



Undersökning av olyckor och räddningsinsatser
Avdelning Skydd och Samhälle

Händelse: Trafikolycka med tre personbilar

Plats: Riksväg 40 i höjd med Rönnåsen på vägarbetsområdet för det ”nya Hössnamotet” några kilometer öster om Ulricehamn.

Larmnummer: 19.4818503.2

Larmtid: 2014-05-02 kl. 17:44

Diarienummer: 14-001839

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.



Foton som visar de tre krockade bilarnas skador och placering på vägbanan. Räddningstjänstens foton.

Sammanfattning

En trebilsrock med sammanlagt fem personer inblandade. Två kvinnor som färdades i riktning mot Jönköping i en Peugeot 107 blir svårt skadade vid olyckan. Kvinnorna frontalkrockade först med en mötande BMW 320D och blev därefter påkörda på förarsidan av en efterkommande Mitsubishi V80. Den svårt skadade 28 åriga kvinnliga passageraren i Peugeot 107 transporteras till sjukhus med ambulanshelikopter men hennes liv gick inte att rädda, utan hon avlider p.g.a. de skador hon ådragit sig vid olyckan. De övriga tre inblandade personerna i olyckan får lindriga skador.

Olyckan inträffade inom ett vägarbetsområde och enligt vad ögonvittnen uppgav till räddningstjänstpersonal ute på olycksplatsen har föraren i BMW:n korsat den dubbla helstreckade gula linjen till mötande vägbana och kört mot mötande trafik. Föraren i den mötande Peugeot 107 uppges ha bromsat och väjt till vänster, troligtvis i ett försök för att undvika en kollision. Föraren i BMW:n har i det läget styrt tillbaks mot den egna körbanan och frontalkrocken är ett faktum, se skiss under rubrik 2.6.2.

När räddningstjänsten kommer fram till olycksplatsen håller en privatperson på med livsuppehållande åtgärder (hjärt- lungräddning) på passageraren i Peugeot 107. Privatpersonen backar undan och två från räddningstjänstpersonalen tar över sjukvårdsarbetet av passageraren. Passageraren har ingen mätbar puls eller andning så det tas ett snabbt beslut om att patienten måste ut ur bilen omgående. Passageraren är inte fastklämd så när första ambulansen anländer, kort senare, går det snabbt att få ut henne ur bilen.

Föraren i Peugeot 107 är fastklämd och har låg medvetandegrad och svarar inte på tilltal men öppnar emellanåt ögonen och nickar till svar. Räddningstjänstens personal säkrar nacken på den skadade föraren och det tas i samråd med ambulanspersonal beslut om att taket ska klippas på Peugeot 107 för att möjliggöra en säker uttagning av föraren. Föraren sitter i en snedställning lutad mot mittkonsollen och ratten är nära hennes ben. När tak/dörrar/ B- stolpe är bortklippta och det har klippts ett V i tröskeln på passagerarsidan och en spridare har tryckt isär bilen för att skapa tillräckligt med utrymme så tas föraren ut ur bilen på förarsidan med hjälp av skohornet.

Räddningsmässigt har insatsen fungerat bra men det finns dock några smådetaljer som vi inom SÄRF kan ta med oss som förbättringsförslag till kommande insatser, se förbättringsförslag under rubrik 4.1.6 och erfarenhetsåterföring under rubrik 1.4.

Innehållsförteckning

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 HÄNDELSEFÖRLOPP 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
2.5.1 Fordonsdata personbil Peugeot 107.....	7
2.5.2 Fordonsdata personbil BMW320D.....	8
2.5.3 Fordonsdata personbil MITSUBISHI V80.....	9
2.6 VÄGMILJÖ OCH VÄDER	10
2.6.1 Vägmiljö.....	11
2.6.2 Förklarande skiss över platsen	12
2.6.3 Väder och vägslag.....	12
3. ANALYS AV HÄNDELSEFÖRLOPPET	13
3.1 HÄNDELSEFÖRLOPP.....	13
3.2 BAKOMLIGGANDE ORSAKER	13
3.3 OMSTÄNDIGHETER SOM MED STOR SANNOLIKHET PÅVERKAT SKADEUTFALLET	13
4. ANALYS OCH UTVÄRDERING AV RÄDDNINGSSINSATSEN	13
4.1 UTVÄRDERING AV RÄDDNINGSSINSATSEN.....	13
4.1.1 Inledningen av räddningsinsatsen	13
4.1.2 Räddningsinsatsen vid framkomst.....	14
4.1.3 Ledning och samverkan med ambulans och polis på skadeplats	15
4.1.4 Larmgenomgång/ kamratstödjande samtal.....	15
4.1.5 Räddningschef i beredskaps kontakt med kommunchefen i Ulricehamn och initiering av kommunens Posom- grupp.....	16
4.1.6 Erfarenheter från insatsen	16
4.2 RÄDDNINGSTJÄNSTENS INSATSUPPFÖLJNING OCH FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR.....	16

I. Inledning

I.1 Bakgrund

En trebilsrock med sammanlagt fem personer inblandade. Två kvinnor som färdades i en Peugeot 107 blir svårt skadade vid olyckan. Den 28 åriga kvinnliga passageraren liv går inte att rädda utan hon avlider på sjukhuset p.g.a. de skador hon ådragit sig vid olyckan. De övriga tre inblandade personerna får lindriga skador.

