



Undersökning av olyckor och räddningsinsatser
Avdelning Skydd och Samhälle

Händelse: Trafikolycka/singel avåkning med motorcykel

Plats: Länsväg 1596 Hökhult – Björkekullen, Horred, ca 1850 meter väster om riksväg 41.
Kartkoordinater: X = 6364126 Y = 1297984.

Larmnummer: 19.4167647.2

Larmtid: 2013-04-26, kl. 21:21.

Diarienummer: 13/002507

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, Mark, Svenljunga, Tranemo och Ulricehamn.



Bild 1. Visar motorcykelns placering, den avkörda stolpen med vajer och uppställningen av utryckningsfordon.

Sammanfattning

Den 26 april 2013 larmas räddningstjänsten till en motorcykelolycka/singel. Det är en 48 årig manlig motorcykelförare som tappat kontrollen över sitt fordon och hamnat utanför vägbanan. Utanför vägbanan träffar motorcykeln en telefonstolpe och olycksföraren slungas av motorcykeln. Vid räddningstjänstens framkomst är mannen okontaktbar och han transporteras svårt skadad med en ambulanshelikopter till Sahlgrenska sjukhuset där han senare avlider.

Vid den här olyckan är det inom några minuter från det att olyckan inträffar en närboende ledig RIB – anställd brandman framme på skadeplats. Den närboende brandmannen påbörjar omhändertagandet/livsuppehållande åtgärder på den svårt skadade motorcykelföraren. Även första räddningsfordon, 252-2260 FIP: en, som har ett par minuters körväg är snabbt framme på skadeplats. När ambulanspersonal anländer fortsätter sjukvårdsarbetet med den skadade föraren i samverkan mellan personal från ambulans/räddningstjänst. Under räddningsinsatsens genomförande utförde räddningstjänstens personal även trafikdirigering, sanering av vägbana/vägren, förberedde landningsplats för ambulanshelikopter m.m. Olycksutredaren bedömer att arbetet under räddningsinsatsen till stora delar har genomförts på ett bra sätt.

Det har tidigare varit flera avåkningar i kurvan där motorcykelföraren hamnade utanför vägbanan och förolyckades. Några av de närboendes förklaringar till varför kurvan är så olycksdrabbad är bl.a. att förbipasserande fordon ofta håller högre hastighet än den tillåtna på 70 km/h. En annan orsak som tas upp av de närboende är att det en bit upp i backen finns en grusad avtagsväg och när det regnar så rinner det ut rullgrus i den asfalterade kurvan. Även doseringen av kurvan anses undermålig. Undertecknad olycksutredare har lämnat förslag till Trafikverket på att det bör sättas in olycksförebyggande åtgärder för att rätta till de problem som nämns ovan för att undvika framtida olyckor på platsen.

Andra faktorer som kan vara orsak till eller bidragit till olycksförloppet är att föraren enligt den rättskemiska undersökningen var påverkad av alkohol och framförde ett fordon som enligt polisens tekniska undersökning hade ett kärvt gasreglage.

SAMMANFATTNING.....	2
I. INLEDNING	4
1.1 BAKGRUND	4
1.2 SYFTE MED UTREDNINGEN.....	4
1.3 UTREDNINGENS OMFATTNING	4
1.4 ERFARENHETSÅTERFÖRING/DELGIVNING	4
2. RESULTAT AV UNDERSÖKNINGEN	5
2.1 HÄNDESEFÖRLOPP INNAN RÄDDNINGSTJÄNSTENS ANKOMST	5
2.2 RÄDDNINGSSINSATSENS GENOMFÖRANDE	6
2.3 TEKNISK UNDERSÖKNING AV OLYCKSFORDONET	7
2.4 FÖRARENS KLÄDSEL	8
2.5 FÖRARENS SKADOR.....	8
2.6 VÄGENS BESKAFFENHET/VÅDER.....	8
3. ANALYS AV HÄNDESEFÖRLOPPET, RÄDDNINGSSINSATSEN OCH FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR	8
3.1 ANALYS AV HÄNDESEFÖRLOPPET.....	8
3.2 BAKOMLIGGANDE ORSAKER	11
3.3 DIREKTA ORSAKER TILL HÄNDELSEN	11
3.4 UTVÄRDERING AV RÄDDNINGSSINSATSEN	12

