



Undersökning av olyckor och räddningsinsatser
Avdelning Skydd och Samhälle

Händelse: Trafikolycka

Plats: Riksväg 27 cirka två kilometer innan Långhemskorsningen vid färdriktning mot Tranemo.
Kartkoordinater: X = 6388294 Y = 1343889

Larmnummer: 19.4535896.2

Larmtid: 2013-11-16, kl. 23:36.

Diarienummer: 14-000112

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.



Bilden visar den totalskadade transportbilen/lättare lastbilen av märket Nissan NV 200 som den omkomne föraren färdades i. Räddningstjänstens foto.

Sammanfattning

En transportbil/lättare lastbil med en ensam förare kommer i hög hastighet över i mötande vägbana och frontalkrockar med en linjebuss. Transportbilens förare får så omfattande skador vid kollisionen att han avlider omedelbart i samband med olyckan. [REDACTED]

Ombord på linjebussen fanns det tre passagerare som skadades lindrigt och en chaufför som skadades allvarligt. Vid kollisionen startar också en mindre brand i linjebussens främre del. Innan räddningstjänsten kommer fram till platsen har en förbipasserande bilist agerat rådigt och fått ut den svårt skadade busschauffören från den rökfyllda linjebussen.

Insatsarbetet har anpassats och genomförts efter de förutsättningar som förelåg på olycksplatsen och anses till stora delar ha fungerat bra. Det efterföljande arbetet med omhändertagande av egen personal har mycket tack vare en engagerad räddningsledare skapat ett bra handlingsmönster för hur vi inom SÄRF ska hantera framtida liknande händelser.

Det finns också delar av insatsarbetet där vi kan ta till oss erfarenheter och bli bättre till kommande insatser bl.a. fungerade samarbetet med ambulanspersonalen mindre bra. Räddningstjänsten har varit i kontakt med ansvariga inom ambulansen och det förs en dialog om hur vi gemensamt ska hitta vägar till ett bättre samarbete ute på skadeplats.

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	2
1. 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 UTLARMADE STYRKOR OCH KLOCKSLAG.....	5
2.3 RÄDDNINGSSINSATSENS GENOMFÖRANDE.....	5
2.4 DEN OMKOMNES SKADOR.....	6
2.5 FORDONSUNDERSÖKNING	6
2.4.1 <i>Transportbil/ lättare lastbil.....</i>	<i>6</i>
2.4.2 <i>Linjebuss.....</i>	<i>7</i>
2.6 VÄGMILJÖ OCH VÄDER	7
2.5.1 <i>Vägmiljö.....</i>	<i>7</i>
2.5.2 <i>Väder.....</i>	<i>8</i>
3. ANALYS AV HÄNDESEFÖRLOPPET OCH RÄDDNINGSSINSATSEN	8
3.1 ANALYS AV HÄNDESEFÖRLOPPET	8
3.2 BAKOMLIGGANDE ORSAKER	8
3.3 DIREKTA ORSAKER TILL HÄNDELSEN.....	8
3.4 UTVÄRDERING AV RÄDDNINGSSINSATSEN.....	8
3.4.1 <i>Bristfällig/felaktig adress</i>	<i>8</i>
3.4.2 <i>Radiokommunikation</i>	<i>9</i>
3.4.3 <i>Skadeplatsarbete och samverkan med ambulans, polis, begravningsbyrå och bärgare.....</i>	<i>9</i>
3.4.4 <i>Omhändertagande av egen personal efter olyckan</i>	<i>11</i>
3.4.5 <i>Klädsel på olycksplats.....</i>	<i>13</i>
4. FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR	13
4.1 RÄDDNINGSTJÄNSTENS INSATSUPPFÖLJNING OCH FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR	13

I. Inledning

I.1 Bakgrund

En 27 årig man omkom när den transportbil/lättare lastbil han färdades i kom över i mötande vägbana och frontalkrockade med en linjebuss. Trafikolyckan inträffade på riksväg 27 ca två kilometer innan Långhemskorsningen vid färdriktning mot Tranemo.

