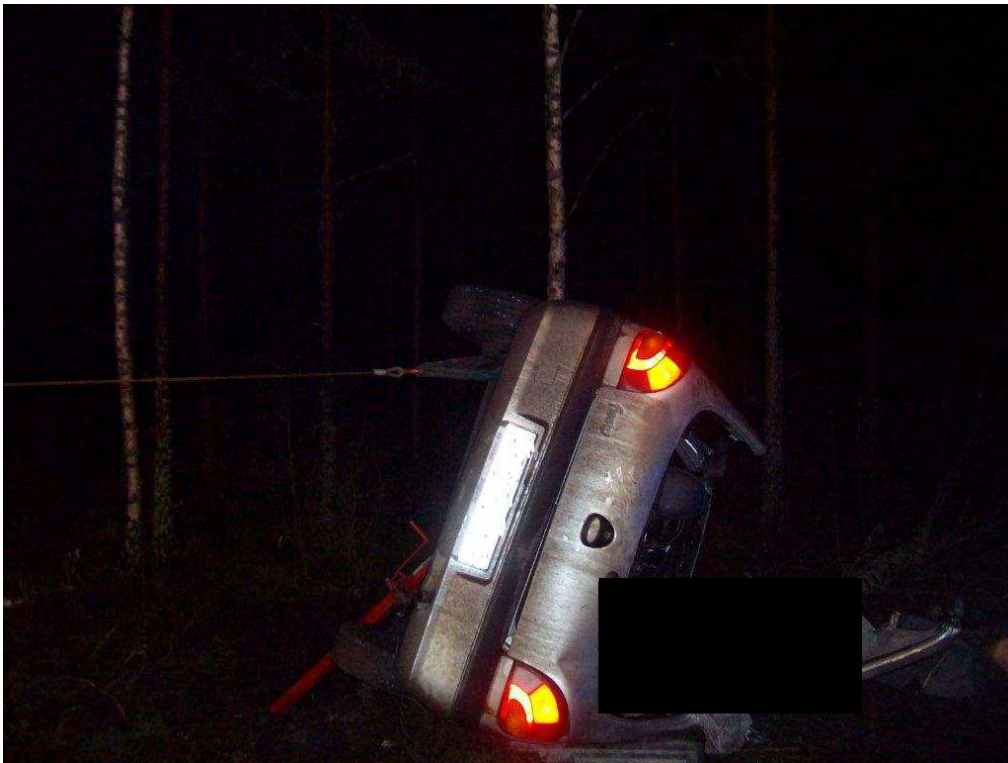




RÄDDNINGSTJÄNSTEN FINSPÅNG

Olycksundersökning Trafikolycka



Handläggare: Daniel Svanér



RÄDDNINGSTJÄNSTEN FINSPÅNG

Dokumentation information

Ärende Olycksundersökning trafikolycka
Handläggare DS Daniel Svanér
Kvalitetsgranskare PK Peter Kindblom
Räddningstjänsten Finspång diarienummer 2015-000139

Datum 2014-12-10	Tid 18:24	SWeref koordinater (N,E) 6502767, 545219
Händelse Trafikolycka med dödlig utgång på väg 215 i höjd med Eliantorp. Två st singelolyckor med sammanlagt 3 drabbade. Händelserna skedde samtidigt men 500m från varandra.		

Version	Datum	Utgåva	Handläggare	Kvalitetsgranskare
1	2015-03-24	Olycksundersökning	DS	PK

Bilagor

1. Insatsrapport: 2014008089
2. SOS Alarm Ärendekopia-Räddning: 14-3307220.2



RÄDDNINGSTJÄNSTEN FINSPÅNG

Fordon och personer

Två fordon var inblandade i olyckorna.

(Två singelolyckor samtidigt i nära anslutning till varandra)

Personbil 1. Toyota Rav 4 som färdades i södergående riktning. Föraren ådrog sig lindrigare skador och chockades.

Personbil 2. Ford Fiesta som färdades i södergående riktning. Två personer där den ena omkom och den andra ådrog sig allvarliga skador.

Olycksplats

Olyckan ägde rum på väg 215 (X 6502767/ Y 545219) mellan Finspång och Skärblackska i höjd med Eliantorp.

Väg 215 vid de båda olycksplatserna är väldigt kurvig. Vägen är skogbevuxen på båda sidor med kraftiga stammar enbart någon meter från väggkant. Rådande hastighetsbegränsning är 70km/h. Vid det aktuella tillfället rådde kyla och extrem halka.





