



Händelse: Trafikolycka singelolycka personbil
Larmnummer: 1873
Datum: 2012-10-24
Diarienummer: 121345

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 klarlägga olycksorsak, olycksförlopp och räddningsinsatsen. Detta ska användas för utveckling av operativ verksamhet och olycksförebyggande arbete. Arbetet har inte till syfte att klarlägga ansvar, skuld eller vållande. I Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund ingår kommunerna, Bollebygd, Borås, Mark, Svenljunga, Tranemo och Ulricehamn.



Syfte med utredningen

Undersökning av olyckor är en viktig del av verksamhetsuppföljningen och syftar till att:

- Uppfylla gällande lagkrav.
- Klargöra orsakerna till händelsen samt eventuellt föreslå olycksförebyggande åtgärder.
- Klarlägga räddningsinsatsens genomförande och utgöra beslutsunderlag för insatsutvecklande åtgärder.

Utredningens omfattning

Utredaren har gjort en enkel orsaksutredning baserad på intervjuer med räddningstjänstpersonal och externa samverkansorgan.

Räddningstjänstpersonal som medverkat i intervjuer är:

- Styrkeledare RIB - Svenljunga (räddningsledare i inledningsskedet) och insatsledaren från Borås heltidsstyrka.

I analysgruppen som tagit fram förbättringsförslag ingick:

- Insatsledare med ansvarsområde för befälsutbildning, styrkeledare med ansvarsområde räddning, brandman med ansvarsområde för klippverktyg och undertecknad olycksutredare.

Extern samverkan med: Trafikverket, polis och Agena Foto.

Utredaren har i sitt arbete inte använt sig av någon specifik utredningsmetod.

Tidsangivelserna i rapporten är hämtade från räddningstjänstens och SOS insatsrapporter.

Delgivning

- Rapporten läggs ut på www.serf.se samt SÄRF intranät
- Ambulanssjukvården SÄS
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Polisen Västra Götaland
- Trafikverket

Utredare

Christer Larsson

Granskad och godkänd

Frida Nimeus
Områdeschef
Skydd och Samhälle

SÄRF

Händelse: Trafikolycka
Larmnummer: 1873
Datum: 2012-10-24
Plats: Länsväg 156 Ebbarp

Sammanfattning

En 54 årig man omkommer på länsväg 156 i höjd med Ebbarp utanför Svenljunga efter att hans fordon som är en personbil hamnat utanför vägbanan. Fordonet utsattes vid avakning för ett så kraftigt krockvåld att motorn slungades ut ur motorrummet och det låg bildelar spridda över ett stort område.

Olyckans händelseförlopp

(se bild 1-5 i bilaga 1)

Den omkomne föraren färdades ensam i en personbil av märket Skoda Octavia 1,8T, årsmodell 2003, på länsväg 156 i riktning från Svenljunga mot Skene. I början på en lång vänstersväng ca 2.5 km från Svenljunga tätort hamnar föraren utanför vägbanan. Efter att fordonet har hamnat utanför vägbanan syns det efter ca 30 meter en tydlig islagspunkt från fordonet i diket. Nästa islagspunkt är en vägtrumma och där klipper fordonet även av en telefonstolpe. Troligtvis har fordonet sedan gjort en luftfärd och slagit sönder ett väderskydd för en soptunna, skalat barken av två träd, klippt av två björkar, barkat ytterligare två träd och därefter vänd mot ursprungliga körriktningen stannat och blivit liggande på sida, allt på en sträcka av ca 80 meter. Fordonet har vid avakningen utsatts för ett kraftigt krockvåld och både insatsledaren och styrkeledaren som var ute på olycksplatsen anser att hastighet på olycksfordonet har varit högre än den tillåtna på 80 km/h.

Vägens beskaffenhet: Asfalterad vägbanan i bra skick.

Väder: Uppehållsväder, temperaturen var 7°C och olyckan inträffade strax efter kl. 20:00 så siktförhållande var nedsatta som de är vid den här årstiden efter mörkrets inbrott i slutet av oktober i Västsverige.

