



Händelse: Trafikolycka Lv 154 Sexdrega
Larmnummer: 572
Datum: 2012-03-31
Diarienummer: 1211128

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.

Bild



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:

- Två brandmän från boråsstyrkan, styrkeledare RIB - Svenljunga (räddningsledare i inledningsskedet) och insatsledare från boråsstyrkan.

Extern samverkan med: Trafikverket, polis och Agena Foto.

Utredaren har i sitt arbete använt sig av en kombination av utredningsmetoderna STEP och MTO. 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 Niméus
Områdeschef
Skydd och Samhälle
SÄRF

Händelse: Trafikolycka
Larmnummer: 572
Datum: 2012-03-31
Plats: Lv 154 mellan Sexdrega och Rv 27

Sammanfattning

En fyrtiosjuårig man omkommer vid en singelolycka på länsväg 154 efter att hans fordon som är en personbil/lätt lastbil hamnat utanför vägbanan och voltat.

Olyckans/händelsens händelseförlopp

En ensam manlig förare färdas i en personbil/lätt lastbil av märket Mercedes –Benz 316 CDI, årsmodell 2001 i riktning norrut på länsväg 154. När föraren passerat Sexdrega och har ca. en kilometer kvar till Rv 27 hamnar fordonet av okänd anledning utanför vägbanan. Fordonet träffar med fronten en traktoravfart och voltar och blir därefter liggande på sidan vänd mot den ursprungliga färdriktningen (se bilaga: skiss och foto nr 1).

(se bilaga: foto nr 2).

Enligt räddningstjänstens personal råder det mycket halt väglag på olycksplatsen. En av de intervjuade brandmännen uppger att det fanns sladdspår från olycksfordonet på vägbanan (se bilaga: skiss). Den person som larmar SOS om olyckan uppger för polis och räddningstjänst att han strax innan olycksplatsen i hög hastighet blivit omkörd av föraren till olycksbilen.

Den person som ringer larmsamtalet till SOS upplever olyckan som väldigt obehaglig. Inringaren vill inte gå fram till olycksfordonet och kontrollera hur det har gått med föraren. Under tiden larmsamtalet fortfarande pågår så anländer en annan privatperson som tar över telefonen och går fram och gör en kontroll av den skadade. Den skadade personen ligger fastklämd under bilen och visar inga livstecken, uppgifterna lämnade av den person som tar över telefonen.

Räddningsinsatsens genomförande

Kl 05:16 larmoperatören på SOS slår ut Svenljunga på stort larm räddning, trafikolycka.

Kl 05:21 Bil 571 och 574 från Svenljunga kvitterar larmet. Larmoperatören SOS lämnar under resan kompletterande tilläggsinformation till styrkeledaren gällande skador och läge på olycksplatsen.

Kl 05:29 Framkomstrapport styrkeledare i bil 571: En person ligger fastklämd under bilen, det ser inte bra ut. Räddningstjänsten påbörjar losstagning.

Vid framkomst till olyckan gör styrkeledaren orientering på platsen tillsammans med säkerhetsmannen. Styrkeledaren gör en snabb pulskontroll på den fastklämda föraren

av olycksbilen (känner ingen puls) och ber säkerhetsmannen förbereda för att använda lyftkuddar.

Ungefär en mil från aktuell olycksplats håller räddningstjänsten på med losstagning av två fastklämda personer i en annan trafikolycka på Rv 27. Stabschefen har omdirigerat bil 107 från denna olycka för att istället åka till trafikolyckan på länsväg 154. Bil 107 är framme vid olyckan på länsväg 154 i stort sett samtidigt som styrkan från Svenljunga.

Efter en snabb överläggning (några sekunder) mellan styrkeledaren i bil 571 och de ankommande brandmännen i bil 107 så tas beslutet att vinschen på bil 107 är det bästa verktyget för en snabb losstagning av den fastklämda föraren av olycksbilen. Även en privatperson som har vinsch på sin bil har erbjudit sig att koppla upp vinsch för att frigöra den fastklämda föraren. Styrkeledaren har med tanke på säkerhetsaspekter avböjt privatpersonens förslag.