RÄDDNINGSTJÄNSTEN FINSPÅNG

Förlopp

Orsak till olyckorna

Den omedelbara orsaken till olyckorna är rådande väglag och för hög hastighet.

På den vägsträcka där dessa två olyckor skedde har genom åren många avåknings skett. Vägsträckan ligger så till att vägbanan tidigare kyls ned än andra partier på sträckningen. Detta och att sträckan är kurvig föranleder ofta till avåknings.

I detta fallet rådde extrem halka på platsen för olyckorna. De båda singelolyckorna har fått sladd på sina fordon och avåknings är ett faktum.

Den första olyckan är den södra av de två. En person färdades i bilen och fick sladd. Fordonet åkte av vägrenen och ner i diket där fordonet går in i ett träd som står ca 4m från väggkanten. Trädet träffar på fordonets passagerarsida och totalförstör den sidan av bilen.

Den andra olyckan sker ganska så snart därefter ungefär 500m norr om den första olyckan. I det fordonet färdas två personer där den ena omkommer och den andra skadas svårt. Fordonet har troligen fått sladd och lagt sig på passagerarsidan och glidit av vägbanan in i ett träd med taket först.





RÄDDNINGSTJÄNSTEN FINSPÅNG

Inledning

Anledning till undersökningen

Olycksundersökningen är utförd enligt Lagen om skydd mot olyckor (2003:778). Olyckan faller under räddningstjänstens fastställda kriterier för utökad olycksundersökning, eftersom den resulterade både i ett dödsfall och en allvarligt skadad, samt att olycksområdet är överrepresenterat i denna typ av olycka. Denna rapport kommer att visa den troliga orsaken till olyckan samt redovisa hur räddningstjänstens arbete på olycksplatsen utfördes. Rapporten presenterar även förslag på hur de negativa konsekvenserna kan mildras om en liknande olycka inträffar igen.

Olycksundersökningen syftar inte till att ligga som underlag i rättsliga sammanhang mellan externa parter eller avgörande om ansvarsförhållanden.

En kopia av olycksutredningen kommer att skickas till de aktörer som Räddningstjänsten i Finspång anser ha gagn för den i sin verksamhet.

Metod

Insamlandet av uppgifter rörande olyckan har skett genom:

- Granskning av dokumentation rörande olyckan, se bilagor.
- Samtal med insatspersonal som var på plats.
- Samtal med Trafikverkets utredare.



RÄDDNINGSTJÄNSTEN FINSPÅNG

Larmning

Personen i den första olyckan (den södra av de två) larmade SOS klockan 18:24.

Räddningstjänsten åkte med en släckbil 242-3010 och ett trafikbarriärsfordon 242-3040.

RCB (Räddningschef i beredskap) 242-3080 larmades också. 242-3010, 242-3040 åkte direkt till olycksplatsen medans 242-3080 åkte till station för att larma in en ytterligare styrka som skulle hålla beredskap.

När styrkorna kom fram till platsen visade det sig att den andra olyckan som hade skett var den man kom fram till först och således också den man trodde man varit larmad till.

Personer mötte upp på platsen och konstaterade att de åkt förbi en annan olycka (den första som ligger 500m söderut) också. Styrkeledaren på 242-3010 kontaktar RCB 242-3080 och meddelar att det finns ytterligare en trafikolycka, varav 242-3080 samt 242-3020 åker mot denna då man bedömer att den olyckan som den första styrkan kom fram till är den mest kritiska.



RÄDDNINGSTJÄNSTEN FINSPÅNG

Räddningstjänstens agerande

Klockan 18:23 mottog station 242-3000 förlarm om trafikolycka.

Klockan 18:24 inkom stort larm med information om en singelolycka, 1 drabbad.

De larmade enheterna är 242-3080 (RCB) samt 242-3010 och 242-3040.

242-3010 och 242-3040 åker mot olycksplatsen och 242-3080 åker mot station för att ta emot en ytterligare styrka som RCB larmar ut 18:31. Den styrkan har för avsikt att hålla beredskap medan den första styrkan är upptagen på den inkomna olyckan.

Styrkorna kommer fram på platsen klockan 18:35 och påbörjar losstagning.

bilens tak har åkt rakt emot ett träd som först måste fällas för att få tillgång till bilen.