Räddningsinsatsens genomförande

(se bild 6-8 i bilaga 1 och även bilden på första sidan)

(Underlaget är hämtat från intervjuer med styrkeledaren RIB i Svenljunga, insatsledaren Borås, stabschefen i Borås plus insatsrapporten)

Kl. 20:12 Medlyssning stabschefen:

När stabschefen kommer in i larmsamtalet är det från början en kvinna som är inringare. Hon är chockad och har svårt att lämna några klara uppgifter. Det som går att lyssna sig till är att det ligger en bil på sida och att det är oklart om det är någon/några personer kvar inne i bilen. En man tar över telefonen och går fram till olycksbilen och upptäcker att det finns en person kvar inne i bilen. Mannen bedömer att personen sitter fastklämd inne i olycksbilen. Han gör även en pulskontroll på

personen som sitter fastklämd och här är det otydligt för stabschefen om mannen känner någon puls på den skadade.

Kl. 20:13 Larm till räddningstjänsten.

Kl. 20:17 Bil 571 och 574 på väg mot olycksplatsen:

Styrkeledaren RIB-Svenljunga återger utlarmningen enligt följande: Trafikolycka singel där en person sitter svårt fastklämd. Fordonståget från Svenljunga som åker på olyckan är släckbil 571 och tankbil 574. Det är ordinarie personal plus två nyanställda som åker med som extraresurs. Nyanställd RIB-personal har inom SÄRF möjlighet att åka med på alla larm under det första halvåret som anställda. Under framkörning söker styrkeledaren kompletterande information via larmoperatören och får bl.a. reda på att ambulans och polis är på väg. Styrkeledaren uppmanas även av stabschefen att snabbt lämna en framkomstrappport och vid behov vara snabb med att begära ut extra resurser.

Kl. 20:20 Framkomstrappport bil 571: Det ser inte bra ut det här, återkommer!

Räddningstjänsten sätter ut varningsskyltar ca 100m innan olycksplatsen. Släckbilen går förbi olyckan och gör uppställning med tanke på åtkomlighet till klippverktyg. I väntan på polis stängs vägen av helt med räddningstjänstens fordon.

Styrkeledaren och säkerhetsmannen gör tillsammans en OBBO (orientering, bedömning, beslut, order) på platsen. Under tiden ljussätter övrig personal med hjälp av belysningsmasten och säkrar mot brand genom att ställa fram en släckare. Därefter avvaktar personalen vid släckbilen för vidare beslut/order från styrkeledaren. Vid olycksbilen sitter mannen som larmade SOS och gör pulskontroll på föraren. Inringaren uppger till styrkeledaren att han har känt puls på föraren fram till för ca ½ minut sedan. Styrkeledaren lyser in i kupén med ficklampa

[REDACTED]

Styrkeledaren gör en pulskontroll på den skadade föraren men känner ingen puls eller ser några andra livstecken.

Kl. 20:22 Lägesrapport bil 571: Olycksbilen ligger på sidan inne i en trädgård och är kraftigt ihop tryckt. Styrkeledaren begär ut ytterligare en släckbil med klippverktyg och lossdragningsutrustning. Stabschefen larmar ut släckbil 1020 med personal från Borås som åker mot olycksplatsen.

Beslut/order blir att skapa åtkomlighet till patienten genom att klippa av taket på olycksbilen. Fordonet stabiliseras med hjälp av tre skarvstegar, en stega kläms fast under plåten i motorrummet och de två andra sätts fast i främre respektive bakre hjulhuset på bilens andra sida. Olycksbilen är p.g.a. krockvåld bågformad och med tre stabiliserande stegar så blir fordonet väldigt stabilt. När fordonet är stabiliserat klippas B och C-stolpar och biltaket viks framåt över motorhuven. Klippningen skapar enligt styrkeledaren bra arbetsutrymme för det fortsatta losstagningsarbetet.

Kl. 20:28 Lägesrapport bil 571: Patienten är ute ur bilen och HLR pågår, ambulansen är framme på olycksplatsen. Stabschefen vänder släckbil 1020 åter till hemmastation.

Uttagning av den skadade föraren från olycksbilen utförs av tre personer av räddningstjänstens personal. Föraren av olycksbilen är inte fastklämd i själva fordonet utan hänger istället i säkerhetsbältets nedre del. [REDACTED]

[redacted] Losstagningen utförs genom att två av räddningstjänstens personal stabiliserar patienten med hjälp av handkraft när den tredje skär av säkerhetsbältet. När föraren är frigjord läggs han på en aluminiumbår (skohornet) och räddningstjänstens personal påbörjar HLR, inblåsningar med pocketmask och hjärtkompressioner.

