



RÄDDNINGSTJÄNSTEN MJÖLBY

Olycksundersökning Trafikolycka



Handläggare: Jonny Gladh

DOKUMENTINFORMATION

Ärende:	Olycksundersökning trafikolycka
Handläggare:	003, Jonny Gladh
Kvalitetsgranskare:	JF, Jan-Erik Forsén
Mjölby Räddningstjänst diarienummer:	140306-002
Händelse: Trafikolycka mellan två fordon (personbil/ lastbil) på motorväg E4. RT90 X 6473615/ Y 1474785 En person omkom och två personer ådrog sig allvarliga skador. Torsdag den 2014-03-06 klockan: 23:31.	

Version	Datum	Utgåva	Handläggare	Kvalitetsgranskare
2	2014-04-24	Olycksundersökning	003	JF

Bilagor

1. Insatsrapport: 2014A00108
2. SOS Alarm Ärendekopia-Räddning: 14-3079862-2

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 ett dödsfall samt allvarliga skador på flera inblandade personer. 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 olycksundersökningen 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.
- Granskning av foto- och videodokumentation som gjorts av personal på plats.
- Samtal med insatspersonal som var på plats.
- Samtal med polisens trafikmålsutredare.

Fordon och personer

Två fordon och fyra personer var inblandade i olyckan.

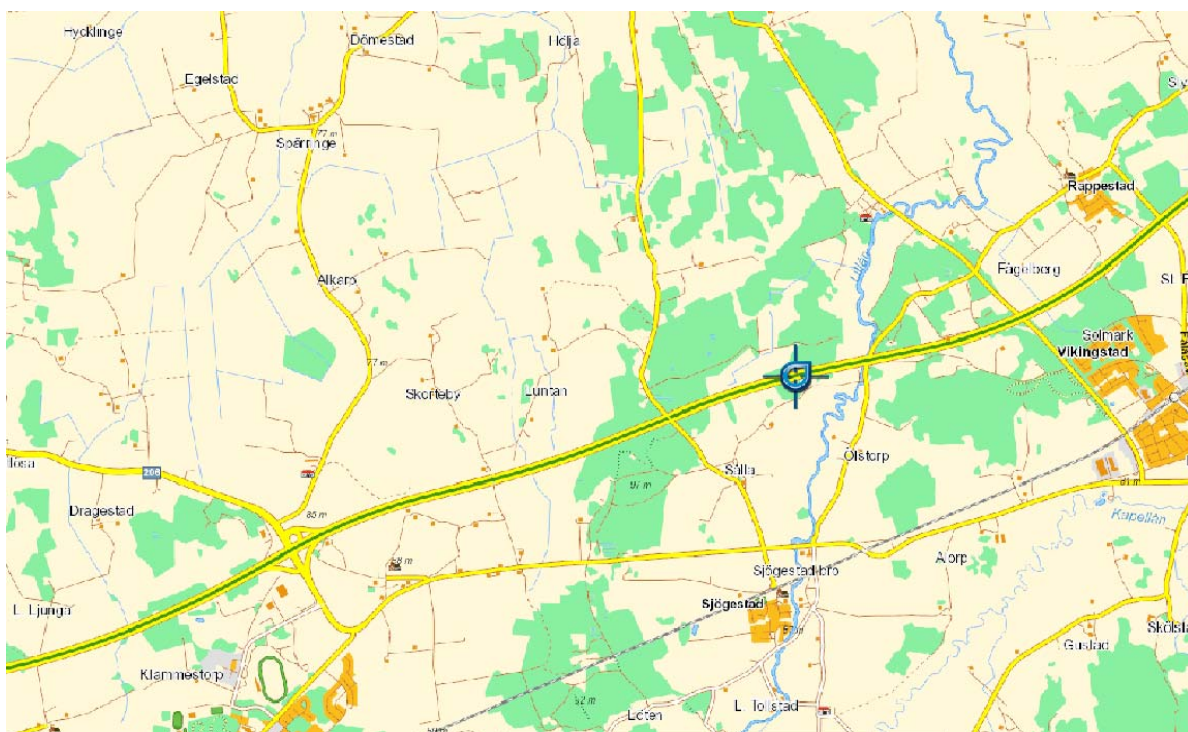
Personbil: Silverfärgad Passat som färdades i N/Ö riktning. Passageraren i framsätet omkom. Föraren och passageraren i baksätet blev allvarligt skadade. Bälte användes av passageraren i framsätet men ej i baksätet. Det är ej fastställt om föraren använde bälte, han hade själv tagit sig ur fordonet när räddningstjänsten anlände.