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 intervjuer med räddningstjänstpersonal, se listan nedan.

- Chauffören i bil 252-6010, RIB- Ulricehamn, som på skadeplats var delaktig i losstagningsarbetet av de två personerna som färdades i Peugeot.
- Styrkeledaren RIB- Ulricehamn, bil 252-6060, som var räddningsledare under inledningskedet av insatsen.
- Insatsledaren Borås heltid, bil 252-1080, som vid framkomst tog över som räddningsledare.
- Stabschef Borås heltid som agerade som bakre ledning under insatsen.

Extern samverkan med Trafikverket och polis.

Tidsangivelserna i rapporten är hämtade från räddningstjänstens insatsrapport.

Utredaren har i sitt arbete till vissa delar använt sig av utredningsmetoden människa, teknik och organisation (MTO).

I.4 Erfarenhetsåterföring/delgivning

Olycksutredaren kommer att redovisa rapporten på september månads räddningstjänstplaneringsmöte och RCB/IL – möte 2014. Styrkeledarna Kindberg och Merlander från RIB- Ulricehamn kommer att dela med sig av erfarenheter från insatsen vid höstens första platschefsmöte.

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

Inringare som larmar om en trafikolycka med tre personbilar som har krockat. Enligt inringarens uppgifter har det varit en våldsam kollision och det ska vara minst fem personer inblandade. Två av de inblandade ska vara fastklämda och medvetlösa.

Stabschefen upplever på medlyssningen inringaren som mycket saklig och lugn och han tar snabbt beslut om att larma ut stort larm trafikolycka, och avbryta Ulricehamnsstyrkans pågående automatlarm. Släckbil 252-6010 och FIP- bil 252-6060 RIB- Ulricehamn är ute på ett litet automatlarm i Svenska Kyrkans lokaler och stabschefen tar kontakt via radio och meddelar styrkan att de får avbryta pågående larm och istället åka på ”stort larm trafikolycka” på riksväg 40.

Det larmas också ut fyra ambulanser och ambulanshelikopter till trafikolyckan.

2.2 Utlarmade styrkor och klockslag

Underlaget är inhämtat från insatsrapportens ruta 5 och 6.

Klockslag och samverkande organ

Avser station	252-6000		
Larm till larmcentral	2014-05-02 17:42:58	Larmbehandlingstid	00:01:37
Larm till räddningstjänsten	2014-05-02 17:44:35	Anspänningstid	00:03:28
Första fordon ut	2014-05-02 17:48:03	Körtid	00:04:43
Ankomst skadeplats	2014-05-02 17:52:46	Angreppstid	---
Räddningsarbete påbörjas		Insatstid	---
Skadebegränsande effekt		Tid till effekt	---
Räddningstjänst upphör	2014-05-02 18:45:58	Totaltid räddn.tjänst	01:01:23
Insats avslutas	2014-05-02 19:05:58	Totaltid insats	01:21:23

Styrkebesked

Station	Fordon	Pers	M	Ud	Ber	Påbörjat	Avslutat	Totaltid	Perstid
252-6000	252-6020	█	1	I	D	2014-05-02 17:44	2014-05-02 19:05	01:20:30	01:20:30
252-6000	252-6040	█	1	I	D	2014-05-02 17:44	2014-05-02 19:05	01:21:23	01:21:23
252-1001	252-1000IB	█	1	L	H	2014-05-02 17:45	2014-05-02 19:05	01:19:54	01:19:54
252-1000	252-1080	█	1	I	H	2014-05-02 17:45	2014-05-02 19:05	01:19:46	01:19:46
252-6000	252-6060	█	1	I	D	2014-05-02 17:47	2014-05-02 19:05	01:17:17	01:17:17
252-6000	252-6010	████████████████████	5	I	D	2014-05-02 17:47	2014-05-02 19:05	01:17:15	06:26:15

2.3 Räddningsinsatsens genomförande

Underlaget är hämtat från insatsrapportens ruta 10 som är en fritextruta där stabschefen och räddningsledaren i text återger insatsens genomförande. Texten är skriven utifrån den information som fanns tillgänglig i anslutning till olyckan. Olycksutredaren har avidentifierat de namn som nämns i texttrutan och skrivit ut yrkesrelaterade förkortningar.

Stabschefens text:

”17:50 52-6060 framme, kraftig trafikolycka 3 bilar inblandade

17:55 HLR påbörjad på en kvinna.

17:55 helikopter meddelar att dom landar 18:10, bil 252-6060 ordnar en landningsplats 100 meter från olycksplatsen.

18:15 prognos ca 45 min till, kl. 19:00”

Komplettering räddningsledaren i Bil 252-1080:

”Räddningstjänsten klipper taket på Peugeotten och bänder isär bilen för att få ut föraren. Patienten är vid medvetande under arbetet och klagar över smärtor [redacted] Airbagen på passagerarsidan har ej löst av någon anledning, den har däremot löst på förarsidan. Passageraren var i så allvarligt skick att räddningstjänsten bedömde att hon behövde ut snabbt, vilket också gjordes.

En person avtransporteras med helikopter till Borås med svåra skador, puls och andning.

