

## Trafikolycka på Svängstavägen i Olofström



### Upplysningar om trafikolyckan

Larmtid:	Fredag 2015-01-09, kl. 11:01 samt kl 11:39
Adress:	Svängstavägen (väg 538)
Olyckstyp:	Trafikolycka med påkörd brandman
Insatsrapport nr:	201500019

**Olycksplatsundersökning genomfördes** 2015-01-09. Undersökningen utfördes av olycksutredare Melissa Millbourn.

## Inledning

Vid en trafikolycka på Svängstavägen i Olofström den 9/1-2015 blir en brandman påkörd av en lastbil i samband med dirigering av trafik. Denna utredning belyser de åtgärder som Räddningstjänsten Västra Blekinge måste vidta för att arbetet i samband med trafikolyckor ska bli säkrare.

## Bakgrund

Enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor 3 kap. 10§, ska kommunen se till att olyckor undersöks i skälig omfattning. Detta för att klarlägga orsakerna till olyckan, olycksförloppet samt hur insatsen genomförts.

Denna olycka utreds också mot bakgrund av att en person från Räddningstjänsten skadades i samband med olyckan och arbetsgivaren är då skyldig att utreda olyckan enligt Arbetsmiljölagen. Detta i syfte att förebygga att händelsen upprepas.

## Syfte

Syftet med utredningen är att klarlägga orsakerna till olyckan och olycksförloppet. Detta för att kunna förebygga en liknande händelse. Utredningen ska även visa på om de lagar, föreskrifter, regler och rekommendationer som gäller, efterlevdes. Utredningen ska vidare mynna ut i förslag till åtgärder i syfte att förebygga och förhindra en liknande olycka. Erfarenheterna och förslagen till åtgärder ska förmedlas internt inom Räddningstjänsten Västra Blekinge samt till Arbetsmiljöverket. Utredningen kommer även översändas till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

## Metod

En olycksutredningsprocess genomförs i tre faser:

- Datainsamling
- Analys
- Åtgärdsförslag

Datainsamling har gjorts genom intervjuer med räddningspersonal som deltog i olycksarbetet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har gett ut en handbok *Säker olycksplats* som beskriver hur räddningspersonal bör säkra en trafikolycksplats. Denna har studerats i syfte att kontrollera hur väl Räddningstjänsten Västra Blekinge har levt upp till dessa rekommendationer i samband med olyckan. På motsvarande sätt har även Trafikverkets handbok *Vägen fri – snabbt och säkert* studerats.

Strax efter att olyckan hade inträffat upprättades en arbetsgrupp på Räddningstjänsten Västra Blekinge med uppdraget att, utifrån olyckan, hitta förslag på åtgärder för att förhindra en liknande olycka. Gruppen bestod av brandmän samt styrkeledare.

Genom interna diskussioner gjordes en avvikelseanalys. Denna analys har legat till grund för de förslag till åtgärder som redovisas i denna rapport.

### **Avgränsningar**

Utredningen belyser enbart den olycka i vilken brandmannen blir påkörd. Således utreds inte den olycka som föranledde arbetsplatsolyckan.