Lastbil med släp: Som också färdades i N/Ö riktning. Föraren var ensam i bilen och ådrog sig inga fysiska skador. Lastbilen fraktade ej farligt gods.

Olycksplats

Olyckan ägde rum på motorväg E4 (RT90 X 6473615/ Y 1474785) ca 1,5km norr om trafikplats Mantorp i riktning mot Linköping.

Motorväg E4 har vid olycksplatsen två filer i var färdriktning. Körbanorna separeras av mitträcke. Rådande hastighetsbegränsning vid olycksplatsen är 120km/h. Vid det aktuella tillfället rådde uppehållsväder och vägbanan var torr.



Förlopp

Orsak till olyckan

Personbilen har av okänd anledning kört in i baken på lastbilen som färdats i den högra körbanan. Kontroll av lastbilens färdskrivarblad har visat att den har färdats i ca 90km/h vid olyckstillfället. Personbilens hastighet går ej att uppskatta, men den har sannolikt varit betydligt högre än tillåtna 120km/h.

Personbilens högra front har träffat lastbilssläpets vänstra sida med sådan kraft att personbilen åkt in under släpet ända in till släpets vänstra bakdäck. Personbilen har därefter studsat ut till vänster, korsat den vänstra körbanan och kört in i mitträcket. Mitträcket har fångat upp mycket utav den kvarvarande rörelseenergin samt förhindrat att personbilen fortsatt ut i mötande körbana. Personbilen har till slut stannat i den vänstra körbanan.

Personbilen har fått mycket omfattande skador, främst i fronten samt på passagerarsidan där också den person som avled har suttit. Det är sannolikt att han har omkommit omedelbart när personbilen körde in under lastbilssläpet.

Lastbilen fortsatte något hundratal meter innan den stannade.



Bild på lastbilssläpets vänstra sida. Personbilen har krökt underkörningsskyddet och varit ända framme vid lastbilssläpets bakdäck innan den studsat ut i vägbanan igen.

Upptäckt samt personers agerande

Föraren av lastbilen fick stopp på sitt ekipage efter något hundratal meter. Han lämnade då sitt fordon och ringde SOS alarm. Han har sedan begett sig till kollisionplatsen och med en handlampa vinkat och varnat andra bilister för personbilen som stod mycket illa till i vänster körbana.

Det är svårt att uppskatta hur många bilister som passerat olycksplatsen från att olyckan inträffade tills första räddningsfordon var på plats och kunde stänga av trafiken. På grund av tidpunkten då olyckan inträffade var dock inte trafiktrycket särskilt hårt.

Föraren av den drabbade personbilen har efter olyckan själv tagit sig ur fordonet. Vittnen uppger att han verkat chockad och förvirrad och gått omkring på vägbanan och talat i telefon. När första räddningsfordon kom till platsen återfanns han liggandes på marken vid mitträcket, inte långt från sitt fordon. Där togs han omhand av föraren av lastbilen till dess ambulanspersonal kom och tog över.

Räddningstjänstens agerande

Station 242-5000 mottog förlarm om olyckan klockan 23:32.

Då adressuppgift ingick i förlarmet kunde 242-5080 tillsammans med 242-5010 och 242-5040 lämna brandstationen omedelbart och var redan på rull då stort larm inkom klockan 23:33.

