



Bussolycka Fredag 2011-06-10 Gräsnäs trafikplats E18/E20



Tomas Fransson Chef Räddningsavdelningen



Bussolycka Gräsnäs

Ärendenummer

SOS-alarm 4 –2201437-2
VMKFB 2011-00289

Syftet med utredningen

Att undersöka insatsens genomförande och hur samverkan med andra aktörer har fungerat och även i viss mån orsaken till olyckan.

Sammanfattning och konsekvenser av olyckan

Fredagen den 10/6 vid 16:30 tiden kommer en turistbuss åkande på E 20 från Kungsör på väg att svänga söderut vid trafikplats gräsnäs utanför Arboga. Bussen har en chaufför och 45 passagerare ombord. När bussen skall svänga missbedömer chauffören hastigheten i den skarpa högersvängen och efter en häftig inbromsning så välter bussen och lägger sig på sidan i diket norr om körbanan. En förbipasserande trafikant ser detta och ringer 112 och larmar. SOS Alarm i Västerås larmar då enligt planerna Räddningstjänst, Polis och Ambulans.

När räddningsstyrkorna kommer till platsen så har alla utom en av de drabbade tagit sig ut och finns på åkern i anslutning till bussen. Passagerarna är alla kineser vilket gör att det blir svårt att kommunicera. Endast en av dem kan prata engelska och denna person hjälper sedan räddningstjänsten att tolka ihop med en annan engelsktalande kines som tolkar via mobiltelefon. Efter hand så anländer mycket resurser till platsen och de skadade kan transporteras till olika lasarett i regionen.

Fyra av de inblandade fick lite allvarigare skador och totalt så fick ett tjugotal föras med ambulans till lasarett. De övriga oskadade fördes till Trefaldighetsgården i Arboga där POSOM organisationen tog hand om dem. För räddningstjänstens del så blev detta en ”enkel” olycka där endast en drabbad behövde hjälp med att komma ut från bussen, övriga fanns utanför bussen. Prioriteringen blev dock ett problem beroende på språksvårigheterna.





Olycksorsak

Troligen så uppmärksammade chauffören för sent den skarpa kurvan och hann därför inte bromsa tillräckligt, och på grund av detta så välte bussen och hamnade på sidan av vägen i diket.

Bussen

Bussen var av typen: SCANIA K124EB4X2

Händelseförloppet och insatsens genomförande

Larm inkommer till VMKF 16.32 om en trafikolycka. En buss med ett 50 tal passagerare skall enligt uppgift ha gått av vägen vid Gräsnäs trafikplats utanför Arboga och blivit liggande på sidan. Station 23 i Arboga larmas först och därifrån åker bil 2060 med styrkeledaren som även fungerar som FIP (första insatsperson). Strax efteråt åker deltidstyrkan med bil 2310 mot olycksplatsen. Insatsledaren larmas och även bil 2010 och bil 203 från Köping åker mot Gräsnäs.

När Styrkeledaren i bil 2360 kommer fram så ligger bussen på sidan norr om körbanan och på gårdet bakom så finns de flesta passagerarna, som på egen hand lyckats ta sig ut ur bussen. Kvar inne i bussen så finns endast en passagerare kvar som har skadat sig och som behöver hjälp att ta sig ut. Styrkeledaren orienterar sig på platsen och beställer ambulanser och även bärgare med "lyftkuddar" för eventuella behov. När Insatsledaren kommer till platsen så övertar han ledningen av insatsen som Räddningsledare ihop med Polisinsatschefen och Sjukvårdsledaren, samtidigt får styrkeledaren från Arboga ansvaret för arbetet med bussen.

När sedan övriga styrkor från räddningstjänst, ambulans och polis kommer till platsen fortsatte arbetet med att prioritera de skadade och att plocka ut den sista passageraren ur bussen. För att ta ut den kvarvarande så sågas framrutan bort och några stolsrader monteras bort för att underlätta för den skadade som ev. hade en ryggskada.

Ett stort problem är att de drabbade är kineser och endast en av dem kan tolka till engelska vilket bl. a. försvårar prioriteringen. Med bra hjälp av en tolk via mobiltelefon så kan prioriteringen till slut genomföras.

Efter hand så kom det många ambulanser till platsen och totalt så deltog 14 bilar och totalt så körs 22 drabbade, varav ett mindre antal hade lite allvarligare skador, till olika lasarett i regionen. En buss för oskadade rekvirerades till platsen av polisen som senare kördes till Trefaldighetsgården i Arboga där POSOM gruppen tog emot. De drabbade togs omhand och slussades senare på kvällen vidare till Karlstad på egen begäran.