I.2 Syfte med utredningen

Undersökning av olyckor är en viktig del av verksamhetsuppföljningen inom SÄRF 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 som till största delen är baserad på Boråsstyrkans larmgenomgång plus intervjuer med personerna nedan

- platschefen för räddningsvärdet i Långhem
- styrkeledaren från RIB-Limmared
- styrkeledaren och insatsledaren från Borås heltid.

Extern samverkan med Trafikverket och polis.

Tidsangivelserna i rapporten är hämtade från räddningstjänstens insatsrapport. Utredaren har i sitt arbete inte använt sig av någon specifik utredningsmetod.

I.4 Erfarenhetsåterföring/delgivning

Olycksutredaren redovisade rapporten på december månads räddningstjänstplaneringsmöte 2013. Insatsledaren och styrkeledaren från Borås redovisade erfarenheter från insatsen på RCB/IL – mötet samma månad.

Delgivning

- rapporten mejlas till alla styrkeledare, insatsledare och räddningschefer i beredskap inom SÄRF
- rapporten läggs ut på www.serf.se samt Serfnet
- 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

En transportbil/lättare lastbil med en ensam förare kommer i hög hastighet över i mötande vägbana och frontalkrockar med en linjebuss. Transportbilens förare får så omfattande skador vid kollisionen att han avlider omedelbart i samband med olyckan.

Ombord på linjebussen fanns det tre passagerare som skadades lindrigt och en chaufför som skadades allvarligt. Vid kollisionen startar också en mindre brand i linjebussens främre del. Innan räddningstjänsten kommer fram till platsen har en förbipasserande bilist agerat rådigt och fått ut den svårt skadade busschauffören från den rökfyllda linjebussen. Den förbipasserande bilisten har också påbörjat släckning av branden i linjebussen genom använda vatten från ett närliggande dike.

2.2 Utlarmade styrkor och klockslag

Underlaget är inhämtat från insatsrapportens ruta 5 och 6.

5 Klockslag och samverkande organ					
Larmtyp	Stort larm räddning				
Avser station	252-3400				
Larm till larmcentral	2013-11-16	23:35:37	Larmbehandlingstid	00:00:29	
Larm till räddningstjänsten		23:36:06	Anspänningstid	00:04:53	
Första fordon ut		23:40:59	Körtid	00:06:40	
Ankomst skadeplats		23:47:39	Angreppstid	---	<input checked="" type="checkbox"/> Polis på plats 00:12
Räddningstjänst påbörjas	-	-	Insatstid	---	<input checked="" type="checkbox"/> Ambulans på plats, kl 23:47
Effekt	-	-	Tid till effekt	---	<input type="checkbox"/> RCB meddelad, kl -
Räddningstjänst avslutas	2013-11-17	01:52:00	Totaltid räddningstjänst	02:15:54	<input type="checkbox"/> Brandutr meddelad, kl -
Insats avslutas	2013-11-17	03:00:00	Totaltid insats	03:23:54	<input type="checkbox"/> RVR, kl -
					RVR-ledare:

6 Styrkebesked

Station	Fordon	Personal	Uppdr	Man	Ber. f	Tid ut	Tid in	Totaltid	Mantid
252-	252-3410	826 827 828 833 836	I	5	V	2013-11-16 23:37	2013-11-17 03:00	03:22:35	16:52:55
252-	252-3310	806 810 814	I	3	D	2013-11-16 23:37	2013-11-17 03:20	03:42:28	11:07:24
252-	252-3010	710 706 707	I	3	D	2013-11-16 23:38	2013-11-17 03:20	03:41:59	11:05:57
252-	252-1020	LN 37 15 41 42	I	5	H	2013-11-16 23:38	2013-11-17 02:30	02:51:53	14:19:25
252-	252-6580	505 506	I	2	D	2013-11-16 23:39	2013-11-17 02:30	02:50:32	05:41:04
252-	252-1080	AJ	I	1	H	2013-11-16 23:39	2013-11-17 03:00	03:20:25	03:20:25
252-	252-1180	HL	I	1	H	2013-11-16 23:39	2013-11-17 02:30	02:50:21	02:50:21
252-	252-1060	63 06	I	2	H	2013-11-16 23:41	2013-11-17 00:53	01:11:48	02:23:36
252-	252-1000IB	LL	I	1	D	2013-11-16 23:36	2013-11-16 23:47	00:11:33	00:11:33
252-	252-1410	267 255 258 250 259	B	5	D	2013-11-16 23:48	2013-11-18 02:30	26:42:00	133:30:00