Ytterligare 2 personer åker med ambulans till Borås varav passageraren i den lilla bilen (Peugeoten) som räddningstjänsten behövde klippa var allvarligt skadad [redacted]

Räddningstjänsten sanerar vägbanan från de värsta bildelarna, polisen kommer att ta bilarna i beslag.

Efter insatsen samlades Ulricehamnstyrkan och första ambulans på plats samt insatsledaren i bil 252-1080 på brandstationen i Ulricehamn. Vi pratade igenom larmet och ventilerade det som behövdes för tillfället. Insatsledaren i bil 252-1080 informerade om att skulle det behövas avlastningssamtal så kontaktar vederbörande styrkeledaren RIB- Ulricehamn för vidare kontakt till stabschef i Borås.

Ticken meddelad att vajerräcke och dyl. är sönder”

2.4 Den omkomnes skador

[redacted]
Övriga skador och omfattning på skador är förenligt med krockskador vid den här typen av olyckor och anses också bidragit till den dödliga utgången.

2.5 Fordonsundersökning

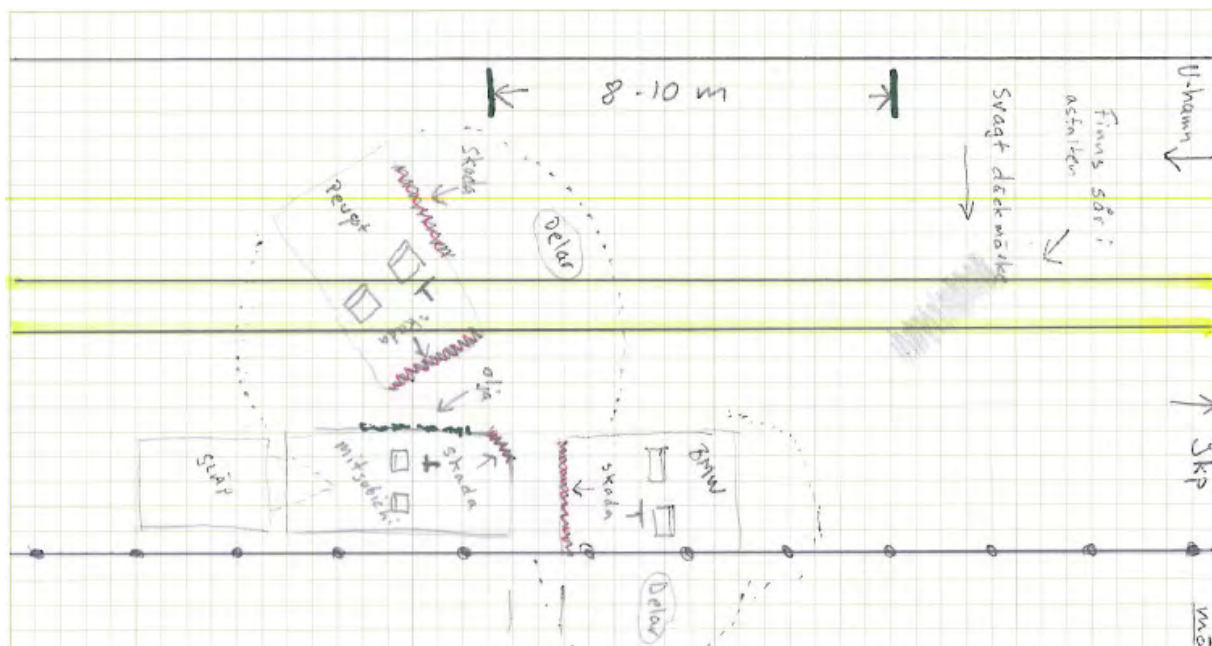
Uppgifterna nedan är hämtade från polisens tekniska undersökning av olycksfordonen, Transportstyrelsen fordonsregister och rapportförfattarens övriga datainsamling.

Polisen har utfört teknisk undersökning på två av de tre fordon som var inblandade i kollisionen, Peugeot 107 och BMW 320D.

– Peugeot 107: fordonet frontalkrockade med en mötande BMW 320D och blev därefter påkörd på förarsidan av en efterkommande Mitsubishi V80. I fordonet färdades två kvinnor i riktning mot Jönköping och det var de två personer som fick allvarligast skador vid olyckan. Passageraren avled senare på sjukhuset.

– BMW 320D: frontalkrockade med den mötande Peugeotten och krockar även med högra fronten mot den mötande Mitsubishi. I bilen färdades två män i riktning mot Ulricehamn och ingen av männen blev skadad vid olyckan.

– Mitsubishi V80 med påkopplat släp: efterkommande fordon som färdas i riktning mot Jönköping och kör in i olyckan. Fordonet krockar först in i Peugeotten på förarsidan och fortsätter därefter och träffar med höger front mot BMW:ns högra front, se skiss och bilder nedan. I bilen färdas en ensam manlig förare som klarar sig utan skador.



Skiss framtagen av styrkeledaren RIB- Ulricehamn.

2.5.1 Fordonsdata personbil Peugeot 107

Fabrikat: PEUGEOT 107 1,0 5D

Fordonsår: 2007

Senast godkända besiktning: 2013-10-17

Vägmätarställning vid senaste besiktning: 128134 km

Kaross: Halvkombi. Tjänstevikt, 930 kg. Längd: 3450 mm.

Resultat av den tekniska undersökningen

Hjulsystem: sommardäck med mönsterdjup mellan 3,4 – 4,1 mm.