Strax därefter anländer första ambulansen som tar fram ytterligare sjukvårdsutrustning i form av syrgas och defibrillator. Det fortsatta sjukvårdsarbetet med patienten utförs i samarbete mellan räddningstjänst och ambulans. Svaljtub sätts och defibrillator kopplas upp men den ger inget utslag så inga uppstartsförsök utförs.

Övrig räddnings/ambulanspersonal ger psykiskt stöd till de personer som var först framme på olycksplatsen och som även larmade SOS. Det är en pappa och hans tonårsdotter som får filter att värma sig med och stödjande samtal. Efter en stund kommer även kvinnan och hennes son som bor i huset ut och pratar med räddningstjänstens personal. [redacted]

Kl. 20:33 Lägesrapport bil 571: Styrkeledaren får ingen kontakt med den inkommande ambulanshelikoptern utan vill via stabschefen få fram information om att landningsljusen är utlagda på en öppen gräsyta på andra sidan vägen i förhållande till olycksbilens placering. Stabschefen vidarebefordrar via larmoperatören på SOS informationen till ambulanshelikoptern. Ambulanshelikoptern beräknas landa om ca 5 minuter.

Kl. 20:35 Bil 109 framme.

Kl. 20:38 Lägesrapport bil 109: Mh har tagit över som räddningsledare. Polis på plats.

Kl. 20:45 Lägesrapport bil 109: Helikoptern har landat. Läkaren i helikoptern har tagit beslut om att arbetet med hjärt- lungräddning avslutas. Olycksbilen har kommit från Svenljungahållet och i början på en lång vänsterkurva hamnat utanför vägbanan. Utanför vägbanan har olycksbilen kört av några träd och skalat barken av några andra och därefter svårt demolerad hamnat liggande på sidan inne i en trädgård. Polisen har tagit över trafikdirigering på platsen och att ev. gå ut med varningsmeddelande via radio, vägen fortsatt avstängd i båda köriktningarna.

Kl. 21:16 Lägesrapport bil 109: Räddningstjänsten avslutades ca kl. 21:00. Polisen tar hand om avtransport av den omkomne.

Kl. 21:23 Lägesrapport bil 109: Räddningstjänsten har tillsammans med de andra blåljusorganisationerna hållit en "tyst minut" på platsen för den omkomne. Ambulansen tar på sig uppgiften att göra en uppföljning på kvinnan som är boende i huset [redacted] Samtliga fordon från räddningstjänsten lämnar platsen. Bil 571 och 574 tillsammans med ambulanspersonalen åker till stationen i Svenljunga för att hålla ett kamratstödjande samtal. Mh frågar RIB-personalen om de vill att han skall närvara under det kamratstödjande samtalet men RIB-styrkan anser att det inte finns något behov av Mh's närvaro. Styrkeledaren i RIB-styrkan kommer även att samla styrkan några dagar

efter händelsen för att göra en uppföljning av egen personal. Uppstår det behov av ytterligare stöd så kommer styrkeledaren att ta kontakt med stabschefen.

Kl. 21:59 Stabschefen ringer räddningschefen i beredskap och informerar om läget.

Cirka en timma efter avslutad insats får stabschefen ett samtal från polisen som meddelar att de kommer att ta kontakt med Svenljunga kommun för att de skall göra en uppföljning av de två personer som var först på olycksplatsen och som larmade SOS. Även kvinnan och hennes son som bor i huset där olycksbilen slutade sin framfart omfattas av uppföljningen. Stabschefen tackar polisen som ringer upp för ett bra initiativ.

Analys av räddningsinsatsen och förslag till förbättringar

(se bild 6-8 i bilaga 1 och även bilden på första sidan)

(Analysgrupp bestående av Lf, Mh, Cr och 63)

Räddningsinsatsen har på ett bra sätt anpassats efter rådande omständigheter och insatsen har genomförts effektivt utan att det har gjorts avkall på att skapa en säker arbetsmiljö för egen personal. Hela kedjan av räddningstjänstspersonal med allt från nyanställd RIB-personal till insatsledaren med över 30 års erfarenhet har på ett bra sätt agerat i sina tänkta roller ute på skadeplats. Personalen från räddningstjänsten har också lyckats med mixen att både följa tagna beslut och att ta egna initiativ. Samarbetet med övriga blåljusorganisationer på skadeplats var också väl fungerande.

Analysgruppen är överens om att räddningstjänstens personal som agerade ute på olycksplats har utfört en utomordentlig arbetsinsats. Vid analysgruppens granskning framkom det även att vi kan dra några nyttiga lärdomar från insatsen, se förbättringsförslagen nedan.

