



RÄDDNINGSTJÄNSTEN MJÖLBY

Olycksundersökning Trafikolycka



Handläggare: Jonny Gladh

DOKUMENTINFORMATION

Ärende:	Olycksundersökning trafikolycka
Handläggare:	003, Jonny Gladh
Kvalitetsgranskare:	JF, Jan-Erik Forsén
Mjölby Räddningstjänst diarienummer:	150209-003
Händelse: Trafikolycka mellan två fordon (personbil/ lastbil) på väg 206. RT90 X 6471715/ Y 1471459 En person omkom och en person blev lindrigt skadad. Måndag den 2015-02-09 klockan: 07:47.	

Version	Datum	Utgåva	Handläggare	Kvalitetsgranskare
1	2015-11-09	Olycksundersökning	003	JF

Bilagor

1. Insatsrapport: 2015A00079
2. SOS Alarm Ärendekopia-Räddning: 14-3354707-2
3. Trafikverkets utredningsrapport SÖ15-005

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 i ett dödsfall.

Denna rapport visar den troliga orsaken till olyckan samt redovisar 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 olycksundersökningen är skickad till de aktörer som Räddningstjänsten i Mjölby anser ha gagn för den i sin verksamhet.

Metod

Insamlandet av uppgifter rörande olyckan har skett genom:

- Granskning av dokumentation rörande olyckan, se bilagor.
- Granskning av video- och fotodokumentation som gjorts av personal på plats.
- Granskning av annan fotodokumentation av det ena olycksfordonet.
- Samtal med insatspersonal som var på plats.

Fordon och personer

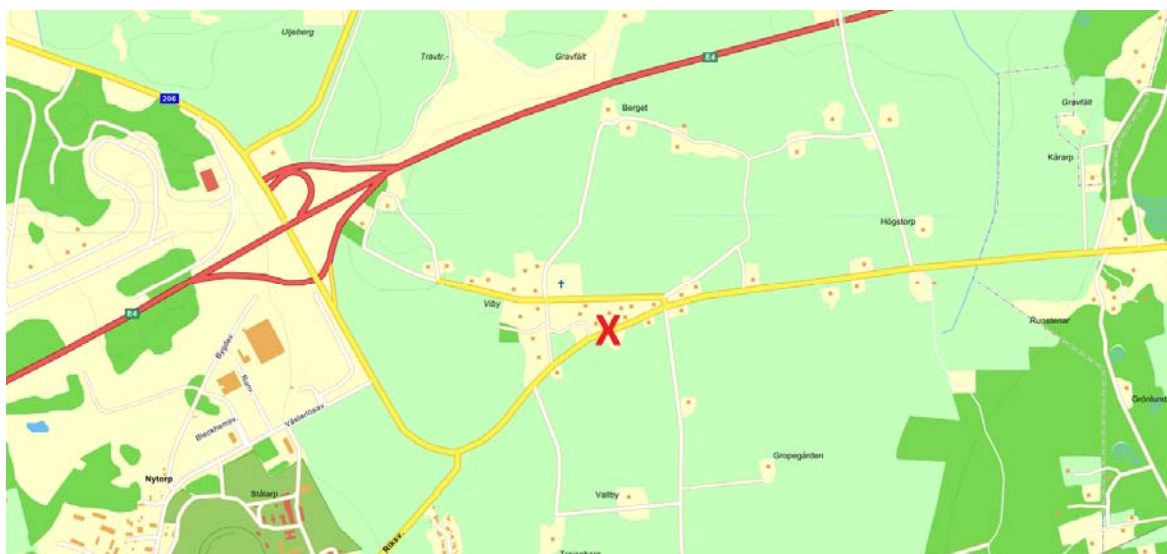
Två personer och två fordon var inblandade i olyckan.

Personbil: Silverfärgad Volvo som färdades i östlig riktning. Fordonet framfördes av en ensam förare som omkom i kollisionen. Föraren använde bilbälte.

