

1987-11-01

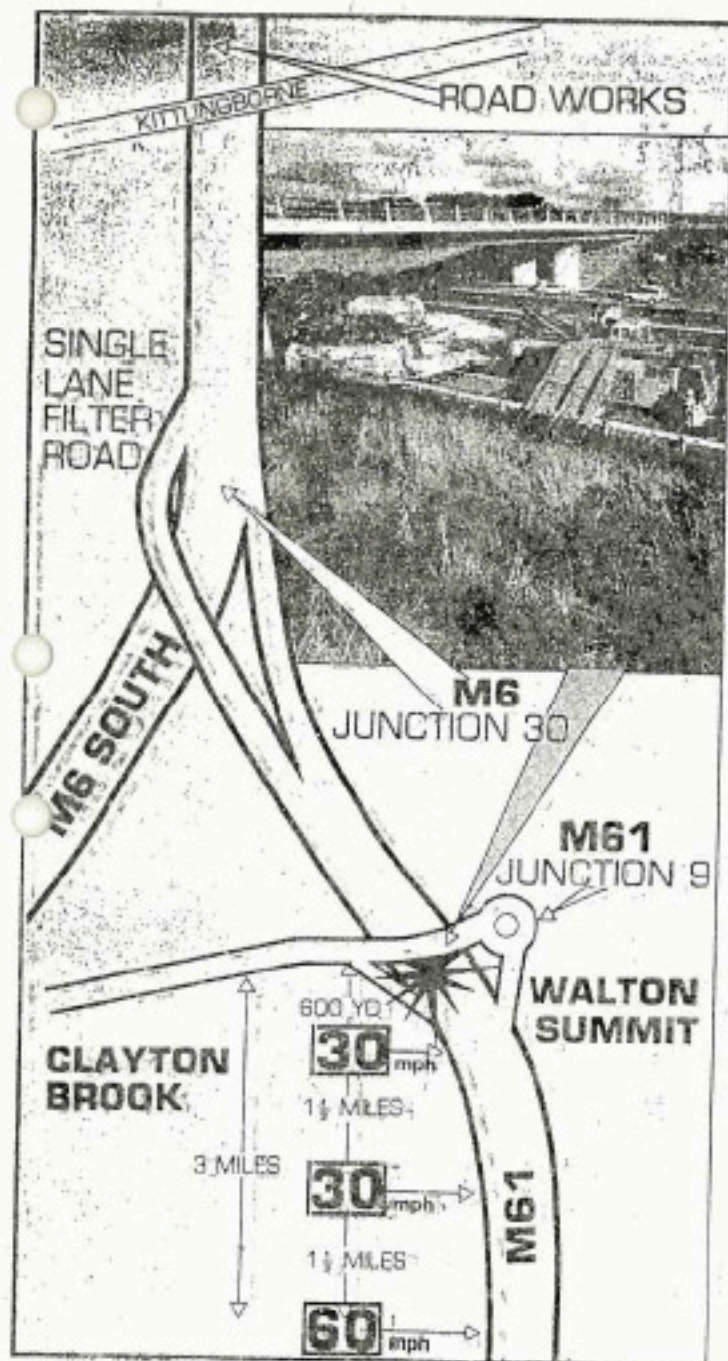
RAPPORT

Motorvägsolycka på M 61, Preston,

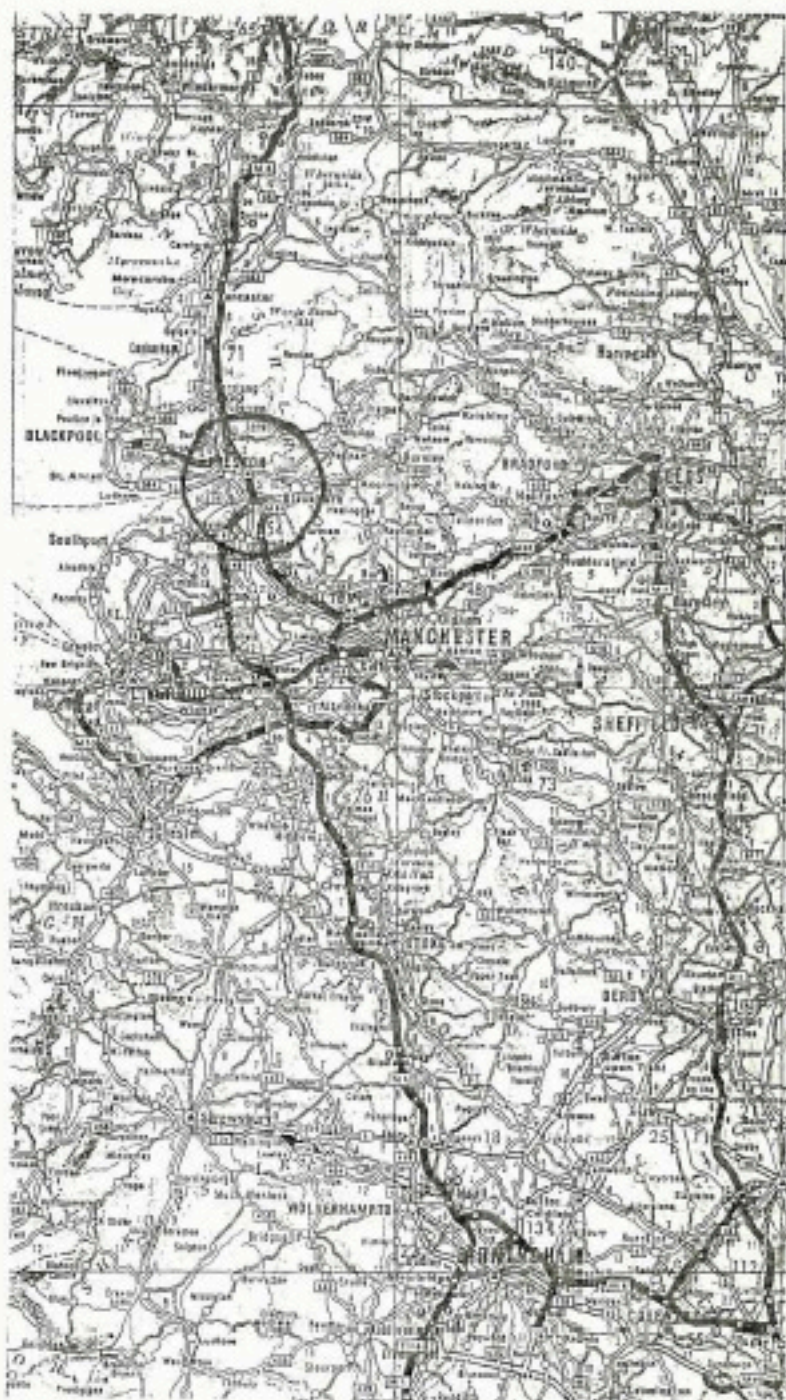
Lancashire, Storbritanien

1987-10-28

01a: Almgren



How drivers were warned to slow down.



Sammanfattning

Sammanlagt 13 personer omkom då en tankbil i hög fart körde in i en stillastående bilkö på M 61 strax utanför Preston, Lancashire, Storbritanien 1987-10-28.

Tankbilens kraft fick till följd att 7 ytterligare fordon pressades samman i en stor hög under en landsvägsbro.

Det stora antalet dödsoffer beror i hög grad på att en personbil inblandad i kraschen fattade eld och att branden spred sig till övriga inblandade fordon.

Endast en av de omkomna dog på sjukhus, övriga dog i samband med kollisionen eller av branden.