Kl 05:31 Lägesrapport från styrkeledare i bil 571: Vinschen på bil 107 används för att vända tillbaka olycksbilen och få loss den skadade personen. [REDACTED]

[REDACTED] Styrkeledaren vill ha dit ambulans så fort som möjligt.

Ca. kl 05:33 Patienten är loss och uttagen ur olycksbilen. Räddningstjänsten påbörjar HLR (se bilaga: foto nr 3). Enligt brandmannen som utför HLR har patienten ingen egen puls eller andning. [REDACTED]

Belysning på olycksplats ordnas från bil 107.

Kl 05:36 Ambulans på plats.

Kl 05:42 Lägesrapport från styrkeledaren i bil 571: Ambulansen övertar sjukvårdsarbetet och kopplar upp defibrilator. Defibrilatorn visar bara ett rakt streck så ambulanspersonalen gör inga uppstartsförsök.

Kl 05:49 Bil 109 framme: Räddningstjänsten har sopat vägbanan fri från grus så insatsledaren i bil 109 vill att stabschefen skriver en saneringsrapport.

Kl 05:59 Stabschefen ber insatsledaren i bil 109 ta foton från olycksplatsen.

Kl 06:05 Bil 571, 574 och 107 lämnar olycksplatsen för att åka till hemmastation och påbörja kamratstödande samtal.

Kl 06:20 Ambulansen har lastat och tagit med sig den omkomna personen och åkt till Borås lasarett. Insatsledaren i bil 109 lämnar olycksplatsen för att åka till stationen i Svenljunga och delta i RIB -styrkans kamratstödande samtal. Polis som också har anlånt till platsen tar hand om bärgning av olycksfordonet och kontakten med den omkomnes anhöriga.

Kl 07:08 Insatsledaren i bil 109 meddelar att det kamratstödande samtalet har fungerat bra. Styrkeledaren i RIB -styrkan kommer under dagen göra ytterligare uppföljning av medarbetarna i den egna styrkan. Om läget ändrar sig och det behövs mer stöd så kommer han att ta kontakt med P100.

Personalen i bil 107 har haft genomgång av både trafikolyckan på Rv27 och trafikolyckan på Lv154 med lagledare och övriga medarbetare i lag 4. Lagledaren meddelar stabschefen att även detta stödande samtal har fungerat bra.

Analys av räddningsinsatsen och förslag till förbättringsåtgärder

Valda metoder och arbetssätt vid den här olyckan har situationsanpassats och inte helt följt regelboken. De avsteg som har gjorts ligger enligt utredarens bedömning helt inom ramen för att få en räddningsinsats att fungera ute i verkligheten. Sammanfattas räddningsinsatsen från den här olyckan i ett ord så väljer utredaren ordet professionalism.

Metodval och säkerhet på olycksplatsen

Fordonsplacering: Vid framkomst till olyckan väljer styrkeledaren fordonsuppställningen att gå förbi olyckan med bil 571 och placera fordonet så att den spärrar den ena körbanan mot ankommande trafik från Rv27. Bil 574 stannar innan olycksplatsen och ställer sig tvärs över båda körbanorna och säkrar mot trafik från Svenljunga. Personalen i bil 574 ställer även ut varningsskyltar åt Svenljunga hållet. Bil 107 anländer nästan samtidigt och då skapar bil 571 utrymme för vinschning med bil 107 genom att bil 571 flyttas fram i riktning mot Rv 27 (se skissen i bilagan).

Analys och förslag till förbättringsåtgärder: Fordonsplaceringen för att säkra olycksplatsen för egen personal har situationsanpassats och får sägas ha fungerat på ett bra sätt vid aktuell olycka. Väljer man i rollen som olycksutredare att vara petig så skall det naturligtvis även sättas upp varningsskyltar i riktning mot Rv27.