I. Inledning

I.1 Bakgrund

Den 26 april 2013 larmas räddningstjänsten till en motorcykelolycka/singel. Det är en 48 årig manlig motorcykelförare som hamnat utanför vägbanan och krockat med en telefonstolpe. Vid räddningstjänstens framkomst är mannen okontaktbar och han transporteras svårt skadad med en ambulanshelikopter till Sahlgrenska sjukhuset där han senare avlider.

I.2 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.

I.3 Utredningens omfattning

Utredaren har gjort en enkel orsaksutredning baserad på intervjuer med räddningstjänstpersonal och externa samverkansorgan. Tidsangivelserna i rapporten är hämtade från räddningstjänstens insatsrapport. Utredaren har i sitt arbete inte använt sig av någon specifik utredningsmetod.

Räddningstjänstpersonal som medverkat i intervjuer är:

Första insatsperson RIB – Horred, räddningsledare i inledningskedet och insatsledaren från Skene som vid framkomst tar över rollen som räddningsledare. Även den närboende RIB anställd i Horred som påbörjar livsuppehållande åtgärder på den förolyckade motorcykelföraren innan räddningstjänstens framkomst har intervjuas. Utredaren har även samtalat med det kvinnliga ögonvittnet till olyckan.

Extern samverkan med: Trafikverket, polis och Agena Foto.

I.4 Erfarenhetsåterföring/delgivning

Olycksutredaren presenterade det datainsamlade materialet som utgör underlaget till rapporten på RCB/IL – mötet den 16 maj 2013.

Delgivning

- Rapporten läggs ut på www.serf.se samt SÄRF intranät
- Ambulanssjukvården SÄS
- MSB
- Polisen Västra Götaland
- Trafikverket

Utredare Christer Larsson	Granskad och godkänd Henry Linnsén Områdeschef Skydd och Samhälle
-------------------------------------	--

2. Resultat av undersökningen

2.1 Händelseförlopp innan räddningstjänstens ankomst

Ögonvittnets upplevelse av olyckan:

En närboende kvinna står på sin balkong och röker när hon ser en motorcykel komma i hög hastighet i riktning från Horred. Hon uppskattar motorcyklistens hastighet till minst 90 km/h. När motorcyklisten passerar platsen där hon står skymms fordonet av en närliggande ekonomibygnad. Hon hör en kraftig smäll och förstår att motorcyklisten kört av vägen (se bild nedan).



Bild 2.

1. Platsen där kvinnan står och röker.
2. Den skymmande ekonomibygnaden.
3. Platsen för avåkningen.
4. Pilen visar den körriktning som kvinnan uppger att motorcyklisten haft.

Kvinnan ropar till sin man som finns inne i huset att en motorcykel har kört av vägen. Både mannen och kvinnan skyndar sig ut till olycksplatsen för att ta reda på vad det är som har inträffat. När de kommer fram till olycksplatsen ca 60m från huset ser de först en avkörd telefonstolpe som ligger över vägen. Motorcykeln ligger i anslutning till det som är kvar i marken av den avbrutna telefonstolpen. Föraren ligger halvvägs ned i ett dike ca 5m från motorcykeln. Kvinnan beskriver den skadade föraren som okontaktbar [REDACTED]. Mannen ringer larmsamtal till SOS och kvinnan springer för att hämta en granne som är RIB-anställd brandman i Horred.