Antalet drabbade stämde till en början inte med polisens lista så innan räddningstjänsten avslutades så lyfte vi bussen med bärgarens lyftkuddar för att kontrollera att allt var klart och ingen fanns under. Efter en noggrannare kontroll så återfanns dock alla och antalet stämde.



Viktiga tider:	Tid efter samtal (ca)	
Samtal till SOS	16.27.26	
Besvarat	16.27.31	00.00.05
Förlarm VMKF	16.32.11	00.04.40
Medlyssning IL VMKF	16.32.14	00.04.43
Huvudlarm VMKF	16.32.46	00.05.15
IL Larm VMKF	16.33.08	00.05.37
Förstärkningslarm stn.20	16.33.10	00.05.39
RCB Larm VMKF	16.33.14	00.05.43
Bil 2360 (FIP) på plats	16.37.23	00.09.57
IL på plats	16.37.36	00.10.10
RCB på plats stn.20	16.37.45	00.05.46
Bil 2310 på plats	16.42.00	00.14.44
Bil 2010 på plats	16.45.00	00.17.54
Bil 2510 på passning	16.57.30	00.15.57
Uppdraget avslutat	20.18.55	ca 4 tim
Larmade enheter Vmkf	Insatta enheter Vmkf	
Station 23 Arboga	Bil 2360 med SL (FIP)	
Station 23 Arboga	Bil 2310 med 4 bm	
IL – Insatsledare	Bil 2080 med IL	
Station 20 Köping	Bil 2010 med SL och 4 bm	
RCB - Räddningschef i beredskap	Bil 2180 med RCB	
Station 25 Kungsör	Bil 2310 med SL och 3 bm	
Station 22 Kolsva	Bil 2221 med SL och 1 bm	
Larmade enheter övrigt	Insatta enheter övrigt	
Polis	Totalt ca 9 enheter	
Ambulans	Totalt 14 ambulanser	
POSOM Arboga	Ett trettiotal personer	
Externa resurser	Bärningskåren med lyftkuddar	
	VL Buss för oskadade	

Beredskap under insats

Räddningschefen och två man från Kolsva fanns på stn.20 och bil 2510 stod på passning vid den fiktiva stationen vid Kungs Barkarö under insatsen.

Sammanfattning och slutsats

Bussen var i stort sett intakt och de drabbade kunde med något undantag ta sig ur den själva. Arbetet på skadeplatsen handlade om omhändertagande av många skadade och för räddningstjänstens del blev det en ganska enkel insats. Problem med språksvårigheter gjorde prioriteringen besvärlig men det löstes ganska bra efterhand med hjälp av de ”tolkar” som fanns, dels på plats och även i mobiltelefon. Samarbetet mellan de olika aktörerna fungerade bra och då årstiden och framförallt vädret var perfekt så ställde inte de yttre förhållandena till några problem. Det var gott om plats och efter det att polisen spärrat av området så var störningarna från den övriga trafiken minimala.



Avvikelser och ev. brister.

De funktioner som skall finnas vid en samverkansinsats i form av Räddningsledare, Polisinsatschef, Sjukvårdledare, Medicinskt ansvarig, Skadeplatschef m.m. fanns men kunde varit tydligare utmärkta. Ledningsstrukturen kunde varit tydligare och ledningsplatsen hade ingen utmärkning vilket är viktigt att den och alla andra funktioner är tydligt uttalade och utmärkta vid alla större olyckor med många samverkande aktörer.

Dessa avvikelser hade i denna olyckan ingen större betydelse men det är viktigt att ta åt sig detta och förbättra upplägget framöver. Övriga saker som gäller polisen och landstingets organisationer får de själva svara för, för övrigt så upplever räddningstjänsten att samarbetet på olycksplatsen med dem har fungerat mycket bra. Exempelvis avspärningar kom snabbt till stånd vilket gjorde arbetet på platsen både säkert och störningsfritt.

RAKEL gick ner i inledningsfasen av olyckan och det krävde en omstart inne på SOS Alarm i Västerås, vilket medförde att all kommunikation skedde via det gamla analoga systemet samt via mobiltelefoner.

Utlarmningen har fungerat enligt larmplanen med en viss fördröjning innan operatören på SOS Alarm i Västerås fick klart för sig att det verkligen var en buss som hade gått av vägen. Anmärkningsvärt är att endast två 112 samtal inkom till SOS Alarm om olyckan.