



Undersökningsprotokoll

Olycksundersökning

Datum
2012-10-05

Handläggare
Dan-Ola Sandén

ID Brandutredning
2012A00607

Anledning till undersökningen:

Trafikolycka med fastklämd och brand i motorrum.



Uppdragsgivare: MSB och Räddningstjänsten Falköping-Tidaholm.
Uppdrag: Utredning av insats och allmänhetens beteende vid singelolycka.
Undersökningen utförd: Dan-Ola Sandén
Bilagor: Fotobilaga och erfarenhetsåterkoppling gjord av styrkeledare.

Upplysningar om branden

Larmtid: Söndagen den 23 september 2012 kl. 01.27
Adress: Ulvestorpsgatan / Egnahemsvägen i centrala Tidaholm.
Objektstyp: Kommunal väg / rondell.
Startutrymme:
Startföremål:
Sannolik orsak: Hög fart i kombination med alkohol.
Insatsrapport: 2012A00607

Id olycksundersökning
2012A00607

Objekt och händelsebeskrivning.

Beskrivning av objektet.

Norra infarten till Tidaholm från Skövde (väg 874), där en rondell har ersatt en fyrvägskorsning under året. Rondellen är lätt upphöjd med stenpartier, asfalt och ett gräsparti i mitten.

Händelsen.

Läs omständigheter i bilagan "Erfarenhetsåterkoppling"

Undersökning:

Omständigheter.

Samtal med polisen om hur olyckan har skett:

Polisens bedömning är att hög fart har förekommit.

Hastighetsbegränsningen på olycksplatsen är 50 km/h.

Föraren som var ensam i bilen hade en promillehalt på [REDACTED].

Föraren ligger kvar Skaraborgs Sjukhus i Skövde vid skrivande stund 2012-10-25.

Föraren är svårt skadad och har inte kunnat höras av polisen.

Insatsutvärdering

Denna händelse behandlas på måndagens analysmöte:

SOS tilldelar denna händelse RAPS 39, det uppmärksammas tyvärr inte av vare sig styrkeledare eller av ambulanspersonal. (*RAPS 31 är första tilldelad kanal i vårt område, andra händelsen tilldelas RAPS 39*) Då station 10 Falköping är ute samtidigt och på samma talgrupp (RAPS 31) tror styrkeledaren att de är larmade på samma olycka. Vid samtal med insatsledaren 253-1080 meddelar denne att Falköping har en annan trafikolycka. Falköping station 10 har fått en händelse före Tidaholm station 15 och är mycket riktigt på RAPS 31.

Detta påverkar inte arbetet på skadeplats.

Reflektion av styrkeledaren i Tidaholm:

Styrkeledaren får vid denna händelse gå in i uppgiftsledning för ett effektivt resultat, det gör att insatsledning blir lidande.

På denna olycka var de yttre omständigheterna såsom avspärning, samverkan med polis, mediakontakt nästan obefintliga, men en ledningsnivå ytterligare är önskvärd på liknande händelser. Insatsledaren 253-1080 åkte till Falköping station 10 för bakre ledning.

Reflektion av analysgruppen:

Rakelhanteringen påverkade inte insatsens genomförande under händelsen. Vi kan konstatera att ett mycket bra arbete är utfört på skadeplatsen dels ledarskapsmässigt med direktstyrande order och uppföljning under arbetets gång samt väl utförda moment av räddningspersonalen. Vi lyfter erfarenheterna till nästa APT för styrkeledare samt info. inom det befintliga övningsprogrammet för räddningspersonalen. Under analysmötet diskuterades också behovet av ledningsuppbyggnad när styrkeledare övergår till uppgiftsledning. Utmärkelsen Rådigt ingripande skall övervägas för privatpersonen. / CO.

Id olycksundersökning
2012A00607
Olycksplats



Sannolik orsak

Hög fart i kombination av alkohol i blodet.

Sammanfattning-Erfarenheter-Utlåtande

Trafikolyckan har skett sannolikt med hög fart och alkoholberusad förare.