Den RIB – anställde grannen är på olycksplatsen inom någon minut och påbörjar omedelbart livsuppehållande åtgärder. Han säkrar nacken och stabiliserar patienten. Det stannar även en förbipasserande IVPA utbildad brandman från Lidköping som hjälper till med det inledande sjukvårdsarbetet i väntan på att utlarmade räddningsstyrkor anländer.

Den avkörda telefonstolpen har som funktion att med en vajer stabilisera en annan telefonstolpe på andra sidan vägen (se bild 1 på första sidan). Efter olyckan ligger vajern och delar från den avkörda stolpen kvar över vägen och utgör en fara för förbipasserande fordon. För att undvika

att ankommande fordon kör in i stolpe och vajer ställer sig den närboende kvinnan och stoppar ankommande fordon från Horreds hållet. En bilist som anlant till olycksplatsen sätter på sina varningsblinkers för att varna ankommande trafik från andra körriktningen.

2.2 Räddningsinsatsens genomförande

Underlaget för att återge räddningsinsatsens genomförande är inhämtat från intervjuer med personal från räddningstjänsten som var ute på skadeplats, tidsuppgifterna är hämtade från insatsrapporten i den mån de var nedskrivna.

Kl. 21:21 Räddningstjänsten larmas om att en motorcykel kört av vägen. Föraren andas men är okontaktbar.

Kl. 21:25 Första insatsperson i bil 252-2260, FIP: en, är framme på olycksplatsen. Han placerar sitt fordon tvärs över vägen för att blockera ena körriktningen så att ankommande bilister inte skall köra in i stolpen och vajer som ligger över vägbanan. Därefter orienterar han sig på skadeplatsen och kan ge en tidig information om läget på skadeplatsen både till räddningstjänstens egna styrkor och ambulanspersonal som är på väg.

Den skadade motorcykelföraren ligger delvis under en traktorkärria i en slänt ned mot ett dike (se bild 3 och skiss nedan). Föraren är okontaktbar

FIP: en i samverkan med de båda "lediga brandmän" som påbörjat sjukvårdsarbetet tar beslut om att patienten i väntan på ambulans inte skall flyttas och att motorcykelförarens hjälm skall behållas på. Syrgasväskan tas fram ur FIP-bilen och de båda "lediga brandmännen" påbörjar att ge patienten syrgasbehandling.

Kl. ? När släckbil 252-2210 anländer placeras den på andra sidan om olyckan och båda vägbanorna stängs av. Personalen i släckbilen får till första uppgift att ta bort den nedfallna telefonstolpen och vajern från vägbanan. Därefter tar den ankommande styrkan över det påbörjade sjukvårdsarbetet med patienten.

Kl. ? FIP: en tar via Rakel kontakt med ambulansen som har ca 8-10minuter körväg kvar till olycksplatsen. Det är svårigheter med radiokommunikationen troligtvis på grund av radioskugga.

Kl. 21:40 Är ambulansen enligt insatsrapporten framme på olycksplatsen. Ambulanspersonalen tar beslut om att intergralhjälmen skall tas av och att patienten skall flyttas till en plan yta några meter ifrån nuvarande position. Räddningstjänsten och ambulanspersonalen hjälps åt med arbetet.

Kl. ? Insatsledare i bil 252-2080 anländer strax efter ambulansen. Patienten förflyttas till ambulansbilen i väntan på ambulanshelikoptern. Innan ambulanshelikoptern landar har patienten fått ett stillestånd. Räddningstjänstens personal förbereder för helikopterlandning genom att lägga ut landningsljus på en intilliggande åker ca 50m från olycksplatsen. Även lastningen av patienten i ambulanshelikoptern utförs i samverkan mellan räddningstjänst och ambulans (se bild 4 nedan).

En polisbil med två poliser kommer till platsen och inleder sitt arbete med att påbörja olycksplatsundersökning så räddningstjänstens personal får fortsätta med uppgiften att sköta trafikdirigering, normalt polisens arbetsuppgift.

