgående körfältet (stängt på grund av olyckan).

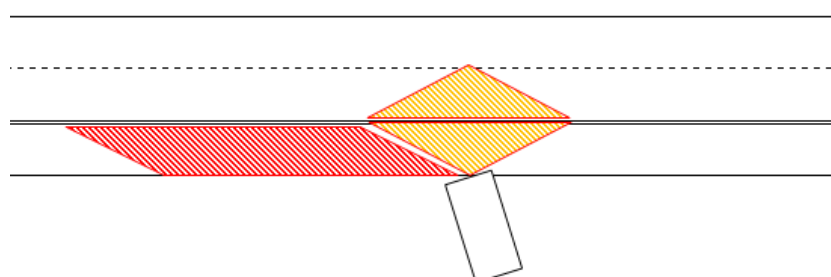
Denna uppställning av bilar gör att man är sårbar för den trafik som flyter i södergående körfält. En ouppmärksam förare hade kunnat köra rakt in i det område där räddningspersonalen befann sig. Tankbilen hade varit bra att ställa upp längst bak i det vänstra körfältet i södergående filen för att på så sätt skydda området förbi olycksplatsen.



Riskområde

Något uttalat riskområde fanns inte förmedlat på olycksplatsen mer än att man skulle passa sig för vajern. Under insatsen har räddningspersonal vid många tillfällen befunnit sig inom riskområdet.

Efter avstämning med väghållaren är detta en händelse som ger ett stort riskområde, på båda sidor om vajrarna. Ett riskområde finns om vajern skulle släppa från lastbilen (orange område) och ett riskområde om stolpen skulle ge vika (rött område). Dessutom finns det alltid en risk att vistas i närheten av vajerräcket om någon vajer skulle gå av. Som nämnts tidigare kan vajern i ett sådant läge liknas vid en gummisnodd och kan svänga fram och tillbaka.



Ledning

En brandförman i deltidstyrkan var styrkeledare vid insatsen. Räddningschef i beredskap (RCB) i Umeå fanns med på medlyssning och var även räddningsledare vid insatsen. Trafikverket kontaktade RCB och frågade om man behövde någon hjälp, men ingen kontakt hade vid den tidpunkten etablerats mellan styrkeledaren och RCB så man kom överens om att Trafikverket kunde nås via RAPS.

Styrkeledare och RCB hade kontakt efter framkomst och bilder förmedlades från olycksplatsen. Styrkeledaren angav att det kändes olustigt när vajrarna var så pass spända. RCB meddelade att Trafikverket fanns att nå på RAPS om man behövde assistans. Styrkeledaren hade vid tiden för arbetsplatsolyckan telefonkontakt med RCB som då efterfrågade uppgifter om registreringsnummer och läckage. Under tiden hade den övriga styrkan bestämt sig för att använda spridaren på stolpen, vilket styrkeledaren uppger att han aldrig uppfattade. Han hade hela tiden tanken på att vajern skulle åka västerut mot mitten av vägbanan så han uppfattade inte heller att han stod inom riskområdet.

Styrkeledaren var inte delaktig i diskussionen om vilken metod som skulle användas och något beslut från denne har således inte fattats. Med hänsyn till detta är det svårt för styrkeledaren att fullgöra sina tänkta arbetsmiljöuppgifter, vilket omfattar att kontinuerligt bedöma riskerna. Ledningen av insatsen följde inte heller de rutiner som finns framtagna då varken styrkeledare eller räddningsledare var delaktig i de beslut som fattades vid insatsen.

Diskussion om metoder

Bilderna från olyckan har visats för vägghållaren, Svevia, för att tillsammans kunna klarlägga vilka risker man kan förknippa med olika tänkbara åtgärder.

Den metod som användes (sprida stolpen) var förknippad med flera riskmoment. Förutom risken inom det norrgående körfältet att vajern skjuter i väg över vägbanan och skadar personer, bilar finns även risken att någon av vajrarna går av i samband med momentet och träffat någon av dem som står i direkt anslutning till stolpen. Man vet trots allt inte om någon av vajrarna blivit skadade i samband med olyckan.