Rättelse: i släckbil 252-1020 ska det vara JN istället för LN tillägg av olycksutredaren.

2.3 Räddningsinsatsens genomförande

Underlaget är inhämtat från insatsrapportens ruta 10 som är en fritextruta där stabschefen i text återger olycksförloppet och insatsen genomförande.

”KL 23.48, 3410 framme och ser en storbuss linjebuss som står i diket och ryker lite från samt delar av personbil på vägbanan. Vill ha in Dalsjöfors till stationen Borås täckning.

KL 23.59, 1020 meddelar 3 lättare skadade, busschauffören eventuellt fastklämd, och en person omkommen.

Kl 00.05, 1080 läget den omkommne personen kommer från [REDACTED], kan vara ett eventuellt diselläckage från linjebussen till diket.

KL 00.12, samtal 1080 inget läckage från bussen, 3 personer lastade i ambulans

som går till Borås Lasarett, busschauffören tar ambulans helikoptern, polis och 6580 Vegby också på plats nu.

KL 00.25 RCB kontaktar säkerhetssamordnare i Tranemo kommun Peter Tornham och meddelar vad som hänt.

KL 00.30, samtal 1020 att 1060 lämnar platsen och går åter station

Kl 00.38, samtal 1080 att det är många i Långhems räddningsvärm som vet vem den omkomne personen, är jobbig en situation ute på platsen.

Kl 01.10, samtal 1080 åker till Långhems brandstation för stödsamtal många av vår egen personal som mår dåligt, 06 från kamratstödgruppen kommer också att åka till Långhem för samtal. Bärgare finns på plats och begravningsbyrå kommer att åka till platsen.

JN tar över som RL från kl 01.10

KL 01.45, personen som fanns i personbilen är nu ute ur bilen, är väldigt mycket bildelar, skrot på vägbanan behöver saneras.

KL 01.52, samtal 1020 besked av bägare att det tar mellan 3,5-5 timmar att göra klart bärgningen, så dom tar hand om saneringen av vägbanan. Därför lämnar 1020 platsen nu.

KL 02.26, 1410 Dalsjöfors går åter till Dalsjöfors”

2.4 Den omkomnes skador

Utseendet på förarens skador överensstämmer med skador uppkomna vid trafikolyckor av den aktuella olyckans karaktär.

Den rättsmedicinska undersökningen påvisar också att föraren vid olyckstillfället

2.5 Fordonsundersökning

Uppgifterna nedan är hämtade från polisens tekniska undersökning av olycksfordonen.

2.4.1 Transportbil/ lättare lastbil

Den omkomne föraren färdades i en transportbil/lättare lastbil av märket Nissan NV 200, årsmodell 2013. Vid polisens tekniska undersökning framkom det inget som gav anledning att anta något tekniskt fel eller brist hos fordonet som bidragit till eller förorsakat olyckan.

– Förarplatsens bilbälte visar sig vid undersökningen vara uppsträckt och oskadat vid dörrstolpe så föraren har med stor sannolikhet inte använt bältet.

Fordonet var så skadat att någon teknisk undersökning i egentlig mening inte var möjlig (se foton nedan).



Polisens bilder från den tekniska undersökningen.

