



RÄDDNINGSTJÄNSTEN MJÖLBY

## Olycksundersökning Trafikolycka



Handläggare: Jonny Gladh

---

## DOKUMENTINFORMATION

Ärende:	Olycksundersökning trafikolycka
Handläggare:	003, Jonny Gladh
Kvalitetsgranskare:	JF, Jan-Erik Forsén
Mjölby Räddningstjänst diarienummer:	130809-001
Händelse:  Trafikolycka med fyra fordon (två personbilar och två cyklar) där en person blev allvarligt skadad på väg 953. X 6470500/ Y 1455500 Fredag den 2013-08-09 klockan: 18:26	

Version	Datum	Utgåva	Handläggare	Kvalitetsgranskare
2	2013-10-06	Olycksundersökning	003	JF

### Bilagor

1. Insatsrapport: 2013A00369
2. SOS Alarm Ärendekopia-Räddning:14-2957590-2

# Inledning

## Anledning till undersökningen

Olycksundersökningen är utförd enligt Lagen om skydd mot olyckor (2003:778). Olyckan faller under räddningstjänstens fastställda kriterier för utökad olycksundersökning, eftersom den resulterade i en allvarligt skadad person och kunde ha orsakat mycket svåra skador eller dödsfall för ett flertal inblandade. Denna rapport kommer att visa den troliga orsaken till olyckan samt redovisa hur räddningstjänstens arbete på olycksplatsen utfördes. Rapporten presenterar även förslag på hur de negativa konsekvenserna kan mildras om en liknande olycka inträffar igen.

Olycksundersökningen syftar inte till att ligga som underlag i rättsliga sammanhang mellan externa parter eller avgörande om ansvarsförhållanden.

En kopia av olycksutredningen kommer att skickas till de aktörer som Räddningstjänsten i Mjölby anser ha gagn för den i sin verksamhet.

## Metod

Insamlandet av uppgifter rörande olyckan har skett genom:

- Granskning av dokumentation rörande olyckan, se bilagor.
- Samtal med Insatspersonal som var på plats.
- Samtal med SOS Alarm.
- Samtal med polisens Trafikmålsutredare.

## Fordon och personer

Fyra fordon var inblandade i olyckan.

Personbil 1. Vit Volvo som färdades i N/V riktning. Föraren, som blev allvarligt skadad färdades ensam och använde ej bilbälte vid olyckstillfället.

Personbil 2. Silverfärgad Mitsubishi som färdades i S/Ö riktning. Bilen drog en släpvagn som var lastad med en traktorskopa. Föraren färdades ensam och fick obetydliga skador.

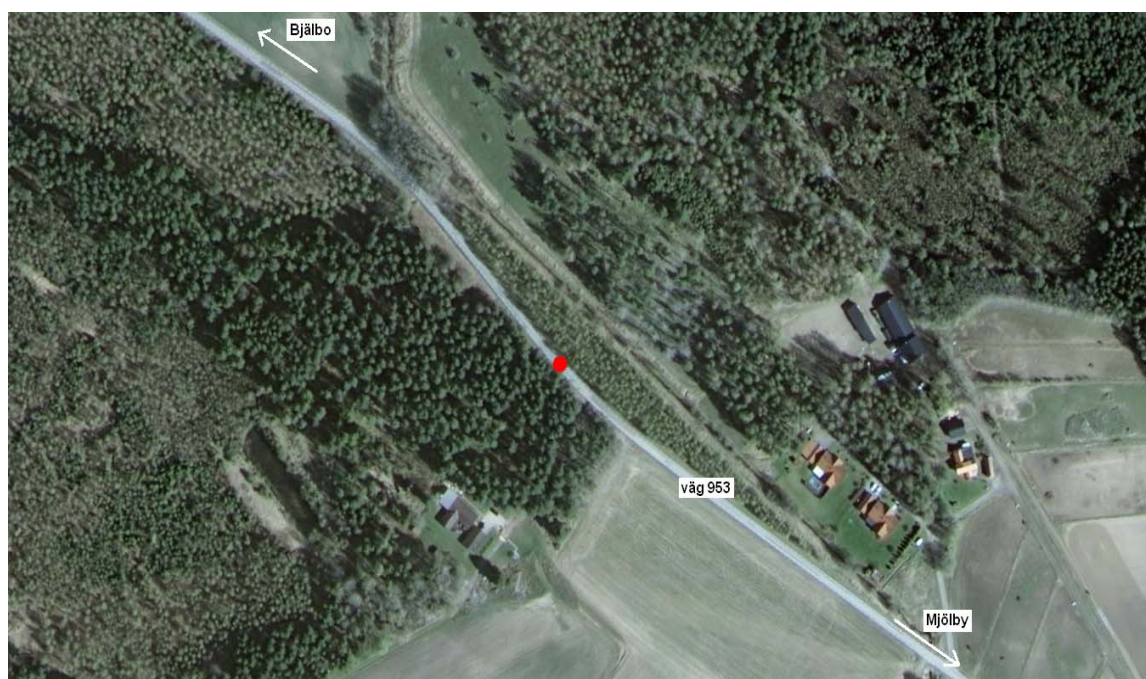
Cyklist 1. Färdades i S/Ö riktning och blev innan olyckan skedde omkörd av Pb 2. Cyklisten ådrog sig lindriga skador och chockades.