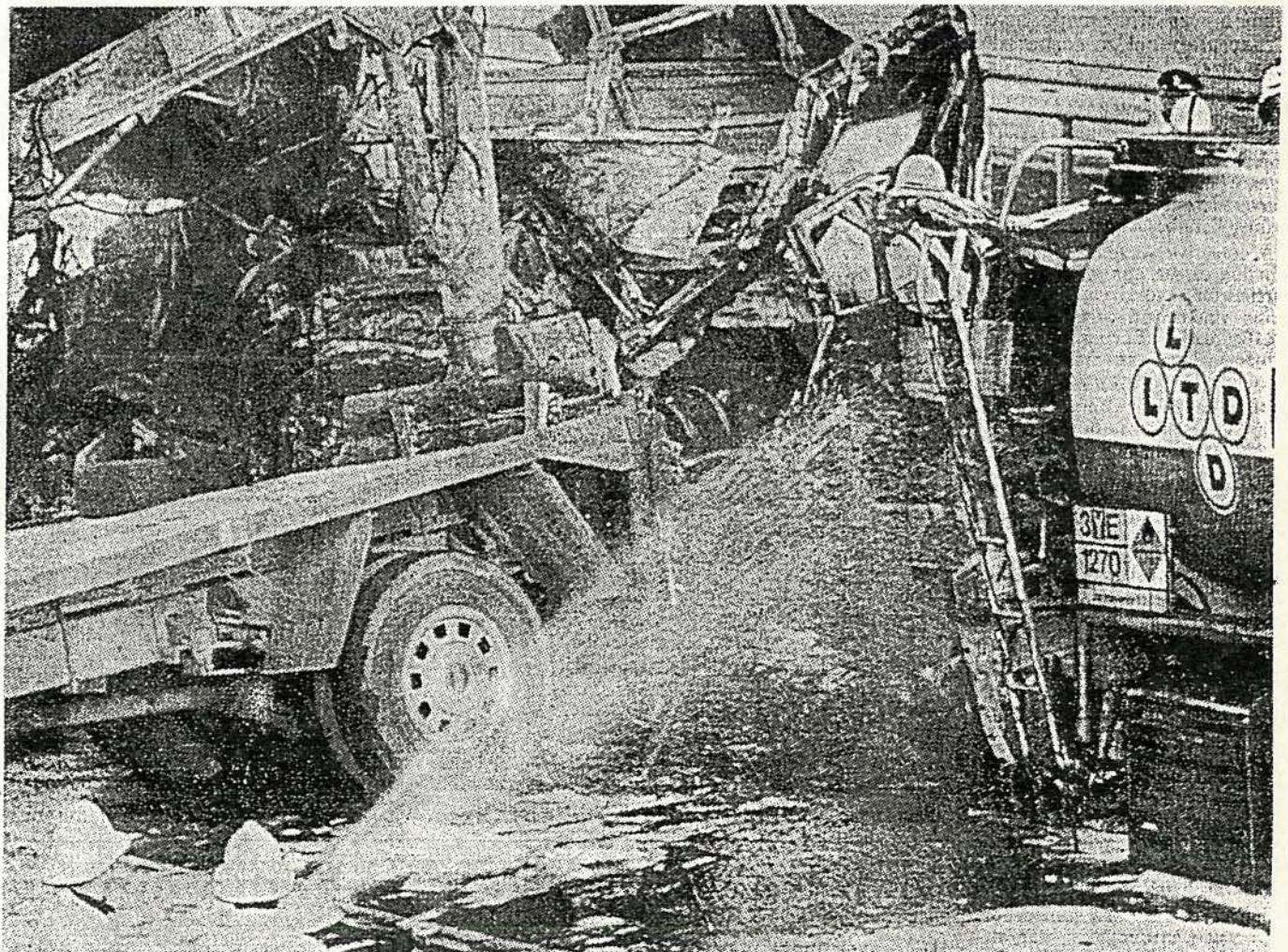
Den enda del av de inblandade fordonen som klarade sig undan lågornas rov var tanken på tankbilen. Denna innehöll 17.000 liter diesel och klarade sig intakt genom olyckan.

Räddningsarbetet begränsade sig efter avsläckning av branden till losstagning av offren i bilarna.

En mycket stor insats genomfördes av polisen med identifiering av de döda samt kontakter med anhöriga och orolig allmänhet.

Orsaken till olyckan kan sannolikt ledas till att tankbilschauffören aldrig uppfattat att trafiken framför honom stod stilla.

Ljusskyltar rekommenderade en högsta hastighet om 30 mph (ca 45 km). Tankbilen höll vid kollisionstillfället en uppskattad hastighet om 70 mph (ca 110 km).



