



Undersökning av olyckor och räddningsinsatser  
Område Skydd och Samhälle

Händelse: Trafikolycka singelolycka personbil  
Larmnummer: 1554  
Datum: 2012-09-03  
Diarienummer: 2012-60

*-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 inledningskedet) och insatsledaren från Borås heltidsstyrka.

I analysgruppen som tagit fram förbättringsförslag ingick:

- Insatsledare med ansvarsområde för larmplaner, styrkeledare med ansvar för kamratstödsgruppen, styrkeledaren RIB Svenljunga (räddningsledare i inledningskedet), områdeschefen för avdelningen Skydd och Samhälle 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](http://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

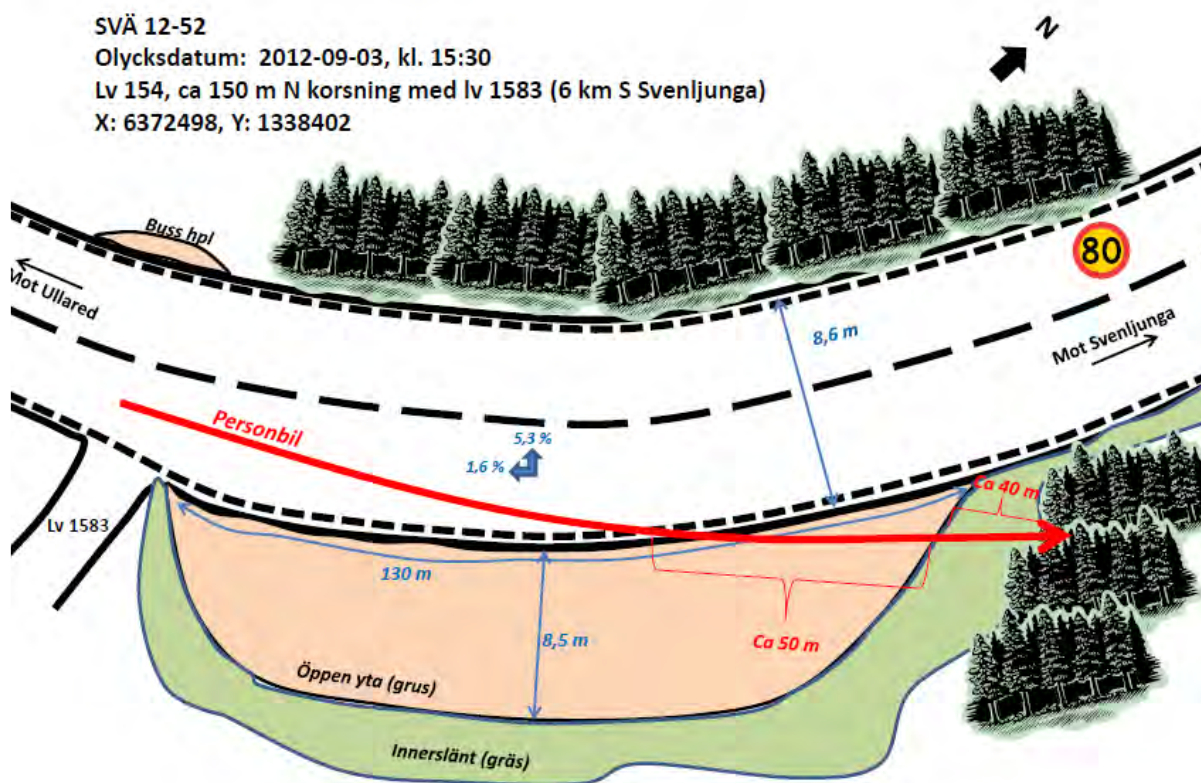
Händelse: Trafikolycka  
Larmnummer: 1554  
Datum: 2012-09-03  
Plats: Länsväg 154 Örsås

## Sammanfattning

En 38 årig manlig förare skadas svårt efter att den personbil han färdas i hamnat utanför vägbanan på länsväg 154 ca 6 kilometer söder om Svenljunga. Föraren avlider på lasarettet den 27 september 2012 p.g.a. de skador han ådragit sig vid olyckstillfället.