Föraren var fastkämnd i bilen och brand som följd av kollisionen. Detta uppmärksammades av en närboende som var först på plats och kunde släcka branden med sin handbrandsläckare och larma SOS 112.

Detta har sannolikt räddat livet på föraren.

Räddningstjänsten i Tidaholm är en deltidsstation med 5 min. anspänningstid, där en styrkeledare finns på heltid dygnet runt.

Styrkeledare har 90 sek. anspänningstid och i detta fallet har det tagit 4 min. och 2 sek. efter larm till SOS.

Metoden (lossdragning) har använts vid händelsen med framgång.

Ambulanspersonal bör vara mer aktiva vid övningar ihop med räddningstjänsten vid losstagning/dragning för trafikolyckor där samarbetet/förståelsen är viktigt för ett lyckat resultat.

Kvalitetsgranskad av Brandingenjör: Johan Hjortsberg.

Underlag och förutsättningar för utlåtandet.

Samtal med styrkeledare som även var räddningsledare.

Kontakt med polisens utredningsbefäl.

Utvärdering av analysgruppen.

Fotobilaga:





Fakta

| | | |
|---|----------|------------|
| Larm till SOS | 01.26:08 | 0 min |
| Förlarm Litet larm/ Trafikolycka | 01.27.23 | 1min15sek |
| Litet larm Trafikolycka | 01.27:53 | 1min45sek |
| Stort larm Trafikolycka/Fastklämd/Brand | 01.28:17 | 2min9sek |
| Kvittering av larm 2 53-1560 | 01.30:10 | 4min2sek |
| 2 53-1560 och ambulans framme | 01.33:33 | 7min25sek |
| 2 53-1510 och 2 53-1540 framme | 01.35 | 9min (0) |
| Den skadade loss | 01.53 | 27min (18) |
| Den skadade ur bilen | 01.54 | 28min |
| Den skadade av transporterad | 02.00 | 34min |
| Ambulans 2 53-9150 anländer till KSS | 02.25 | 59min |

Tiderna är tagna från SOS ärendekopia och räddningstjänstens kamera, dessa är ej synkroniserade.



Vid ankomst





Omständigheter

- Saab 9-3 kör i hög hastighet upp genom rondellen vid Egnahemsvägen/Ulvestorsgatan flyger ca 30m och krockar sedan med en björk som står ca. 50 meter från rondellen, bilen stannar ca. 15 meter från björken.
- Boende i närheten hör smällen och springer ut och ser att det ryker från bilen, hämtar en pulversläckare och slår ner elden och larmar sedan.
- Bilens skydds bur är demolerad.
- Den skadade klämd mellan säte och ratt (obältad), sitter även fast med benen.
- Den skadade är i början av insatsen ej kontaktbar men kvicknar till något under räddningsarbetet.
- Ambulans 2 53-9150 finns på stationen i Tidaholm.
- Helikoptern kan ej lyfta från Säve p.g.a. väder.
- Ytterligare 2 ambulanser larmas till platsen Falköping och Mölltorp.