Vinschning och losstagning: Här väljer brandmännen som kör bil 107 att koppla draget i en tvärbalk strax under vänster framhjul (se bild första sida). Olycksbilen säkras under draget med handkraft från brandpersonal. Enligt brandmännen som utför arbetsuppgiften går lyftet bra och olycksbilen ställs upp på alla 4 hjulen.

Den fastklämda föraren har under hela draget en brandman hos sig som stabiliserar nacke och kropp. När den fastklämda föraren är loss [REDACTED] dörren bryts upp med handkraft. Därefter tas föraren ut ur bilen och HLR påbörjas (se bilaga: foto nr 3).

Från det att bil 107 anländer till olycksplatsen och tills dess att den fastklämda föraren är losstagen och det går att påbörja HLR har det gått någonstans mellan 2-4 min. En privatperson som intervjuats av utredaren beskriver att från räddningstjänsten kom till platsen och till dess att den fastklämda personen var loss gick det otroligt snabbt.

Analys och förslag till förbättringsåtgärder: För att komma åt den fastklämda personen och kunna påbörja HLR görs bedömningen att tidsfaktorn är det mest väsentliga. Därför väljer brandmännen som utför draget att säkra olycksbilen med handkraft. Hade de istället valt att säkra olycksbilen med vår stabiliseringsutrustning och kilkuddar så hade det varit mindre risk för oväntade ryck men det hade fördröjt insatsen med säkert 10 minuter. Utredaren anser att de som utfört arbetet med tanke på omständigheterna valt en bra metod och väljer att inte komma med några förslag på förbättringsåtgärder.

Indelning av olycksplatsen i het-varm-kall zon: Vid den här olyckan gör räddningsledaren ingen uttalad indelning av olycksplatsen i het-varm-kall zon. Tidpunkten och platsen för olyckan gör att det bara samlas ett fåtal privatpersoner. Dessa personer håller behörigt avstånd och upplevs aldrig som störande.

Analys och förslag till förbättringsåtgärder: Räddningstjänsten SÄRF har under flera år försökt arbeta in begreppen het-varm-kall zon och det återstår en hel del arbete innan det fungerar fullt ut. Utredaren kontaktar den ansvarige för ledningsutbildning inom SÄRF för att han skall fortsätta med att på befälsövningar arbeta in begreppen het-varm-kall zon.

Mål med insatsen och taktiskt genomförande

Efter inledande orientering på olycksplatsen tar räddningsledaren beslut om att det är omedelbar losstagnation av den fastklämda som har högsta prioritet. Till att börja med är räddningsledarens metodval att det är lyftkuddar som skall användas. Efter en kort överläggning med personal i ankommande bil 107 görs ett omfall och metoden som väljs vid losstagnation är att istället använda vinsch.

Analys och förslag till förbättringsåtgärder: Bra taktik av räddningsledaren att använda räddningsmannen och sedan de ankommande brandmännen i bil 107 som bollplank för att välja en fungerande metod/taktik.

När losstagnationen är klar övergår målet med insatsen till HLR i väntan på ambulans. Det utförs hjärtkompressioner och det kopplas upp syrgas som används vid inblåsningar.

Analys och förslag till förbättringsåtgärder: Inget av räddningstjänstens fordon som var på olyckan hade någon defibrilator. Det finns en defibrilator på stationen i Svenljunga som används vid IVPA insatser. Olycksutredaren föreslår en översyn om det ev. skall köpas in ytterligare en defibrilator och läggas på bil 571. Ett annat alternativ är att fastlägga rutiner om att den defibrilator som finns på stationen skall tas med på fler insatstyper än IVPA. Ärendet lämnas till området för beredskap och insats Sb ansvarig för räddningsplanering.