21:58 Ambulanshelikoptern har landat.

Tanken på motorcykeln läcker bränsle så räddningstjänsten har lagt uppsamlingskärl under motorcykeln. Polispatrullen på plats vill inte att motorcykeln reses upp innan de är färdiga med sin olycksplatsundersökning.

22:02 TLC meddelad om att vägen kommer att vara avstängd under ca 45 min. TLC tar även kontakt med de som ansvarar för den avkörda telefonstolpen.

22:24 Patienten lastad och avförd från platsen med ambulanshelikopter. Räddningstjänstens personal får klartecken av polisen att resa upp motorcykeln.

22:45 Räddningstjänstens personal sopar av vägbanan och räddningstjänsten på olycksplatsen avslutas.

FIP: en tar hand om uppföljningen av egen personal inom jourgruppen.



Bild 3. Förarens placering



Bild 4. Patienten lastas i helikopter

2.3 Teknisk undersökning av olycksfordonet

Fordonsdata: Harley Davidson, XLX-G1, årsmodell 1983, senaste besiktning gjordes år 2001 så fordonet var belagt med körförbud från år 2002 (se bild 5 nedan).



Bild 5.

Polisens tekniska undersökning påvisade att motorcykelns gasreglage var mycket kärvt. Gasreglaget hade ingen återgång till tomgångsläge utan föraren av motorcykeln fick med manuell kraft dra tillbaks gasreglaget. Enligt polisens utredning kan det kärva gasreglaget vara orsak till

eller bidraget till olycksförloppet. Fordonets bromsar och däck var ok och i övrigt framkom det vid undersökningen inga tekniska fel eller brister hos fordonet.

Undertecknad utredare gjorde tillsammans med Trafikverkets utredare en mindre uppföljning av olycksfordonet där vi bl.a. kontrollerade bromslampan som visade att det inte gjorts någon hård inbromsning vid olyckstillfället. Trafikverkets utredare som har lång erfarenhet av undersökning av olycksfordon menar att det fanns antydningar på bakdäcket som kan tolkas som att föraren påbörjat en inbromsning. Han ser en möjlig koppling mellan spåret på olycksplatsen och bromsmärkena på bakdäcket (se bild 6 nedan).

2.4 Förarens klädsel

Olycksföraren hade intergral hjälm men övrig klädsel saknade inbyggda skydd för motorcykelförare. Föraren hade vanliga jeans, cowboy boots, en skinnjacka utan ryggskydd och körde utan handskar.

2.5 Förarens skador

olycksförarens skador överensstämmer med händelseförloppet.

2.6 Vägens beskaffenhet/väder

På vägavsnittet där avåkningen inträffar är det en asfalterad väg bana i bra skick med en högsta tillåtna hastighet på 70 km/h. Är färdriktningen från Horred är det en lång raksträcka med svag nedåtlutning innan det övergår i uppförsbacke och högerkurva (se bild 6 nedan). Är färdriktningen från andra hållet har det varit några kilometer med flera kurvor och vid olycksplatsen är det nedförsbacke och en delvis skymd vänsterkurva (se bild 7 nedan). Olyckan inträffar ca kl. 21.20 och vid aktuell tidpunkt är det uppehållsväder och det börjar skymma.



Bild 6 Visar vägmiljön sedd från Horreds hållet



Bild 7 Visar vägmiljön sedd från andra hållet. På bilden går det också att se kurvans dosering och rullgrus från intilliggande avtagsväg.

3. Analys av händelseförloppet, räddningsinsatsen och förslag till förbättringar

3.1 Analys av händelseförloppet

Olycksutredarens teori:

Efter det att polisens, trafikverkets och räddningstjänstens olycksutredare varit ute på olycksplatsen gör vi gemensamt bedömningen att motorcyklistens färdriktning med stor sannolikhet är från andra hållet från vad ögonvittnet uppgett.