Innan förflyttning av fordonet



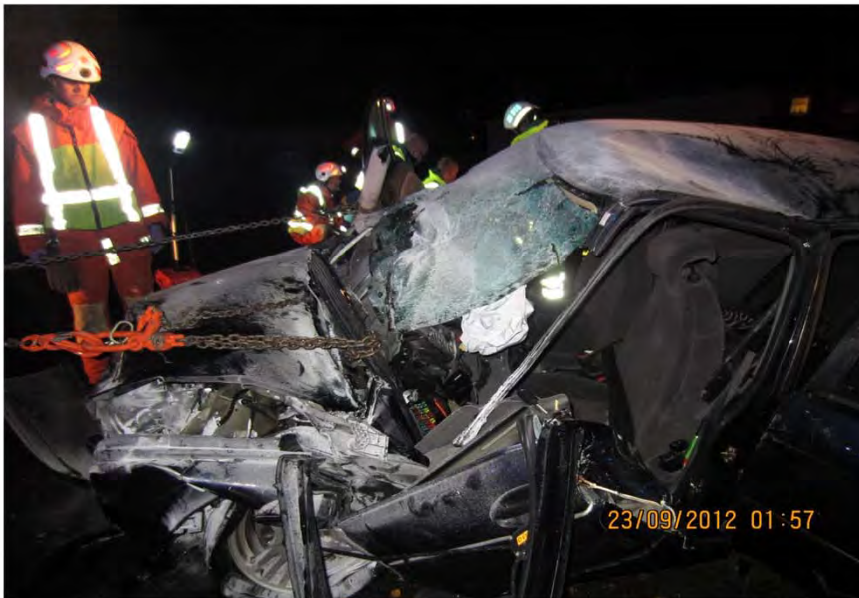


Räddningsproblem

- Brand i fordonet initialt.
- Fordonets placering gör att bilen måste flyttas innan lossdragning kan påbörjas.
- Fastklämd person i fordonet.
- Får metoden lossdragning plats på den tillgängliga ytan/P-platsen.
- Den skadade viker sig över kardantunneln under räddningsarbetet det hade troligtvis påverkat en alternativ metod.



Efter drag





Erfarenheter

- Viktigt att noga tänka igenom förflyttningar av krockat fordon.
- Arbete med den skadade bör ej fördröja förflyttningen/lossdragningen.
- Vart skall fordonet flyttas, vem skall flytta och hur skall det flyttas.
- Bygg inte verktygsplats innan fordonet har flyttats.
- Koppla inga kättingar innan fordonet har flyttats.
- Var generös med belysning i mörker.
- Det som tar tid är förflyttning och uppkoppling.
- SL blir mer aktiv i insatsen med uppgiftsledning och på så vis blir insatsledningen lidande.
- Om ambulans finns på platsen så bör de vara inne i fordonet så RTJ ej tappar personal.
- Tiden för uttag och fixation kan kortas.



Hur blir vi effektivare

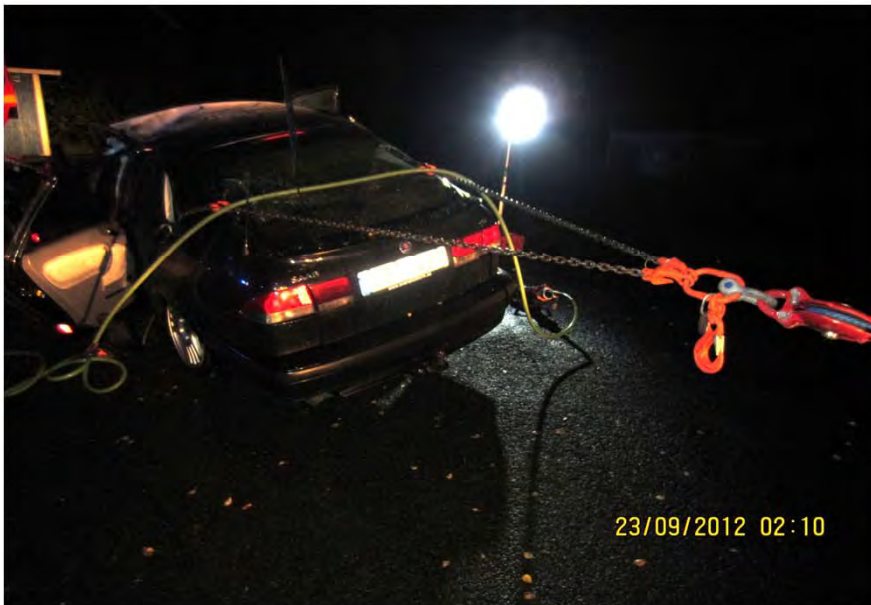
- Korta snabba övningar i och lägga ut kättingarna.
- Öva på och flytta bilar i olika situationer.
- Tydliga order/uppgiftsledning.
- IL avlastar som RL så tidigt så möjligt.
- Bra dokumentation erfarenhetsutbyte.
- Samövning med ambulans/förståelse för arbetsmetoden.
- Gemensam uppföljning.



Skadeutfall



Uppkoppling bak





Uppkoppling fram



Erfarenhetsåterkoppling gjord av : Styrkeledare Perry Malmberg.