2.4.2 Linjebuss

Linjebussen var en Volvo B12B 8700LE av årsmodell 2010. Vid polisens undersökning framkom det inget tekniskt fel eller brist hos fordonet som kan ha bidragit till eller förorsakat olyckan.

- Föraren har använt bälte.
- Fordonet var godkänt vid den senaste kontrollbesiktningen 2012-11-18.



Vänstra bilden ovan är från polisens tekniska undersökning och den högra har räddningstjänsten tagit ut på skadeplats.

2.6 Vägmiljö och väder

2.5.1 Vägmiljö

- Vägbanan består av bra asfalt och det är fri sikt från båda färdriktningarna (se foton nedan).

Den vänstra bilden nedan visar vägbanan sedd från transportbilens/lättare lastbilens färdriktning (mot Borås) 50 m innan olycksplatsen.



Foton tagna av Trafikverkets utredare några dagar efter olyckan.

Den högra bilden ovan visar vägbanan sedd från linjebussens färdriktning (mot Tranemo) 50 m innan olycksplatsen.

2.5.2 Väder

Trafikolyckan inträffade efter mörkrets inbrott och vid olyckstillfället var det 9°C och uppehållsväder.

3. Analys av händelseförloppet och räddningsinsatsen

3.1 Analys av händelseförloppet

En frontalkrock i hög hastighet mellan en linjebuss utan underkörningsskydd och en transportbil/lätt lastbil lastad med tunga redskap är ingen bra kombination. Transportbilen blev totalskadad och det fanns efter krocken nästan inga intakta delar kvar av fordonet. Det låg delar från fordonet spridda överallt på och omkring vägbanan och det var enligt styrkeledaren från Borås svårt att överhuvudtaget se vad det varit för fordon (se bild på första sidan).

3.2 Bakomliggande orsaker

[Redacted text]

3.3 Direkta orsaker till händelsen

[Redacted text]

3.4 Utvärdering av räddningsinsatsen

Insatsarbetet har anpassats och genomförts efter de förutsättningar som förelåg på olycksplatsen och anses till stora delar ha fungerat bra. Det efterföljande arbetet med omhändertagande av egen personal har mycket tack vare en engagerad räddningsledare skapat ett bra handlingsmönster för hur vi inom SÄRF ska hantera framtida liknande händelser.

Det finns också delar av insatsarbetet där vi kan ta till oss erfarenheter och bli bättre till kommande insatser bl.a. fungerade samarbetet med ambulanspersonalen mindre bra (se text nedan).

3.4.1 Bristfällig/felaktig adress

Olyckan är felpositionerad av SOS så Värnet från Långhem väljer under framkörning inledningsvis fel riktning på RV 27 och får vända. Långhem anländer strax innan RIB-styrkan från Limmared till olycksplatsen (fordonsuppställning se skiss i bilaga 1).

– Analys och förbättringsförslag

Det pågår förbättringsarbete hos SOS med att ta fram bättre intervjustöd vid larmsamtal och även när det gäller tekniken för att positionera inringares mobiltelefoner pågår det förbättringsarbete.

3.4.2 Radiokommunikation

– Ambulansen

Under utryckningsfordonens framkörning till olycksplatsen använde ambulansfordonen tilldelad talgrupp på Rakel till att diskutera interna ambulansfrågor. Det fördes diskussioner om vilket fordon som vid framkomst kommer att bli ledningsfordon m.m. SOS larmoperatör som p.g.a. ”ambulansens internkommunikatio” inte kommer ut på räddningskanalen ber ambulanspersonalen att avvakta med pågående diskussioner så att det går att komma ut med totalinfo. När larmoperatören lämnat totalinfo återupptas ambulansens interna ”babblande” igen.

– Analys och förbättringsförslag

En förutsättning för att ankommande styrkor ska få möjlighet att förbereda sig på ett bra sätt är att det går att komma ut på tilldelad talgrupp för att lämna totalinfo och att första fordon på plats får möjlighet att lämna en framkomstrappport. Eftersom den tilldelade räddningskanalen är en gemensam kanal för polis, ambulans och räddningstjänst bör ambulansen vid framtida insatser använda någon intern sjukvårdskanal för att diskutera ambulansfrågor.