Hjulupphängning: framvagnens högra stötdämpare brusten vid kollision, hjulupphängning vänster bak skadat i samband med kollision.

Driv/broms/styrsystem: ej kontrollerade p.g.a. skadornas omfattning.

Karosseri: kraftiga kollisionsskador.

Övrigt: Airbag på passagerarsidan ej utlöst, avstängningslås i läge ON, elkablage intakt, i övrigt ej kontrollerbart p.g.a. skadornas omfattning.

Både förare och passagerare har troligtvis använt bilbälte.

Hastighetsmätare har vid kollisionsögonblicket fastnat på en hastighet av 45 km/h, varvräknaren på 1000 varv/min och bromsljuslampan har varit tänd.

Vid den tekniska undersökningen framkom inte någon brist eller tekniskt fel som bidragit till/eller förorsakat olyckan, se foton nedan.



Peugeoten är rejält frontalkrockad och även intryckt på förarsidan. Fotot är taget på olycksplatsen efter det att räddningstjänsten klippt tak plus A-B-C stolpe på förarsidan. Räddningstjänstens foto.



Fotot visar att förarsidans Airbag har utlöst men på passagersidan har Airbagen inte utlöst. Bilbältet på passagersidan har vid uttagning av passageraren fastnat i utdraget läge. Förstorar man upp fotot går det att se att luckan till Airbagen har böjats öppna sig. Räddningstjänstens foto.



Fotot visar att avstängningslåset till passagersidans Airbag var i läge ON. Polisens foto.



Fotot visar att hastighetsmätaren har fastnat på 45 km/h och varvräknaren på 1000 varv/min vid kollisionsogonblicket. Polisens foto.

2.5.2 Fordonsdata personbil BMW320D

Fabrikat: BMW 320D SEDAN

Fordonsår: 2007

Senast godkända besiktning: 2013-10-31

Vägmätarställning vid olyckan: 115840 km

Kaross: Sedan. Tjänstevikt, 1520 kg. Längd: 4550 mm.

Resultat av den tekniska undersökningen

Hjulsystem: sommardäck med mönsterdjup mellan 3,0 – 4,8 mm.

Hjulupphängning: framvagn med fjäderben av fabrikat MC Phearson med dubbla undre länkar. Båda fjäderbenen deformerade men ej separerade troligtvis skadade vid kollisionen. Bakvagnen är intakt.

Drivsystem: dieselmotor med automatisk växellåda, ej kontrollerade p.g.a. skadornas omfattning.

Bromssystem: 2- krets hydrauliskt färdbrömsystem med skivor fram/bak, låsningsfria bromsar typ ABS. Bromsslang höger fram brusten till följd av olyckan. Bromsskivor och bromsbelägg i funktionsdugligt skick. Parkeringsbroms i funktionsdugligt skick.

Styrsystem: typ kuggstångsstyrning med servohjälp, intakt men deformerad till följd av olyckan.

Karosseri: intryckt front.

Övrigt: både förare och passagerare har troligtvis använt bilbälte.

Vid den tekniska undersökningen framkom inte någon brist eller tekniskt fel som bidragit till/eller förorsakat olyckan, se foton nedan.



Foto ovan och till höger som visar den intryckta fronten på BMW:en. Räddningstjänstens foto.

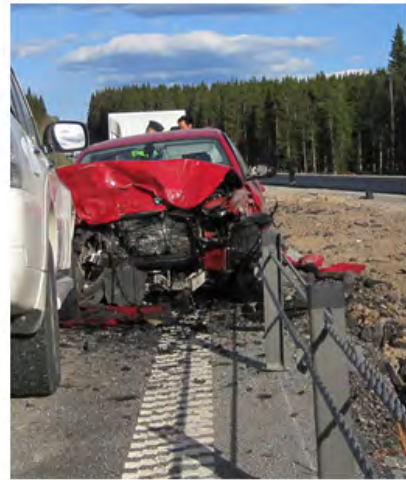


Foto ovan och till höger som visar att BMW:ens högra framdäck inte rullat lufttomt. Polisens foto.



2.5.3 Fordonsdata personbil MITSUBISHI V80

Fabrikat: MITSUBISHI V80

Fordonsår: 2010

Senast godkända besiktning: 2014-04-24

Vägmätarställning vid senaste besiktning: 138827 km

Kaross: Stationsvagn kombivagn. Tjänstevikt, 2340 kg.

Ingen teknisk undersökning av fordonet är utförd

Fordonet fick fronten intryckt vid krocken med de båda andra fordonen och den påkopplade släpvagnen lossnade från dragkulan, se räddningstjänstens foton nedan.



2.6 Vägmiljö och väder

Trafikolyckan inträffade inom vägarbetsområdet för det ”nya Hössnamotet” och på olycksplatsen är de mötande vägbanorna åtskiljda med dubbla helstreckade gula linjer. Innan vägarbetsområdet så har det varit vajerväg från båda körriktningarna, se foton nedan.



Foton tagna i färdriktning från Jönköping mot Ulricehamn. Fotot tagit ca 2 km innan olycksplatsen, observera skyltar som varnar om kommande vägarbetsområde.



Hastighetsbegränsning 70/h, foto tagit ca 900 m innan olycksplatsen.



