

Utredningsrapport

Trafikolycka Räddningsfordon -Tankbil 1640 Ärla 2016-03-28



Charlotte Lindberg
Emil Ringh
Räddningstjänsten Eskilstuna
2016-04-29

Innehåll

Syfte och avgränsning.....	3
Sammanfattning av händelseförlopp och konsekvenser av olyckan.....	3
Troliga orsaker till olyckan.....	3
Händelseförloppet.....	3
Olycka med räddningstjänstens tankbil.....	3
Insatsen.....	5
Epilog.....	6
Efterarbete.....	6
Metod och material.....	7
Erfarenheter/ allmänna kommentarer.....	7
Förslag till åtgärder/ rekommendationer.....	8
Mottagare av rapport.....	9
Bilagor.....	10
Bildbilaga.....	11
Textbilaga (Händelseförlopp med fokus utifrån tankbilen).....	14

Räddningstjänsten

Handläggare, telefon

Charlotte Lindberg, Emil Ringh

Datum

2016-04-29

Vår beteckning

200.2016.00165.9685

Datum och tid: 2016-03-28 13:43

Plats: Sanden 1, Ärla

Typ av olycka: Trafikolycka med tankbil, 241-1640

Insatsrapport (nr): 2016/00369

SOS Ärende nr: 14_3686193_2

Syfte och avgränsning

Räddningstjänsten Eskilstuna undersöker olyckor och räddningsinsatser mot bakgrund av Lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778), kap 3, § 10. Syftet med denna rapport är att klarlägga olycksorsak, olycksförlopp, räddningsinsatsen genomförande samt hur händelsen hanterades av räddningstjänsten 24h efter avslutad räddningsinsats. Syftet är också att se om organisationen tagit lärdom av tidigare inträffad trafikolycka (2012-02-24) där ett utryckandefordon var inblandat. Rapporten ska användas för utveckling av operativ verksamhet och olycksförebyggande arbete. Arbetet har inte till syfte att klarlägga ansvar, skuld eller vållande.

Sammanfattning av händelseförlopp och konsekvenser av olyckan

Annandag påsk 2016 (28 mars) inkom ett larm till Räddningstjänsten i Eskilstuna kommun angående brand i byggnad, villa. Till den befarade branden larmades styrkorna i Eskilstuna och Ärla. På väg till platsen informerades räddningstjänsten att det inte handlade om en villabrand utan om en mark-/gräsbrand. När tankbilen från värnet i Ärla kommit någon kilometer från brandstationen hamnade den vid utgången ur en vänstersväng med höger bakhjulspår utanför vägrenen och gled med bakpartiet ner i diket. Hela tankbilen kom snart åter upp på vägbanan där den fick fäste på nytt och välte ner på sidan för att sedan volta ut på en åker. Båda personerna i tankbilen hade bälte. Föraren ådrog sig lindrigare fysiska skador och var hela tiden vid medvetande. Passageraren drabbades av sviktande medvetande med misstanke om allvarliga fysiska skador. På sjukhuset konstaterades att även denna person ådragit sig lindrigare fysiska skador. Tankbilen i Ärla fick sådana skador att den skrotades. Mindre lokala miljöskador befaras dessutom till följd av utläckt koncentrerad skumvätska.

Troliga orsaker till olyckan

Den direkta orsaken till trafikolyckan var att tankbilen kom utanför körbanan och fick sladd. När tankbilen åter kom upp på körbanan och fick fäste välte tankbilen.

En bakomliggande orsak var att personalen i tankbilen inte uppfattade att de färdades mot en gräsbrand utan fortfarande trodde att de var på väg mot brand i byggnad och därmed var fokuserade på att komma fram snabbt.

Händelseförloppet

Olycka med räddningstjänstens tankbil

Larm inkommer om brand i byggnad, villa. Utifrån händelsetyp och geografisk placering utgår larm till brandvärnets i Ärla samt till huvudbrandstationen i Eskilstuna. Dessutom larmas inre befäl i

beredskap (IB) för att åka och bemanna sambands- och ledningsrum (SOL-rum) på brandstationen i Eskilstuna. Räddningschef i beredskap (RCB) får information om larmet på personsökare och SMS.

