



Olycksutredning

Ledningscentral Fyrbodal



Trafikolycka med brand och dödlig utgång som följd.

Trollhättan, 2023-11-07

Årsnummer, händelserapport: G2023.134054

Diarienummer: 4030-2024-358-2.

Utredare: Ulrik Olsson, Andreas Elfström

Datum: 2024-03-20

Kontakt LC Fyrbodal:

Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

Telefon: 0521-26 59 00

E-post: info@brand112.se

Räddningstjänsten Mitt Bohuslän

Telefon: 010-161 55 00

E-post: raddningstjansten@mittbohuslan.se

Sammanfattning

Tisdagen den 7 november 2023 färdas en lastbil med trailer söderut över Stallabackabron, strax innan brokrönet på den norra sidan av bron sker en kollision med en personbil i motsatt körriktning. Lastbilen får en riktningsförändring åt vänster, korsar mötande körfält och kolliderar med ytterligare ett fordon innan lastbilen kör in i räcket där en explosionsartad brand utbryter. Delar av dragbilen faller ner i älven. Hytten blir hängande i en rambalk och brinner under flera timmar. I hytten hittas senare en person omkommen.

Kontakt LC Fyrbodals:

Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund
Telefon: 0521-26 59 00
E-post: info@brand112.se

Räddningstjänsten Mitt Bohuslän

Telefon: 010-161 55 00
E-post: raddningstjansten@mittbohuslan.se

Innehåll

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund	4
1.2	Syfte	4
1.3	Avgränsningar	4
1.4	Frågeställningar.....	4
1.5	Redovisningsplan	4
2	Metod	5
2.1	Datainsamlingen	5
3	Resultat av undersökningen	6
3.1	Beskrivning av olycksplatsen.....	6
3.2	Olycksförloppet.....	7
3.3	Räddningsinsatsen	7
3.3.1	Utlarmning och framkörning.....	7
3.3.2	Framkomst och etablering	8
3.3.3	Sammanfattande beskrivning av insatsen	8
3.4	Konsekvenser av olyckan	10
4	Analys	11
4.1	Diskussion.....	11
4.2	Svar på frågeställningar.....	11
5	Rekommendationer	12

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Klockan 19:00 tisdagen den 7 november larmas NÄRF till en trafikolycka med en lastbil och personbil på Stallbackabron. Kollisionen efterföljs av ett snabbt brandförlopp och hytten hänger utanför broräcket. Branden håller på i flera timmar och föraren till lastbilen avlider.

1.2 Syfte

Undersökningens syfte är att beskriva aktuellt olycksförlopp och ge svar på eventuella brister i samverkan, resurs/utrustningsbehov samt räddningsarbete. Räddningsinsatsen utvärderas för att ta lärdomar från olyckan.

1.3 Avgränsningar

Utförare behöver inte invänta polisens olycksutredning.

1.4 Frågeställningar

- Hur genomfördes räddningsinsatsen?
- På vilka grunder valdes aktuell arbetsmetod?
- Hur fungerade samverkan?
- Finns det erfarenheter att ta lärdom av?

1.5 Redovisningsplan

Resultatet presenteras i rapportform senast 2024-01-29

2 Metod

2.1 Datainsamlingen

Intervjuer med styrkeledare (SL), insatsledare (IL), vakthavande befäl (VB), Vakthavande räddningschef (VRC), Trafikpolisens och Trafikverkets utredare som gjort teknisk undersökning av olyckan. Räddningstjänstens händelserapport och bilder har också bidragit som underlag för utredningen.

3 Resultat av undersökningen

3.1 Beskrivning av olycksplatsen

Tisdagen 2023-11-07 klockan 19.00 var det ca 5–6 grader Celsius, det var uppehållsväder men vägbanan var våt/fuktig. Vägen E45 där olyckan ägde rum är en motortrafikled med två filer i varje färdriktning och mötande trafik, tillåten hastighet är 70km/h.



Figur 1: Översiktsbild över olycksområdet där olyckan inträffade.