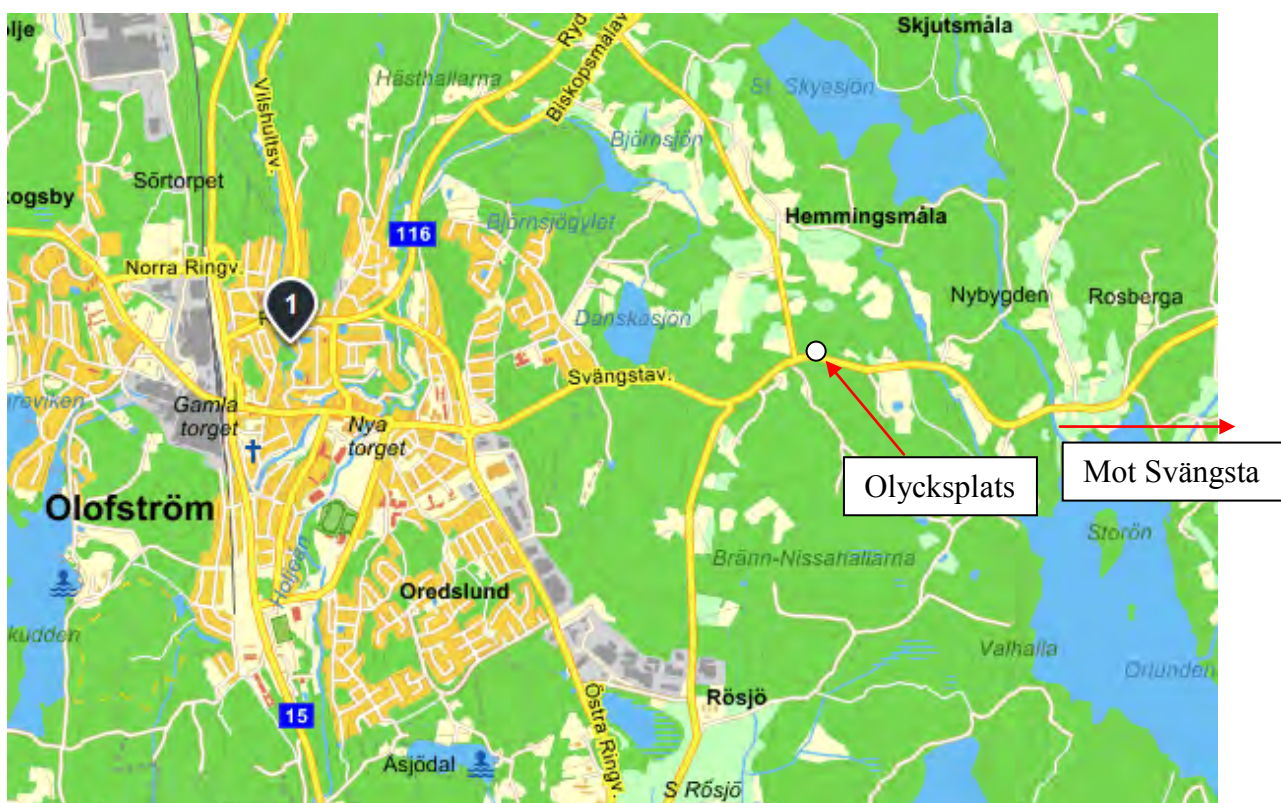
### **Begränsningar**

Räddningstjänstens olycksutredare har inte kunnat nå lastbilschauffören som körde på brandmannen.

## Objektsbeskrivning/Områdesspecifik information

Olyckan inträffade ca 1-2 km in på Svängstavägen från Olofströms samhälle (se karta). Tidigare under förmiddagen hade det regnat och därefter sjönk temperaturen och orsakade extremt halt väglag. Strax innan olyckan inträffade hade det dessutom snöat och ett lager av snö täckte därmed den hala vägbanan. Vägen var varken saltad eller grusad vid olyckstillfället.

Olyckan inträffade i östergående riktning, dvs. i riktning mot Svängsta (se karta). Vid olycksplatsen svänger vägen svagt åt höger. Sikten genom kurvan var relativt bra och uppskattades till ca 150 meter fram till den person med fordon som blev påkörd av lastbilen. Den person från Räddningstjänsten som blev påkörd benämns härnäst som M i utredningen.



## Händelseförlopp

Den 9/1-2015, kl 11:01 inkom larm om trafikolycka på Svängstavägen (väg 538) i Olofström. Det rörde sig om en singelolycka med två personer i bilen, där bilen (troligen på grund av halka) hade kört av vägen. Räddningstjänsten anlände till platsen kl 11:11 med en ledningsbil (5060), bemannad med en styrkeledare samt en släckbil (5010), bemannad med tre brandmän. Samtliga enheter utgick från Olofström. Arbetet på skadeplatsen påbörjades. Olyckan visade sig inte vara allvarlig, dock skulle en av personerna följa med ambulansen till vårdcentralen på grund av smärtor i knäet. Kl 11:20 anlände tankbil (5040) till skadeplatsen. Brandmannen M som körde 5040 fick information av styrkeledaren i 5060 att köra mycket försiktigt fram till skadeplatsen på grund av extremt halt väglag. Väl framme på plats parkerades bil 5040 bakom ledningsbilen 5060 (se skiss i *bilaga 1*). Styrkeledaren ville dock att bilen skulle



parkeras snett över vägbanan för att skydda det framförvarande arbetet på ett bättre sätt, dock inte över hela vägbanan eftersom man ville kunna dirigera förbi trafiken. Att flytta bilen blir inte lätt på grund av det hala väglaget.