Lastbil: En tankbil med släp tillhörande Försvarsmakten som färdades i västlig riktning. Fordonet används för transport av flygbränsle, men hade vid olyckstillfället tomma tankar. Även detta fordon framfördes av en ensam förare. Föraren ådrog sig endast lindriga skador och behövde ej uppsöka sjukhus. Även denne förare använde bilbälte.

Olycksplats

Olyckan ägde rum på väg 206 (RT90 X 6471715/ Y 1471459) i höjd med Viby kyrka. Vägen gör vid olycksplatsen en svag krök men sikten är god åt båda håll. Rådande hastighetsbegränsning vid olycksplatsen är 80km/h. Vädret var vid olyckstillfället klart med en temperatur på ca 2 °C. Vägbanan var vid olyckstillfället torr och fri från snö.



Förlopp

Orsak till olyckan

Personbilen har av okänd anledning kommit över i motsatt/ mötande körriktning, strax efter att ha passerat den svaga krök vägen gör på olycksplatsen. Föraren av tankbilen har inte hunnit reagera på att personbilen plötsligt kommit över i dennes körbana och har heller inte haft något utrymme för att väja, varför en kollision har varit oundviklig.

Fordonen har kolliderat front mot front.

Personbilen har efter kollisionen roterat ett drygt kavartsvarv och stannat i en slänt till höger av vägen sett ur sin färdriktning. Föraren av personbilen klämdes fast svårt i samband med kollisionen samt fick omfattande skullskador, av vilka denne sannolikt avled omedelbart.

Tankbilen, som bromsat kraftigt och försökt väja har efter kollisionen fortsatt av vägen på sin högra sida där dragbilen har vält medan släpet hållit sig upprätt på alla fyra hjul. Föraren av tankbilen kunde själv ta sig ur fordonet och undkom med lindriga skador.



På bilden syns båda fordonen och kryssat markerar kollisionenplatsen.

Upptäckt samt personers agerande

Olyckan bevittnades av flera personer varav flera också ringde 112. SOS Alarm mottog första samtalet kl. 07:44.

I omedelbar anslutning till att olyckan inträffat passerade en ledig medarbetare från räddningstjänsten platsen. Denne kunde via telefon kontakta räddningsstyrkan som var på väg och meddela statusen på de inblandade. Denne tog också emot när ambulansen, som var första räddningsenhet på plats kl. 07:55 anlände.

Ambulanspersonalen konstaterade snabbt att föraren av personbilen var avliden vilket kunde vidarebefordras till övriga styrkor som ankom strax därpå.

Räddningstjänstens agerande

Station 242-5000 mottog larm om olyckan klockan 07:47.

242-5080, 242-5010 samt 242-5040 lämnade brandstationen kl. 07:49.

I utalarmeringen angavs att det rörde sig om en singelolycka där en lastbil var inblandad. Under framkörningen mottogs emellertid det telefonsamtal från den ledige medarbetaren som klargjorde att det rörde sig om en frontalkollision mellan två fordon och att en person var allvarligt skadad eller eventuellt avliden.

242-5080 tog vid framkomst kl. 07:57 beslut om att spärra av vägen i båda riktningarna.

Vid framkomst bekräftade ambulanspersonal att föraren av personbilen var avliden. Man upptäckte dock att tankbilen hade skyltning för transport av farligt gods och befarade ett eventuellt läckage. Efter samtal med föraren av tankbilen kunde man dock konstatera att fordonet som normalt transporterade flygbränsle för tillfället hade tomma tankar. Vid kontroll av fordonet upptäcktes inte heller något läckage från fordonets egna bränsletankar.

Efter avspärrning och konstaterande av att det inte förelåg några miljörisker, kvarstod inga akuta arbetsuppgifter och man beslöt därför att klippa loss den avlidne föraren av personbilen på ett lugnt, metodiskt och värdigt sätt.

Personal från 242-5010 dukade upp klipputrustning och förberedde för klippningen.