3.2 Olycksförloppet

När Lastbilen närmar sig krönet på Stallbackabron gör plötsligt mötande personbil (PB1) ett girande över mittlinjen och kör in i sidan på lastbilen i höjd med vänster hjulbas. Lastbilen får en riktningförändring åt vänster, korsar mötande körfält och kör in i räcket. På vägen mot räcket krockar lastbilen med en mötande personbil (PB2) som slungas 25 meter bakåt och hamnar i södergående körfält. Lastbilen kör ner broräcket i 15 meter innan det tar stopp och en explosionsartad brand utbryter. Motor och framaxel faller ner i vattnet och hytten blir hängande i rambalken ca 25 meter från vattenytan. Hytten förblir brinnande i flera timmar.



Figur 2: Trafikverkets skiss

3.3 Räddningsinsatsen

3.3.1 Utlarmning och framkörning

Klockan 19:00 larmades räddningsenheter från Trollhättan och Vänersborg till Stallbackabron på en olycka med oklar omfattning, Första medlyssningen är från långt håll som beskriver en explosion/eldklot på bron och att eventuellt en lastbil och flera bilar är inblandade. Medan VB lyssnar på medlyssningen så ser han att det kommer fler inringare och att det rör sig om en trafikolycka. VB kontaktade första ankommande styrka för att informera om att det är en lastbil inblandad men att man inte vet vad den är lastad med och att man ska ha med sig att det kan röra sig om farligt-gods transport.

VB larmade ytterligare resurser i form av Insatsledare, Vakthavande befäl i beredskap och Vakthavande räddningschef. Två personer som var kvar på stationen användes till stabspersonal.

Trafikverket gick ut med information på RAPS-talgruppen att man ser i sina kameror att en lastbil har kört igenom och hängde utanför bron samt att det brann kraftigt.

Utlarmning från inkommande samtal	
18:59:51	SOS får in första samtalet
19:00:32	Litet Larm Trollhättan
19:02:56	Utlarmning insatsledare 2080
19:03:24	Förstärkningslarm Vänersborg
Framkomst från larm	
19:07:10	2010 (Trollhättan) framme
19:11:39	4010 (Vänersborg) framme
19:31	Insatsledare tar över som RL

3.3.2 Framkomst och etablering

När räddningseenheter från Trollhättan kom fram till olycksplatsen så kunde man konstatera att lastbilen kört igenom sidoräcket och lastbilshytten hängde cirka 4 meter nedanför bron och var fullt övertänd. På vägbanan under trailern brann det kraftigt i någon form av brännbar vätska. Styrkeledaren från Trollhättan gjorde ett så kallat OBBO (orientering, bedömning, beslut, order) -varv och gick fram till en personbil som hade varit inblandad och personerna i den bilen var oskadda. Bedömningen var att det inte fanns något liv att rädda om det fanns personer kvar i hytten. Ordergivning blev att släcka av bränderna under lastbilen och i hytten.

När styrkan från Vänersborg anlände så går man fram till ytterligare en personbil som står ca 100m norr om lastbilen och tittar till personen i bilen.

3.3.3 Sammanfattande beskrivning av insatsen

Insatsen inriktning blev initialt att släcka branden på vägbanan och i hytten. Personerna i personbilarna som var inblandade krävde inte räddningstjänstpersonal då dom var ute ur bilarna och ambulanssjukvårdare kunde kontrollera dessa, varav en får följa med till sjukhus.

Hytten hade brunnit sedan larmet kom in och det fanns inget liv kvar att rädda, däremot kunde personer hamnat i vattnet vid olyckan och Trollhättan avsatte personal för att få en båt i vattnet som kunde kontrollera detta. Det rekvirerades även en båt med kran från Sjöfartsverket. Eftersom risken var stor för nedfallande föremål fick man inte åka under bron. Det rekvireras även dykare från Räddningstjänsten storgöteborg, dock kunde man inte utföra dykning så länge det fanns hängande saker utanför bron.

Insatsledaren tog över som räddningsledare klockan 19:31 och lämnade ett uppdrag till ledningscentralen att ta fram en omfallsplan om hytten rasar ner i älven.

Lasten på trailern består av Kiselkarbid, en kontakt med brandingenjör görs för en bedömning av hur ämnet reagerar på uppvärmning, kontakt med vatten etcetera. Brandingenjör återkommer med att ämnet bland annat används som slipmedel och utgör inga risker för människor eller miljö.

Branden under trailern släcktes av relativt snabbt men den brinnande hytten var det svårare att komma åt. En riskbedömning gjordes att räcket kan vara i spänn och slå tillbaka om hytten skulle lossna, man höll därför ett säkerhetsavstånd under fortsatt släckningsarbete.