242-5080 var först på plats klockan 23:42 och placerade sitt fordon i höger körfält för att förhindra trafiken att fortsätta att köra förbi olyckan. 242-5080 lämnade vindruterapport i vilken det framgick att det olycksdrabbade fordonet stod illa till, samt att båda körfälten skulle stängas av.

242-5080 inventerade olyckan och konstaterade att personen i passagerarsätet ej visade några livstecken samt gjorde bedömningen att personen i baksätet var kritisk, uppgifter som vidarebefordrades till 242-5010 som kom till platsen någon minut senare. 242-5010 lämnade dock ej statusrapport, så framkomsttiden är uppskattad till ca 23:43.

242-5010 körde förbi och ställde sig efter olyckan enligt rutin. 242-5010 kom emellertid att hamna ganska nära olycksfordonet vilket gjorde att platsen för uppdukning av verktyg och platsen där räddningspersonal samlas i väntan på en uppgift kom att hamna i den heta zonen, alltså i omedelbar närhet till olycksfordonet.

242-5040 ankom strax efter 242-5010 och stannade något hundratal meter innan olyckan enligt rutin för att ytterligare göra trafiken uppmärksam på att en olycka ägt rum samt för att spärra av vägbanorna. Efter att avspärning skett anslöt personalen på 242-5040 som var två för dagen till övrig personal vid olycksplatsen.

Då ingen ambulans fanns på platsen när 242-5010 ankom blev första åtgärd att ge sjukvård enligt L-ABCDE samt att hålla fria luftvägar på de skadade. Den skadade föraren som låg vid mitträcket hade en privatperson (lastbilsföraren) hos sig och därför prioriterades personerna som var kvar i fordonet.

Personerna i olycksfordonet var inte fastklämda, men taket på fordonet måste avlägsnas för att få bra utrymme till att ge sjukvård, samt för att få ur personerna. Klippningen påbörjades när personalen på 242-5040 anslutit till olycksplatsen. Räddningspersonalen arbetade med två hydraulverktyg samtidigt och avlägsnade höger bakdörr samt klippte loss taket. Spridning av höger framdörr påbörjades, men avbröts då personalen behövdes till att lyfta ut den skadade personen i baksätet då denne var väldigt kraftig.

Första ambulans anlände 23:44. Ambulanspersonalens omedelbara bedömning var att personen i passagerarsätet var avliden. Denna uppgift gick emellertid inte fram till samtlig personal på platsen, varvid räddningspersonal fortsatte att hålla fria luftvägar på personen under stor del av insatsen.

Kommunikationen mellan brand- och ambulanspersonal brast även vid uttaget av personen i baksätet då ursprungsplanen att göra ett för ryggrad och halskotpelare säkert uttag bakåt övergavs när en ambulansmedarbetare utan diskussion drog ut personen genom dörröppningen. Därefter hjälptes brand- och ambulanspersonal åt att immobilisera personen på cc-bräda.