Brandmannen i bil 5040 fick i uppgift att dirigera trafiken förbi olycksplatsen och detta gjordes tillsammans med ytterligare en brandman som arbetade från andra hållet (se skiss i bilaga 1). Genom radiokommunikation släpptes bilar förbi växelvis på den sida av vägen där olyckan inte hade inträffat. Brandmannen M i bil 5040 stod bakom tankbilen när trafiken dirigerades. Arbetet hade pågått i ca 10-15 minuter när det plötsligt dök upp en lastbil i hög hastighet (i förhållande till väglaget). M upptäckte lastbilen på ca 150-200 meters avstånd och när den var ca 70-80 meter framför honom påbörjade lastbilen inbromsning. Initialt kanade lastbilen rakt fram men fick snart sladd på hjulen som ställde sig åt vänster (i lastbilens färdriktning). M drabbades av "panik" och gick framåt, mot lastbilen som kanade mot honom, med händerna viftandes ovanför huvudet. När lastbilen fortsatte att kana emot M började han springa åt sidan (åt höger i förhållande till lastbilens färdriktning) men hann inte undan utan träffades av lastbilens bakre del (i höjd med bakaxeln) och kastades ut i diket. Lastbilen krockade därefter med Räddningstjänstens tankbil (540) och fortsatte sedan över mötande trafiks vägbanan och körde ner i diket. Lastbilschauffören skadades inte fysiskt.



Olycksplatsen. Bilden är tagen då tankbil 5040 längst fram i bild är flyttad ca 50 meter längre fram.

### Räddningstjänstens insats

M blir liggande i diket ca 10 meter från påkörningsplatsen. Omedelbart anländer hjälp från övrig räddningstjänstpersonal samt ambulans som fortfarande var kvar på platsen. M är vid medvetande men har mycket ont och klagar framförallt på smärtor i [redacted]. M förs med ambulans till sjukhuset i Kristianstad. Inga ytterligare åtgärder görs på platsen av räddningstjänsten. Personalen packar ihop och

beger sig till stationen i Olofström för avlastande samtal.



*Här lastas brandmannen in i ambulansen*

## **Skador**

Vid olyckan skadades M lindrigt och undkom med endast blåmärken och skråmor. Det bör dock nämnas att olyckan likväl hade kunnat vara en dödsolycka. Räddningstjänsten tankbil fick också skador i form av konstruktionsskador, skärmskador samt skador på belysning.

## **Lagar, föreskrifter, regler som styr räddningstjänstens arbete vid trafikolyckor**

**Lagen om skydd mot olyckor** – Lagen ger räddningsledaren befogenheter att göra ingrepp i annans rätt, vilket exempelvis innebär att spärra av vägar. Med stöd av samma lagstiftning har räddningspersonalen rätt att dirigera trafik.

**AFS 2001:1 – 8 §** Arbetsgivaren skall regelbundet undersöka arbetsförhållandena och bedöma riskerna för att någon kan komma att drabbas av ohälsa eller olycksfall i arbetet.

**Trafikförordningen** – I 2 kap 3§ skrivs att en trafikant ska lyda polismannens anvisning för trafiken och att detta även gäller anvisningar som ges av bilinspektörer, vägtransportledare, trafiknykterhetskontrollant eller av någon annan person som av en myndighet förordnats att övervaka trafiken.

**Vägen fri – snabbt och säkert** (Trafikverket) – Rekommendation för att skapa ett bättre samarbete mellan olika berörda aktörer vid trafikolyckor. Detta i syfte att effektivisera arbetet för att minska kostnaderna för samhället samt skapa en säkrare arbetsplats för räddningspersonal samt inblandade personer.