Samverkan mellan räddningstjänst, polis och ambulans på olycksplatsen

De personer som har intervjuats från räddningstjänsten upplever att samarbetet mellan blåljusorganisationerna har fungerat på ett bra sätt. Insatsledaren som intervjuats lyfter bl.a. fram att ambulansen väljer att ta med sig den förolyckade personen istället för att ta dit en läkare och sedan ett fordon från en begravningsbyrå för avtransport. Det som föranleder beslutet är att det har förts en dialog mellan polis, ambulans och räddningstjänst om att det inte varit värdigt att den förolyckade föraren hade blivit kvar på platsen i flera timmar i väntan på avtransport.

Analys och förslag till förbättringsåtgärder: Inga förslag på förbättringsåtgärder.

Omhändertagande av egen personal efter olyckan

Här görs uppföljningen genom kamratstödande samtal inom den egna styrkan och förfarings sättet anses ha fungerat bra. RIB personalen från Svenljunga och

insatsledaren i bil 109 åker till RIB –styrkans hemmastation. Även personalen i bil 107 tillfrågas om de vill åka med övriga styrkan till Svenljunga. Här väljer brandmännen i bil 107 att åka till den egna hemmastation för kamratstödjande samtal inom det egna laget. En av de intervjuade brandmännen i bil 107 nämner vid intervjun att den bästa lösningen nog hade varit om all räddningstjänstpersonal som varit delaktiga i räddningsinsatsen hade genomfört ett gemensamt kamratstödjande samtal.

Analys och förslag till förbättringsåtgärder: SÄRF's åtgärdsplan för omhändertagande av egen personal efter olyckor behöver ses över och uppdateras. I början på år 2011 lämnade undertecknad olycksutredare ett förbättringsförslag i ämnet till dåvarande produktionschef. Förslag på utveckling och samordning av SÄRF:s kamratstödsverksamhet har tagits fram men inte implementerats, vilket är nödvändigt. Ärendet lämnas till området beredskap och insats Sb ansvarig för räddningsplanering för att utse en ansvarig för kamratstödsverksamheten som i sin tur ansvarar för implementeringen av verksamheten.

Övrigt

Personalen i bil 107 som omdirigerades av stabschefen från en pågående trafikolycka upplever att de fick alltför knapphändig information om läget på den ”nya” trafikolyckan.

Analys och förslag till förbättringsåtgärder: Undertecknad utredare tar vid nästa RCB/II –möte och informerar om hur viktigt det är för stabschef/räddningsledare att lämna kompletterande tilläggsinformation till ankommande styrkor.

Direkta orsaker till olyckan/händelsen

Halt vägval i kombination med för hög hastighet kan vara tänkbara orsaker till olyckan. Den person som larmar SOS och strax innan olycksplatsen blir omkörd av föraren till olycksbilen uppskattar olycksbilens hastighet till ca. 110 km/h.

Ytterligare kommentarer kring olyckan

- Hastigheten på aktuell vägsträcka är 70 km/h och olycksbilens hastighet uppskattas av ett vittne till 110 km/h.
- Föraren har inte använt bilbälte vilket gjorde att han hamnade utanför bilen och klämdes fast mellan A-stolpen och marken.
- Olycksbilen hade odubbade vinterdäck.
- Föraren var enligt polisens undersökning inte påverkad vid olyckstillfället.

