



Händelse: Trafikolycka MC Lv180 vid Sandhult  
Larmnummer: 2011/581  
Datum: 2011-04-08  
Diarienummer: 11/1257

Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund (SÄRF) undersöker olyckor och räddningsinsatser mot bakgrund av Lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778), kap 3, § 10. Syftet är att klargöra olycksorsak, olycksförlopp och räddningsinsatsen. Detta ska användas för utveckling av operativ verksamhet och olycksförebyggande arbete. Arbetet har inte till syfte att klargöra ansvar, skuld eller vållande. I Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund ingår kommunerna Borås, Bollebygd, Svenljunga, Tranemo och Ulricehamn.

## Bild



## Utredningens inriktning

Utreda orsaker och omständigheter vid trafikolyckor samt eventuellt föreslå olycksförebyggande åtgärder. Utredningen omfattar även räddningsinsatsernas genomförande samt en enklare analys av dessa.

## Utredningens omfattning

Enkel orsaksutredning baserad på intervjuer med räddningspersonal och externa samverkansorgan. Ingen särskild utredningsmetod har använts.

## Extern samverkan med

Polisen

## Delgivning

- Rapporten läggs ut på [www.serf.se](http://www.serf.se) samt SÄRF intranät
- Ambulanssjukvården SÄS
- MSB Karlstad
- Polisen Västra Götaland
- Trafikverket

## Utredare

Christer Larsson

-----  
Frida Niméus  
Områdeschef

Händelse: Trafikolycka MC  
Larmnummer: 581  
Datum: 2011-04-08  
Plats: Lv 180 vid Sandhult

## Sammanfattning

En motorcykel med en ensam förare kommer körande på Lv 180 i riktning mot Borås. Enligt vittnen har föraren av motorcykeln i hög fart kört om flera personbilar och strax därefter kört av vägen. Förare och motorcykel fortsätter efter avåkningen ca 100m i vägrenen vid sidan av vägen. Motorcykeln stoppas av ett träd och föraren kastas av motorcykeln. Vid räddningstjänstens framkomst ligger föraren ca 20m ifrån motorcykeln. Trots tidigt påbörjad HLR av två förbipasserande privatpersoner så gick inte förarens liv att rädda.

## Olyckans/händelsens händelseförlopp

En man 60 år gammal kör på sin motorcykel av märket Yamaha FJR1300ABS på Lv 180 i riktning mot Borås. Enligt vittnen har föraren av motorcykeln i hög fart kört om flera personbilar och strax innan avfarten mot Näs ca 1km innan Sandhult kört av vägen. Förare och motorcykel fortsätter efter avåkningen ca 100m i vägrenen vid sidan av vägen innan motorcykeln stoppas av ett träd. Föraren kastas av motorcykeln och ligger vid räddningstjänstens framkomst ca 20m ifrån motorcykeln.

## Räddningsinsatsens genomförande

Larm om olyckan inkom till SOS kl 17:22 och räddningstjänsten larmades kl 17:24. Under framkörning informerar larmoperatören på SOS via radio ankommande styrkor från räddningstjänsten att hjärt och lungräddning pågår men att föraren inte har någon egen andning eller puls. Insatsledarbil 109 är första fordon från räddningstjänst på plats och kommer fram kl 17.33.

En medarbetare i Hedareds räddningsvärn passerar förbi olycksplatsen som privatperson och påbörjar tillsammans med en förbipasserande sjuksköterska hjärt och lungräddning på den skadade. Insatsledaren i bil 109 är första person från räddningstjänst på plats och han kontrollerar puls och tar av hjälmen på den skadade motorcykelföraren. Insatsledaren känner ingen puls och tar beslutet att inte invänta personalen i släckbilarna utan går direkt in i arbetet med att tillsammans med den förbipasserande sjuksköterskan fortsätta det uppstartade hjärt och lungräddningsarbetet. När ambulanspersonal anländer så kopplar de upp defibrillator. Personalen från ambulansen gör sedan ett antal försök att med hjälp av defibrillering få igång den skadades hjärtverksamhet.

Personalen i bil 101 förbereder en landningsplats för ambulanshelikoptern på Lv 180. Piloten gör bedömningen att det är för smalt att landa på vägen och väljer istället att landa på en gårdsplan en bit ifrån olycksplatsen. Bil 101 bistår helikopterpersonalen med transport mellan landningsplats och olycksplats. Ambulansläkaren som anländer med ambulanshelikoptern konstaterar efter undersökning att motorcykelföraren är avliden.

För att säkra olycksplatsen för egen personal tar räddningsledaren med stöd av lagen om skydd mot olyckor 6 kap. 2§ Ingrepp i annans rätt, beslut om att stänga av vägen under en tidsperiod av ca 45 minuter. Utförare av arbetsuppgiften blir efterföljande personal i bil 107 och bil 171.

Heltidspersonalen gör vid hemkomst en samling där de diskuterar igenom insatsens genomförande och ingen vidare uppföljning anses behövas.

## Utvärdering av räddningsinsatsen

Insatsledaren i bil 109 som är först på plats av räddningstjänstens personal väljer att avlösa en av de två privatpersoner som har startat upp hjärt och lungräddning. Insatsledaren grundar sin bedömning på att han inte ser något behov av ledningsfunktion i form av räddningsledare i början på insatsen. Trafiken vid olycksplatsen står vid räddningstjänsten framkomst redan still i båda riktningarna och det räddningstjänstarbete som finns att utföra är livsuppehållande åtgärder på föraren av motorcykeln. Det vore intressant att ha med denna insats som exempel vid nästa insatsledarmöte och diskutera beslutet att som insatsledare aktivt utföra hjärt och lungräddning.