**Säker olycksplats** (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) – Handbok som bl.a. syftar till att ge räddningspersonal en säkrare arbetsmiljö samt förebygga och förhindra ny olycka samt öka patientsäkerheten. Syftet är också att skapa en standardiserad arbetsmetod med grundläggande insatsplaner som ett stöd.

## Orsaker

Nedan diskuteras direkta, bakomliggande samt övergripande orsaker som framkommit efter datainsamling och analys. A1-A10 som listas nedan är avvikelser som framkommit i avvikelseanalysen i *bilaga 2*.

## Direkta orsaker

Direkta orsaker till olyckan är hög hastighet (A2) i kombination med mycket halt väglag (A4). Eventuellt har lastbilschauffören uppmärksammat olyckan sent, vilket kan ha bidragit till att inbromsningen påbörjades i ett sent skede som resulterade i att chauffören inte fick stopp på lastbilen (A3). Ovanstående i kombination med att M inte går åt sidan omedelbart när han uppmärksammar lastbilen med den höga hastigheten innebär att han blir påkörd (A6).

## Bakomliggande orsaker

- **Chaufförens beteende/körsätt vid halt väglag** – Chauffören körde i mycket hög hastighet, trots det dåliga väglaget (A2,A4,A9)
- **Väglag** – Vägen är extremt hal och är varken saltad eller grusad vid olyckstillfället. Tidigare på dagen hade det regnat och därefter sjönk temperaturen och vattnet på vägbanan frös till is. Slutligen började det snöa och snön blev liggande på vägbanans istäcke (A4).
- **Räddningstjänstens rutiner vid trafikolyckor** – Standardrutin för trafikolycka finns och denna omfattar avspärning. Standardrutinen "Avspärning" måste dock övas och utbildas i, i större omfattning (A3).
- **Placering av befintlig skyddsutrustning** – Framför tankbil 5040 fanns ingen skyddsutrustning i form av vägmärkestält, markeringskärl, vägmärken eller "puckar" för att uppmärksamma trafikanterna på en framförvarande olycka. Det finns en rekommendation från Trafikverket, *Vägen fri – snabbt och säkert*, där det redogörs för hur sådan skyddsutrustning ska placeras vid trafikolyckor. Även MSB har i sin handbok *Säker olycksplats* beskrivit vilken skyddsutrustning som bör användas samt hur denna ska placeras (A3).
- **Mobila farthinder** – I Trafikverkets handbok *Vägen fri – snabbt och säkert* samt i MSBs handbok *Säker olycksplats* redogörs för hur portabla farthinder ska placeras. Sådana finns på stationen i Karlshamn men saknas på övriga stationer i förbundet. Portabla farthinder gör att trafikanter är tvungna att sakta ner när de passerar en olycksplats (A7).
- **Avsaknad av viss avspärningsutrustning** – Räddningstjänsten saknar viss skyddsutrustning för avspärning som anges i MSBs handbok *Säker olycksplats*. Interna diskussioner förs angående vilken komplettering som behövs i förhållande till hur omfattande en avspärning kan göras i det akuta skedet (A10).
- **Räddningstjänsten dirigerar trafik** – Olyckan inträffade då Räddningstjänsten dirigerade trafiken. Dirigering är, som tidigare nämnts, inte räddningstjänstens primära uppgift vid trafikolyckor. Räddningstjänstens uppgifter är att rädda liv,

egendom och miljö och detta måste ske på ett så säkert sätt som möjligt. För att arbetet ska kunna ske på ett säkert sätt måste olyckplatsen (vägen), i många fall, spärras av helt i inledningsskedet. När det akuta skedet är över kan räddningstjänsten utföra trafikdirigering med stöd av trafikförordningen samt lagen om skydd mot olyckor, i syfte att få igång trafiken så snabbt som möjligt (samhällsekonomiska aspekter). Detta förutsätter dock att olyckan fortfarande är att betrakta som räddningstjänst. Då räddningstjänstpersonal saknar utbildning för denna arbetsuppgift borde utgångspunkten vara att räddningstjänstens personal inte ska utföra detta arbete (A5). I de fall det trots allt blir nödvändigt att dirigera trafik ska det först göras en riskbedömning av räddningsledaren (A8). Kan trafikdirigering göras på ett säkert sätt bör arbetet utföras av personal som har utbildning. Dialog bör föras med polismyndigheten.