## Olyckans händelseförlopp

Föraren som vid olyckan skadades svårt och som senare avlider p.g.a. sina skador färdades ensam i en personbil av märket Mercedes Benz 230 E av årsmodell 1990. Föraren åker på länsväg 154 och i en vänsterkurva ca 6 km innan Svenljunga vid anslutning till korsningen med länsväg 1583 hamnar han utanför vägbanan. Föraren passerar först en öppen grusad yta, mötes/parkeringsplats, därefter gör fordonet en luftfärd på ca 40m och slutpositionen blir inne i en skogsdunge med vuxen blandskog mest gran och tall. Under luftfärden slår fordonet av flera träd. Föraren kläms fast och fordonet blir liggande på sida inkilad mellan flera träd (se skiss och bilder nedan).



*Skissen framtagen av trafikverkets utredare*



*Öppen grusad yta, mötes/parkeringsplats, bilden är tagen 100m innan platsen där personbilen hamnar ute i terrängen.*



*Fordonets slutposition.*

**Vittne till händelsen:** En privatperson som befinner sig i sin bil i korsningen på länsväg 1583/154 blir vittne till händelsen. Vittnet har efteråt i telefon beskrivit olycksförloppet för styrkeledaren på RIB-stationen i Svenljunga. Han beskriver att föraren av olycksbilen i hög hastighet hamnar utanför vägbanan och passerar över den intilliggande mötes/parkeringsplatsen. Vittnet upplever att föraren av olycksbilen inte försöker/hinner göra något försök till inbromsning på den sträcka han passerar över den öppna grusytan.

**Vägens beskaffenhet:** Asfalterad vägbanan i bra skick.

**Väder:** Upphållsväder och klar väderlek med torra vägbanor.

## Räddningsinsatsens genomförande

Underlaget är inhämtat från insatsrapporten och intervjuer med styrkeledaren RIB i Svenljunga och insatsledaren från Borås.

Foton se bilaga 1: Bilderna är tagna av Joakim Eriksson Agena Foto.

Kl. 15:34 Larm till räddningstjänsten om att en personbil kört av vägen i mycket hög hastighet och in i skogen.

Kl. 15:37 Bil 571 och 574 från Svenljunga på väg mot skadeplatsen.

Kl. 15:42 Bil 571 och 574 framme på skadeplatsen. Enligt styrkeledaren i bil 571 är första ambulansen framme strax innan räddningstjänsten.

Kl. 15:46 Lägesrapport från styrkeledaren i bil 571: En person sitter fastklämd i olycksbilen och räddningstjänstens personal förbereder för klippning.

Fordonets slutposition inkilad mellan flera träd och avslagna/ hängande träd i absolut närhet gör det svårt att komma åt att använda klippverktyg. De träd som hänger och hotar att falla säkras med spännband och saxen på hydraulverktygen används till att klippa undan grenar och mindre träd som är ivägen (se bild 1-2 i bilaga 1).

Det är även svårigheter med att stabilisera olycksfordonet men med hjälp av kilar och spännband lyckas räddningstjänstens personal få fordonet tillräckligt stabilt för att påbörja klippning (se bild 3-4 i bilaga 1).

När det har skapats en säker arbetsmiljö för räddnings och ambulanspersonal så klipps fordonets A – stolpar på båda sidor och taket viks bakåt strax framför B – stolparna (se bild på första sidan). Föraren som inte har haft säkerhetsbälte på sig sitter fastklämd i fordonets pedaler. Olycksföraren är under losstagningsarbetet vid medvetande men inte kontaktbar.

Kl. 15:57 Insatsledarbil 109 och ambulanshelikoptern framme.

När insatsledaren anländer ca 15 minuter efter RIB -styrkan från Svenljunga är olycksföraren losstagen från den krockade personbilen.

Ambulanshelikoptern har hittat en bra landningsplats och landar på en äng ca 100m från olycksplatsen (se skiss, ovanför 80 skylten).

Kl. 16:00 Lägesrapport bil 109: Den skadade personen är losstagen och ute ur olycksbilen. Olycksföraren bedöms ha svåra skador och sjukvårdsarbete pågår. Vägen helt avstängd.



*Omhändertagande av den skadade sker i samarbete mellan räddningstjänst och ambulans.*

Läkaren från ambulanshelikoptern intuberade och sövde ner den skadade föraren innan lastning och avtransport med helikopter till Sahlgrenska sjukhuset.

Kl. 16:05 Stabschefen lämnar trafikmedelande till Sveriges Radio om att vägen är avstängd.

Räddningstjänsten har i inledningsskedet av insatsen även hand om trafikdirigering (normalt polisens arbetsuppgift). När polisen anländer tar de över vägavstängning och omdirigering av trafik på olycksplatsen.