– Intryckt nödknapp

När insatsledaren i bil 252-1080 kommer fram till olycksplatsen och ska flytta över den handburna Rakel -enheten till fickan på larmrocken så kommer han åt nödknappen. Nödsignalen slår ut all radiokommunikation via Rakel under ca 60 minuter.

– Analys och förbättringsförslag

Inom SÄRF behöver det utvärderas om det behövs nödknapp på alla radioenheter. Det behöver också ses över om nödsignalen som det är idag endast ska gå att återställas av stabschefen via KC-terminalen. Stabscheferna behöver även återkommande utbildning i handhavande av KC-terminalen och där ska naturligtvis ingå momentet i hur man återställer en intryckt nödknapp. Det finns också behov av att det tas fram en ”lathund” för handhavande inne av KC-terminalen.

3.4.3 Skadeplatsarbete och samverkan med ambulans, polis, begravningsbyrå och bärgare

Personalen i släckbil 252-1020 har innan de anländer till olycksplatsen via radio fått uppgifter om att det brinner i bussen och att det finns en omkommen person och en svårt skadad. Vid framkomst meddelar räddningsledaren att läget är relativt statiskt på platsen och personalen i släckbil 252-1020 tilldelas arbetsuppgiften att kontrollera branden i bussen. Det har brunnit i främre delen av bussen i anslutning till det ena framdäcket. Branden i bussen är släckt av RIB-styrkan från Limmared och de har även sökt av den rökfyllda bussen för att se om det fanns några ytterligare passagerare. RIB-styrkan från Limmared har en brandman klädd i rökskydd stående vid bussen för att säkra mot brand.

Styrkeledaren i släckbil 252-1020 väljer i det här skedet att göra en orientering på olycksplatsen för att se om det är något läckage från bussen och om det ev. finns fler skadade. Under tiden täcker släckbilens personal över den omkomne föraren med en filt.

– Samverkan med ambulanspersonal

I anslutning till bussen upptäcker styrkeledaren den svårt skadade busschauffören. Trots att det finns flera ambulanser på plats finns det endast en från ambulanspersonalen framme hos patienten. Styrkeledaren upplever personen från ambulansstyrkan som befinner sig intill den svårt skadade busschauffören som mycket starkt påverkad och skrädd av situationen. Det finns också

en brandman från värnet i Länghem framme hos busschauffören och han säkrar nacken på patienten.

Styrkeledaren kallar på mer personal från släckbil 252-1020 för att ta hand om patienten. Patienten tappar puls och efter en kort stund finns det inte längre någon mätbar puls. I det läget prioriterar ambulanspersonalen att lägga om en sårskada på benet på patienten. Styrkeledaren ifrågasätter prioriteringen och då lämnar ambulanspersonalen patienten. Enligt intervjun med räddningstjänstpersonalen står sedan 6 stycken från ambulansens personal i en klunga en bit ifrån den skadade inbegripna i någon form av diskussion.

Räddningstjänstpersonalen som utför sjukvårdsarbete med patienten uppfattar läget som mycket kritiskt. Det tas beslut om att patienten snabbt måste lastas i ambulanshelikopter. Patienten läggs på en bår och bärs iväg mot ambulanshelikoptern. Ambulanshelikoptern har landat en bit bort så på vägen hejdas en ankommande ambulans från Gislaved och patienten lastas i ambulansen för att transporteras till ambulanshelikoptern. Därefter samlas räddningstjänstpersonalen från Boråsstyrkan bakom släckbil 252-1020 och inväntar beslut om vidare arbetsuppgifter.