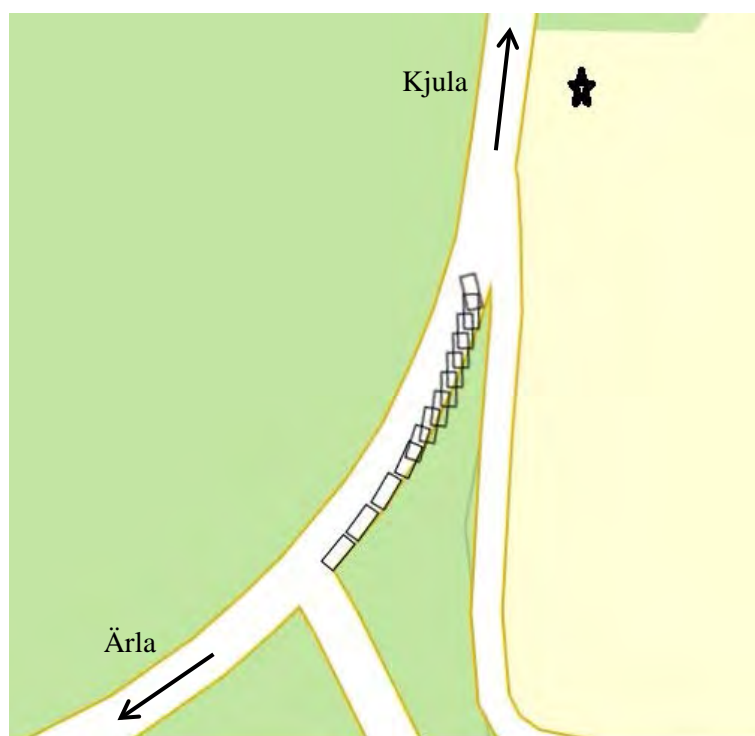
Eskilstunastyrkan, med en ledningsbil, en släckbil, en offensiv enhet och en tankbil beger sig omedelbart mot platsen. Personalen i Ärla som har fri inryckning beger sig till brandstationen för att sedan fortsätta i brandfordon mot skadeplatsen.

I Ärla besätts en släckbil (fem personer) och en tankbil (två personer) med personal. Tankbilen lämnar brandstationen en stund efter det att släckbilen lämnat.

Under framkörningen framkommer det över radio att det inte rör sig om en villabrand utan att det istället handlar om brand ute med en viss spridningsrisk (till vad är enligt uppfattning oklart). Alla styrkor utom Ärlas tankbil uppfattar information. Samtliga styrkor fortsätter mot platsen.

Framkörningen för Ärlastyrkan sker genom att ta sig norrut via länsväg 899. Vägen ut ur och strax efter Ärla samhälle är kurvig. 2,7 kilometer från brandstationen (vid Sanden) går en lätt högersväng in i en nedförslutande vänstersväng, för att sedan gå tillbaka lätt till höger igen.

Tankbilen ligger mitt i sin vägbana in i vänstersvängen men ekipaget går ut åt höger på väg ut ur kurvan. Höger bakhjul börjar helt eller delvis att gå utanför vägbanan, när kurvan börjar rätta upp sig går bakhjulet längre ut i diket, övriga hjul är hela tiden på vägbanan (se *illustration* nedan). Till slut kastas bakhjulet åter tillbaka upp mot vägbanan (som en fortsättning på en sladd), bilen återfår greppet på vägbanan och välter ner på sin högersida i en rotation för att sedan fortsätta ett helt varv ner på en åker.



Plats

Sanden, Ribbingelund, Ärla

Tidpunkt för inträffande av olyckan

Klockan 13:40, 2016-03-28

Väder

Soligt svag vind, 8°C

Vägförhållande

Torr vägbana

Illustration av olycksförlopp. Stjärnan motsvarar tankbilens slutplacering ca 38 meter från det att bilen välts. [Bakgrundsbild från Metria/Lantmäteriet (www.hitta.se)]

En förbipasserande bil stannar och ringer 112, föraren i tankbilen är i det tillstånd att denne kan hjälpa sin kollega (nacken hålls stabilt), som befinner sig i tillstånd med växlande medvetandegrad.

Samtidigt närmar sig Ärlas släckbil det ursprungliga ärendet medan större delen av Eskilstunastyrkan står vid länsväg 899 i höjd med Svealandsbanan, Insatsledaren diskuterar vägval tillsammans med en polisenhet då larm om trafikolycka inkommer.

