

Utredning av arbetsplatsolycka



Typ av olycka:	Trafikolycka Baggebodavägen Olofströms kommun	Diarie nr:	2012000477
Objekt och orsak:	Tankbil välte under utryckning	Insatsrapport nr:	
Förlopp:		Utredare:	Magnus Kärvhag
Datum och tid:	2012-07-24 kl. 14.25		

Enligt 2§ Arbetsmiljöförordningen (1977:1166) skall arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta Arbetsmiljöverket om olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbete föranlett dödsfall eller svårare personskada eller samtidigt drabbat flera arbetstagare. Detsamma gäller vid tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa. Krav på utredning av olyckor och tillbud finns i Arbetsmiljöverkets föreskrift 2001:1 §§ 9-10. Syftet med att utreda dessa olyckor är inte att skuldbelägga någon utan att hitta säkerhetsbrister av olika slag. Genom att åtgärda dessa brister bör antingen sannolikheten eller konsekvensen för liknande olyckor minska.

En olycka inträffade på Baggebodavägen 2012-07-24 under utryckning till en markbrand på Baggeboda gård i Olofströms kommun. Olyckan skulle ha kunnat resultera i allvarliga personsador, men medförde endast skador av mindre omfattning på passageraren samt egendomsskador på den tankbil de färdades i. Chauffören fick inga personsador. Föreliggande dokument är den utredning som arbetsgivaren har utfört för att klargöra orsakerna till olyckan och presentera åtgärder som kan förhindra en upprepning. Olyckan är anmäld till Arbetsmiljöverket 2012-07-25.

Fordonet, chauffören och passageraren

Det aktuella fordonet är en lastväxlarbil av märket Scania P400 av 2011-års modell. På fordonet finns en containertank som rymmer 10 000 liter vatten med tillhörande motorspruta. Fordonet körs ca. 100 mil/år. I hytten fanns också viss lös utrustning t.ex. en del pärmar och en förbandslåda. Utöver det fanns en tryckluftsapparat, som var fastsatt enligt den praxis som finns i branschen. All lös utrustning var fastsatt för att undvika skador vid ett eventuellt haveri.

Chauffören har varit anställd sedan 2008-05-05 och passageraren sedan 1999-07-15. Både chauffören och passageraren innehar körkort för tung lastbil.

Trafiksäkerhetspolicy och rutiner för övning

Räddningstjänsten Västra Blekinge fastställde i september 2011 en ny trafiksäkerhetspolicy. Trafiksäkerhetspolicyen innehåller hur vi utbildar våra anställda och vilken säkerhetsnivå som fordonen ska ha vid nyanskaffning för att våra anställda ska känna trygghet vid framförande av tjänstefordon såväl under utryckning som vid annan transport. All personal övar regelbundet både på halkbana och i körgård. Särskilda övningar i landsvägskörning genomförs dock inte. Beslut om reviderad trafikpolicy fattades av räddningschefen 2011-09-13. Trafiksäkerhetspolicyen redovisas i bilaga 1.

Genomgång av händelsen i stort

Tisdagen den 24 juli 2012 inkommer larm till räddningstjänsten om markbrand på Baggeboda gård. Informationen till styrkan är att det är ett område om 10 m² som brinner. Tre av styrkans fem personer beger sig till platsen i släckbilen och ligger således lite före tankbilen. Chauffören och passageraren måste koppla båttrailer efter tankbilen innan de kan bege sig mot olycksplatsen. Tankbilen var fulltankad dvs. 10 m³ vatten. Vädret den aktuella dagen är klart och drygt 20°C. Båda sidorutorna på fordonet är därför nerhissade. Chauffören har hjälm på sig och säkerhetsbältet fastspänt. Passageraren använder inte hjälm och har inte säkerhetsbältet fastspänt. Chauffören anropar styrkeledaren i släckbilen när de lämnar brandstationen, men får inget svar. Adressen är dock välkänd och vägvalet blir därför enkelt. De beslutar sig för att köra österut på Nytebodavägen och ta vänster (söderut) vid Halabron in på Baggebodavägen.