Olyckan

Onsdag 1987-10-28, Preston, Lancashire, nordvästra England

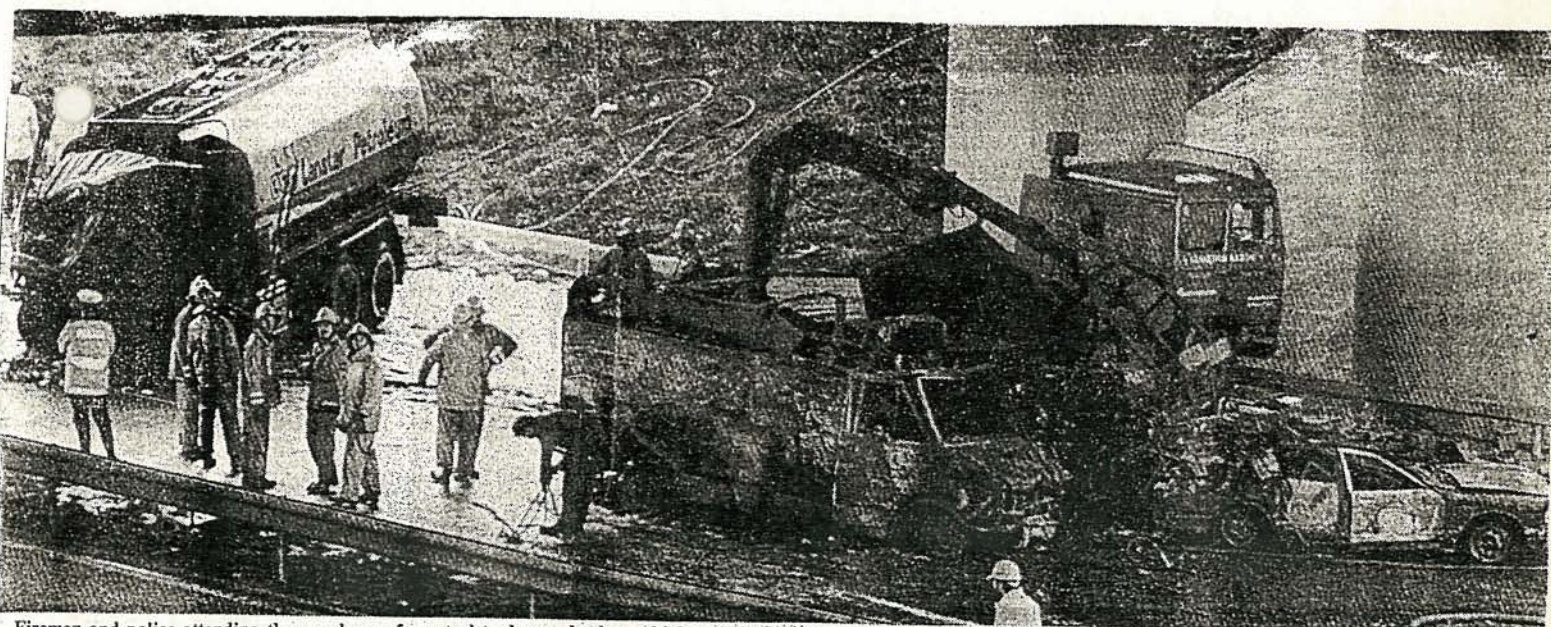
Motorvägen M 6 från Birmingham mot Glasgow löper öster om staden. Mindre vägarbete har lett till att ett körfält, av tre på motorvägens norrgående körbana, stängs av. Viss köbildning uppstår. Denna tendens märks än tydligare på M 61, också trefilig motorväg, som leds upp på M 6 strax söder om vägarbetet. Cirka 5 km från vägarbetet står norrgående trafik i stort sett stilla på M 61. Ljussignaler rekommenderar en sänkning av hastigheten från tillåtna 70 mph (ca 110 km) via 60 mph (ca 95 km) till 30 mph (ca 45 km).

Kl 13.00, föraren av en tankbil lastad med 17.000 liter diesel uppmärksammar inte, trots god sikt, den stillastående trafiken utan kör rätt in i kön. Lastbilen håller innan kollisionstillfället en uppskattad hastighet om 70 mph (ca 110 km). Inga bromsspår syns på olycksplatsen.

Det första fordon tankbilen träffar är ytterligare en lastbil. Dessa två tunga fordon plogar sedan sex personbilar framför sig cirka 30 meter. Det hela stannar under en landsvägsbro. Personbilarna staplas ovanpå varandra till tre fordons höjd. Någon av personbilarna börjar brinna, branden sprider sig snabbt till övriga inblandade fordon.

Först anländande enhet till olycksplatsen är en polispatrull. Ej inblandade trafikanter jobbar med att hjälpa ut drabbade ur de krockade bilarna som ännu inte nåtts av branden. Polismännen gör försök att släcka branden med sina handbrandsläckare men misslyckas.

Vid brandkårens framkomst brinner bilarna kraftigt, den enda del som inte brinner är tanken på tankbilen. Denna har klarat sig oskadd genom den häftiga kollisionen. Man konstaterar att ingen som finns kvar i bilarna kan vara vid liv.