Foto tagit ca 600 m innan olycksplatsen, varning/hastighetsbegränsningssyltar.



Foto tagit ca 400 m innan olycksplatsen, skylt för mötande trafik och tydlig markering att vajervägen upphör.



Foto tagit ca 50 m innan olycksplatsen och visar den dubbla helstreckade gula linjen som ska avskilja de mötande vägbanorna. Den röda konen markerar platsen där olyckan inträffade. Räddningstjänstens foton.



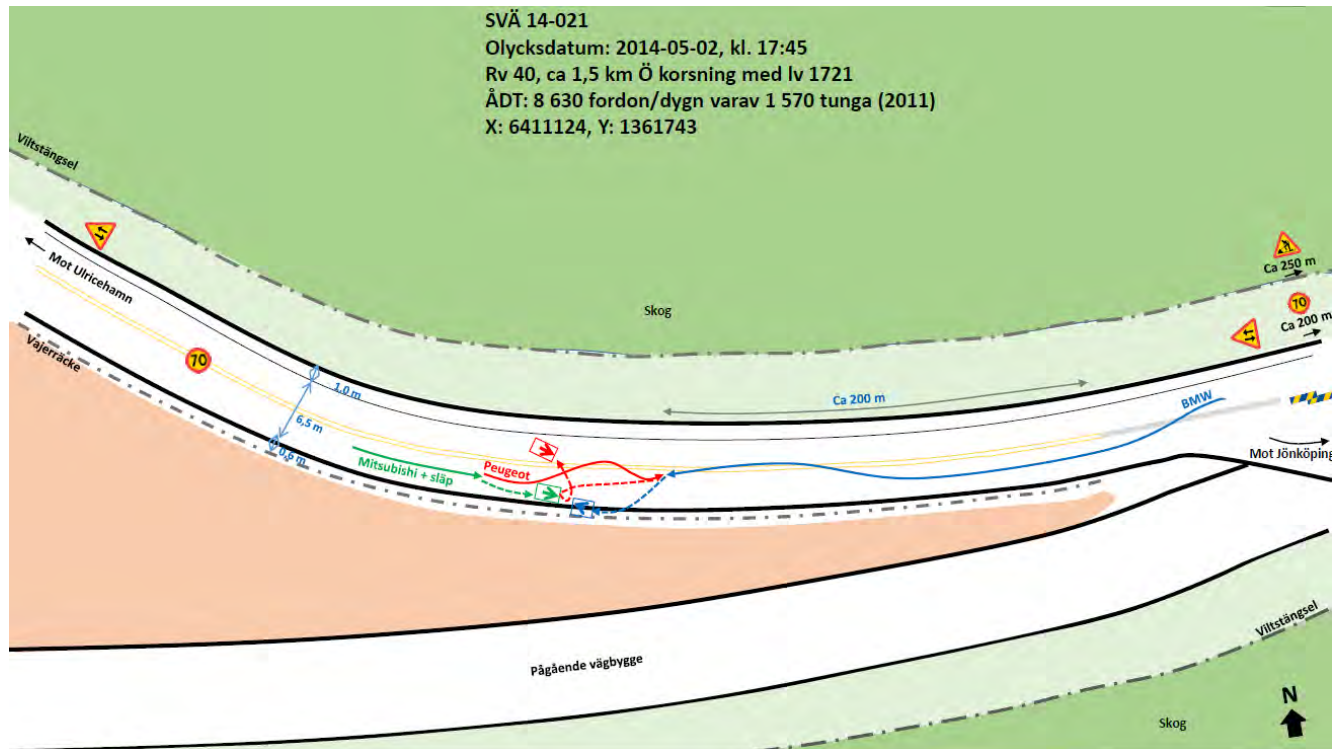
Foto tagit ca 25 m innan olycksplatsen, den röda konen markerar ut olycksplatsen. Bortom olycksplatsen går det att se pilar i vägbanan som visar att det är mötande trafik, pilarna fanns inte när olyckan inträffade.

2.6.1 Vägmiljö

På olycksplatsen fanns det inga uppenbara brister i skyltning eller liknande enligt den trafikingenjör som medverkade vid Trafikverkets och räddningstjänstens gemensamma datainsamling på olycksplatsen. Det var skyltat 70 km/h från båda håll och det fanns också varningsskyltar för vägarbete och mötande trafik från båda köriktningarna. De nedfrästa pilarna i

körbanorna fanns inte vid olyckstillfället, de frästes senare, streckmarkeringen på den nya vägen på andra sidan vajerräcket har också målats efter olyckan.

2.6.2 Förklarande skiss över platsen



På skissen går det bl.a. att utläsa den tänkta platsen för frontalkrocken och fordonens slutgiltiga position. Skissen framtagen av Trafikverkets utredare.

2.6.3 Väder och väglag

Det var halvklart väder med en temperatur på ca 10 °C och torra vägbanor. Vid granskning av de foton som är tagna i riktning mot Ulricehamn på olycksplatsen/olyckstillfället så tolkar undertecknad olycksutredare att solen kan ha varit i bländade läge för föraren i BMW320D. Styrkeledaren RIB- Ulricehamn som var ute på olycksplatsen gör samma tolkning, se räddningstjänstens foto nedan, se även foto under rubrik 2.5.2 som visar att BMW:n hade nedfällt solskydd på förarsidan.