Vid insatsen diskuterades också möjligheten att klippa av vajern, men samtliga i räddningsstyrkan var osäkra på vad som händer om man klipper en vajer när man har så pass mycket spänning som det var i det här fallet. Enligt vägentreprenören är det ett riskfyllt moment att klippa vajern då man inte riktigt vet var den tar vägen. Man måste räkna med att vajern uppför sig som en gummisnodd och kan studsas åt vilket håll som helst. I MSB utbildningsbok "Räddning vid trafikolycka" nämns risken att klippa en vajer i sträck översiktligt men det står ingenting om vad risken innebär eller om metoden ändå kan vara tillämplig under vissa förutsättningar. En vajer som inte ligger i spänn kan klippas men vid dessa tillfällen är det ofta lika enkelt och säkert att lyfta av vajern med handkraft.

En annan metod som diskuterats var att bärga långtradaran en bit upp på vägen för att släppa på spänningen i vajrarna. Om man inte ska vistas inom riskområdet så är det däremot svårt att kunna komma åt och koppla bärgaren i lastbilen vilket gör denna åtgärd svår att genomföra.

Det man från väghållarens sida ser som den bästa lösningen i ett sådant här fall är att kontakta dem för att få en kranbil på plats. Då har man möjlighet att lyfta av vajern med kranen och på så sätt släppa på spänningen utan att ha några personer inom riskområdet. Vid en liknande olycka i Nordmaling hade man fått lyfta av 700 m vajer i ena riktningen för att lätta på spänningen helt. I det aktuella fallet var det bara 12 stolpar till ankringspunkten vilket gör att det hade varit svårt att lägga av vajrarna så långt som krävs för att lätta på spänningen. Man vill inte heller lägga av vajrarna för nära ankringspunkten på grund av risken för att ankringen släpper.

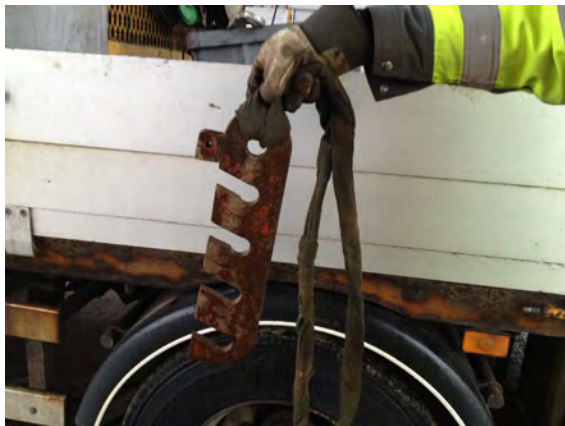


Bild 1: Svevias utrustning för att lyfta vajrar



Bild 2: Svevias utrustning för att dra efter vajrar

Utbildning och övning

Enstaka inblandade har haft genomgång av vajerräcken vid utbildningen på Sandö. Detta verkar dock inte ha innefattat riskbilden med vajerräcken utan främst hur man lyfter av en vajer och vilka olika system som finns.

För ett antal år sedan har det varit en lokal träff där man diskuterat hur man lyfter av vajer. Alla som deltog vid insatsen har dock inte fått den informationen. En av de inblandade deltog vid genomgång av Blue systems när den första vajervägen installerades i Sävar.

Problematik med vajerräcken ingick tidigare inte i preparandutbildningen som Umeå Brandförsvär genomförde och de inblandade har inte heller deltagit i några övningar som innehållit detta moment. Sedan något/några år tillbaka har dock trafikolycka och diskussion om vajerräcken införts på preparandutbildningen. Inga praktiska moment ingår utan det förväntas ingå i MSBs utbildning Räddningsinsats A.