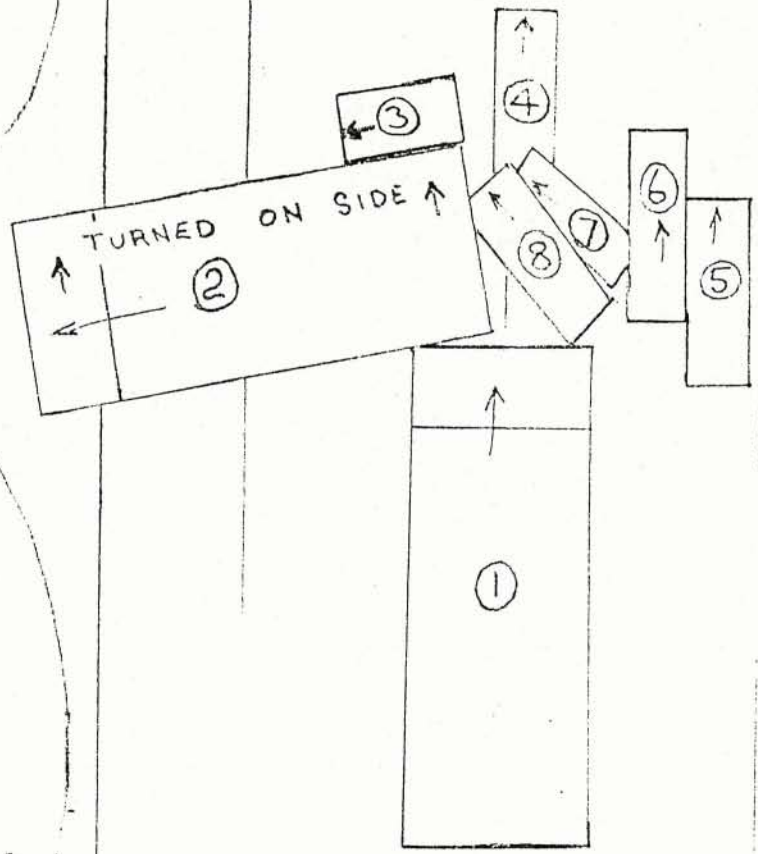
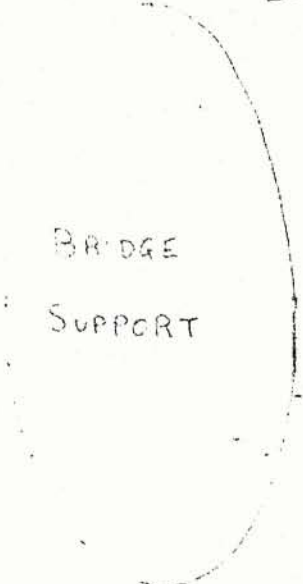


Firemen and police attending the wreckage of a petrol tanker and other vehicles after yesterday's crash in which 12 people were killed on the M61 (Photograph: James Milne).

ROAD TRAFFIC ACCIDENT M.61. 28/10/87

POSITION OF VEHICLES UNDER BRIDGE

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| ① TAYNER ENA 542Y | ⑤ IVECO VAN B 799 OVT |
| ② VOLVO LORRY CVU 660Y | ⑥ TRANSIT |
| ③ METRO D581 LND | ⑦ CITREON GE9762 16 |
| ④ SATSUN LCH 605W | ⑧ FIESTA |



Fordon

1. Tankbil, Ford 1981-82
amn. fordonet besiktigat en vecka innan olyckstillfället
2. Lastbil, Volov 1981-82
3. Personbil, Austin Metro 1986-87
4. Personbil, Datsun 1980-81
5. Skåpbil, Iveco
6. Skåpbil, Ford transit
7. Personbil, Citroen
8. Personbil, Ford Fiesta

Offer listade i den ordning de flyttats;

Fordon 4	en - baksätet
3	en - föraren
6	en - föraren en - passagerare fram
7	en - föraren en - baksätet
8	en - baksätet en - baksätet en - baksätet en - baksätet en - passagerare fram en - föraren

Alarmering

Första larm inkommer till en lokal brandstation strax efter olyckan via en mobiltelefon. Larmet uppfattas som en bilbrand på motorvägen.

Brandkårens larmcentral meddelas och larmet går vidare till polis och ambulans.

Brandförsvaret, polis och ambulans har egna larmcentraler. Larmsamtal på telefonnummer 999 leds via en telefonist till berört räddningsorgan.

