



## Trafikolycka med räddningsbil 121

2007-04-30



Bakgrund

Syfte

Förlopp/konsekvens

Räddningsinsats/samverkan

Efterföljande åtgärder

Frågeställningar/diskussionsunderlag

Åtgärdsförslag/sammanfattning

Morgan Palmquist

Karlstads regionens

Räddningstjänstförbund

## **Bakgrund**

*Under natten mot måndag 070430 begärs Vålbergs styrka in till Karlstad får beredskap med anledning av pågående släckinsats på Jäverön. På färd in mot Karlstad vid Bergvik sker en avåkning där en tillfällig trafikdelare för vägarbete placerats. Släckbil 121 med fem man går av vägen och blir liggande på sidan. Efter bil 121 följer en polispatrull som omgående larmar ledningscentral och SOS kl 02.38.*

*Från station Karlstad/l 00 rycker kvarvarande personal på fyra man ut till olycksplatsen samt förstärkning begärs från station Hammarö/190. Till platsen dirigeras ett flertal ambulanser.*

*Vid framkomst konstateras att samtliga är vid medvetande, en brandman är kvar i bilen med ryggsmärtor. Övriga fyra har tagit sig ut, två är stående och två av dem är liggande på släckbilen. Narkosresurs hämtas från CSK för brandmannen med ryggsmärtor, samtliga transporteras med ambulans till CSK.*

*I samband med olyckan informeras RCH Stefan Bergström och stf RCH Nils Weslien som beger sig till station 100 och därefter till CSK.*

*Anhöriga underrättas via kårchefen i Vålberg. Därutöver har samtliga kårchefer kontaktats för vidare informationsspridning inom respektive kår.*

Denna information sändes ut till media och berörda av räddningschef i beredskap (RCB) tidig morgon den 30 april.

## **Varför olycksfallsutredning?**

I lagen skydd mot olyckor 3 kap 10§ står följande. *När en räddningsinsats är avslutad så skall kommunen se till att olyckan undersöks för att i skäligen omfattning klarlägga orsakerna till olyckan, olycksförloppet och hur insatsens genomförts.*

Med anledning av olyckan med räddningsfordonet har undertecknad blivit utsedd att utföra särskild rapport, en s.k. nivå 2 enligt intern instruktion för olycksundersökningar fastställd 05-11-02.

Brandbil 121 var en Scania av årsmodell -86, den hade tidigare använts som virkesbil innan den köptes in till räddningstjänsten år 1993. Den hade av fordonsförarna till och från uppfattats som instabil efter vägen då den hade tendenser att kasta.

Utredningen kommer inte att beröra fordonets tekniska skick, inte heller hur fordonskontrollen genomförs utan i huvudsak bara beröra hur insatsen genomfördes och det efterföljande arbetet.

### Undersökningens syfte:

Att försöka dra erfarenheter utifrån händelsen och på så sätt försöka förhindra att liknande olyckor sker samt ge underlag till riskinventeringen för den kommunala handlingsplanen.

### Orsak

Vid olycksplatsen pågick en ombyggnad av vägbanan där två påbudsmärken (på mobil kärria) ledde in trafiken till en påbjuden körbana likt en s-kurva. I slutet av denna fanns en längre trafikdelare i stål som ledde in trafiken i en fälla. Syftet med trafikdelaren var att vägarbetena skulle kunna utföras säkert och finnas som skydd mellan trafiken och vägarbetarna. Hastigheten var successivt nedsatt till 50 km/timmen



Foto visar vy över vägbanan i körriktningen. Läget på trafikdelaren har ändrat sig efter påkörningen.



Foto visar vy mot färdriktningen där räddningsfordonet kört förbi påbudsskyltarna och därefter kolliderar med trafikdelaren.

### **Förlopp/konsekvens**

Räddningsfordonet påkallade fri väg och körde med blåljus. Föraren överraskades av den trånga passagen och fick sladd på fordonet, i höjd med andra påbudsmärket, vilket föranledde att man körde på den utplacerade trafikdelaren och därefter slog i vägräcket och välte.

Bilbälte saknades i baksätet. Ingen av brandmännen använde dock bilbältet vid avåkningen.