Ambulanspersonalen vill i det här skedet av olycksarbetet gå igenom olycksplatsen (heta zonen) med bussens tre passagerare. Passagerarna har lindriga skador men ska tas med av ambulansen till Borås lasarett för kontroll. Styrkeledaren i bil 252-1020 tycker att beslutet är olämpligt p.g.a. att den omkomna föraren inte är borttransporterad och [REDACTED]

[REDACTED] Styrkeledaren försöker få ambulanspersonalen att ändra sitt beslut. Ambulanspersonalen tar inte in styrkeledarens argument utan väljer att gå rakt igenom olyckan med bussens passagerare. Det visar sig inte vara något bra beslut utan det blir starka reaktioner hos bussens passagerare i form av gråt och upprördhet.

– Samverkan med personal från begravningsbyrå, bärgare och polis

Räddningsledaren och polis på plats för en dialog om hur losstagning av den omkomne ska utföras på värdigt och etiskt korrekt sätt. De tar i samråd beslut om att invänta begravningsbyrån och att räddningstjänsten ska vara behjälpliga om det finns behov. Räddningsledaren har tidigt under insatsen uppmärksammar att det är flera ur personalen från Länghem, Tranemo och Limmared som visste vem eller var nära bekanta med den omkomne. Han väljer därför personal från Borås styrkan att assistera begravningsbyråns personal med losstagning av den omkomne föraren. Efter ca en timmas väntan anländer två personer från begravningsbyrån som överlämnar i stort sett hela losstagningsarbetet av den omkomne till räddningstjänstens personal.

Saneringen av vägbanan från lösa smådelar påbörjas och räddningstjänsten spolar även av vägbanan. När bärgaren anländer så lämnar han en prognos på att bärgningen kommer att ta mellan tre till fem timmar. Bärgaren tar även på sig uppgiften att efter avslutad bärgning ta hand om resterande sanering av vägbanan. [REDACTED]

[REDACTED]. Det visar sig senare att en av bärgarna blir illa berörd och mår dåligt av arbetet på olycksplatsen. Han kopplas efter telefonkontakt med ambulansen samman med sjukhusprästen Björnram för uppföljningssamtal.

– Analys och förbättringsförslag

Ambulans och räddningstjänst behöver ha fler gemensamma övningar för att dels lära känna varandra bättre och få en ökad förståelse för varandras roller på den här typen av olyckor.

Ambulansen behöver också öva sin personal i ledningsarbetet på skadeplats.

Olycksundersökarens bedömning är att det i ett akut skede i insatsarbetet med en svårt skadad patient inte är läge att ställa sig och diskutera vem som har vilken ledningsfunktion.

Räddningstjänsten har varit i kontakt med ansvariga inom ambulansen och fört en dialog om hur vi gemensamt ska hitta vägar till ett bättre samarbete ute på skadeplats. Ambulansen kommer bl.a. under våren 2014 vidar/nyutbilda sin egen personal inom PS konceptet som deras

ledningsorganisation kallas och det planeras samverkansövningar mellan räddningstjänst och ambulans till hösten 2014.

3.4.4 Omhändertagande av egen personal efter olyckan

Borås heltidsstyrka samlas efter insatsen i dagrummet på hemmastation och går igenom insatsarbetet. Samlingen fungerar både som en teknisk larmgenomgång och ett kamratstödande samtal för personalen. Nästkommande arbetspass lyfter styrkeledaren återigen frågan till berörd personal om det finns behov av ytterligare uppföljning men det anses inte nödvändigt.

Räddningsledaren återger i texten nedan efterarbetet med att ta hand om personalen från Länghem, Limmared och Tranemo där flera i personalen var bekanta med den omkomne.

Insatsledare Anders Johanssons minnesanteckningar av det genomförda uppföljningsarbetet med egen personal.

”Efterarbete trafikolycka 27an med avliden person

– Under insats den 16-17/11

Det framkommer tidigt under insatsen att det är många i Länghems räddningstjänst och Limmared som vet vem den omkomne personen är. Detta bidrar till en jobbig situation på platsen för flera personer från personalen, gäller främst personal från Länghem, Limmared och till viss del Tranemo. Beslutar ihop med styrkeledarna att hålla Länghems, Limmareds och Tranemo personal i anslutning till deras släckbil/ar.