Efter första larmsamtalet inkommer fortlöpande ytterligare larm från olycksplatsen till de respektive larmcentralerna.

Brandförsvarsinsats

Vid olyckor på motorväg skickas alltid fordon från två stationer.

I detta fallet skickas en släckbil och en räddningsbil från brandstationen i Chorley söder om olycksplatsen samt en släckbil från brandstationen i Bamber Bridge norr om olycksplatsen.

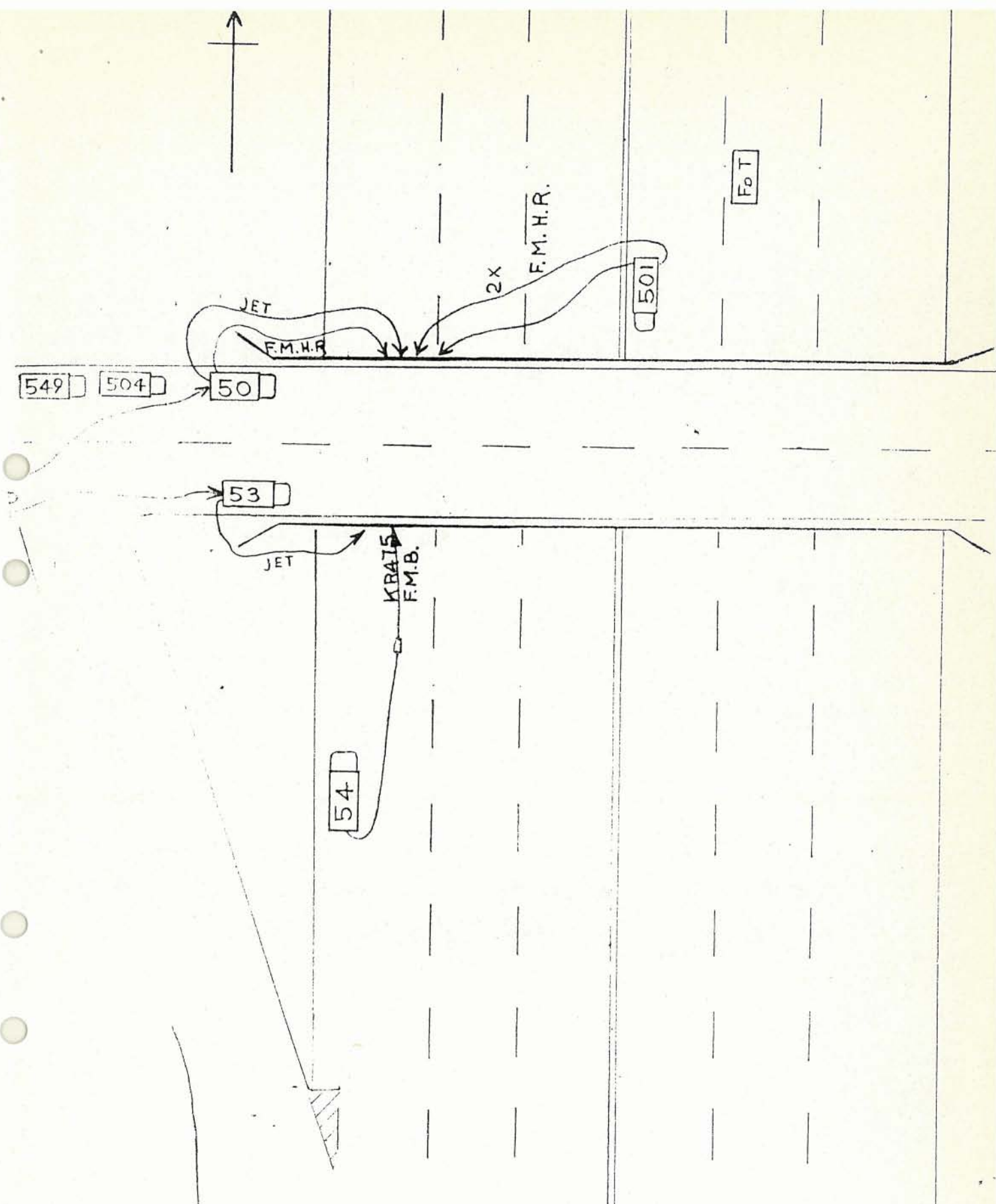
Först anländande enhet ankommer till olycksplatsen ca 10 min efter larm. Man begär förstärkning och ytterligare enheter sänds till platsen tillsammans med divisional officer John Dobbs som kommer att leda brandförsvarets insats.