Insatsen

När larmet om trafikolycka inkommer meddelar insatsledaren (IL) övriga fordon från Eskilstuna att åka mot trafikolyckan som inträffat 3,5 km söder ut från platsen de befinner sig på. IL beslutar även att Ärlas släckbil ska fortsätta åka mot den ursprungliga händelsen (branden). Den primära tanken är att inte få fram de drabbades närmaste kollegor tidigt till platsen. Samtidigt har även RIB-stationen i Torshälla fått larmet.

Enheterna från Eskilstuna ankommer snart till platsen för trafikolyckan, släckbilen som ligger först i fordonståget åker kort förbi olyckan och spärrar av vägen, genom att ställa sig diagonalt över vägbanorna, helt på sydsidan av olyckan. Styrkeledaren (SL) som sitter höger fram i släckbilen lämnar en framkomstrapport, visuellt syns två personer i hytten på tankbilen och tankbilen står upp på alla fyra hjulen på åkern. Den offensiva enheten stannar innan olyckan och ställer sig i södergående körfält och ledningsbilen stannar strax bakom. Inkommande tankbil från Eskilstuna ställer sig i norrgående körfält en längre bit innan olyckan, tanken är att ambulanser lätt ska kunna ta sig fram.

SL blir den person som hanterar den direkta olyckan. IL tillika räddningsledare sköter samband och hanterar den mer övergripande ledningen.

Det inre befälet i beredskap (IB) får larmet om trafikolyckan när denne anländer till brandstationen i Eskilstuna och är därför i sambands- och ledningsrummet när styrkorna når skadeplats.

Räddningschef i beredskap (RCB) beger sig direkt mot brandstationen i Eskilstuna när larmet om trafikolycka inkommer. På vägen in kommunicerar IB till RCB om händelsen, RCB kontaktar i sin tur kommunens räddningschef för att meddela vad som inträffat. I ett samtal mellan IB och SOS begär IB att RIB-styrkan i Torshälla ska larmas in på passning till Eskilstuna. Tidigare har IB begärt att SOS ska aktivera Torshälla på nästa larm som inträffar i kommunen (som i annat fall skulle hanterats av styrkan i Eskilstuna).

På skadeplats identifieras relativt snart att föraren av tankbilen klarat sig med tillsynes lättare skador. Passageraren har däremot en pendlande medvetandegrad och hudfärgen upplevs som grå, passageraren sitter inte fastklämd. Personal på plats byter av föraren med att hålla passagerarens nacke, föraren av tankbilen kan därefter ta sig ut ur bilen.

Personalen på plats planerar och förbereder olika sätt att få ut passageraren från hytten. På platsen finns ingen utrustning för tungräddning.

Styrkan från Ärla som åkt fram till gräsbranden meddelar att läget verkar lugnt på platsen och att personer på plats redan "släckt av". Något senare meddelar styrkan att markägaren har läget under kontroll och att de snart lämnar. IL kontaktar IB via telefon och ger en kort lägesbild, dessutom väcks frågan om att förebereda kamratstöd.

En bedömning görs vid den drabbade passageraren att personen måste tas ut snabbt för att sedan kunna lastas i ambulans, direkt den kommer, för vidare färd till sjukhus. SL informerar IL om detta och de är överrens att det är rätt tillvägagångssätt. Första ambulansen ankommer till platsen söder i från och Eskilstunas släckbil flyttas för att få fram ambulansen nära olyckan. Precis när ambulans anländer har passageraren lyfts ut på passagerarsidan med hjälp av spineboard. Passageraren lastas snart i ambulansen. IL kontaktar styrkan från Ärla och ger dessa en mer detaljerad bild av vad som inträffat och vad som gjorts, på en talgrupp som ingen annan lyssnar på för tillfället, dessutom ombeds de att köra lugnt tillbaka till trafikolycksplatsen och där ta kontakt med IL.

Föraren kommer också senare att sittandes transporteras i ambulans till sjukhus för närmare undersökning.

Epilog

Polisen dokumenterar skadorna som uppkommit i samband med trafikolyckan. Arbetet fortsätter sedan med att frigöra vägen från skräp. En bärgare begärs ut till platsen för bärgning av fordon med tillhörigheter. Skumtanken i tankbilen sågas upp och töms på kvarvarande skumvätska.