Under framkörningen resonerar chauffören och passageraren om eventuella iläggingsplatser för båten om det skulle bli aktuellt. Efter att ha kört en dryg kilometer på Baggebodavägen säger passageraren att det är snart dags att svänga vänster mot Baggeboda gård. Chauffören sänker farten till ca. 30 km/tim och förbereder en vänstersväng. Tankbilen är ensam på vägen. I samma ögonblick anropar befälet från släckbilen och chauffören i tankbilen sträcker sig efter radiomikrofonen. Samtidigt som chauffören uppmärksammar radion så slår ratten om snabbt. Både chauffören och passageraren inser nu att de kommer att köra ner i diket och förbereder sig på det värsta scenariot, att bilen välter. Passageraren upplever en "sjunkande känsla" på höger framdäck. Passageraren hinner tänka att han måste passa sig så att han inte far ut genom sidorutan och hamnar utanför bilen.

De båda i fordonshytten upplever att fordonet välter i två steg och när tyngdpunkten skjuts över till en kritisk position välter fordonet. Två träd fångar upp bilen på dess högersida vilket förhindrade ytterligare rotation, se bild 1. När bilen välter hamnar passageraren längst ner mot marken medan chauffören hänger kvar i säkerhetsbältet. Chauffören stänger av bilen på tändningslåset, knäpper loss säkerhetsbältet och klättrar ner till passageraren. Han tar även med sjukvårdsväskan. Styrkeledaren i släckbilen anropar på nytt och chauffören svarar att de har välvt med tankbilen och behöver hjälp. Både chauffören och passageraren kan klättra ut ur fordonet för egen maskin genom den nedhissade sidorutan på vänstersidan. Släckbilen med den övriga personalen avbryter vid markbranden och beger sig till olycksplatsen och är på plats inom några minuter. Styrkeledaren meddelar Räddningschefen i beredskap, RCB, som larmar SOS och meddelar att tankbilen har välvt. SOS larmar därefter ambulanser enligt plan för trafikolycka. RCB larmar Svängsta, som får ta hand om markbranden och han larmar även en tungbärgare.



Bild 1: Två träd fångar upp rotationen

När släckbilen, med övrig personal, anländer till olycksplatsen är båda ute ur fordonet. Chauffören har då påbörjat behandling av passagerarens sårskada i huvudet. Passageraren, som är allvarligast skadad, har inte varit medvetslös. Båda kan konstatera att ett visst chocktillstånd har inträtt. Både chauffören och passageraren transporteras med ambulans till Blekingesjukhuset i Karlshamn där man kan konstatera relativt lindriga skador. Passageraren konstateras ha ådragit sig en sårskada i huvudet, [REDACTED]. Chauffören ådrog sig inga skador. Båda känner sig mörbultade efter olyckan. Polisen genomför utandningsprov på sjukhuset med negativt resultat. Både chauffören och passageraren var semesterlediga från sina ordinarie arbeten. Passageraren sjukskrevs från tjänstgöring hos räddningstjänsten veckan ut, medan chauffören var tillbaka i beredskap redan dagen efter olyckan. Chauffören erbjöds att tas ur tjänst, men valde att fortsätta arbetet och snabbt komma tillbaka.

Efter händelsen genomfördes en samling på Olofströms brandstation med alla medverkande på skadeplatsen. Informationen till anhöriga ombesörjdes av de två drabbade själva.