Av oklar anledning kom emellertid en ritsning i höger B-stolpe att hamna mitt för den härdade stålbult som utgör infästning för säkerhetsbältet i stolpen. Ritsningen görs för att markera ett lämpligt ställe att klippa på med den hydrauliska saxen. Detta gjorde att man klippte i den härdade bulten, något som först inte upptäcktes av räddningspersonalen, utan man trodde initialt att det var fel på utrustningen. Man tvingades därför göra några omtag och det tog en stund innan taket kunde avlägsnas.

Av denna anledning kom lösgörandet av personen att ta relativt lång tid, runt 25 minuter. Den hydrauliska sax som användes fick också en skada på ett skär.

När personen slutligen lösgjorts lastades denne i ambulans för avtransport.

När losstagningen var klar plockades den utrustning som använts ihop och räddningspersonal sanerade vägbanan från splitter och kringliggande bildelar.

Ansvar för olycksplatsen överlämnades till polis och räddningsinsatsen avslutades kl. 09:02.

Efter hemkomst och återställning samlades styrkan en stund och pratade igenom händelsen.

Slutsatser/Erfarenheter

Orsaken till olyckan har inte gått att fastställa. Den plötsliga överraskningen i mötande körfält kan tyda på en medveten handling, men kan också bero på plötslig sjukdom eller att något annat distraherat föraren. Inga uppgifter som inkommit i efterhand pekar dock i någon bestämd riktning.

Hela insatsen, inklusive större delen av framkörningen är filmad/ dokumenterad med hjälmkamera av räddningsledaren. Det har gjort att det är mycket lätt att i efterhand få en uppfattning om vad som sagts över RAKEL, såväl under framkörning som på plats. Det är också ett bra verktyg för att få exakta tider och i vilken ordning olika arbetsuppgifter utförts. Mjölby Räddningstjänst har beslutat om att videodokumentera insatser med hjälmkamera på detta vis och den aktuella insatsen är ett praktexempel på detta.

Till platsen anlände två ambulanser. Av någon anledning har de inte kunnat komma överens om vilken ambulans som skulle avtransportera den avlidne och inte heller till vilket sjukhus. Det angår normalt inte räddningstjänsten, men räddningsledaren har ändå känt sig nödgad att lägga sig i för att få klarhet i hur och när avtransportering skulle ske.

I samband med att taket skulle klippas av personbilen har man ritsat en markering i bilens högra B-stolpe. Olyckligtvis har man inte kommit åt att se på insidan av stolpen och markeringen kom att bli mitt i en härdad stålult. Hydrauliska klippverktyg klarar normalt inte att klippa i härdat stål. Efter att antal försök lyckades man tillslut komma igenom stolpen. Det olyckliga klippet resulterade i ett skadat saxskär samt en viss tidsfördröjning.

I efterhand var räddningspersonal och tittade på bilen för att fotodokumentera det olyckliga klippet. Man tog också en kontakt med tillverkaren av den hydrauliska sax som använts. I samband med detta framkom att det fanns en sax med nästan dubbel klippkapacitet jämfört med den som använts och man beslutade därför att byta ut sin befintliga sax.

Det är viktigt att klargöra att inte heller den nya saxen klarar av att klippa i härdat stål, varför den instruktion om att först rensa stolparnas insida för att sedan ritsa ett lämpligt ställe att klippa på kvarstår.



Foto som tagits i efterhand där man tydligt kan se gängorna i stolpen i vilka bulten suttit.

Åtgärdsförslag

Mjölby Räddningstjänst, för att förenkla olycksundersökning och insatsutvärdering.

- Fortsätta att videodokumentera och påminna varandra om vikten att alltid starta kameran i samband med insatser som faller under de fastställda kriterierna för olycksundersökning.

Mjölby Räddningstjänst, för att inte riskera att fördröja insatsen eller förstöra räddningsutrustning.

- Vara noggrann vid rensning av stolpar och markering för lämpligt ställe för klippning.
- För att uppnå ovanstående : Öva ”trafikolycka” med inslag av klippning oftare.

Sändlista

Följande aktörer sändes en kopia av olycksundersökningen.

- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
- Håkan Lundin, utredare på Trafikverket.

Mjölby, 2015-11-09

Handläggare: Jonny Gladh, Brandman

Räddningstjänsten Mjölby