Kl. 16:15 Lägesrapport från bil 109: Vägen kommer att vara helt avstängd ytterligare ca 15 minuter. Insatsledaren i bil 109 lämnar olycksplatsen och tar med sig en nyanställd brandman som mår dåligt av den inträffade olyckan tillbaks till stationen i Svenljunga för att inleda kamratstödjande samtal.

Kl. 16:25 Lägesrapport från bil 571: Den svårt skadade olycksföraren är lastad i ambulanshelikoptern och kommer att transporteras till Sahlgrenska sjukhuset för vård. Bil 571 kommer att vara kvar på olycksplatsen ca 20 minuter för att plocka ihop använd utrustning.

Kl. 17:00 Lägesrapport bil 109: Räddningsarbetet på olycksplatsen är avslutat och räddningstjänstens personal som varit involverade i olyckan håller kamratstödjande samtal på stationen i Svenljunga.

Kl. 17:20 Insatsledaren i bil 109 lämnar stationen i Svenljunga och återgår mot hemmestation i Borås. RIB –styrkan i Svenljunga fortsätter det kamratstödjande samtalet.

### **Analys av räddningsinsatsen och förslag till förbättringar**

Scenariot som den först anlända RIB-styrkan från Svenljunga möttes av var en personbil som ligger på sida inkilad mellan flera träd och i fordonet finns en svårt skadad fastklämd förare. Det finns även träd i omedelbar närhet till olycksfordonet som hänger på trekvart och hotar att falla (se bilder i bilaga 1).

De standardrutiner som finns inövade för trafikolyckor (normalfall) faller omedelbart vid den här typen av verkliga händelser. Handlingsmönstret som räddningsstyrkan väljer under räddningsarbetet har säkert till viss del sitt ursprung i genomgåna utbildningar i MSB's regi och även RIB – styrkans egna övningar på hemmaplan men den viktigaste pusselbiten när olycksscenarior hamnar utanför det invanda/inlärdas är att kommunicera inom den egna styrkan och försöka komma fram till fungerande lösningar. Vid den här olyckan har RIB – styrkan på ett utomordentligt bra sätt hittat framkomliga vägar för att lösa arbetsuppgiften.

Naturligtvis har analysgruppens Argusögon hittat saker som går att förbättra vid framtida liknande händelser, se förslagen nedan.

#### Stabilisering av olycksbilen och arbetet med skapa en säker arbetsplats för den egna personalen:

Efter att räddningsledarens orienterat sig på skadeplatsen och gjort sin bedömning blir beslutet att de hängande träd som hotar att falla skall säkras och fordonet skall stabiliseras. Därefter skall klippning påbörjas för att skapa tillträde till den skadade föraren. Här sätts RIB -styrkans kreativa förmåga på prov och det används spännband och kilar för att skapa en säker arbetsplats. Räddningsledaren från RIB -styrkan gör bedömningen att hade släckbil 571 varit utrustad med stöttor för att stabilisera personbilar som ligger på sida hade det underlättat arbetet på skadeplats.

#### Analys och förbättringsförslag:

Eftersom varje sekunds tidsvinst vid losstagning av fastklämda och svårt skadade personer kan vara skillnaden mellan liv och död så bör det köpas in stabiliseringsstöttor till alla nivå 1 stationer i förbundet. Områdesschef Börje Claesson är informerad och gör en uppföljning i ärendet.

#### Utlarmning:

Enligt SÄRF's larmplan på trafikolycka singel inom Svenljungas område åker fordonståget släckbil 571 och tankbil 574 från RIB –stationen i Svenljunga och insatsledarbil 109 från Borås. Mr som åker i rollen som insatsledare på den här olyckan lyfter vid intervjun fram att även släckbil 1020 borde larmats ut vid den här olyckan.

#### Analys och förbättringsförslag:

Larmplanen bör ses över och ändras så att fler än en fordonsresurs med klipp/losstragning utrustning larmas vid den här typen av olycka inom en nivå 1 stations område. Mikael Rohmée tar med sig frågan till arbetet med översynen av larmplanerna, våren 2013.

#### Uppföljning av egen personal:

Vid den här trafikolyckan var det en nyanställd brandman som tog illa vid sig av olyckan. Den nyanställde har själv varit inblandad i en trafikolycka och minnesbilder/tankar från den egna olyckan kom vid det här tillfället tillbaks. Styrkeledaren från RIB – Svenljunga var under räddningsarbetet uppmärksam på den egna personalen och märkte på den nyanställda personens uppträdande att inte mådde bra. Styrkeledaren tillsammans med insatsledaren väljer då att den nyanställda brandmannen lämnar olycksplatsen tillsammans med insatsledaren och åker till stationen i Svenljunga för att inleda kamratstödande samtal.