Vid ankomst kan man konstatera att olyckan är av allvarlig art med många fordon inblandade. Bland dem två lastbilar, en av dem en tankbil, två skåpbilar samt ytterligare flera personbilar. Man kan inte avgöra exakt hur många bilar eller personer som är inblandade pga den röra fordonen ligger i, flera av dem under andra. Bilarna brinner bra och man oroar sig för innehållet i tankbilen. Tanken har inte påverkats av kollisionen och branden, men förarhytten brinner.

Ett mellanskumtäckte läggs runt tanken för att skydda den och branden släcks med tre vattenstrålar med lättvatteninblandning.

Lättvattnet ger bra resultat och branden slås snabbt ner.





R. A. M. 61 28/10/87
 F.M.H.R. = Foam Making HosEREEL
 F.M.B. = Foam Making BRANCH
 CILING BENEATH BRIDGE

Fordon som inte innehåller några offer flyttas för att losstagnung av döda i de brända fordonen ska kunna påbörjas.

Bron som löper över olycksplatsen har påverkats av branden såtillvida att betongstycken sprängts loss. Armeringen ligger öppen och små bitar av betong fortsätter att falla ner. För att hålla bron och övriga säkerhetsrisker vid räddningsarbetet under kontroll avdelas ett särskilt säkerhetsbefäl med enda uppgift att bevaka räddningspersonalens säkerhet under arbetet.

Småbränder fortsätter att flamma upp ifrån fordonen och slangar och personal hålls i beredskap för att slå ner dessa.

Innan losstagnung av döda och uppröjning påbörjas tas en kontakt med polisen och ett polisbefäl knyts till brandbefälet för dokumentation innan något flyttas. Bilar och offer är brända bortom igenkännande och arbetet måste genomföras metodiskt för att möjliggöra senare identifikation.

Man börjar med de fordon som ligger överst i högen och först efter att alla offer flyttats från fordonet flyttas själva fordonet och arbetet kan gå vidare till nästa bil. Vid ett av dessa tillfällen uppmärksammas två stora gasoltuber inne i en skåpbil och arbetet med losstagnung avbryts tills tuberna kylts och avlägsnats.

Kl 17.55 kan man slutligen fastställa att totalt åtta fordon har varit inblandade och antalet offer i bilarna uppgår till 12.

Ambulans och sjukvårdsinsats

Kl 13.14 inkommer larm till ambulansorganisationens larmcentral.

Larmet mottas som en bilbrand och ambulans sänds till platsen. Fler samtal inkommer och dessa indikerar en allvarligare olycka varför fler ambulanser sänds till platsen. Man larmar även ett operativt befäl som kör till platsen.



Totalt användes 8 ambulanser och man kan i ett inledande skede transportera bort sex skadade personer, varav två sittande.

I något fall arbetar man ganska länge med att stabilisera en patient på plats innan transport till sjukhus.

Samtliga skadade förs till Royal Preston hospital, som inrymmer närmaste akutmottagning. Mottagandet av de sex skadade medför inga problem för sjukhuset med hänsyn till kapacitet och resurser.

Sjukhuset har efter katastroflarm möjlighet att ta emot 50 skadade. Något sådant larm dras inte vid detta tillfället. Man har även möjlighet att skicka ut läkarteam, detta utnyttjas inte heller i det aktuella fallet.

På sjukhuset dör på torsdagen en av de inblandade pga sina skador varför den totala dödssiffran i olyckan stannar vid 13.

Polisinsats

Polisen i Storbritanien spelar ur ledningssynpunkt samma roll som brandförsvaret i Sverige. Dvs vid räddningsarbeten som genomförs i samverkan mellan flera olika räddningstjänstorgan har polisen det övergripande ledningsansvaret.

Så fort omfattningen av olyckan blir känd spärras motorvägen av i båda riktningarna. All trafik leds på andra vägar runt olycksplatsen.

På själva olycksplatsen begränsas polisens arbete till att hindra tillströmmande press och allmänhet från att störa räddningsarbetet. Man följer även och dokumenterar losstagningen av de döda för att senare kunna identifiera kropparna.