Ca en minut efter det att 242-3010 kom fram på plats meddelar en bilist som kommit söderifrån att denne passerat ytterligare en olycka ca 500m söder om denna olycka. Styrkeledaren får då klart för sig att det var den olyckan man egentligen varit larmad till men att den olyckan man stannade vid var av sådan karaktär att den inte gick att fördröja. Styrkeledaren ropar upp 242-3080 som befinner sig på station och meddelar om händelsen varav 242-3080 beslutar att med 242-3020 åka mot den olyckan som egentligen var den in ringda olyckan. 242-3080 var framme på olycksplatsen klockan 19:02. Vägen stängdes av i båda riktningar under arbetet. Saltbil larmades ut eftersom det var så halt. Kontakt togs också med en ledig RCB om att åka in till station för att kalla in ytterligare en styrka.

På den allvarligare olyckan fällde man trädet som biltaket låg mot. 242-3010 åkte fram så långt som möjligt medan 242-3040 stannade ca 70m innan olyckan för att göra helt trafikstopp. Därefter kunde man få åtkomst för att klippa upp taket för att nå in till de drabbade. Taket hade blivit intryckt i höjd med de drabbades huvud, [REDACTED] Chauffören togs ut omedelbart när taket var borta och Hlr startades omedelbart. Därefter omhändertogs den andra passageraren i fordonet.

Avtransport skedde med hjälp av ledningsambulans 342-9310.

På den andra olyckan kunde den drabbade gå ut ur fordonet själv och satte sig i en anhörigs bil tills det att ambulans kom till platsen.

De båda bilarna bärgades från platsen och räddningstjänsten var kvar för att röja vägbanan från bråte och splitter. Under den tiden kom saltbilen till platsen. RCB gav klartecken att den kunde åka igenom avspärningen för att åtgärda halkan som förekom på vägbanan (det var så halt att saltbilen började kana av vägen när den åkte förbi olyckan).

Samtliga lämnade olycksplatsen klockan 20:14.

När styrkorna kom tillbaka till station fick den sist in ringda styrkan ta hand om återställningsarbetet medan de som varit ute på olyckorna samlades för en briefing.



RÄDDNINGSTJÄNSTEN FINSPÅNG

Slutsatser/Erfarenheter

En fördröjning skedde till omhändertagandet för den olyckan som styrkan egentligen blivit larmad på. Då styrkan först trodde att det bara var en olycka. Först efter några minuter på platsen vid den andra händelsen kom det fram att det var fel olycka man var på och att det fanns ytterligare en olycka. Troligtvis så kom den första styrkan så fort in på den andra händelsen så att ingen hade hunnit larma in den olyckan.

Så här i efterhand så var det ett rätt beslut att stanna vid den olyckan man kom fram till först då den också var den allvarligaste.

Med anledning till att det var en sådan allvarlig olycka så hann aldrig chauffören på 242-3040 göra avspärning för totalstopp på väg enligt gängse rutiner. Denne fick uppdrag att omedelbart vara behjälplig vid de drabbade.

Rakelkommunikationen mellan RCB och Styrkeledaren fungerade ej då vi troligtvis befann oss i någon radioskugga. Kommunikation togs med hjälp av mobiltelefon.



RÄDDNINGSTJÄNSTEN FINSPÅNG

Sändlista

Följande aktörer sändes en kopia av olycksutredningen.

- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
- Trafikverket



RÄDDNINGSTJÄNSTEN FINSPÅNG

Åtgärdsförslag

De stora faktorerna till orsak samt utgången av olyckorna är en kombination av för hög hastighet i förhållande till väglag, samt att trädgränsen med grova träd står alldeles för nära vägrener.

- Hastigheten är sänkt sedan tidigare från 80km/h till 70km/h vilket är normalfallet på denna typ av vägsträcka.
- Väglaget runtomkring Eliantorp bör prioriteras som en prioriterad vägsträcka vad gäller halkbekämpning då man vet sen tidigare att denna sträcka ofta är halkig då kanske inte resten av väg 215 inte är det i lika stor omfattning.
- En säkerhetszon på 8m från vägren till träd bör angöras så att inte träden blir dödsfällan vid ev. avåknings i fortsättningen.
- En rätning av vägen är att rekommendera då det är kurviga väg partier på sina ställen. Detta kan ses som en bidragande orsak till flera av olyckorna på denna väg.