Krishantering

Enligt rutiner för krishantering och avlastande samtal ska RCB väcka frågan till den inblandade styrkan. Om behov föreligger ska RCB kontakta en särskild samtalsledare och styrkan ska tas ur beredskap. RCB stämde av med styrkeledaren om behovet av avlastande samtal. Styrkeledaren menade att det har varit låg stressnivå under hela insatsen och han ansåg att det räcker med att samla styrkan efter insatsen för ett "eftersnack". Följaktligen genomfördes inget avlastande samtal med särskild samtalsledare, men de uppsatta rutinerna följdes eftersom ett eftersnack bedömdes uppfylla de behov som förelåg. Chauffören och passageraren ansluter till brandstationen efter sjukhusbesöket. Chauffören deltog på samlingen medan passageraren åkte direkt hem.

Orsaker och slutsatser

Händelsen som inträffade på Baggebodavägen är allvarlig. Den direkta olycksorsaken är att chauffören har placerat fordonet för långt ut till höger på vägbanan. Vägbanan höll inte för trycket och bilen välter åt höger. Uppmärksamheten på radioanropet som kom i samma stund som chauffören förbereder en vänstersväng, påverkade eventuellt också händelseförloppet. Hastigheten vid olyckstillfället har dock varit låg vilket gjorde att bilen fick en kort bromssträcka och endast färdades i diket ca. 10-15 meter. Olycksförloppet bromsades också upp av de två träd som tog emot fordonet vid rullningen.

I trafiksäkerhetspolicyn daterad september 2011 anges att "våra anställda ska alltid använda säkerhetsbälte var man än sitter i fordonet". Chauffören sitter bältad under hela färden, men passageraren använder inte säkerhetsbältet. Det senare strider alltså mot trafiksäkerhetspolicyn och dessutom mot det som anges i Trafikförordningen (1998:1276). I 4 kap 10§ Trafikförordningen anges att "alla som färdas i ett fordon som är utrustat med bilbälten skall använda en plats som är försedd med bilbälte, om en sådan plats är tillgänglig, och använda bältet". Det finns ett undantag men det gäller enbart baksätet i utryckningsfordon, se Vägverkets författningssamling VVFS 2006:135.

Handlingsplan

En så pass allvarlig olycka som den aktuella kräver åtgärder, framförallt på lång sikt. Utredningen har konstaterat att olyckan berodde på att föraren placerade fordonet för långt ut till höger på vägbanan, eventuellt i kombination med en uppmärksamhetssänkning i samband med ett radioanrop. Utredningen föreslår följande åtgärder.

1. I många fall åker det två brandmän i tankbil eller höjdfordon. Anledningen till detta är att underlätta kartläsning och kommunikation. Vikten av att chauffören ska köra och passageraren sköta övriga uppgifter skall påtalas vid övningar, styrkeledarmöten och arbetsplatsträffar.

När: Senast 2012-12-31

Ansvarig: MK

2. Användandet av säkerhetsbälte är både ett internt krav och ett krav enligt gällande lagstiftning. Vikten av att alla i fordonet skall använda säkerhetsbälte skall påtalas vid övningar, styrkeledarmöten och arbetsplatsträffar. Även användandet av hjälm bör påtalas. Även ansvaret för personalens skydd under färd bör betonas.

När: Senast 2012-12-31

Ansvarig: MK

3. Vilka fordon som ska ingå i fordonståget vid olika typer av händelser avgörs av räddningsledaren. I det aktuella fallet med en markbrand om 10 m² är den största risken transporten till olycksplatsen. En diskussion inom räddningstjänsten bör komma till stånd för att öva och träna riskbedömningar ur andra perspektiv än brand- och räddningsarbete.

När: 2012-12-31

Ansvarig: MK

4. En deltidsbrandman kör tung lastbil några få timmar per år vid utryckningar och övningar. En översyn av räddningstjänstens övningsverksamhet ska genomföras där följande ska beaktas:
 - a. ökning av antalet övningstimmar
 - b. införandet av särskilda fordonsförare, som ges mer övningstimmar.