- **Riskbedömning** – Varje person är sitt eget skyddsombud i samband med en insats. Räddningsledaren har det övergripande arbetsmiljöansvaret på olycksplatsen. Uppmärksammas ett riskfyllt arbete ska detta avbrytas. Vid denna händelse ansågs arbetsuppgiften inte vara särskilt riskfyllt med tanke på den goda sikten. Vid en riskbedömning bör även faktorer som halt väglag, typ av väg, skyltning av olycksplats samt tillgång till mobila farthinder beaktas. Riskbedömningen är en av de viktigaste arbetsuppgifterna för räddningsledaren och bör definitivt övas och utbildas i, i större omfattning (A8).

## Diskussion och slutsats

Vid trafikolyckor är den högsta prioriteringen för räddningstjänstens personal att "säkra olycksplatsen". Den viktigaste delen av säkrandet av olycksplatsen är att se till att andra trafikanter inte skadar räddningspersonal eller drabbade vid olycksplatsen, orsakar nya trafikolyckor eller förvärrar den aktuella trafikolyckan.

För att skapa en säker miljö för både räddningstjänstens personal och för de som skadats vid trafikolyckan ställer därför räddningstjänsten ut tresidiga vägmärken med texten "olycka". Tyvärr är denna typ av "säkring" oftast inte tillräcklig utan räddningstjänsten måste vidta ytterligare åtgärder för att säkerställa en god arbetsmiljö på skadeplatsen. Bl.a. placeras räddningstjänstens fordon på ett sådant sätt att trafikanter, som inte uppmärksammat olycksplatsen, inte kan "dundra" rakt in i olyckan. Även andra skyddsanordningar, såsom blinkande puckar, markeringsskärmar farthinder mm. kan placeras ut för att säkra olycksplatsen.

För att helt säkra en olyckplats krävs att räddningstjänstens fordon placeras på ett sådant sätt att det inte finns möjlighet för trafikanter att passera. Problem uppstår dock när räddningstjänsten väljer att hålla en vägbana öppen för förbipasserande trafik eftersom trafikanter, i många fall, inte respekterar olycksarbetet. Ofta händer det att förbipasserande trafik håller alldeles för hög hastighet och därmed utgör en stor risk för de som arbetar med olyckan. Anledningen att räddningstjänsten dirigerar trafik, innan polisen anlant till platsen, är framförallt av samhällsekonomiska skäl.

Den olycka som inträffade i Olofström, där en brandman blev påkörd, visar tydligt att risken för räddningspersonalen är mycket stor vid trafikolycksarbete. Avspärningar som görs vid trafikolyckor är inte planerade och förberedda på samma sätt som när



exempelvis vägarbete utförs. Även på grund av patientfokus händer det att en ordentlig avspärning inte alltid prioriteras.

I AFS 2001:1, 8§ anges att arbetsgivaren regelbundet ska undersöka arbetsförhållandena och bedöma riskerna för att någon kan komma att drabbas av ohälsa eller olycksfall i arbetet. Vid räddningsinsatser blir detta särskilt svårt eftersom ingen olycksplats är den andra lik och således är det svårare att förebygga ett olycksfall. Det finns upprättade standardrutiner som Räddningstjänsten ska följa vid en trafikolycka. Dessa syftar bl.a. till att förebygga olycksfall genom att en person ansvarar för avspärning vid en trafikolycka. Hur avspärningen ska göras tas dock inte upp, utan detta varierar från gång till gång beroende på situation. Dock är det särskilt viktigt att rutinen övas och utbildas i kontinuerligt (och då i olika situationer) så att momentet inte, på något sätt, är främmande när skadeplatsen väl ska spärras av i ett skarpt läge. MSBs handbok *Säker olycksplats* tas många goda upp vad gäller själva avspärningsarbetet. Utbildning/övning i avspärning bör utgå från denna handbok.