#### Analys och förbättringsförslag:

Eftersom kamratstödsgruppen har varit vilande under ett antal år så bör den nu återstartade kamratstödsgruppen gå ut och informera samtlig operativ personal om hur SÄRF's kamratstöd är tänkt att fungera. Informationen bör även innehålla de möjligheter som finns för uppföljning av personal genom SÄRF:s företagshälsovård. Samtliga befäl som kan tänkas hamna i rollen att leda ett

kamratstödjande samtal har behov av utbildning. Enligt den ansvarige för kamratsstödsgruppen, Andreas Johansson, är utbildning och information planerad under våren -13.

Tilläggas bör att vid det här tillfället agerade berörda befäl vid omhändertagandet av den egna personalen på ett föredömligt sätt.

### **Direkta orsaker till olyckan/händelsen**

Okända.

### **Bakomliggande orsaker**

Polisens utredning kunde ej fastställa någon orsak till olyckan. Föraren var inte påverkad av alkohol eller droger och enligt utredningen kan inget hastigt sjukdomsfall påvisas. Den tekniska utredningen av olycksfordonet visar inte heller på några brister.

### **Ytterligare kommentarer kring olyckan**

Vittnet som befann sig i korsningen länsväg 1583/154 reagerar på att inte olycksföraren gör något försök att bromsa när han hamnar utanför vägbanan.

### **Omständigheter som har eller kan ha påverkat skadeutfallet**

- Hög hastighet
- Föraren var inte bältad
- Bilen saknade Airbags
- Olycksfordonet var av årsmodell 1990 och krocksäkerheten hos personbilar har utvecklats en del under 22 år.

### **Förslag till övriga åtgärder**

Inga.



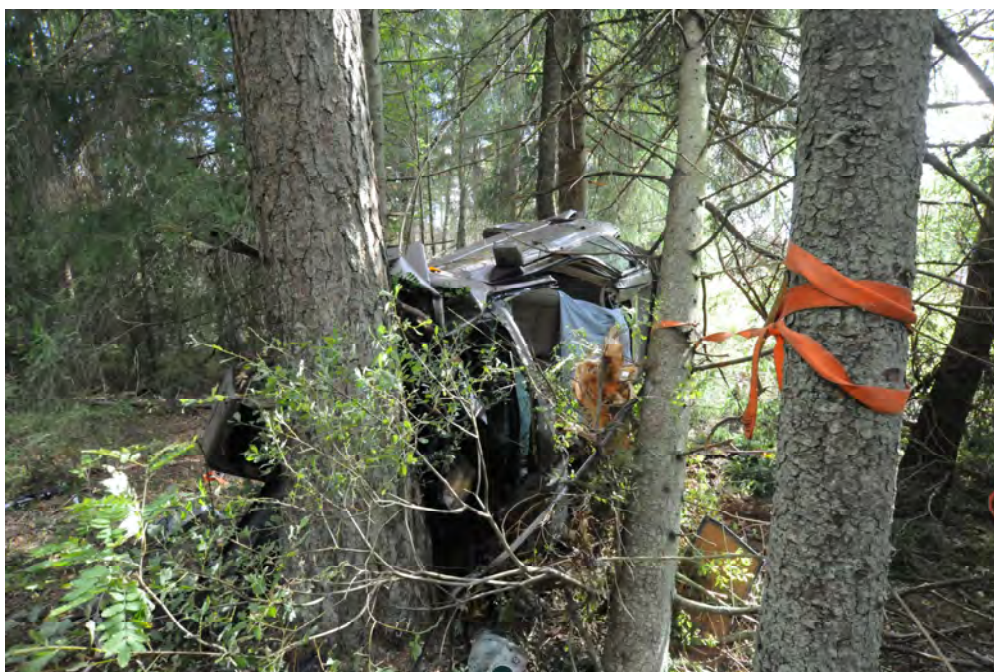
## Bilaga 1

Bild 1.



*Under olycksfordonets luftfärd mellan mötes/parkeringsplatsen och dess slutposition slogs flera träd av.*

Bild 2.



*Räddningstjänsten fick även säkra hängande träd för att skapa en säker arbetsplats.*

Bild 3.



*För att stabilisera bilen användes bl.a. spännband och kilar.*

Bild 4.



*För att stabilisera bilen användes bl.a. spännband och kilar.*