3. Analys av händelseförloppet

3.1 Händelseförlopp

Enligt vad ögonvittnen uppgav till räddningstjänstpersonal ute på olycksplatsen har föraren i BMW:n korsat den dubbla helstreckade gula linjen till mötande vägbanan och kört mot mötande trafik. Föraren i den mötande Peugeoten uppges ha bromsat och väjt till vänster, troligtvis i ett försök för att undvika en kollision. Föraren i BMW:n har i det läget styrt tillbaks mot den egna körbanan och frontalkrocken är ett faktum, se skiss under rubrik 2.6.2.

Enligt föraren i BMW:ns version, som han uppgav till räddningstjänstpersonal ute på olycksplatsen, så har föraren i Peugeoten styrt över i mötande vägbanan.

Polisen har inlett en förundersökning i ärendet och undertecknad analysgrupp har inget syfte att klarlägga ansvar eller vem som anses vållande till olyckan.

3.2 Bakomliggande orsaker

Normalt så är hela sträckan mellan Jönköping och Ulricehamn en 2 plus 1 väg med vajerräcke som avskiljer de mötande körbanorna. Den teori som analysgruppen har kommit fram till är att föraren i BMW:n kan ha uppfattat vägsträckan/vägarbetsområdet som 2-filig och därför legat och kört mot mötande trafik. Den nyasfalterade sträckningen där helikoptern landade har i så fall tolkats som motriktade körfält.

3.3 Omständigheter som med stor sannolikhet påverkat skadefallet

- Air-bagen på passagerarsidan i Peugeot löste inte ut vid kollisionen.
- Passageraren i Peugeot hade bilstolen lutad mycket bakåt, se foto under rubrik 4.1, troligtvis p.g.a. att hon hade kryckor, även kryckorna placering i bilen kan ha gett upphov till skador.
- Enligt genomförda krocktester av Euro NCAP har en Peugeot 107 av årsmodell 2007 dåligt krockskydd.
- Räddningstjänstens personal på plats såg inga synliga bromsspår i vägbanan efter något av de inblandade fordonen.

4. Analys och utvärdering av räddningsinsatsen

4.1 Utvärdering av räddningsinsatsen

Underlaget är hämtat från intervjuerna med räddningstjänstpersonal, se listan under rubrik 1.3.

RIB- Ulricehamn har stor erfarenhet och är välövade för att på ett bra sätt kunna agera ute på skadeplats på den här typen av trafikolyckor. Den här insatsen har räddningsmässigt fungerat på ett mycket bra sätt men det finns också några smådetaljer som vi inom SÄRF kan ta med oss som förbättringsförslag till kommande insatser, se förbättringsförslag under rubrik 4.1.6 och erfarenhetsåterföring under rubrik 1.4.

4.1.1 Inledningen av räddningsinsatsen

RIB- Ulricehamn är ute på ett automatlarm till Svenska kyrkan i Ulricehamn när stabschefen avbryter larmet och styrkan istället får åka på en trafikolycka på riksväg 40. Besättningen i bil 252-6010 hör på stabschefens tonläge att det är en allvarlig olycka och det skiftas positioner i bilen för att utifrån kunskap och erfarenhet få ”rätt man på rätt plats”. Det blir de äldre erfarna som får uppgifter som sjukvårdare, chaufför och 1.e verktygsman och de senast anställda får rollerna som säkerhetsman och 2.e verktygsman.

Under framresan till trafikolyckan går stabschefen ut på Rakel och meddelar att insatsen tilldelats talgrupp 23 och ber uttryckande fordon lägga sig på rätt talgrupp. Efter att första insatsperson i bil

252-6060 skiftat talgrupp kommer det kompletterande information om att förbipasserande privatpersoner som stannat på olycksplatsen har påbörjat hjärt- lungräddning. Första insatsperson är osäker på om informationen nått fram till styrkan i bil 252-6010 så han använder rökdykarradion för att säkert få bekräftat om informationen nått fram. Det visar sig att personalen i släckbil 252-6010 inte hunnit skifta talgrupp och inte har fått den kompletterande informationen via Rakel.

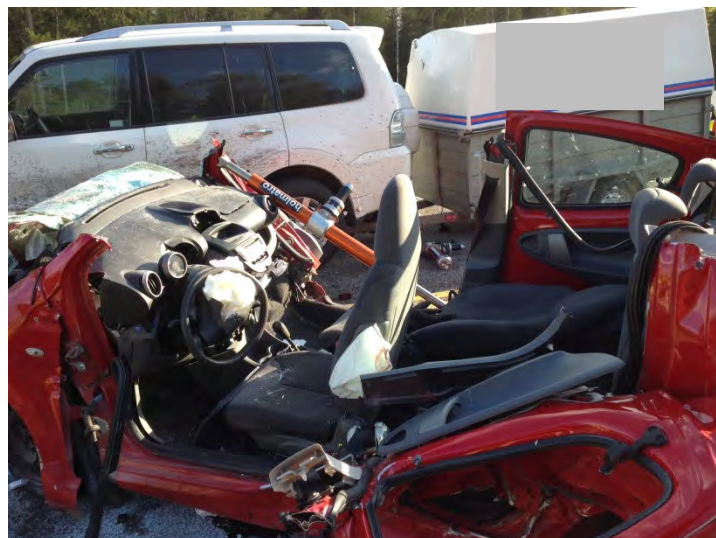
Det är stopp på trafiken från båda köriktningarna på riksväg 40, från Ulricehamn är det kö ned till Hössnakorset, men det är tillräckligt med utrymme för att räddningstjänstens fordon ska komma ända fram till olycksplatsen och få till en bra fordonsplacering.