Utöver ovanstående har Räddningstjänsten uppmärksammat att riskbedömningsmomentet, som räddningsledaren ska göra, inte finns upptaget i standardrutinen och ska därför tillskrivas och därefter ska även detta moment övas och utbildas i vid trafikolycksövningar.

När ovanstående utbildningsinsatser är genomförda (riskbedömning samt avspärning) och avspärningsutrustningen är kompletterad på de fordon där utrustning eventuellt saknas, samt att övning/utbildning i dessa moment sker kontinuerligt, anser Räddningstjänsten att arbetsgivaren uppfyller AFS 2001:1, 8§. I övrigt anser Räddningstjänsten att vi har följt de lagar och förordningar som presenterats i tidigare avsnitt.

## **Åtgärdsförslag**

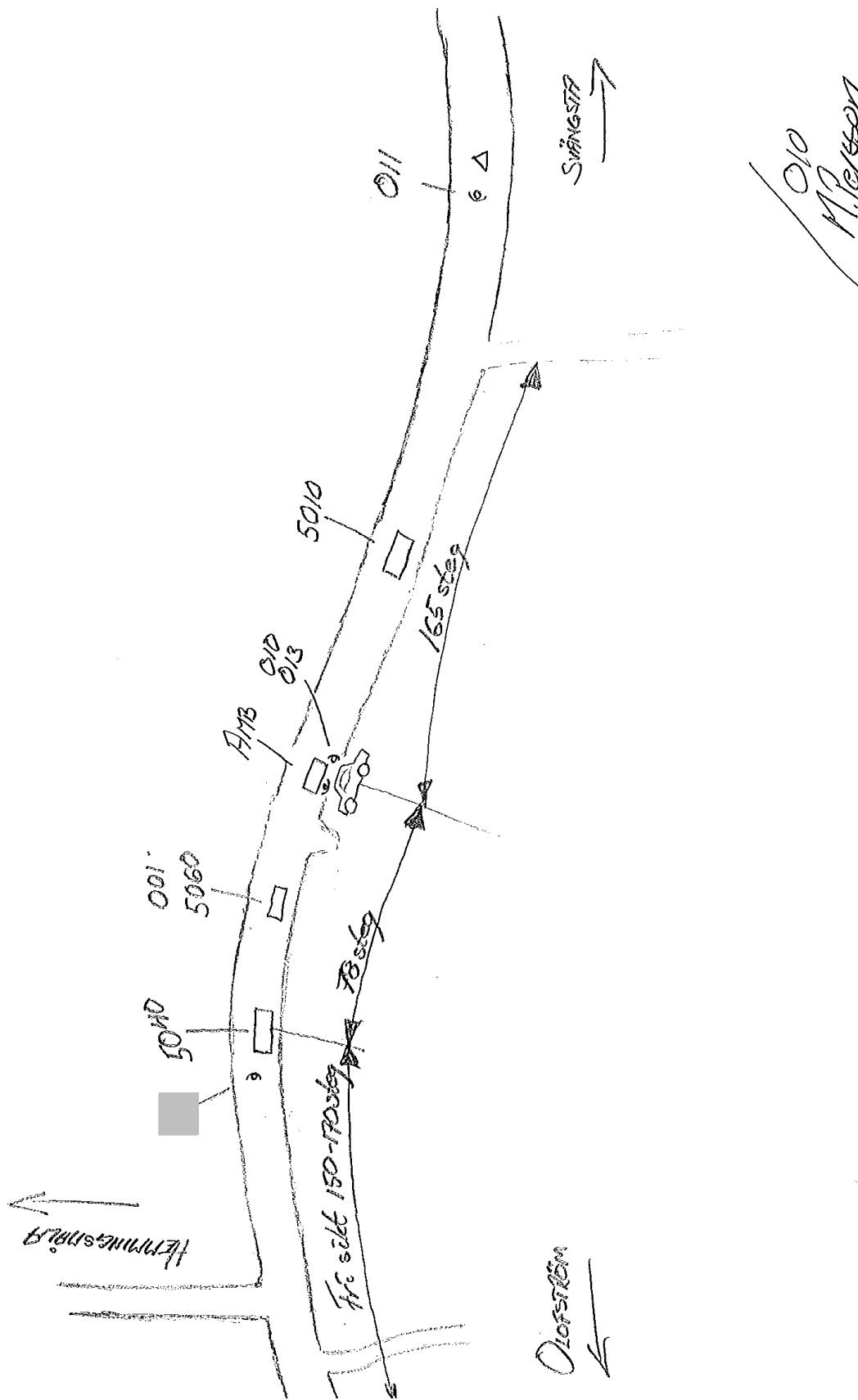
För att minska risken för framtida händelser kommer Räddningstjänsten Västra Blekinge att:

- 1. Göra en direkt informationsinsats till samtlig operativ personal angående användandet av avspärrningsutrustning. Vägen ska ALLTID spärras av i inledningskedet! Hel avspärrning ska tillämpas. Klart 2015-03-01**
- 2. Öva/utbilda i avspärrningsmomentet samt övriga standardrutiner vid samtliga trafikolycksövningar i framtiden. I dessa utbildningar ska det framgå hur vi ska spärra av i olika situationer. Åtgärden kommer att påbörjas v.17.**
- 3. Inventera befintlig avspärrningsutrustning och komplettera där behov finns. Inventeringen är påbörjad och beräknas vara klar 2015-03-01. Därefter kommer inköp påbörjas.**
- 4. Inköp av mobila farthinder kommer påbörjas under 2015 och slutföras under 2016. Klart 2016-12-31.**
- 5. Öva/utbilda befälen i riskbedömning vid trafikolyckor. Första utbildningen kommer ske i samband med befälsträffarna, dit samtliga befäl i förbundet kallas, under våren 2015. Klart 2015-06-01.**
- 6. Komplettera standardrutinen för trafikolycka med momentet "riskbedömning". Detta ska även göras i övriga standardrutiner där momentet saknas. Klart 2015-04-01.**
- 7. Ta initiativ till en dialog med polismyndigheten angående problematiken vid trafikolyckor då räddningspersonal dirigerar trafik. Hur ska vi samverka bättre? Klart 2015-06-01.**

## **Erfarenhetsåterföring**

Olycksutredningen kommer att översändas till följande aktörer:

- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Arbetsmiljöverket
- Polisen
- Utredningen kommer även spridas internt inom Räddningstjänsten Västra Blekinge samt översändas till närliggande kommuners räddningstjänster.



Skissen visar olycksplatsen. Det är ca 150 meter fri sikt framför brandmannen som blir påkörd.

## **Bilaga 2 – Avvikelseanalys**



Datum 2015-01-09		Utredning gjord av: Melissa Millbourn	Utredn. Datum: 150217	
Plats: Svängstavägen i Olofström				
Avvikelse	Risk - Problem	*Bedöm	Åtgärdsförslag	Kommentar
A1 M står ute i vägbanan	Kan bli påkörd av mötande trafik	S3	Utbildningsbehov	
A2 Lastbil kör fort	Hinner inte stanna i tid	S	-	
A3 Räddningstjänstens rutiner vid trafikolycka	Trafikanter kan köra på personer som arbetar på skadeplatsen.	S4	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se till att säkra olycksplatsen för räddningspersonalen samt drabbade personer omedelbart. – <b>utbildning/övning</b></li> <li>2. De rutiner som finns för avspärning måste följas samt övas kontinuerligt! – <b>utbildning/övning</b></li> <li>3. Det material som finns för avspärning måste användas. – <b>utbildning/övning</b></li> <li>4. Dessutom måste samtliga styrkor omedelbart få information om att avspärning ska göras i inledningsskedet oavsett om trafikolyckan är av mindre omfattning. Detta tills räddningsledaren gjort sin OBBO och riskbedömning. – <b>intern informationsinsats</b></li> </ol>	Vecka 16 påbörjas övningar i trafikolycka inom förbundet. Vid utbildningstillfällena ska avspärningsmomentet övas. Därefter ska momentet finnas med vid alla trafikolycksövningar i framtiden.