Samverkan etablerades med andra aktörer och man håller effektiva ledningsmöten där alla aktörer presenterade sin roll och hur man gemensamt kan nå målet att få upp hytten på vägbanan. Det beslutades att det är polisens uppdrag att bärga hytten ur brottsundersökningssyfte. En kran beställs av Trafikverket och inledningsvis vill man att räddningstjänstpersonal bemannar en korg för att säkra hytten och fortsätta släckning. Riskbedömning gjordes att det inte är lämpligt att egen personal utsätter sig för den risken. Detta uppdrag utförs i stället av bärgare som kunde säkra hytten och med kranen lyfta upp den på vägbanan för att slutföra släckningsarbetet.



Figur 3: Lastbilshytten när den placeras på vägbanan. Foto räddningstjänsten

3.4 Konsekvenser av olyckan

I trafikolyckan omkom föraren i lastbilen som hittades i den branddrabbade hytten. Lastbilen och trailer blev totalskadade. En person som färdades i personbil A fick uppsöka sjukhus för kontroll. Ytterligare en person var inblandad men behövde ingen sjukhusvård. Båda personbilarna hade omfattande skador. Stallbackabron fick stora skador på räcket och vägbanan.



Figur 4: Skador på räcke och vägbanan. Foto räddningstjänsten

4 Analys

4.1 Diskussion

Olyckan på Stallbackabron får ett uppseendeväckande händelseförlopp och en uppmärksam brand som syns på långt håll. Trots det är det en relativt passiv insats från räddningstjänsten då man helt korrekt gör bedömningar att i hytten finns inget liv kvar att rädda.

Riskbedömningar är också väl avvägda i att slutförandet av släckningen i hytten görs bäst på vägbanan och att ingen av räddningstjänstpersonalen behöver befinna sig på utsidan av räcket i händelse av att hytten skulle rasa. I samverkan med andra aktörer beslutar man på ett bra sätt även om avstängningar av båttrafik och att ingen får befinna sig under bron.

Driftchefen och Vakthavande räddningschef kunde i ett tidigt skede tillsätta ledningsfunktioner och fördela ut roller och uppgifter på flera personer och ett effektivt arbete bedrevs i syfte att stötta beslutfattare på insatsen.

Sammanfattningsvis är det en tragisk olycka med dödlig utgång, men räddningstjänsten kunde inte göra något annorlunda för att förhindra händelseutvecklingen.

4.2 Svar på frågeställningar

Hur genomfördes räddningsinsatsen?

När man identifierat olyckans omfång och gör en släckinsats på vägen och släpet, så gör man adekvata riskbedömningar i hur man ska ta sig an släckning av hytten. Olyckan blir där statistiskt till andra aktörer har fått upp hytten på vägbanan och den slutgiltiga släckningen kan göras.

På vilka grunder valdes aktuell arbetsmetod?

Med vetskapen om den explosionsartade starten av branden och hur länge det brunnit innan ankomst så finns det inget liv att rädda i hytten. Man får ut båtar och beställer dykare för att söka om någon person kan ha hamnat i vattnet. Att släcka av hytten bedömdes inte som det krävde ett snabbt ingripande utan man kunde vänta in lyftet.

Hur fungerade samverkan?

Samverkan med de aktörer som var inblandade fungerade som det skulle. Ledningscentralen kunde snabbt tillsätta roller för att stödja räddningsledningschefens beslutsfattande. På plats fungerade samverkan mellan olika aktörer tillfredställande med en framgångsfaktor i väl genomförda ledningsmöten.

Finns det erfarenheter att ta vara på?

Olyckan är av en spektakulär karaktär som inleddes av ett explosionsartat brandförlopp och inledningsvis ett stort informationsbehov. När väl man identifierat möjliga åtgärder är det en förhållandevis passiv insats.

5 Rekommendationer.

- Utredarna har inte noterat några brister i räddningstjänstens arbete med insatsen. Samverkan har varit god både på plats och i ledningscentralen. Det har gjorts en tillräcklig resurstillsättning och rekviderats lämpliga resurser från samverkande aktörer. Arbetsmetoder under insatsen har varit tillräckliga med väl avvägda riskbedömningar och begränsningar.