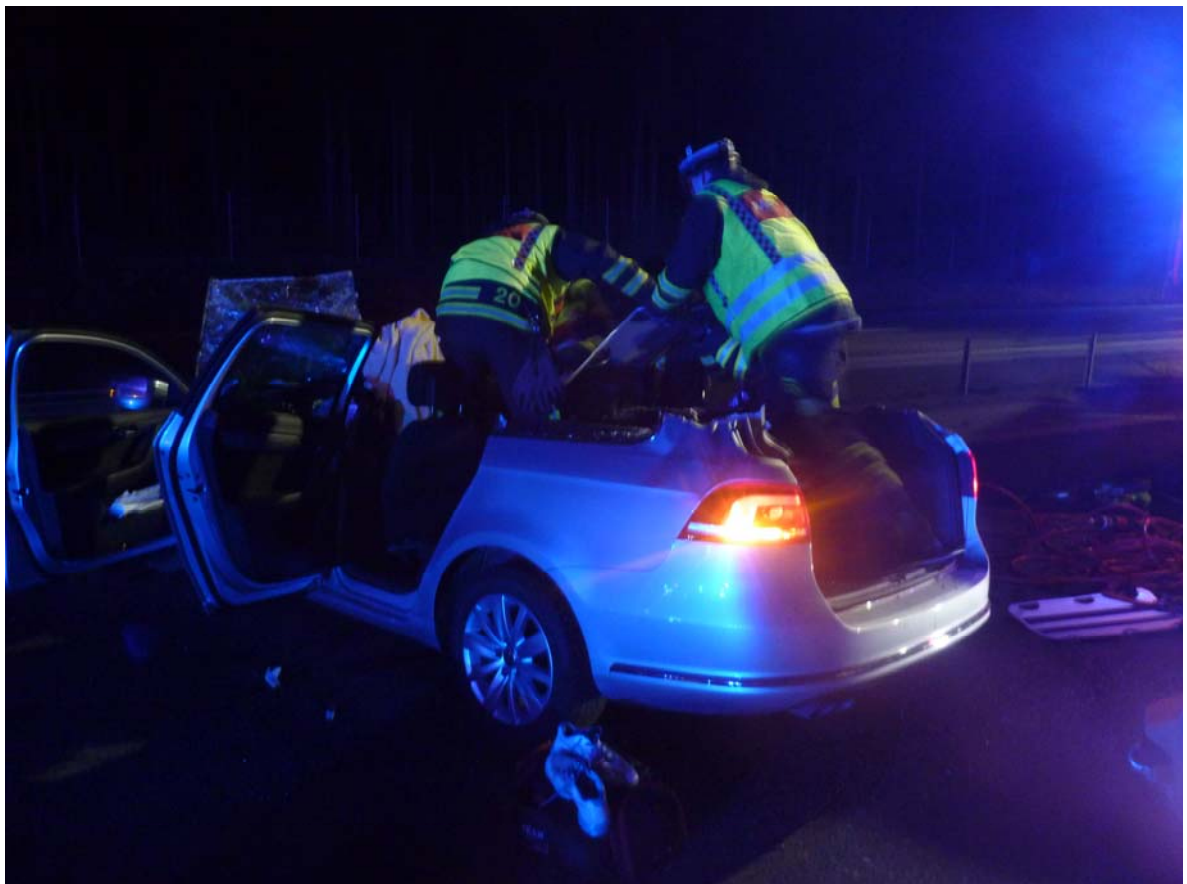
Brandpersonal var även behjälplig vid immobilisering av föraren som fått sjukvård av ambulans när den kommit till platsen.

När såväl föraren som passageraren i baksätet transporterats iväg till sjukhus var samtlig räddningspersonal på platsen inbegripen i att passageraren i framsätet var avliden. En filt lades över kroppen och ett standarduttag av kroppen på höganäsbräda gjordes. Även den avlidne avtransporterades i ambulans.

Motorvägen förblev helt avstängd till dess bärgningsbil anlät och bärgat personbilen. Vägbanan behövde också sopas ren från glas och splitter. Olycksfordonet hade också läckt en mindre mängd olja som togs upp med hjälp av Absol.

När vägbanan var ren överlämnades ansvaret för olycksplatsen till Polis och räddningsstyrkan återvände till brandstationen. Räddningstjänsten avslutades 00:25.

Efter hemkomst satte sig personalen ner tillsammans och pratade igenom insatsen.



Räddningsmanskapat förbereder uttag av personen i baksätet.

Slutsatser/Erfarenheter

Uppställningen av 242-5010 kom att hamna för nära det olycksdrabbade fordonet. Det har inte påverkat klippinsats eller uttag av personerna i aktuellt fall, men generellt bör räddningsfordonet, om det är möjligt, placeras så att uppdukning av verktyg och annan utrustning av utrymmesskäl hamnar i den varma zonen, alltså minst fem meter från fordonet som är drabbat.

Viktig kommunikation mellan ambulans- och räddningspersonal brast vid två tillfällen under insatsen.

1. Alla har inte varit inbegripna i att ambulanspersonal ansett att passageraren i framsätet var bortom all räddning. Detta gjorde att en brandman som kunde gjort andra uppgifter blev uppbunden med att hålla fria luftvägar på denna person under en stor del av insatsen.