Landningsplats för ambulanshelikopter:

Landningsplatsen för helikoptern var placerad på en öppen gräsyta på andra sidan Lv156 och avståndet till olycksfordonet var ca 20 meter. När helikoptern landade blåste det enligt insatsledaren "orkan" på skadeplatsen. Lösa delar och utrustning blåste runt på skadeplatsen och även ljudnivån från helikoptern upplevde insatsledaren som väldigt störande.

Analys och förbättringsförslag: Landningsplats för ambulanshelikoptern bör om möjligt väljas minst 50-75m från olycksplatsen.

Klippning:

Vid den här olyckan klipptes B och C-stolpar på både förar och passagerarsidorna på olycksbilen. Därefter viktes bilens tak framåt över motorhuven (se foto nr 6 i bilaga 1). Styrkeledaren uppger att den valda klippmetoden skapade ett bra arbetsutrymme för losstagning av patienten. Enligt tiderna i insatsrapporten så går det ca 6 minuter från det att beslut om klippning tas till dess att patienten är ute ur bilen och HLR påbörjas. Klippning och arbetet med att få ut patienten från olycksbilen har situationsanpassats och enligt analysgruppen har räddningstjänstens personal utfört arbetet väldigt snabbt.

Analys och förbättringsförslag:

Enligt SÄRF:s "skolbok" när det gäller hantering/klippning av bil som ligger på sida så bör det alltid först övervägas om det på ett säkert sätt går att vända tillbaks bilen till att stå hjulen. I det här fallet där motorn är frånskild från övriga bilen så bör det enligt analysgruppen gå att vända tillbaks och säkra bilen med handkraft.

Vidare i SÄRF:s skolboksexempel när bil ligger på sida så klipper man A-B-C-stolpar på den sida som är uppåt, framrutan sågas och därefter viks taket nedåt mot marken. Nu har RIB-stationen i Svenljunga tagit fram ytterligare en fungerande metod.

Förbättringsförslag: Det bör läggas in övning med "bil på sida" för alla nivå 1 stationer i förbundet för att öva metodval.

Stabilisering:

Olycksbilens stabiliserades med tre stycken skarvstegar, en placerades i motorrummet och de två andra sätts i hjulhusen fram och bak på andra sidan bilen. Under rådande omständigheter fungerade vald stabilisering enligt styrkeledaren på ett bra sätt.

Analys och förbättringsförslag: Det bör köpas in stabiliseringsstöttor till alla nivå 1 stationer inom SÄRF.

Utlarmning:

Fordonståget som larmas ut vid den här olyckan är släckbil 571 och tankbil 574 från Svenljunga och insatsledarbil 109 från Borås. Allt enligt SÄRF:s larmplan vid den här typen av olycka, trafikolycka singel, inom en nivå 1 stations område. Stabschefen som har haft medlyssning på larmsamtalet och insatsledaren diskuterar redan under resan ut till olycksplatsen behovet av att sätta ytterligare fordon med klipp/lossdragningsutrustning på rull. Stabschefen tar beslut om att avvakta med ytterligare fordon tills bil 571 är framme på olycksplatsen och lämnar framkomstrappor.

Analys och förbättringsförslag: Larmplanen bör ändras så att flera fordonsresurser alltid blir larmade vid den här typen av larm. Alternativt att larmoperatören som har längre tid med inringaren föreslår/frågar stabschefen om det skall slås ut ytterligare fordonsresurser.

Direkta orsaker till olyckan/händelsen

Polisens utredare bedömer att olyckan med stor sannolikhet orsakades av sjukdomsfall.

Bakomliggande orsaker

Anhöriga har uppgett till polisens utredare att den omkomne föraren hade [REDACTED] som han behandlade med mediciner.

Ytterligare kommentarer kring olyckan

- [REDACTED]
- Föraren hade bälte
- Bilen hade sommardäck med godkänd status (se bild 7 i bilaga 1).

Omständigheter som har eller kan ha påverkat skadeutfallet

- Hög hastighet
- Olycksfordonet har utsatts för kraftigt krockvåld.

Förslag till åtgärder

Varje dygn framförs det tusentals fordon i Sverige där föraren är en ”tickande bomb” för sig själv och sina medtrafikanter p.g.a. sjukdom eller medicinering. [REDACTED]

Förslag till åtgärd: Polis och Transportstyrelsen gör en uppföljning, [REDACTED] för att undersöka om det har gjorts någon avrapportering och körkortsprövning p.g.a. tidigare olyckor.