Skumvätskan som läckt ut i marken bedöms behövas tas upp, detta görs upp i samråd med en miljörestvärdesledare. En mindre lastbil körs ut från brandstationen i Eskilstuna för att hämta delar av utrustningen från tankbilen. Personalen som kör lastbilen har inte varit involverade i räddningsarbetet (identifieras inte var i behov av kamratstöd) blir kvar på platsen i väntan på bärgare, detta medför att övrig personal kan åka hem för att ingå i de avlastande samtalen. En entreprenör med uppdrag från Trafikverket kommer senare ut till platsen och återställer dike och vägslänt till ursprungligt skick. Ute på platsen har även en släckbil från Torshälla varit, detta trots det inre befälets försök att få hela styrkan att vända mot stationen i Eskilstuna, informationen har inte nått samtliga. Personalen på Torshällas släckbil får ingen uppgift på platsen utan får så småningom vända tillbaka.

Efterarbete

Inne på staben i sambands- och ledningsrummet har arbetet varit i full gång, på plats finns förutom inre befäl i beredskap och räddningschef i beredskap även kommunens räddningschef och en brandman tillika kamratstödjare (jobbade utanför skiftlag den aktuella dagen). Senare kommer också stationsansvarig i Ärla in till staben, detta görs på eget initiativ. Det finns hela tiden kommunikation mellan skadeplats och stab, och mycket av arbetet har skett genom samarbete. Både i staben och på skadeplatsen har det märkts ett stort mediatryck och spridningen i media upplevs otroligt snabb. Ett kort pressmeddelande skickas senare ut för att delge samstämmig information. En anmälan om arbetsplatsolycka görs också senare till Arbetsmiljöverket.

Brandmannen tillika kamratstödjaren får som huvuduppgift (med fulla mandat) att leda och planera för kamratstöd, det identifieras att det krävs minst två samtalsledare.

Efter en stund får både yttre och inre ledning klart för sig vilka som drabbats. Det blir stabens uppgift att kontakta de anhöriga. Staben får även fram skadeläget, stabilt för de båda skadade, genom att kontakta länsansvarig sjuksköterska. Information kring skadeläget delges, i sin helhet, anhöriga samt personal som varit med på platsen.

En preliminär tid sätts för att inleda det avlastande samtalet, personal rings in för att tillse larmberedskap under tiden det pågår (samtalet ska ej avbrytas för larm). Primärt rings personal in som ska påbörja sitt skift till kvällen. Förutom den kamratstödjare (samtalsledare) som samordnar de avlastande samtalen kommer två ytterligare samtalsledare till stationen i Eskilstuna. Personalen från Ärla blir hämtade för färd till stationen i Eskilstuna. Informationen om de drabbades skador ges innan avlastande samtal påbörjas. Personalen som är föremål för det avlastande samtalet delas upp i två grupper med personal från Eskilstuna för sig och Ärla för sig. De avlastande samtalen pågår mellan 1:15 – 1:30 timmar.

Under eftermiddag/kväll sker stöd till de drabbade på sjukhuset. Kommunens räddningschef tar sig tillsammans med stationsansvarig i Ärla upp till sjukhuset för att besöka och ge stöd till de skadade.

För att informera samtlig personal om det inträffade och om status på de inblandade, skickas två e-postmeddelanden ut till all personal i organisationen via jobbmailen under eftermiddagen och kvällen. Samma information som delgavs i det första mailet delgavs även i sin helhet på ”räddningstjänstens station 1000” inofficiella Facebook-sida.

På förmiddagen, dagen efter olyckan, träffas en kamrattstödare tillsammans med föraren och passageraren som var i tankbilen för avlastande samtal. Stationsansvarig i Ärla kommer också till platsen efter det att det avlastade samtalet var genomfört.

Metod och material

Platsbesök på olycksplatsen genomfördes av undertecknade 2016-03-29 och tillsammans med olycksutredare, Ulf Rydh, från Trafikverket 2016-03-31. Samma dag undersöktes också den omhändertagna tankbilen.

Intervjuer är genomförda under perioden 2016-04-01 till 2016-04-21 med medarbetare i tankfordonet, kamrattstödare, styrkeledare, insatsledare, inre befäl och räddningschef i beredskap. Kortare samtal har även hållits med stationsansvariga från Ärla och Näshulta.

Erfarenheter/ allmänna kommentarer

Vid olyckstillfället har gällande hastighetsbegränsning hållits. Hastigheten, tankbilens höga tyngdpunkt och korta hjulbas har medverkat till olyckans inträffande.