Arbetsmiljö

Robertsfors kommun köper ledningen av räddningstjänstverksamheten av Umeå kommun. Däremot är räddningsmännen i beredskap anställda av Robertsfors kommun. Med anledning av att de är anställda av Robertsfors kommun finns det ingen delegation av arbetsmiljöansvaret till Umeå kommun. Efter telefonsamtal med jurist på Arbetsmiljöverket verkar det dock finnas en möjlighet att delegera arbetsmiljöansvar till en inhyrd chef beroende på hur avtalen är upprättade. Då skulle också Umeå kommun/Umeå Brandförsvars upprättade delegationer kunna tillämpas.

Umeå kommun, Brandförsvaret och säkerhet, har behandlat RIB-stationerna i Robertsfors på samma sätt som RIB-stationerna inom Umeå kommun, så det har inte varit någon praktisk skillnad sett till utbildning eller annan information. Det som förmedlas till RIB-stationerna är att styrkeledaren har ett antal arbetsmiljöuppgifter bland annat att genomföra riskbedömning vid insats. Men juridiskt sett har alltså inte Brandförsvaret och säkerhet något arbetsmiljöansvar för RIB-styrkorna i Robertsfors kommun.

Detta problem har inte tidigare uppmärksammats av Robertsfors kommun. Räddningstjänsten ligger formellt under samhällsbyggnadskontoret men inga arbetsmiljödelegationer finns framtagna.

Lärdomar

- Det saknas tydliga arbetsmiljödelegationer för brandbefälen i våra samverkanskommuner.
- Den som är styrkeledare på platsen behöver vara delaktig i de beslut som fattas för att rutinerna ska följas och för att kunna fullgöra sitt åtagande att genomföra riskbedömning under insatsen.
- Det är viktigt att ta det lugnt och göra en ordentlig riskanalys av läget trots att trafiken står stilla. Det är annars lätt att underskatta riskerna när olyckan är statisk.
- Det var räddningspersonal som arbetade med vajerräcket både norr och söder om olyckan. Det fanns dock ingen kommunikation mellan de två sidorna, vilket kan vara ett riskmoment i sig. Det är viktigt att ha en plan för arbetet när man har ett så långt arbetsområde att man inte på ett enkelt sätt kan upprätthålla kommunikationen.
- Räddningsfordonen i Robertsfors är idag utrustade med för dåliga verktyg för att kapa större saker. Rondellen (125) når inte igenom en balk. Man hade heller ingen slägga på bilen. Under insatsen fick man låna en sådan av polisen. Räddningsstyrkan efterlyser även bättre verktyg för att lägga av en vajer.
- Riskbilden med vajerräcken behöver läggas in i övningsplaneringen för samtliga RIB-stationer.
- Bilder från platsen förmedlades tidigt till RCB via Dropbox vilket gav en väldigt bra lägesbild.

Åtgärdsförslag

- Robertsfors kommun behöver utreda möjligheterna till arbetsmiljödelegation. Om möjlighet finns så delegeras arbetsmiljöansvaret till brandchefen i Umeå kommun alternativt måste arbetsmiljödelegation göras från kommunledningen till brandbefälen inom kommunen.
- Rutin för fordonsuppställning bör tas fram.
- Övnings- och utbildningsuppläggen bör ses över avseende riskbedömning och åtgärder vid arbete med vajerräcke.
- Momentövning bör genomföras för samtlig personal i de olika system som förekommer i vårt område.
- Se över utrustningen på de räddningskårer som kan bli inblandade i olyckor på vajerväg.
- Se till att det finns uppdaterade journalnummer till SVEVIA som dagligen arbetar med vajerräcken och även har ansvaret att åtgärda vägen efter olyckor.
(Distrikt norr: [REDACTED], Distrikt syd: [REDACTED])
- Rutin för omhändertagande av bränsle vid trafikolycka bör tas fram för att undvika att bränsle blir stående på brandstationerna.

Brandförsvaret och säkerhet

Postadress: 901 84 Umeå

Besöksadress: Signalvägen 14

Telefon: 090-16 22 20

Webbplats: www.umea.se/kommun