Ca 00.50 En tyst minut hålls, samtliga på plats deltar

Strax efter 01.00 åker vi till Länghems brandstation för avlastningssamtal.

Jan Jonstoj från kamratstödgruppen kommer att åka från Borås till Länghem för samtal, jag väljer att åka med styrkan så att man inte skall behöva vänta allt för länge innan Jan kommer till platsen.

En återträff planeras till tisdagen.

– Avlastningssamtal i direkt anslutning natten den 17/11

Personal från Länghem, Limmared och Tranemo samlas på stationen i Länghem. Samtalet genomförs av Jan Jonstoj och Anders Johansson.

Vegby 6580 med 2 man som varit på skadplats men ej i olyckan åker till Länghem för att ordna med varm dryck samt något att äta, utspisning sker i vagnhall.

Avlastningssamtalet pågår en dryg timma och hålls av Jan och Anders.

Samtliga erbjuds därefter mer hjälp vid behov, kontakt om det är aktuellt tas via platschef alt, styrkeledare.

Samtalet utlöper positivt, många är berörda.

2 personer har tagit händelsen hårt och detta kommer eventuellt att följas upp förslagsvis under tisdagen

Efterarbete söndagen den 17/11

Jan K (stabschef på söndagen, tillägg av olycksutredaren)

Har varit i kontakt med platschefen i Länghem, ev. träff tisdag.

Efterarbete måndagen den 18/11

Måndag kl. 09,50

Samtal från platschefen i Länghem har en person som mår mycket dåligt.

Måndag kl. 10.00
Samtal Med Stefan B och Susanne K.
Gemensamt beslut om att ta hjälp av Avonova.

Måndag kl. 10.30
Ytterligare ett samtal nu gäller det en person till som bett om hjälp.

Måndag ca 11.30
Kontakt med Avonova som lösgör en psykolog/beteendevetare.
Tid och plats bestäms till Långhems brandstation kl. 15.00, platschefen ordnar med fika.

Måndag kl. 15.00
Träffar psykolog innan samtalets början, delger kända bakgrundsfakta.
Psykologen pratar även med platschefen i Långhem innan samtal med de hjälpsökande.
Psykolog har önskemål om att jag skall sitta med under första delen, frågan ställs till de drabbade som tycker att det är ok.
Samtal med psykolog påbörjas med de 2 av medarbetarna från Långhem som bett om extra hjälp.
Samtalet går mycket bra, samtalets första del tar ca 1 timma, därefter genomför psykolog samtal enskilt, en av medarbetarna vill direkt boka ny tid och den andre skall tänka på saken.
Beslut i samråd med inblandade och psykolog ingen återträff den 19 november 2013.

Efterarbete tisdagen den 19/11

Samtal från psykolog, som meddelar att en av medarbetarna mår mycket dåligt, fler träffar kommer att genomföras.
Och att återträffen bör skjutas upp till nästa vecka.

Efterarbete onsdagen den 20/11

Samtal till Platschefen i Långhem, detta för att påminna om att ta en kontakt med berörda.

Efterarbete lördagen den 23/11

Samtal till berörd personal (avidentifiering av olycksutredaren).

Återträff

Måndagen den 25/11
I samråd med berörda, inget behov av återträff

RIB-styrkan i Limmared samlas på styrkeledaren i RIB -styrkans initiativ dagen efter insatsen över en kopp kaffe och pratar igenom händelsen. Den samlade RIB-styrkan uttrycker inget behov av ytterligare uppföljning (tillägg från olycksutredaren).

