

Räddningstjänsten
Gert Lönnqvist, brandinspektör
Telefon: 0370-37 79 06
E-post: gert.lonnqvist@varnamo.se

Dnr:

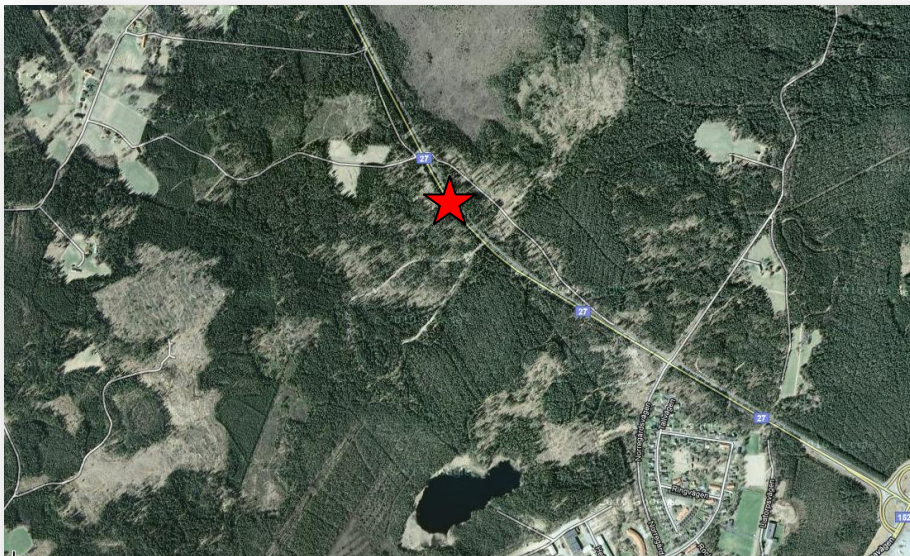
Olycksförloppsutredning

Trafikolycka

Väg 27, Bredaryd

Lördagen den 20 augusti 2011, larm kl 17.03.25

Räddningstjänstens insatsrapport 2011F00480



Sammanfattning

Lördagen den 20 augusti 2011 färdas en kvinna på cykel västerut på riksväg 27 mellan Bredaryd och Anderstorp i höjd med Tovhult. I samma färdriktning nalkas en personbil. Bilisten kör med stor kraft bakifrån på cyklisten som skadas mycket svårt. Den medvetlösa kvinnan transporteras till sjukhus där hon senare avlider.

Metod och underlag

Utredningen grundar sig på uppgifter från polisens anmälan, trafikverkets preliminära olycksutredning, räddningstjänstens insatsrapport samt samtal med räddningstjänstens räddningsledare.

Olyckan

Den cyklande kvinnan var efter ett besök i Bredaryd på väg hem till sin bostad. Hon cyklade på höger sida i västlig riktning på väg 27. Kvinnan är utrustad med cykelhjälm. En bilförare nalkades cyklisten i samma färdriktning. Hastigheten på denna vägsträcka är begränsad till 90 km/tim. Bilföraren har uppgivit att han under ett ögonblick tittade på sin hastighetsmätare. När han lyfter blicken igen upptäcker han en cyklist precis framför fronten. Han väjer då till höger ner i diket men lyckas inte undvika en kollision. Efter 54 meters färd med höger sidas hjul utanför asfalten styrs bilen upp på vägen. Därefter sladdar bilen över vägbanan och hamnar i vägens vänstra dike. Kvinnans cykel har av skadebilden att döma blivit överkörd av bilen. Kvinnan har kastats upp över motorhuven och därefter träffat bilens vindruta och tak. Cykeln är efter kollisionen svårt demolerad. Kvinnans cykelhjälm är trasig av krockvåld.