Cyklist 2. Färdades i S/Ö riktning och blev innan olyckan skedde omkörd av Pb 2. Cyklisten fick obetydliga skador.

## Olycksplats

Olyckan ägde rum på Väg 935 (X 6470500/ Y 1455500) mellan Mjölby och Bjälbo.

Väg 935 gör vid olycksplatsen en svag sväng. Vägen är skogsbevuxen på båda sidor vilket gör att mötande ser varandra ganska sent. Rådande hastighetsbegränsning är 70km/h. Vid det aktuella tillfället rådde uppehållsväder och vägbanan var torr.



# Förlopp

## Orsak till olyckan

Den omedelbara orsaken till olyckan är att Pb1 har hållit för hög hastighet och inte uppmärksammat mötande Pb2 i tid.

På en torr väg bana bör en bil med godkänt mönstrade däck få en bromssträcka (stoppsträcka exkl. reaktionssträcka) på ca 25meter vid en hastighet av 70km/h. Vi olycksplatsen uppmättes emellertid bromssträckan till över 40meter. Efter inbromsning har Pb1 kolliderat med Pb2:s vänstersida i sned vinkel framifrån. Efter att ha slagit av- och vält släpkärran som Pb2 drog, har Pb1 fortsatt av vägen på sin högersida och frontalkolliderat med ett träd. Av de skador som uppstod på Pb1 i samband med det slutgiltiga stoppet, uppskattas ursprungshastigheten till 150km/h eller mer.

Pb2 har ca 200-300meter innan kollisionen kört om de båda cyklisterna. Pb2 höll dock inte högre hastighet än att cyklisterna befann sig strax bakom Pb2 när kollisionen ägde rum.



Båda cyklisterna prejades ner i diket av den losslitna släpkärran. Då släpkärran vält föll dess last, en grävmaskinsskopa, av och landade över benen på Cyklist 1. Cyklist 1 hamnade dock i botten på diket med sin cykel bredvid sig, medan traktorskoporna hamnade lite på snedden över diket och delvis på cykeln. Cyklist 1 var därför inte värre klämd av skoporna än att han kunde dras loss av Cyklist 2.

## **Upptäckt samt personers agerande**

Ett antal personer i anslutning till en fastighet i närheten av olycksplatsen hörde när olyckan inträffade. De var snabbt på plats och larmade via 112 klockan 18:25.

Bland dessa vittnen fanns en medarbetare från Räddningstjänsten som inventerade olyckan och via uppringare kunde lämna information om antal skadade, skadornas omfattning och behov av losstagnning. I väntan på Räddningsstyrkornas framkomst såg denne också till att föraren i Pb1 hade fria luftvägar.

När Räddningstjänsten kom till platsen mötte denne också upp 242-5080 och informerade om var räddningsbehovet var störst.

## Räddningstjänstens agerande

Klockan 18:26 mottog station E500 förlarm om olyckan.

Klockan 18:27 inkom stort larm med information om att flera fordon var inblandade. Någon adressuppgift ingick inte i larminformationen, utan endast X- och Y-koordinater. Vakthavande Brandmästare (242-5080) kontaktade då SOS via telefon och fick på så sätt information om på vilket vägvagnsnitt olyckan skett så att framkörning kunde påbörjas.

Klockan 18:28 kvitterade 242-5080 larmet och lämnade stationen tillsammans med 242-5010 och 242-5040.

Under framkörning kontaktades SOS av 242-5010 via RAKEL för att inhämta ytterligare information om olyckan. Då bekräftades den platsangivelse som 242-5080 tidigare fått. Den adressen visade sig inte stämma överens med de koordinater som skickats ut i samband med larmet. Vid närmare betraktelse visade det sig att det skilde 3km fågelvägen på koordinatangivelserna och olycksplatsen.

242-5010 sökte också information om antal skadade samt om någon var fastklämd. Den information man fick tillbaka var att tre personer var skadade men inte hur allvarligt och att det var oklart om någon var fastklämd.