I utbildningsplanen som finns framtagen för värnen inom räddningstjänsten ingår att en övning per år ska genomföras gällande Trafikpolicyn. De övningarna värnen själva har genomfört finns ej dokumenterade. Vid ersättningsanspråk (övningstid etc.), begärs detta via formulär som lämnas in till Räddningstjänsten i Eskilstuna med kortare information om vad som har utförts. Under 2015 finns ingen ersättning dokumenterad som övning med Trafikpolicy utbetald till värnen.

Efter intervjuer har det framkommit att oklarheter råder över vilka övningar som ska genomföras med eller utan undervisandepersonal från brandstationen i Eskilstuna.

Övnings-PM finns ej framtaget för Trafikpolicyn.

Utryckningsförarutbildning ska genomföras var 5:e år. I övningsplaneringen finns inte någon mer övning för praktiskt framförande av fordon.

Vid insatser där RIB-stationer och värn är aktiverade ska kvittering med status och muntligt meddelande av styrkeledare/arbetsledare ske över given RAPS-kanal för larmet. Räddningsledaren ska sedan delge totalinfo om SOS har informerat om denna före RIB-stationers och värns närvaro i sambandet. Denna rutin har gått igenom vid Rakelutbildning. Rutinen finns ej dokumenterad i organisationens instruktion för ledning och stab.

Under framkörningen till det ursprungliga larmet tar passageraren i tankbilen fram sin privata mobil för att säkerställa larmets position. Navigeringsutrustning fanns inte i tankbilen.

En stor framgångsfaktor för hela insatsen är det samarbete som sker mellan olika roller inom organisationen. Öppenheten med frågeställningar, svar, påminnelser, etcetera mellan alla, från räddningschef till brandman, gjorde att insatsens genomförande underlättades. Utifrån intervjuerna har det framkommit att problemställningarna som uppkom och behövde lösas hanterades inom ett acceptabelt tidsintervall. Exempelvis anlände stationsansvarig från Ärla på eget initiativ till staben efter att ha fått kännedom om den inträffade olyckan och blev även involverad i stabsarbetet.

I räddningstjänstens krisplan (Krisplan Räddningstjänsten Eskilstuna) framgår att "När en olyckshändelse inträffar under eller på väg till eller från arbetet ska närmaste arbetsledare omedelbart underrättas." och "Arbetsledaren ansvarar därefter för att olyckshändelsen (tillbudet) utreds och rapporteras.". Terminologin "arbetsledare" används inom värnen. Begreppet arbetsledare används annars inte generellt i andra sammanhang inom räddningstjänsten i Eskilstuna. Genomförandet av punkterna som finns i krisplanen gällande Arbetssskador, tillbud eller större olyckshändelse har i stort genomförts i samarbete av olika personer inom organisationen.

Händelsen som inträffade definierades aldrig, enligt krisplan, som någon kris eller olyckssituation. Krisplanen användes heller inte som ett stöd i stabsarbetet. Vid intern kris eller olyckssituation ska

krisledning sammankallas. Räddningschefen kontaktades istället i ett tidigt skede och kom in till staben. Försök gjordes också att få kontakt med en person till i krisledningen. Krisledning sammankallades inte.

Olycksutredare från Trafikverket gjorde under platsbesök (2016-03-31) bedömningen att vägbanan på olycksplatsen inte är feldoserad.

Förslag till åtgärder/ rekommendationer

- Egna övningar som finns fastställda i övningsplanering för RIB-stationer och Värn ska genomföras på egen hand av stationerna. Det är viktigt att värnen planerar in dessa övningar och är medvetna om att dessa skall genomföras på egen hand.
- Övnings-PM bör tas fram till samtliga övningar för att förtydliga vad som skall uppfyllas med övningen.
- Övning för praktiskt framförande av fordon, som medarbetare förväntas köra vid larm, bör planeras in i övningsplanering och genomföras för RIB-stationer och värn.

Ovanstående punkter bör vara de mest prioriterade åtgärderna för att minimera risken för att liknande olyckor ska behöva inträffa i organisationen.

Lednings- och stabsinstruktionen bör innehålla hur rapportering av anländande styrkor, RIB och värn, ska ske. Det bör även förtydligas hur hantering av rapportering ska ske då det inte finns någon styrkeledare eller arbetsledare med i fordonet som framförs.

Navigeringsutrustning bör finnas i samtliga fordon och privat mobil ska inte behöva användas i tjänsten, oavsett om det gäller att säkerställa larmposition eller annan användning.