Fordonen

PB Renault Laguna, årsmodell 2007

Förare; man 23 år, giltigt körkort, ingen påverkan av alkohol

Cykel, Skeppshult

Förare; kvinna 51 år, ingen påverkan av alkohol

Räddningsinsatsen

17.01.36	larmas SOS om olyckan via 112. Larm enligt larmplan Nivå 5, station 57 + insatsledare 5080. Enl. gällande rutin bedömer IL själv om han skall åka på larmet eller ej.
17.03.25	Fip 5708 åker direkt mot olycksplatsen. Stationslarm 521
17.07.00	5708 framme. Vid framkomst finns tre civilpersoner runt den skadade cyklisten, kontroll av den skadades status; medvetlös, egen andning, puls, blödning från skalle. Personen ligger i framstupa sidoläge. Beslutar att låta hjälmen vara kvar, stabilt läge i väntan på ambulans. Rapporterar till 5080. Insatsledaren beslutar att inte åka till platsen.

17.10.00	521 anländer, biträder med första hjälpen. Trafikskyltning har endast skett från Bredarydshållet. Bilens förare omhändertas av brandpersonal (chockad). RL beslutar att stänga av vägbanan för all trafik.
17.11.00	Första ambulans anländer till olycksplatsen och tar över det medicinska ansvaret för den skadade kvinnan och bilföraren.
17.12.00	Polis ansluter till olycksplatsen och tar över ansvar för trafik och fordon.
17.30.00	Räddningstjänsten avslutas.

Efterarbetet

SL samlar inblandad brandpersonal till ett avlastande samtal på station 57, innan man skiljs åt.

Olycksorsak

Olyckans orsakas av att en bilförare bakifrån kör på en cyklist. Med ledning av spår från bilens hjul har bilen kommit utanför asfalten innan den träffat cyklisten. Utredningen ger inget svar på varför bilen hamnar utanför asfalten eller varför bilföraren inte uppmärksammar cyklisten.

Utvärdering av räddningsinsatsen

Även om händelsen som räddningsinsats var under full kontroll ställs räddningspersonalen under press i denna traumatiska och kaotiska situation. Utredaren anser att räddningsinsatsen och efterarbetet utförts på ett bra sätt men vill även peka på några punkter som kan förbättras;

- Tilldelade resurser är tillräckliga för insatsen. Styrka 57 väljer dock att åka på larmet utan tankbil vilket innebär att buffertfordon saknas vid arbetet på olycksplatsen.
- SL är första brandpersonal på plats. Med hjälp av allmänhet på skadeplatsen fortsätter han första hjälpinsatsen i väntan på räddningsstyrkan.
- Vid en N5-olycka larmas även Insatsledare 5080, via telefonkontakt överenskommer man att denne inte behöver åka till olycksplatsen. Vid en olycka med svåra skador/dödlig utgång bör insatsledare alltid åka fram för att själv bilda sig en uppfattning om lägesbild, behov av POSOM, avlastande samtal mm. Han skall även påbörja olycksförloppsutredning genom att dokumentera skadeplatsen, samt samla in faktauppgifter.

Erfarenhet

- Räddningstjänstens organisation med en Fip, (första insats person) innebär att en brandman larmas och åker direkt till olycksplatsen i eget utryckningsfordon. Detta innebär en tidsbesparing på i snitt ett

par minuter vilket kan vara av avgörande betydelse vid en akut räddningsinsats.