Vid inblåsningarna används pocketmask som den förbipasserande sjuksköterskan haft med sig i sin bil. De sjukvårdshandskar som ligger i facket på förardörren i bil 109 får inte insatsledaren med sig utan får under insatsen blod från den omkomne motorcykelföraren på händer och i ansiktet. Vid framtida liknande händelser så är det av stor vikt att vi använder erforderlig skyddsutrustning.

Det samlas ett antal nyfikna privatpersoner som ställer sig i vägrenen ca 5m ifrån den omkomne som åskådare till räddningsarbetet. Insatsledaren uppmanar polisen en bit in i insatsen att hålla obehöriga på avstånd. När personal från ambulans och räddningstjänst lastar den omkomne i ambulansen så tar en av åskådarna ett foto. Insatsledaren på plats påpekar för fotografen att det är ett osmakligt beteende och ber honom radera fotot ur kameran. Under insatsen borde kanske även personalen från räddningstjänsten varit mera konsekventa och flyttat undan åskådarskaran.

## Direkta orsaker till olyckan/händelsen

Den bakomliggande orsaken till olyckan är troligtvis att föraren av motorcykeln höll en för hög hastighet genom kurvan. Hög hastighet i kombination med att det är tidigt på säsongen kan ha gjort att föraren missbedömt sin kapacitet och hamnat utanför vägbanan.

## Bakomliggande orsaker

Okända.

## Ytterligare kommentarer kring olyckan

Undertecknad utredare provkör med bil 109 aktuell vägsträcka vid olycksplatsen. Det är en flera hundra meter lång vänstersväng som börjar i en uppförsbacke följt av en kort utplaning och därefter nedförsbacke. I nedförsbacken blir vänstersvängen skarpare och här upplever jag att man uppfattar att kurvan blir skarpare väldigt sent. Efter vänstersvängen övergår vägbanan till raksträcka och det är i detta vägavsnitt som motorcykeln hamnar utanför vägbanan.

Enligt vittnen så var hastigheten på motorcykeln högre än den tillåtna. Håller man för hög hastighet med motorcykel i den ovan beskrivna kurvan och tappar fokus så är det ett ögonblicksverk innan man är vid sidan av vägen. Enligt personalen från Hedareds brandvärn så är det flera fordon som kört av vägen på samma plats tidigare. Trafikverkets djupstudier av olyckor med motorcykel visar att nästan hälften av alla dödsolyckor sker i kurvor.

## Omständigheter som har eller kan ha påverkat skadeutfallet

De färdigheter en mc-förare har gällande bromsteknik, välja lämplig hastighet och att köra säkert på kurviga vägavsnitt är inte de samma i början på säsongen som i slutet. Den aktuella olyckan inträffar tidigt på mc-säsongen och det finns anledning att tro att föraren inte kört på ett tag. Väljer man som förare att framföra sitt fordon på samma sätt man behärskade i slutet av förra säsongen innan man är ”avrostad” för den nya säsongen är det helt klart en förhöjd risk för att en olycka skall inträffa.

Efter att ha varit ute på platsen för olyckan så är det värt att poängtera att det inte är samma förhållanden på vägbanorna tidigt på våren som det är under sommaren. Vid provkörning av aktuell vägsträcka den 9 april 2011 så fanns det sprickor och försjunkningar (gupp) i vägbanan p.g.a. tjällossning.

Motorcykelförare är en relativt oskyddad grupp även om föraren i detta fall använde heltäckande skyddsutrustning så blev det så svåra skador att han avled.

## Förslag på olycksförebyggande åtgärder

Öka riskmedvetenhet hos motorcykelförare genom riktad säkerhetsinformation rörande skyddskläder, hastighet, bromsteknik, avrostningskurser i början av säsongen och att de lär sig köra säkert på kurviga vägar. Ansvar: Körskolor, SMC, Försäkringsbolag och Trafikverket.

## Förslag på insatsutvecklande åtgärder

Insatsledaren i bil 109 som är först på plats av räddningstjänstens personal väljer att avlösa en av de två privatpersoner som har startat upp hjärt och lungräddning. Det vore intressant att ha med denna insats som exempel vid nästa ledningsutbildning och diskutera beslutet att som insatsledare aktivt utföra hjärt och lungräddning. Ansvar: Mh ansvarig för ledningsutbildning.

De sjukvårdshandskar som ligger i facket på förardörren i bil 109 får inte insatsledaren med sig utan får under insatsen blod från den omkomne motorcykelföraren på händer och i ansiktet. Vid framtida liknande händelser så är det av stor vikt att vi använder erforderlig skyddsutrustning. Ansvar: Utbildning sjukvård Jn.

Det samlas ett antal nyfikna privatpersoner som ställer sig i vägrenen ca 5m ifrån den omkomne som åskådare till räddningsarbetet. Insatsledaren uppmanar polisen en bit in i insatsen att hålla obehöriga på avstånd. När personal från ambulans och räddningstjänst lastar den omkomne i ambulansen så tar en av åskådarna ett foto. Insatsledaren på plats påpekar för fotografen att det är ett osmakligt beteende och ber honom radera fotot ur kameran. Uppstår liknanden situationer vid framtida händelser bör kanske även räddningstjänstens personal vara mera konsekventa och flytta undan obehöriga åskådare. Ansvar: Mh ansvarig för ledningsutbildning.