# AVVIKELSEUTREDNING AV OLYCKA / TILLBUD

Sida 2

Datum 2015-01-09		Utredning gjord av: Melissa Millbourn	Utredn. Datum: 150217	
Plats: Svängstavägen i Olofström				
Avvikelse	Risk - Problem	*Bedöm	Åtgärdsförslag	Kommentar
			<b>5.</b> Det material som saknas för att göra en godtagbar avspärning ska köpas in. - <b>inköp</b>	
A4 Vägslag	Trafiken hinner inte stoppa i tid	S	Trafikverket borde höja sin förmåga att snabbt kunna salta/grusa/ploga vägar i Olofströms kommun. Det är på småvägarna i Olofströms ytterområden olyckorna oftast inträffar vid dåligt vägslag inom förbundet.	Räddningstjänsten kan inte påverka vilka vägar som Trafikverket väljer att prioritera vid halt vägslag.
A5 Räddningstjänsten dirigerar trafik	Trafikdirigering är inte räddningstjänstens uppgift. Därav utbildas inte personalen i trafikdirigering och riskerna med detta arbete.	S3	Räddningstjänsten bör bjuda in till en dialog med polisen i syfte att reda ut hur samverkan på skadeplatsen ska ske. Ska vi dirigera trafik överhuvudtaget? Får vi göra detta utan stöd av LSO? Under vilka omständigheter isf? Krävs någon särskild utbildning för detta? Osv.	<b>Kap 2. 3 § Trafikförordningen:</b> <i>En trafikant ska lyda en polismanns anvisning för trafiken. En anvisning som ges av en polisman gäller framför trafikreglerna och sådana anvisningar som avses i 2 §. Detta gäller även anvisningar av en bilinspektör, en vägtransportledare, en trafiknykterhetskontrollant eller av någon annan person som av en myndighet förordnats att övervaka trafiken, ge anvisningar för denna eller utföra punktskattekontroll.</i>
A6 M går emot lastbilen när han märker att lastbilen inte stannar	Kan bli påkörd av lastbilen	S3	Utbildningsbehov	Alla människor påverkas olika vid hög stress. Brandmannen har gjort en irrationell handling genom att gå emot lastbilen men det är svårt att förebygga olyckor

# AVVIKELSEUTREDNING AV OLYCKA / TILLBUD

Sida 3

Datum 2015-01-09		Utredning gjord av: Melissa Millbourn	Utredn. Datum: 150217	
Plats: Svängstavägen i Olofström				
Avvikelse	Risk - Problem	*Bedöm	Åtgärdsförslag	Kommentar
				som delvis orsakas av "panikartat" beteende.
A7 Mobila farthinder saknas	Vid dirigering förbi en olycksplats behövs farthinder för att säkerställa att trafikanter kör i tillräckligt låg hastighet förbi olycksplatsen.	S2	Köpa in farthinder till samtliga släckbilar i förbundet.	Mobilt farthinder finns i Karlshamn men saknas på de andra stationerna.
A8 Riskbedömning	Räddningsledarens uppgift är att göra kontinuerliga riskbedömningar under insatsens gång. Om man uppmärksammar en risk som den enskilde brandmannen inte har gjort måste detta påtalas.	S3	Utbildning/övning i riskbedömning i samband med trafikolyckor.	
A9 Chaufförens körsätt	Att inte anpassa hastigheten till väglaget innebär stor risk både för egen del och andras.	S	-	
A10 Avsaknad av annat avspärrningsmaterial	Vägen kan inte spärras av på ett godtagbart sätt	S4	Inköp av nödvändig avspärrningsmaterial efter inventering.	Inventering är gjord. Det material som saknas köps in.

# AVVIKELSEUTREDNING AV OLYCKA / TILLBUD

Sida 4

Datum 2015-01-09		Utredning gjord av: Melissa Millbourn		Utredn. Datum: 150217
Plats: Svängstavägen i Olofström				
<b>Avvikelse</b>	<b>Risk - Problem</b>	<b>*Bedöm</b>	<b>Åtgärdsförslag</b>	<b>Kommentar</b>