Omständigheter som har eller kan ha påverkat skadefallet

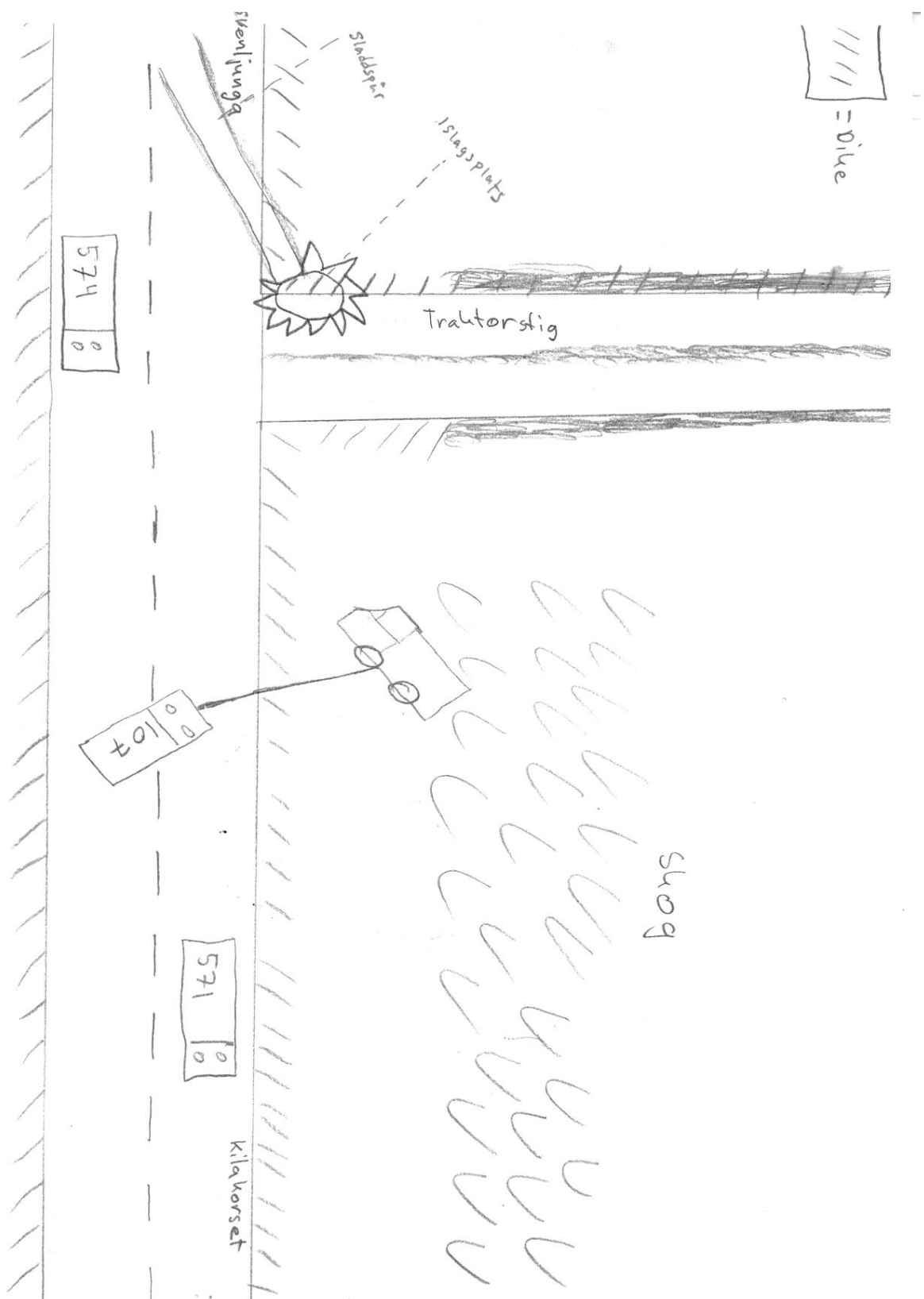
Hög hastighet i kombination med att föraren inte använt bilbälte har med stor sannolikhet påverkat skadefallet i negativ riktning vid den här olyckan.

Förslag till åtgärder

Undertecknad utredare har provkört aktuell vägsträcka och upplever vägavsnittet som smalt och krokigt. År färdriktningen från Svenljunga mot Rv27 så upplever utredaren att det är långt mellan hastighetskyltarna.

Förslag åtgärd: För att få bilisterna att hålla lagstadgad hastighet på aktuellt vägavsnitt så borde det sättas upp ytterligare hastighetsskyltar och även fartkameror. Ansvarig: Trafikverket.

Bilaga innehållande skiss och foton



Skiss som gjorts av brandmännen i bil 107.



Bild 1



Bild 2



Bild 3: Pågående hjärt och lungräddning.