242-5080 var första resurs framme klockan 18:36 och lämnade en kortfattad vindruterapport via RAKEL. 242-5080 rullade förbi olycksplatsen för att skapa utrymme för efterföljande räddningsfordon och ambulans. 242-5010 och 242-5040 rullade in några sekunder senare. 242-5040 stannade ca 100meter innan platsen och spärrade av vägen helt.

Efter att 242-5080 gjort OBBO, koncentrerades räddningsarbetet till Pb 1 där föraren var kritisk. Föraren var inte fastklämd, men fordonet var så demolerat så att taket måste avlägsnas för få ut den skadade.

En Brandman gav sjukvård enl. L-ABCDE till Cyklist 1 som ådragit sig lindriga skador men var chockad.

Under tiden losstagningsarbetet pågick, ankom ambulans platsen klockan 18:38 och kunde ta över vården av cyklisten samt börja vårda och ge syrgas till föraren av Pb1. När taket avlägsnats kunde föraren lyftas ut på höganäsbräda. Och därefter immobiliseras på cc-board.

Ambulans lämnade olycksplatsen med föraren av Pb1 klockan 19:00.

När samtliga skadade avtransporterats röjde brandpersonalen av vägbanan från bråte och splitter. Ansvaret för olycksplatsen lämnades över till Polis och Räddningstjänsten lämnade platsen klockan 19:21.

## Slutsatser/Erfarenheter

Av okänd anledning har den detaljerade och värdefulla information som lämnats från uppringare till SOS inte vidarebefordrats till Räddningstjänsten, varken via utalarmeringen, eller via RAKEL under framkörning. Detta medförde att räddningspersonalen inte kunde förbereda sig på vad som väntade på olycksplatsen.

Koordinaterna som skickades ut i samband med utalarmeringen stämde inte med olyckans placering. Det visade sig vid efterkontroll att det skiljde nästan exakt 3km. Det hade gått att inleda framkörning på de koordinater som angetts, med ganska snart hade styrkorna valt fel väg. När nu 242-5080 valde att kontakta SOS via telefon och fick ett vägavsnitt mellan två ortsnamn kunde emellertid styrkorna köra närmsta vägen utan tidsfördröjning.

Den vindruterapport som första räddningsfordon på platsen lämnade över RAKEL var väldigt kortfattad. Den fick emellertid efterkommande räddningsresurser att förstå att det var frågan om en allvarlig olycka.

På 242-5040 finns inga sjukvårdshandskar av gummi/ latex. Chaufförens prioriterade uppgift är avspärrning, men vid den aktuella olyckan kom denne även att vårda och vara behjälplig vid lyft av skadad. För att skydda sig använde chauffören sina arbetshandskar som också blev lite blodiga. Detta är emellertid inget bra alternativ då tyghandskar inte ger ett lika gott skydd mot blodsmitta. Dessutom kan arbetshandskarna vara smutsiga, vilket inte är särskilt lämpligt vid hantering av skadade.



# Åtgärdsförslag

SOS Alarm, för att inte skapa fördröjning vid räddningsinsatser.

- Se till att adressangivelse i klartext ingår i larminformationen i samband med huvudlarm.
- Undvika att skicka GPS koordinater om det inte är helt säkert att de stämmer. Om räddningspersonalen inte hittar via Ortsnamn, vägnamn och liknade sätter man hög tilltro till GPS:en. Risken för en kraftig fördröjning blir då hög om man luras att köra till fel adress.

SOS Alarm, för att underlätta för räddningspersonal vid förberedelse av insats.

- Vara noggrann vid inhämtning av information från inringare om antal skadade, typ av skador, behov av losstagnung och liknande, samt vara lika noggrann vid vidarebefordran av denna information till Räddningstjänsten.

Räddningstjänsten i Mjölby, för att underlätta för räddningspersonal vid förberedelse av insats.

- Vara noggrann vid framkomst-/ vindruterapport med information som kan hjälpa efterkommande resurser att förbereda sig.

Räddningstjänsten i Mjölby, för att skydda personal mot risken för blodsmitta.

- Lägga ett paket med latexhandskar i bil 242-5040, då det är sannolikt att chauffören av detta fordon också kan komma att vårda eller på annat sätt hantera skadade. All personal som hanterar skadade skall bära skyddshandskar.

## Sändlista

Följande aktörer sändes en kopia av olycksutredningen.

- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
- Polismyndigheten i Östergötlands län
- SOS Alarm Sverige AB

Mjölby, 2013-09-25

Handläggare: Jonny Gladh, Brandman

Räddningstjänsten Mjölby