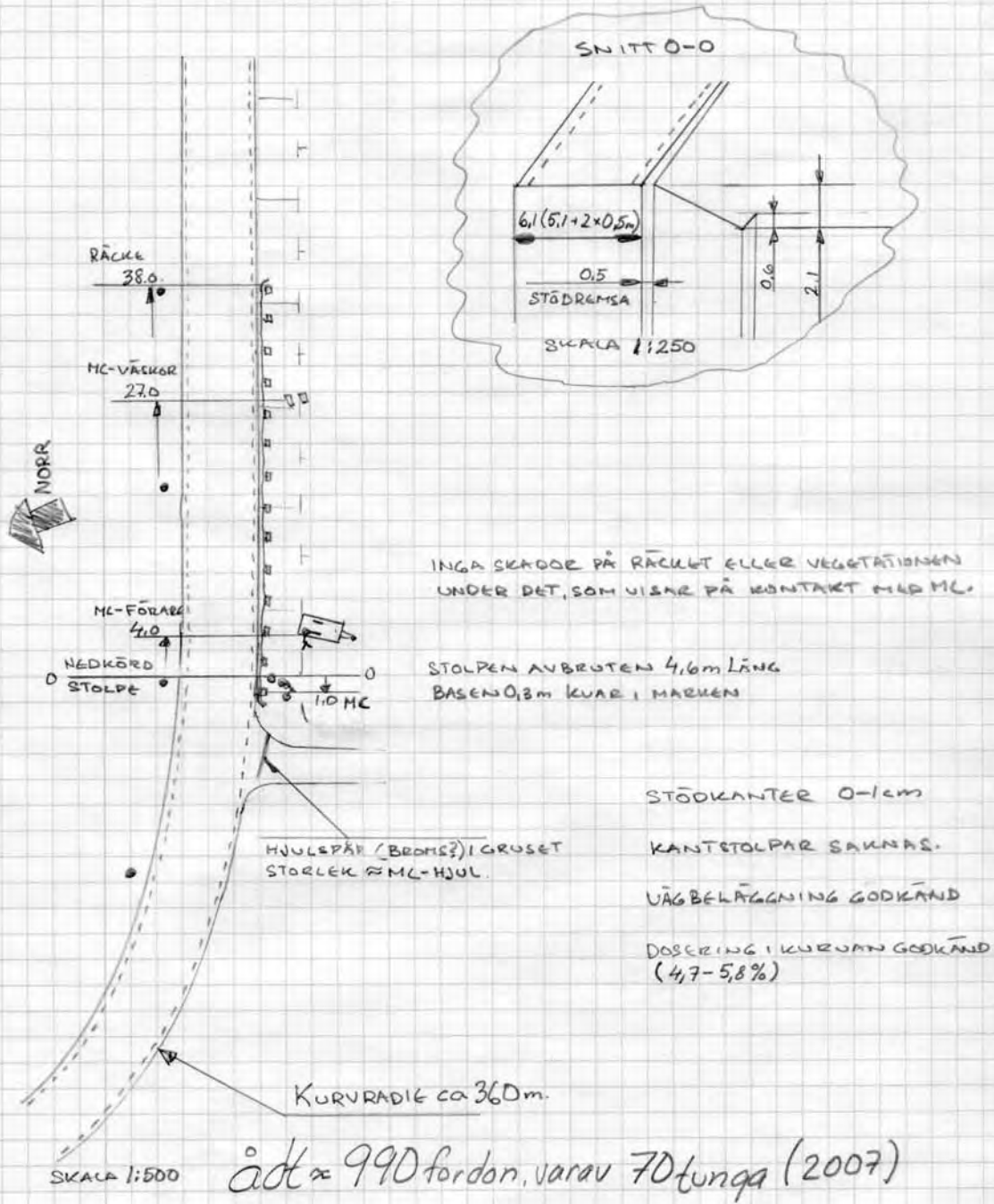
Vi stöder vår teori på att det inte fanns några påkörningsskador på varken motorcykel eller räcke som det borde vara om en motorcykel passerat över eller under räcket. Förarens placering är 4m från den avkörda stolpen och det hittas även ett par packväskor till motorcykeln 27m från olycksplatsen i riktning mot Horred. Det finns även ett svagt bromsspår i gruset som stöder vår uppfattning om färdriktning (se skiss och bild 8 nedan).