4.1.2 Räddningsinsatsen vid framkomst

När räddningstjänsten kommer fram till olycksplatsen, före ambulans och polis, håller en privatperson på med någon form av försök till livsuppehållande åtgärder (hjärt- lungräddning) på passageraren i Peugeot. Privatpersonen backar undan och två från räddningstjänstpersonalen tar över sjukvårdsarbetet av passageraren. Passageraren har ingen mätbar puls eller andning så det tas ett snabbt beslut om att patienten måste ut ur bilen omgående. Beslutet grundas på att det är svårt att utföra hjärt- lungräddning inne i bilen. Passageraren är inte fastklämd så när första ambulansen anländer, kort senare, går det snabbt att få ut henne ur bilen.

Chauffören i bil 252-6010 kontrollerar de båda männen som färdades i BMW:n och de verkar oskadda (upprättgående) så han ber dem hålla sig kvar i anslutning till den egna bilen. Därefter går han runt till föraren i Peugeot och där sitter en privatperson som försöker prata med den kvinnliga föraren. Föraren är halvt om halvt medvetlös och svarar inte på tilltal men öppnar emellanåt ögonen och nickar till svar. Räddningstjänstens personal säkrar nacken på den skadade föraren och det tas i samråd med ambulanspersonal beslut om att taket ska klippas på Peugeot för att möjliggöra en säker uttagning av föraren. Föraren sitter fastklämd i en snedställning lutad mot mittkonsollen. När tak/dörrar/ B- stolpe är bortklippa och det har klippts ett V i tröskeln på passagerarsidan och en spridare har tryckt isär bilen för att skapa tillräckligt med utrymme så tas föraren ut ur bilen på förarsidan med hjälp av skohornet.

Släckbil 252-6010 hamnade en bit ifrån Peugeot, fordonsplacering har anpassats efter den rådande trafiksituationen, så DUO-pumpen användes vid klippning med hydraul- verktyg. Den valda metoden för klippning bedöms av de intervjuade ha varit väl fungerande, se räddningstjänstens foto nedan.



Det fanns under hela insatsen en säkerhetsman klädd i rökskydd som vid några tillfällen använde pulversläckare för att förebygga/säkra mot brand, se bild första sidan.

4.1.3 Ledning och samverkan med ambulans och polis på skadeplats

Styrkeledaren RIB- Ulricehamn som gjort sin orientering på olycksplatsen och lämnat tillbakarapporter till stabschefen får via stabschefen besked om att ambulanshelikoptern beräknas landa om ca 14 min. Styrkeledaren RIB- Ulricehamn förbereder en plats för ambulanshelikoptern att landa på genom att lägga ut landningsljus på det avstängda vägarbetsområdet i anslutning till olycksplatsen. Vid 3-4 tillfällen innan ambulanshelikoptern landar får räddningstjänstens personal och polisen be privatpersoner som ställer sig i landningsområdet att flytta på sig.

Insatsledaren i bil 252-1080 anländer och ställer sitt fordon ca 100 m innan olycksplatsen. På väg till platsen har insatsledaren lyssnat med på radiotrafiken och har vid framkomst en bra bild över situationen på olycksplatsen. Han får en kort redogörelse av styrkeledaren RIB- Ulricehamn om vad som har gjorts och vad som håller på att göras. Insatsledaren i bil 252-1080 tar efter avlämningen övergripande samverkansansvar och styrkeledaren RIB- Ulricehamn får ansvaret för arbetet runtomkring Peugeotten.

Skadeplatsarbetet flyter på med klippning/losstagnation/sjukvårdsarbete på föraren i Peugeotten och sjukvårdsarbete på pasageraren som är uttagen ur bilen. Insatsledaren i bil 252-1080 säger vid intervjun att det fanns tillräckliga resurser på plats och att han upplevde arbetet på skadeplats som tryggt och rutinerat och att fördelningen av personal på de olika arbetsuppgifterna var bra. När den tredje ambulansen anländer frigörs räddningstjänstpersonalen som hjälper ambulansen med sjukvårdsarbetet av den skadade passageraren.

Samverkan mellan ambulanspersonal och räddningstjänstpersonal fungerade till stora delar på ett bra sätt. Det som går att förbättra till kommande insatser är tydlighet gällande vem som är medicinsk ansvarig. Den medicinskt ansvarige upplevdes under delar av den här insatsen som otydlig i sin roll av insatsledaren i bil 252-1080. Ambulanspersonal kontrollerar alla inblandade och de båda som färdades i BMW:n tas efter viss övertalning med till Borås lasarett för kontroll. Föraren i Mitsubishi:n anses inte ha några behov av ytterligare uppföljning.

Polisen som brukar få kritik från räddningstjänsten för att komma sent vid trafikolyckor är vid den här insatsen snabbt på plats (någon minut efter räddningstjänsten) och tar hand om trafikdirigering från båda körriktningarna. Poliserna på plats är också väldigt tydliga med att räddningstjänstens personal vid sanering av vägbanan inte får lägga in några lösa delar i de skadade fordonen med tanke på att inte förstöra för den kommande tekniska undersökningen.