– Analys och förbättringsförslag

I flera fördjupade olycksutredningar sedan 2010 har det påpekats att det finns ett behov inom SÄRF av en väl fungerande kamrättsstödsgrupp. Under år 2012 hölls en utbildning/föreläsning för styrkeledarna inom SÄRF av sjukhusprästen Björnram om grunderna i hur man genomför kamrättsstödjande samtal för egen personal. Det fanns ett stort behov av utbildningen/föreläsningen eftersom den kamrättsstödjande gruppen inom SÄRF varit vilade under några år. Var sjukhusprästen Björnrams utbildning/föreläsning en uppstart till att få igång en fungerande kamrättsstödsgrupp så är det hög tid att fortsätta det arbetet under våren 2014. Det har tagits fram ett förslag på hur en vidareutveckling av kamrättsstödsgruppen ska genomföras som har lämnats till arbetsgivaren. Tyvärr har planen avstannat hos arbetsgivaren.

Anders Johansson som var räddningsledare under olyckan och navet i arbetet med att ta hand om den egna personalen efter olyckan valde att använda sig av företagshälsovården i det uppföljande arbetet. Det har tidigare inte använts psykologer från vår företagshälsovård för uppföljning av egen personal efter insatsarbete men det bedöms ha fungerat på ett mycket bra sätt.

Platschefen på värnet i Långhem sammanfattar uppföljningsarbetet med den egna styrkans personal enligt följande.

”Killarna fick en väldigt bra uppföljning och företagshälsovårdens psykolog gjorde ett mycket bra arbete”. Platschefen rekommenderar att modellen för uppföljningsarbetet ska användas igen vid framtida liknande händelser.

3.4.5 Klädsel på olycksplats

En av personalen från värnet i Långhems åker med egen bil till olycksplatsen och har inga larmkläder på sig under insatsarbetet. Han får ta på sig en av räddningstjänstens västar över sina privata kläder och får uppmaningen av platschefen för värnet att endast utföra arbetsuppgifter i anslutning till Långhems släckbil.

– Analys och förbättringsförslag

Ur säkerhetssynpunkt ska personalen inom SÄRF alltid använda larmställ och hjälm under insatsarbete. Tillhör man ett värn och kommer efter det att släckbilen åkt ut så ska man ta sig den tiden det tar att hämta upp och ta med larmställ.

4. Förslag till förbättringar

4.1 Räddningstjänstens insatsuppföljning och förslag till förbättringar

Analysgruppens rekommendationer av vilka kortsiktiga och/eller långsiktiga åtgärder som kan vara aktuella redovisas nedan i punktform tillsammans med ansvarig person/funktion och tidsplan.

Räddningsplanering	Ansvarig person/funktion			
Erfarenhet	Rekommendation	Åtgärd/kommentar	Ansvarig	Tidsplan
Radiokommunikation på räddningskanalen på väg till olycksplats.	Se text under rubrik <u>3.4.2 Radiokommunikation</u>	Räddningstjänsten har varit i kontakt med ansvariga inom ambulansen.	Områdeschef för beredskap och insats Stefan Bengtsson	Våren 2014
Intryckt nödknapp	Se text under rubrik <u>3.4.2 Radiokommunikation</u>		Områdeschef för beredskap och insats Stefan Bengtsson	Våren 2014
Samverkan med ambulans på skadeplats	Se text under rubrik <u>3.4.3 Skadeplatsarbete och samverkan med ambulans, polis, begravningsbyrå och bärgare</u>	Räddningstjänsten har varit i kontakt med ansvariga inom ambulansen.	Områdeschef för beredskap och insats Stefan Bengtsson	Våren 2014
Omhändertagande av egen personal	Se text under rubrik <u>3.4.4 Omhändertagande av egen personal efter olyckan</u>		Områdeschef för beredskap och insats Stefan Bengtsson	Våren 2014
Klädsel på olycksplats	Se text under rubrik <u>3.4.5 Klädsel på olycksplats</u>		Områdeschef för beredskap och insats Stefan Bengtsson	Våren 2014

Analysgruppen: Andreas Johansson och Christer Larsson.

Bilaga I

Skiss som visar olycksplatsen, framtagen av styrkeledaren från Borås.