Ögonvittnet är väldigt säker på sina iakttagelser men det kanske kan vara så att hon hört ljudet från motorcykeln och ev. sett ljuskäglor från ett annat fordon från den färdriktning som hon uppgett.

OLYCKSPÅT

Lv 1596, ca 1850m VÄSTER RV 41
 X=6364126, Y=1297984

SVÄ 013-018
 T2-1720-13



Skiss som är framtagen av trafikverkets utredare.



Bild 8. Bromsspår?

3.2 Bakomliggande orsaker

Enligt närboende har det varit minst fem avåkningar sedan år 2007 i kurvan där motorcykelföraren hamnade utanför vägbanan och förolyckades. Avåkningarna har inträffat både under sommar/vinter halvår och från båda körriktningarna. Några av de närboendes förklaringar till varför kurvan är så olycksdrabbad är bl.a. att förbipasserande fordon ofta håller högre hastighet än den tillåtna på 70 km/h även doseringen av kurvan anses undermålig (se bild 7). En annan orsak som tas upp av de närboende är att det en bit upp i backen finns en grusad avtagsväg och när det regnar så rinner det ut rullgrus i den asfalterade kurvan (se bild 7).

Analys och förbättringsförslag:

Utredarens förslag på förbättringar till Trafikverket är att asfaltera 20m in på den anslutande avfartsvägen för att slippa få ut rullgrus på vägbanan, bättra på kurvans dosering och sätt upp fartkameror i båda körriktningarna.

3.3 Direkta orsaker till händelsen

Föraren var enligt den rättskemiska undersökningen påverkad av alkohol vid olyckstillfället. Motorcykeln var belagd körförbud sedan år 2001 och enligt polisens tekniska undersökning kan det kärva gasreglaget vara en bidragande orsak till olycksförloppet.

Analys och förbättringsförslag:

Den förolyckade motorcykelföraren har säkert tagit del av riktad säkerhetsinformation gällande skyddskläder, hastighet, bromsteknik m.m. för att öka riskmedvetenheten vid motorcykelåkning.

Han väljer ändå att framföra en motorcykel belagd med körförbud och utan skyddskläder.

Det är inte enkelt att nå ut med informationskampanjer till alla de målgrupper av motorcykelförare som finns men körskolor, SMC och försäkringsbolag har en viktig uppgift att fortsätta försöka nå ut med information.

3.4 Utvärdering av räddningsinsatsen

Räddningsinsatsen har i det stora hela fungerat bra och arbetet på skadeplats har genomförts på ett yrkesmanna/proffessionellt sätt.

Erfarenheter från insatsen som vi kan ta lärdom av:

Insatsledaren som veckan efter olyckan går en utbildning i kamratstöd anser att han borde varit kvar och genomfört kamratstödjande samtal tillsammans med RIB-personalen efter avslutad räddningsinsats.

Detta kan vi göra bättre:

När man läser dokumentation och tider i en insatsrapport skall man kunna få ihop en sammanhängande berättelse som återger det verkliga händelseförloppet ute på skadeplats. Insatsrapporten tillhörande den här olyckan var som de flesta av de insatsrapporter som skrivs inom SÄRF idag undermålig när det gäller fritextrutorna.

Förbättringsförslag:

Kvalitetsäkra framtida insatsrapporter genom att vidareutbilda SÄRF's stabschefer och räddningsledare i datainsamling på skadeplats och hur det skall dokumenteras i insatsrapporten.