### **Räddningsinsats/samverkan**

Inkommande larm till Räddningstjänsten sker kl 02:39 som stort larm, singelolycka. Vid larmkvittensen med SOS får vi besked om att olyckan gäller våra kollegor med bil 121 som är på väg till oss för beredskap. En polispatrull har kört strax efter brandbilen och larmat. På stationen inklusive brandman i beredskap finns nu fyra man som besätter en räddningsbil 101 samt befälsbil 118.

Under utryckningen tas kompletterande information från SOS-operatören. Här ringer det i min befälstelefon och jag väljer att trycka på svars knapp för att ta emot samtalen. Avsikten med detta är att den som ringer skall höra att jag är upptagen med kommunikation över brandradion och få förståelse att vänta. Den kompletterande informationen är dock att alla kollegor i brandbil 121 är vid medvetande.

Förstärkningslarm till platsen sker från Hammarö/190, ambulanser dirigeras till platsen av SOS-alarm. Bil 118 är först framme kl 02.47 på platsen. Förberedande order till bil 101 är att

de skall inrikta sig på akut sjukvård i avvaktan på ambulans. Bil 191 får till uppgift att säkra mot brand.

Föraren samt befälet på bil 121 står vid sidan av fordonet vid framkomsten. Uppe på brandbilen ligger ytterliggare två kollegor. Kvar inne i brandbilen återfinns den femte brandmannen som klagat över ryggsmärtor. Alla är vid medvetande men klagat över smärtor. Läget bedöms dock som förhållandevis stabilt. Tillgången till ambulanser avgör nu hur fort avtransporten kan ske.

Då en osäkerhet fanns om hur skadad brandmannen som var kvar i räddningsfordonet fanns, så begärdes hjälp av narkosläkare från sjukhuset. Polispatrull bistod med transporten av resursperson. En mindre väntan på olycksplatsen uppstod då narkosläkaren var tvingad att invänta bakjour enligt gällande rutiner innan han kunde lämna CSK.



K1 03.38 lastades den sista och samtliga fem brandmännen kördes till CSK för vård.

Körbanan i östlig riktning in mot Karlstad hade varit avstängd under hela räddningsinsatsen. Trafiken hade dirigerats om till en intilliggande sidoväg av polispatrull på plats. I västlig riktning hade trafiken med begränsad framkomlighet fortgått under hela insatsen.

Vägverkets personal kallades till platsen för att återställa trafikdelare och göra vägen farbar igen.

Räddningstjänsten avslutade kl 05.00

### **Efterföljande åtgärder**

På platsen skedde en första avstämning hos insatspersonalen. Tekniska åtgärder som vidtogs var att ta avrusta bil 121 innan bärgningen kunde ske.

Senare på station 100 så samlades all brandpersonal som varit berörda i händelsen för en faktagenomgång av händelsen.

Avlastningssamtal genomfördes med 3 av de 5 berörda brandmännen i bil 121 redan under eftermiddagen, olycksdagen. En var kvar på sjukhuset och den andra var på väg till en utlandssemester.

Alla brandmännen var vid medvetande och kontaktbara under insatsen. Endast en låg kvar på sjukhuset för 5 brutna revben under de närmaste dygnet. En vecka efter händelsen hade tre av brandmännen gått in i ordinarie jourstyrka igen. Den fjärde blev sjukskriven 4 veckor och den femte är ännu inte i tjänst och har inledningsvis en sjukskrivningstid på minst tre månader.

### **Erfarenheter**

Ingående samtal till mig på mobilen under uttryckningen visade sig vara den brandförmannen som satt i bil 121. Han hade för avsikt att larma direkt till mig och blev då mycket förvånad då han hörde att vi redan var på väg. Våra samtal över kommunikationsradion under uttryckning kunde höras till alla i brandbil 121. Detta har de återgett att det gav en trygghet för dem, att höra att hjälpen är på väg.

I den onormala situationen där räddningspersonal undsätter annan räddningspersonal fungerade räddningsarbetet förvånansvärt bra, kanske till och med bättre än normalt. Koncentrationen och sinnena var fokuserade hos alla. Nackkragar var satta på de skadade brandmännen vid sjukvårdspersonalens framkomst och bidrog på detta sätt att kunna hålla isär de skadedrabbade och skadehjälpande.