Krisplanen och instruktionen för arbetskadorna bör uppdateras så att dessa harmoniserar med Arbetsmiljöverkets och Försäkringskassans instruktioner/krav för vad som ska vidtas vid allvarliga olyckor, tillbud och arbetsskada. Organisationen behöver klarlägga vem som är arbetsledare, om denna terminologi ska användas.

Bedömningen av vad som är intern kris eller olyckssituation bör göras så lik som möjligt. Ett sätt att se till att detta blir likformigt är att det alltid är räddningschefen som fattar beslutet kring om det råder intern kris eller olyckssituation. Detta bör uppdateras i krisplanen.

Från trafikolyckan som skedde 2012-02-24 med ett av räddningstjänsten i Eskilstuna kommuns ledningsfordon, framkom att en generell översyn av rutiner för utryckningskörning avseende typ av larm och behovet av ett snabbt ingripande behövde genomföras. Översynen är gjord. Tydlighet kring vem/vilka som fattar beslutet av nivåerna, hur informationen förmedlas och i vilket skede informationen ska ges behöver klargöras inom den operativa verksamheten. Prioriteringsnivåer utifrån behovet av olika resurser på olycksplatsen kan vara olika, detta bör också beaktas. I kommunens handlingsprogram står det att räddningstjänsten i Eskilstuna under mandatperioden avser att hitta åtgärder och metoder för prioritering av larm. Oavsett prioritering utifrån larm ska fordon alltid framföras på ett sådant sätt att olyckor inte behöver inträffa.

Även följande förslag till åtgärder/rekommendationer som framkom vid föregående olycksutredning där utryckande fordon var inblandad är aktuella:

- Inspelning av radiotrafik för att kunna följa upp händelseförlopp och vilka beslut som tagits.
- Använd stabsverktyget LUPP och för dagbok och logg i SOL-rummet.
- Rutiner för informationshantering internt i egna organisationen och externt till media och allmänheten.

Information om olyckan spreds snabbt via media. Den interna informationen var ej snabbare än media. Det finns tekniska lösningar att snabbt förmedla information, det kan exempelvis ske via

SMS. Hanteringen av informationsgivandet hanterades bättre än under olyckan (2012-02-24). All personal inom räddningstjänsten fick information via mail vid denna olyckshändelse.

Åtgärdsförslaget att *upprätta rutiner för hur personal ska agera som finns till förfogande på stationen i Eskilstuna (gällande heltid, RIB och personal utanför tjänstgöringsschema)* kvarstår också. Vilken funktion som ska kontaktas och hur detta ska göras behöver förtydligas. Det är bra om rutinen även redogör för hur ledig personals intresse att hjälpa till ska hanteras.

Mottagare av rapport

Räddningstjänsten Eskilstuna kommun
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Trafikverket

Bilagor

Bildbilaga







Ingång i kurva strax före där tankbilen skär ner i diket. [<http://www.google.se/maps>]

Textbilaga (Händelseförlopp med fokus utifrån tankbilen)

Klockan 13:31:50 går "förlarm" ut till styrkorna i Eskilstuna och Ärla, initialt typas ärendet som brand i byggnad. Personalen i Ärla får sitt larm på personsökare och de personer som senare kommer att åka med tankbilen (1640) befinner sig hemma. Då vägen till stationen upplevs som lång av den person som senare kommer att sitta som passagerare i 1640 väljer denne att börja rulla mot stationen redan på förlarmet. Klockan 13:33:23 inkommer "huvudlarmet" (larmet är fortfarande typat som brand i byggnad), passageraren är då ungefär halvvägs till Ärla brandstation.

När den person som hamnar som passagerare i 1640 kommer fram till brandstationen är Ärlas släckbil (1610) på väg ut ur garaget samtidigt som några personer fortfarande står och klär sig. På plats finns två personer med C-körkort, där den som först klätt sig blir chaufför i 1610 och den andre personen efter samförstånd åker som chaufför i 1640. När fem personer är klädda för avfärd åker 1610 iväg mot det ursprungliga larmet. På plats finns fler personer än det finns plats i bilarna och dessa personer kommer snabbt överrens om vem som ska åka med på larmet.