Bilaga 1

Foto 1: Händelseförlopp



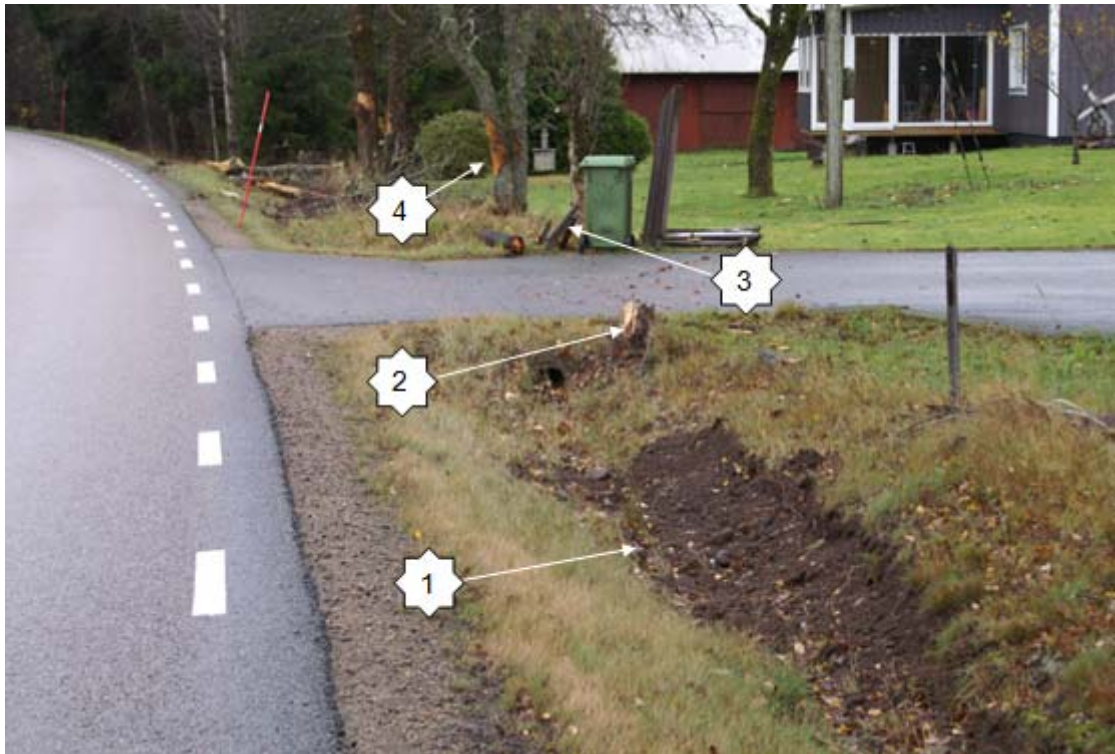
1. Här syns spår ned i diket från olycksfordonet ca 80m från dess slutliga position.
2. Olycksfordonets slutliga position.

Foto 2: Händelseförlopp



Vid pilen ser man olycksfordonets spår ned i diket

Foto 3: Händelseförlopp



1. Islagspunkt i diket från olycksfordonet.
2. Telefonstolpe som olycksbilen kört av.
3. Väderskydd till soptunna som olycksfordonet slagit sönder.
4. Två träd som olycksbilen skalat av barken på.

Foto 4: Händelseförlopp



1. Två alternativt en björk som olycksfordonet klippt av.
2. Ytterligare två träd som olycksfordonet skalat av barken på.
3. Olycksfordonets slutliga placering. Fordonet är vänd mot ursprungliga körriktningen, motorn ligger på gräsmattan frånskild från övriga fordonet, fordonet är bågformat och för övrigt svårt demolerat.

Foto 5: Händelseförlopp



Bild från Google som visar hur det såg ut på platsen innan olyckan.

Foto 6: Klippmetod



Bilden visar hur klippningen av C och B-stolpe utförts på båda sidor av bilen och hur taket har vikts framåt över motorhuven.

Foto 7:



Visar ambulanshelikopterns landningsplats och hur bilen har blivit bågformad av det krockvåld den utsatts för.

Bild nr 8.



Visar räddningstjänstpersonalens pågående HLR-arbete på patienten. Även hur räddningstjänsten har ljussatt arbetet på olycksplatsen och säkrat mot brand går att utläsa från bilden.