Då läget var förhållandevis stabilt och tid fanns för att få ett bättre beslutsunderlag så kallades resursperson (narkosläkare) till olycksplatsen för beslut om losstagnation av den skadade. Detta har patienten (brandmannen) berättat efter att när han hörde vårt resonemang så uppfattade han att han var svårare skadad än vad vi uppgav för honom. Han blev helt enkelt mer orolig än vad som var nödvändigt.

Grunden för bra samverkan mellan räddningstjänsten, sjukvården, polisen och SOS-operatörer fanns. Bidragande orsak är tidigare prehospitala sjukvårdsövningar (Landstinget i Värmland kursansvarig) där RL, polisinsatschefen och sjukvårdsledare deltagit.

En frilansfotograf fanns tidigt på platsen och fick omgående klartecken att fotografera så mycket han kunde i avsikt att få en så bra dokumentation som möjligt. Över 200 bilder togs med tidsangivelse. Dessa foton har bidragit till en bättre dokumentation av händelsen samt för de drabbade tydliga fakta bilder av händelseloppet.

Akuta skadediagnosen på personalen i bil 121 kunde ställa relativt tidigt i händelseförloppet den långsiktiga vet vi ännu inte svaret på.

### **Frågeställningar/diskussionsunderlag**

Idag finns inget nationellt krav på förarutbildning av blåljusfordon liknande den som polismyndigheten har. I den nya SMO-utbildningen för brandmän ingår ingen förarutbildning för utryckningskörning. Det blir således upp till varje elev att ordna detta vilket skall anses som ett krav vid ansökan till en brandmannatjänst inom kommunal räddningstjänst. Körtiden (övningstid) när man tar C-körkort är naturligtvis individuellt men vid de intervjuer som jag gjort med nyutexaminerade elever så ligger körtiden mellan 5-10 timmar. I regel så blir det ett vakuum efter man tagit körkortet tills man fått en tjänst (de första åren brukar man inte köra tungt fordon på en yrkeskår). I en modern organisation i dag så skall brandmannen klara av alla arbetsuppgifter. Efter några års tjänstgöring så skall han i regel utan intern kontroll köra utryckning med tungt fordon i regel mellan 16-18 ton och dessutom fort. Körkortet har man men erfarenheten saknar man. Är det rimligt?

När det gäller den individuella möjligheten att träna är så är den ännu mer begränsad för våra deltidbrandmän. Planerad övningstid idag för deltidspersonal är ca 50 tim/år, hälften av denna tid läggs på sjukvårdövningar. Kraven från tredje man vad en brandman skall klara av är lika oavsett om man är hel- eller deltid, men är förutsättningarna samma? Hur mycket körutbildning skall man ha och vad ska prioriteras bort i så fall? Är det rimligt?

En annan aspekt med högre krav på förarutbildning är också vilken vana och erfarenhet som föraren kan hålla bibehålla. Ta som exempel att en deltidskår med fyra skiftlag har ungefär 80 larm/år. Detta motsvarar ett samhälle på ca 8-10 000 invånare. 4 skiftlag med 5 man i varje lag skulle innebära att alternativa förare uppgår till 16 stycken. Man har beredskap var fjärde vecka vilket skulle betyda 13 veckor om året. I bästa fall så är man uppsatt som chaufför på brandfordonet under en beredskapsvecka varje år, en vecka då det statistiskt sker 1 ½ larm i snitt (80 larm/52 veckor). Hur underhåller man körvanan? Kan nationella förarkrav för brandmän som i regel kör utryckningsfordon 1-2 ggr per år göra utryckningskörningen säkrare då det är rutin/erfarenhet som saknas? Är det rimligt?

### **Åtgärdsförslag/sammanfattning**

Vid beredskapslarm till annan station skall räddningsfordon inte på kalla fri väg. Fri väg skall endast på kallas vid räddningstjänst enligt SMO §2, således färdväg mot olycksplats.

Bilbälte skall finnas monterat i alla fordon och användas.

Arbetsmiljöverket bör ta initiativet med berörda myndigheter att samverka till att ta fram nationella riktlinjer för utryckningskörning. Detta skall vara vägledande rekommendationer till kommunala räddningstjänster.