När passageraren i 1640 kliver in i bilen sitter chauffören på plats redo att åka iväg. 1640 kommer uppskattningsvis i väg omkring en minut efter att 1610 kommit iväg. Chaufför och passagerare spänner tidigt på sig bältet och hjälmarna sitter på huvudet. Chaufförens hjälm är troligtvis knäppt men inte helt spänd under hakan och passagerarens hjälm är troligtvis inte knäppt. Chauffören koncentrerar sig på framkörningen. Passageraren tar fram bilens radio (handenhet) men då denne missat informationen kring vilken samverkanstalgrupp som gäller för larmet, chansar denne på en kanal. Uppfattningen är att det är rätt kanal då en kortare information uppfattas över radion. Informationen som uppfattas är något i stil med "då kan ni vända om", någon bekräftar informationen och personerna i 1640 uppfattar det då som att det inte är riktat mot dem utan fortsätter framkörningen.

Övriga styrkor på väg till platsen uppfattar information från SOS om att det inte rör sig om brand i byggnad utan att det handlar om en mark-/gräsbrand. Samtliga resurser från Eskilstuna väljer i detta läge att fortsätta ut mot platsen trots att larmet inte längre är att klassa som "stort". Personerna i 1640 ska aldrig ha uppfattat informationen från SOS.

Passageraren i tankbilen höjer i det här läget volymen på radioapparaten för att bättre uppfatta eventuell mer information och kvitterar larmet gentemot SOS genom att skicka status *uppdrag kvitterat*. I hytten förs under framkörningen åtminstone två diskussioner, dels upplever chauffören att dennes bälte inte är ordentligt knäppt (enligt uppgift har bältet krånglat tidigare) och dels diskuteras positionen för larmet. Chauffören känner i höjd med Löta (handelsträdgård) att bältet sitter säkert, detta är omkring 1,7 kilometer från trafikolycksplatsen. 1640 saknar navigeringsutrustning men chauffören uppger att denne hittar till adressen. Dels som en övning men även för att säkerställa positionen för larmet väljer passageraren att ta upp sin privata mobiltelefon som finns i en byxficka innanför larmställsbyxorna för att hitta positionen i den mobila larmapplikationen Active911. När passageraren fått upp sin mobiltelefon och tittar ner i den uppfattar denne en bil i vänster ögonvrå. Passageraren tittar upp då han hör ett hjulskrik, denne upplever ungefär samtidigt som detta att 1640 förlorar fästet med bakkdelen av bilen. Då 1640 fortfarande har "nosen" i färdriktningen upplevs sladden relativt kontrollerad och passageraren tittar återigen ner i mobiltelefonen, det nästa som uppfattas av denne är ljudet av en krossad ruta.

Chauffören kände i denna situation att bilen kom för långt ut åt höger efter att ha legat mitt i sitt körfält in i kurvan. Bilen börjar en bit in i kurvan glida ut mer och någonstans i situationen när bilen är som längst ut i diket och på väg upp på vägen igen uppfattar chauffören att det håller på att gå riktigt dåligt, reflexen blir att rulla ihop sig för att skydda sig mot det som komma ska. Bilen lägger sig på sidan på vägen för att sedan fortsätta volten till dess att bilen återigen står på alla hjul i diket (ute på en åker). Bilen har troligen voltat ett varv. Uppskattningsvis, genom information från de direkt inblandande i olyckan, har hastigheten vid olyckan varit 60-70 km/h.

En förbipasserande bil larmar 112, samtalet inkommer SOS Alarm klockan 13:40:22. Chauffören i tankbilen är i det tillstånd att denne kan hjälpa sin kollega, som befinner sig i ett växlande allmäntillstånd, genom att stabilisera nacken (tillse fria luftvägar). Privatbilisterna som stannat för att larma ser även till att på eget initiativ försöka spärra av vägen för förbipasserande. Klockan 13:43:15 går sedan huvudlarm ut till räddningstjänsten, Torshälla RIB-station blir primärt larmade men även styrkorna från Eskilstuna och Ärla uppfattar larmet.

När larmet om trafikolyckan når Eskilstunastyrkan så står stora delar av dessa (ledningsbil 1080, släckbil 1010 och offensiv enhet 1060) vid Svealandsbanan (3,5 kilometer från trafikolycksplatsen), insatsledaren (IL) diskuterar (innan det nya larmet inkommer), vägval till den ursprungliga branden tillsammans med en Polisenhet som stannat på platsen. IL beslutar att 1010 och 1060 ska åka mot trafikolyckan, på radio meddelar IL till den sista Eskilstunabilen (1040) att de ska åka mot trafikolyckan och att bil 1610 från Ärla ska fortsätta att åka fram till branden i ursprungslarmet.