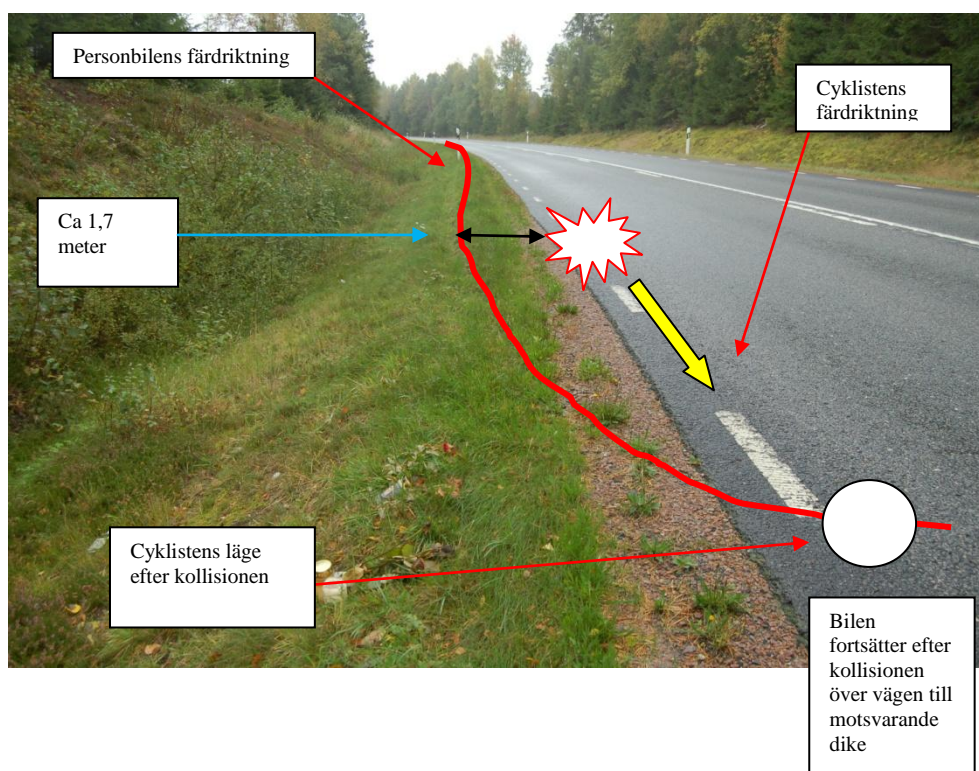
- Räddningstjänsten bör analysera resursbehov och rutiner för hantering av kamratstöd, avlastningssamtal och debriefing. Den krishanteringsplan som finns för räddningstjänsten behöver uppdateras. Rutiner vid behov av kamratstöd finns men förmågan att leda debriefing där olika yrkesgrupper är inblandade bör förfinas/övas.

Åtgärder

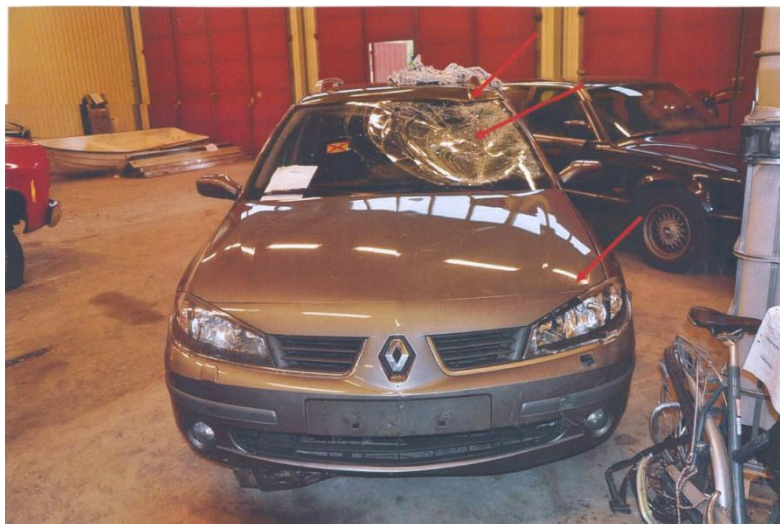
Rapport tillsänds Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Trafikverket.

Värnamo den 19 september 2011

Gert Lönnqvist
Olycksutredare



Nedanstående foton är hämtade från
Trafikverkets olycksutredning



Cyklisten har slagit i motorhuv, vindruta, förstärkningen över vindrutan och i tak



Cykeln totaldemolerad och skadorna tyder på att cykeln blivit överkörd och följt med under bilen ett stycke