Det kan för brandpersonal vara mycket svårt att avgöra om livsuppehållande åtgärder skall göras eller avbrytas på svårt skadade, livlösa personer. Det är därför viktigt att vara lyhörda för ambulanspersonalens bedömningar.

2. Räddningspersonalen förberedde för att göra ett säkert uttag av personen i baksätet. Man var tvungen att kraftsamla då denne var väldigt kraftig. Just när uttaget skulle ske kom emellertid en ambulansmedarbetare och på eget initiativ gjorde ett sidouttag genom att själv dra ut personen genom hålet där bakhjulet spridits loss. Räddningspersonalen blev upprörd över detta då kommunikation och samverkan på skadeplats är mycket viktigt.

Chauffören av olycksfordonet fick ingen sjukvård förrän flera ambulanser kommit på plats. Räddningspersonalen, som vid tillfället bestod av sju medarbetare skulle ha kunnat, trots att ytterligare två personer var drabbade omprioriterat, så att även denne fått akut sjukvård enligt L-ABCDE. Vid immobiliseringen av chauffören var dock räddningspersonal behjälplig.

Vid klippningen av olycksfordonet kom prioriteringen och fördelningen av arbetsuppgifter att hamna utanför det normala. Många brandmän blev uppbundna med att ge sjukvård till personerna i fordonet. Detta gjorde att endast en brandman tillsammans med brandförmannen stod för arbetet med hydrauliska verktyg. Brandförmannen skall normalt ha en ledande roll och fördela arbetsuppgifterna till sitt manskap. Genom att själv aktivt delta i losstagningen riskerar denne att mista sitt helhetsperspektiv av olyckan och platsen och därmed förbise andra viktiga arbetsuppgifter.

En brandman saknade varselväst. Denne var medåkare i 242-5040 som bara är utrustad med en väst.

242-5010 missade att statusrapportera ”Framme”. När det inte görs loggas och dokumenteras inte framkomsttid hos SOS alarm.

Åtgärdsförslag

Falck Ambulans AB och Räddningstjänsten i Mjölby, för att skapa högre patientsäkerhet.

- Vara lyhörda för varandras idéer och planer vid losstagning och andra kritiska moment samt vara noga med att det som kommuniceras når samtliga berörda.
- För att uppnå ovanstående: Samöva mera.

Räddningstjänsten i Mjölby, för att bli effektivare på skadeplats.

- Vara noggrann vid uppställning av räddningsfordon för att inte skapa onödigt trängsel där verktyg skall uppdukas, klipparbete skall utföras, ambulansens bår skall fram, m.m.
- Kontinuerligt prioritera vilka arbetsuppgifter som är viktigast för stunden, för att motverka att räddningspersonal blir upplåsta med uppgifter som är mindre akuta.
- Hålla sig till sin roll (sjukvård, säkerhet, losstagning, ledning, m.m.) enligt standardrutin så länge det är möjligt, för att förenkla flödet vid en losstagning samt för att skaffa och bibehålla ett helhetsperspektiv av olycksplatsen.

Räddningstjänsten i Mjölby, för att skydda egen personal mot trafik vid arbete på väg.

- Utrusta 242-5040 med en extra varselväst till de tillfällen man åker två i detta fordon. Det finns en extra väst i 242-5010, men det finns inte alltid tid att springa och ta på den när man väl kommit fram till skadeplats.

Räddningstjänsten i Mjölby, för att göra dokumentationen om olyckan så komplett som möjligt.

- Vara noggrann med statusrapportering, framförallt ”Framme” och ”Hemåt”.
- Vara noggrann med anteckning om ankomsttid för Polis och Ambulans, samt infoga dessa uppgifter i insatsrapporten.

Sändlista

Följande aktörer sändes en kopia av olycksundersökningen.

- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
- Falck Ambulans AB

Mjölby, 2014-04-24

Handläggare: Jonny Gladh, Brandman

Räddningstjänsten Mjölby