Polisen har även personal på sjukhuset, dels på akutmottagningen dels på båravdelningen. På båravdelningen görs försök till vidare identifiering av kropparna.



På polishögkvarteret i Lancashire öppnas ett särskilt telefonnummer för allmänheten. Den största svårigheten i polisens arbete är problemen i samband med identifiering av dödsoffren. Pga branden som totalt förstört bilarna och svårt skadat kropparna har man i stort sett inga andra uppgifter att gå på än chassie och motornummer.

Olyckan får stor uppmärksamhet i nyhetsmedia i vilka även telefonnumret för allmänheten annonseras och man uppskattar att polisen det första dygnet efter olyckan får mottaga omkring 7.000 samtal ifrån personer, oroliga för att anhöriga och vänner kan ha varit inblandade i olyckan. Alla samtal i vilka man inte direkt kan fastställa att personen den uppringande frågar efter inte varit inblandad i olyckan protokollförs och uppgifter om och signalement på den efterfrågade samt uppgifter om den uppringande tas. Dessa protokoll paras sedan ihop med uppgifter ifrån olycksplatsen och sjukhuset.

I samtliga fall som protokollförs lämnas besked allteftersom man får bekräftat att någon verkligen varit inblandad i olyckan eller motsatsen.

För varje fordon och/eller familj som varit inblandad i olyckan knyts ett polisteam. Detta består av tre poliser, en polis som agerar som familjens kontakt med myndigheterna, en polis för identifiering av de inblandade samt en polis för undersökning av fordonet. Detta är rutin vid alla trafikolyckor med allvarligare följder.

Den polis som agerar som kontaktperson står till respektive familjs förfogande så länge denne anser sig behöva hjälp, dvs en period som kan bli mycket lång.

Vid denna olyckan lyckas polisen fastställa den sista identifieringen under torsdagen, dvs ungefär ett dygn efter olyckan inträffat.

Information till massmedia

På polishögkvarteret öppnas även ett pressinformationsrum.

Informationen till massmedia förefaller i väsentliga delar ha varit tillräcklig. Nyheten kom ut snabbt och fick ett omfattande utrymme i nyhetsmedierna. De uppgifter som figurerar i pressen är riktiga.

Under ett tillfälle då losstagningsarbetet fortfarande pågår kommer en högre siffra på antalet döda ut i radion än polisen anser bekräftat. Källan spåras till ambulanshögkvarteret som får sina uppgifter per radio ifrån olycksplatsen. Polisen tar sina uppgifter ifrån bårhuset där dödsfallet konstateras och kroppen registreras. Efter kontakt med ambulanshögkvarteret träffas en överenskommelse om att all information till massmedia skall gå via polisen för att undvika att missförstånd uppstår och felaktiga uppgifter kommer ut.

På sjukhuset bevakar polisen bårhuset och de avdelningar till vilka de skadade förts. Detta för att undvika att journalister och framförallt fotografer försöker att ta sig in. Åtgärden vidtas pga dåliga erfarenheter från tidigare olyckor.

Värt att notera;

Samtliga räddningstjänstorgan var väl förberedda och reagerade snabbt och adekvat på det uppkomna läget.

Detta var inte första gången en allvarlig olycka av denna art inträffade i området varför man tidigare haft möjligheter att sammanställa erfarenheter och planera för nästa händelse.

Polisens arbete med information till allmänheten och det absolut seriösa sätt med vilket man mottog alla samtal och frågor är intressant. Intressant är även det team man knyter till varje drabbad familj. Vid mitt besök beskrev man denna verksamhet som en form av mänsklig restvärderäddning och man hade sedan tidigare erfarenhet kunnat konstatera ett mycket tillfredsställande resultat.

Anmärkningsvärt är att man mycket sällan och endast undantagsvis sätter tvingande hastighetsbegränsningar i anslutning till vägarbeten på motorvägar. Istället använder man sig av rekommenderad lägsta hastighet, något som respekteras dåligt av trafikanterna.

Motorvägar betraktas som säkra ur olyckssynpunkt mot bakgrund av den höga kvalité dessa i allmänhet håller samt separeringen av trafiken. Dock måste man komma ihåg att de höga hastigheterna skapar svåra olyckor när dessa väl inträffar.

Speciellt bör dessa risker beaktas vid motorvägnät nära eller inne i tätort med hög trafikintensitet och stadsbild känslig för riskexponering exempelvis vid en trafikolycka med farligt gods inblandat.