När: 2012-12-31

Ansvarig: MK

5. Samtliga tunga fordon skall förses med körnare i hytten för att kunna krossa en sidoruta vid ett eventuellt haveri.

När: Omgående

Ansvarig: MK

Utredningen har genomförts tillsammans med chauffören, passageraren, räddningschefen i beredskap, huvudskyddsombudet samt undertecknad.

Karlshamn 2012-10-23

Magnus Kärvhag
Stf. räddningschef



Beslutat av: MB 2011-09-13
Reviderad:

Trafiksäkerhetspolicy

Ungefär 500 personer omkommer varje år i trafikolyckor och ca. 10% av dessa dör under tjänsteutövning. Anställda vid Räddningstjänsten Västra Blekinge har gator och vägar som en del av sin arbetsplats. Det faktum att vi ofta framför tunga fordon under stressade förhållanden gör arbetsmiljöarbetet inom trafiksäkerhetsområdet än viktigare. Mot denna bakgrund har följande trafiksäkerhetspolicy upprättats.

Mål

Alla anställda vid Räddningstjänsten Västra Blekinge skall känna trygghet vid framförande av tjänstefordon såväl under uttryckning som vid annan transport.

Trafikolyckor skall först och främst förhindras. Om Räddningstjänstens fordon är inblandade i en trafikolycka skall föraren i samverkan med fordonet kunna hantera situationen så att svåra skador undviks.

Så här uppfyller vi målen

Våra anställda ska

- ha den behörighet och hälsa som krävs för att på ett trafiksäkert sätt framföra fordonet.
- genomgå utbildning i "fri väg" teori och praktik minst vart femte år.
- genomgå körövning i körgård minst vart tredje år.
- öva på halkbana minst vart tredje år.
- alltid använda säkerhetsbälte var man än sitter i fordonet.

- alltid följa gällande hastighetsbegränsningar. Undantag får göras vid brådskande räddningstjänst eller trängande fall enligt 11 kap. Trafikförordningen (1998:1276).

Våra nya utryckningsförare ska

- då C-körkortet är avklarat ges möjlighet att övningsköra med stationens samtliga fordon tills föraren känner sig säker.
- då C-körkortet är avklarat snarast öva på halkbana, därefter får fordon framföras i vinterväglag.
- uppfylla ett körprov där utbildningsinstruktören kontrollerar chaufförens körförmåga och kunskap om fordonets olika funktioner utifrån upprättad checklista.
- erhålla utbildningsbevis då samtliga punkter enligt denna policy är uppfyllda.

Våra personbilar ska vid nyanskaffning

- ha en tjänstsvikt om minst 1 300 kg.
- ha trepunktsbälte på alla platser.
- ha bältespåminnare som signalerar om bältet inte används då motorn är igång.
- ha krockkuddar och bältessträckare på såväl förarplats som passagerarplats.
- ha låsningsfria bromsar och whiplashskydd.
- ha luftkonditionering.

- ha alkoholås om kvalitén medger installation i utryckningsfordon.
- ha minst fyra stjärnor EuroNCAP.

Våra tunga fordon ska vid nyanskaffning

- ha trepunktsbälte på alla platser.
- ha bältespåminnare som signalerar om bältet inte används då motorn är igång.
- ha krockkuddar och bältessträckare på såväl förarplats som passagerarplats.
- ha låsningsfria bromsar.
- ha luftkonditionering.
- ha alkoholås om kvalitén medger installation i utryckningsfordon.

Övrigt

- Vid transporter skall vi ta hänsyn till faktorer som påverkar trafiksäkerheten, exempelvis vägval, raster och rådande väderförhållanden.
- Vid användandet av eget fordon i tjänsten bör samtliga punkter enligt denna policy vara uppfyllda.

räddningstjänsten västra blekinge
kommunalförbund
rörvägen 3, 374 32 karlshamn
tel 0454-30 51 00, fax 0454-30 51 16
www.radding.com



Här skulle bilen ha svängt vänster.

Väggkanten brast.

Väggkanten