Det inträffar också en mindre kökrock i anslutning till olycksplatsen, polis och ambulans kontrollerar det inträffade men det krävs inte någon åtgärd från räddningstjänstens sida.

4.1.4 Larmgenomgång/kamratstödande samtal

Innan räddningstjänstens personal lämnar olycksplatsen och åker till hemmastation för larmgenomgång/kamratstödande samtal så samlas den egna styrkan, kvarvarande ambulans och polispersonal. Insatsledaren och styrkeledaren RIB- Ulricehamn framför ett tack till alla inblandade parter för en väl genomförd insats. Ambulans och polispersonal bjuds också in till att närvara vid larmgenomgången. Polisen behöver vara kvar på olycksplatsen för att invänta bärgare och har ingen möjlighet att närvara men personalen på ledningsambulansen kommer att vara med på larmgenomgången. Under pågående larmgenomgång anländer även en ambulanschef som deltagare i samtalet.

Det är ingen organiserad larmgenomgång utan mera ett fritt samtal där det bl.a. lyfts fram till de nyanställda hur viktigt det är att våga släppa fram sina funderingar och inte gå och hålla inne med

sina egna känslor. Under samtalet framkommer det också att personal från både ambulans och räddningstjänst var bekanta med passageraren som senare avled.

Räddningstjänstens personal bestämmer också att de ska ha en uppföljande sittning dagen efter, även polisen inbjuden men har ingen möjlighet att närvara. Vid det här tillfället är det ett mera strukturerat samtal. Larmgenomgången startar vid automatlarmet och alla får berätta vad de har gjort och hur de har upplevt arbetet under insatsen och känslorna efter insatsen. Det bedöms som ett mycket bra samtal och ingen ytterligare uppföljning anses nödvändig.

4.1.5 Räddningschef i beredskaps kontakt med kommunchefen i Ulricehamn och initiering av kommunens Posom- grupp

Räddningschef i beredskap är snabbt inne hos stabschefen för att informera sig om olyckan. Eftersom det i inledningen av en större olycka alltid är intensivt inne i SÄRF:s larmcentral hamnar RCB direkt i hetluften. En av de arbetsuppgifter som faller på RCB vid den insatsen är att ta kontakt med kommunchefen i Ulricehamn och initiera en uppstart av kommunens Posomgrupp (psykiskt- och socialt omhändertagande vid stora olyckor eller katastrofer). Posomgruppen väljer i det här fallet att samordna sitt uppföljande arbete med Svenska kyrkan, och församlingsgården hölls öppen både lördag och söndag för att ge stöd till hjälpsökande.

4.1.6 Erfarenheter från insatsen

1. Räddningstjänstens landningsljus placerades ca 25 m ifrån de krockade fordonen (för nära) och piloten i ambulanshelikoptern väljer istället att landa ca 100 m ifrån olycksplatsen. En bättre vald landningsplats men kanske lite väl nära de bilar som fastnat i bilkö.

2. Gasolvärmaren dukades inte fram under insatsen, ingen avgörande faktor, men den borde ha dukats fram någon gång under insatsarbetet.

3. Passageraren som togs ut ur Peugeoterna har lagts för nära olycksfordonet (några meter) och vid klippning av taket får klipparna ”kliva över” den skadades fötter.

4. När insatsledaren från Borås kommer fram till olycksplatsen görs det inget formellt övertagande av räddningsledarrollen. Här kan vi förbättra oss och bli tydligare om vem som har räddningsledarrollen och även tillbakarapporteringen till stabschefen som skriver in från vilket klockslag övertagandet har skett i insatsrapporten.

Analys och förbättringsförslag till punkterna ovan: erfarenheter som tas upp vid september månads platschefsmöte och RCB/IL- möte. I det stora hela smådetaljer som läsaren av rapporten kan bära med sig i minnet, ”kunskap är aldrig tungt att bära”.

5. Det är vid den här insatsen osäkert om tekniken fungerade när larmet kvitterades i fordonen 252-6060 och 252-6010 och att den tilldelade talgruppen i Rakel gick över per automatik. Det är också osäkert om fordonen vid kvittens fick någon färdväg i GPS:n. Inget som är specifikt för bara det här larmet utan det är relativt nytt system som har dragits med en del barnsjudomar.

Analys och förbättringsförslag: teknikansvarig, Pa för Rakel och sambandsfrågor, får göra en uppföljning i ärendet om felet ligger hos SOS, larmoperatören, tekniken eller handhavande fel av räddningstjänstens personal.

4.2 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
1. Placering av landningsljus till helikopter. 2. Gasolvärmare som inte togs fram. 3. Placering av den skadade passageraren efter att hon togs ut ur olycksfordonet. 4. Tydligare övertagande av räddningsledarrollen av insatsledaren vid framkomst.		Se åtgärdsförslag under rubrik 4.1.6	Cr	September -14
5. Funktionen på Rakel gällande att rätt talgrupp och vägbeskrivning ska ske per automatik vid kvittering.		Se åtgärdsförslag under rubrik 4.1.6	Pa	Juni -14

Analysgruppen: Tommy Lieback, Henrik Andersson och Christer Larsson.