



RÄDDNINGSTJÄNSTEN MJÖLBY

Olycksundersökning Trafikolycka



Handläggare: Jonny Gladh

DOKUMENTINFORMATION

Ärende:	Olycksundersökning trafikolycka
Handläggare:	003, Jonny Gladh
Kvalitetsgranskare:	JF, Jan-Erik Forsén
Mjölby Räddningstjänst diarienummer:	170106-001
Händelse: Singelolycka: Personbil som fått sladd och kolliderat med ett träd. RT90 X 644738/ Y 1451708 En person klämdes fast och fick allvarliga skador. Fredag den 2017-01-06 klockan: 12:52.	

Version	Datum	Utgåva	Handläggare	Kvalitetsgranskare
1	2017-02-07	Olycksundersökning	003	JF

Bilagor

1. Insatsrapport: 2017A00017
2. SOS Alarm Ärendekopia-Räddning: 16-2504752-2

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 en fastklämd person med allvarliga skador. 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.

Fordon och personer

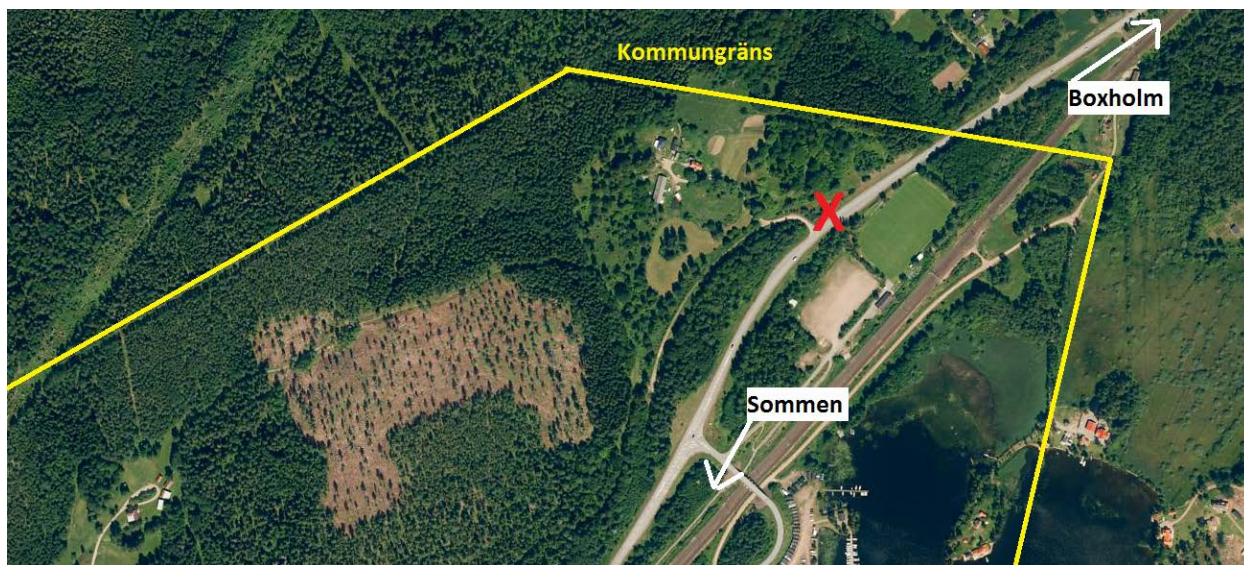
Fordonet är en personbil av märket Nissan Micra. Fordonet färdades på riksväg 32 i s/v riktning. Fordonet var försett med en aning slitna, men godkända, dubbade vinterdäck. Föraren färdades ensam i fordonet. Det är ej klarlagt om föraren använde bälte.

Olycksplats

Olyckan ägde rum på Riksväg 32 (RT90 X 6447738/ Y 1451708) några 100 meter innan samhället Sommen.

RV 32 består vid olycksplatsen av två filer utan separerande vägräcke. Vägens sträckning fram till olycksplatsen föregås av en ca 500 meter lång raksträcka. Rådande hastighetsbegränsning vid olycksplatsen är 70km/h. Vid det aktuella tillfället låg temperaturen runt 0°C och vägbanan var fläckvis hal.

Olycksplatsen ligger något 100-tal meter in på angränsande kommuns (Tranås) område.



Förlopp

Orsak till olyckan

Det olycksdrabbade fordonet har hållit en, till såväl rådande hastighetsbegränsning som rådande halka, för hög hastighet. Fordonet har fått sladd. (Det behövs bara mycket små ratt rörelser för att orsaka en sladd i hög hastighet på en hal väg bana.) Detta gjorde att föraren tappade kontrollen över fordonet som åkte av vägen på höger sida. Fordonet snurrade under sladden ett 1/2 varv och lämnade vägbanan med aktern först. Fordonet flög sedan ca 10m ut i diket och kolliderade därefter med ett träd som träffade fordonets vänstra sida i höjd med föraren.

Den kraftiga kollisionen gjorde att förardörren, B-stolpen och taket trycktes in i kupén och klämde fast föraren svårt. Trädet och förardörren trängde in över 40cm i kupén i höjd med förarens ben. Föraren hade ändå under omständigheterna tur, då denne med en hårsman undvek skullskador.

Hela fordonets vänstra sida krökte sig runt trädet och klämde fast det i förardörren, vilket gjorde att föraren var väldigt svåråtkomlig för räddningspersonalen när de kom till platsen.



Hastighetsmätaren har vid kollisionen stannat på 120 km/h. Eftersom fordonet har snurrat ett 1/2 varv på vägbanan och flugit 10m innan färdens abrupta avbrott mot trädet, kan man anta att ursprungshastigheten varit betydligt högre.

Upptäckt samt personers agerande

Ett förbipasserande fordon har upptäckt olyckan och larmat. Personerna i fordonet har också stannat på platsen och utfört en del åtgärder samt lämnat viktig information till SOS. Dels har motorn stängts av. Motorhuven har också brutits upp och batteriet kopplats loss, en åtgärd som räddningstjänsten normalt själva utför för att minska brandrisken.

Därefter har personerna suttit hos den drabbade och hållit denne lugn.

Personerna mötte också upp räddningstjänsten vid ankomst och lämnade värdefull information.

Räddningstjänstens agerande

Station 242-5000 samt station 242-5600 mottog förlarm om olyckan klockan 12:53.

Ledningsenhet 242-5080 utgick från Mjölby och kvitterade larmet klockan 12:56. Klockan 12:57 kvitterade även räddningsenhet 242-5610 och lämnade tillsammans med vattenenhet 242-5640 stationen i Boxholm.

5610 var först på plats ca klockan 13:07 (Exakt tidpunkt finns ej dokumenterat.)

Vid framkomst gavs order om att spärra av RV32 helt i båda riktningar. Man såg också till att säkra det drabbade fordonet och omedelbart få in en brandman i baksätet för att ge akutsjukvård enligt L-ABCDE, samt för att hålla fria luftvägar på den skadade. Den skadade var emellertid vid medvetande och förblev så under hela insatsen.

Befälet på 5610 tog sig tid att prata med de personer som stannat på platsen. De bekräftade att den skadade varit vid medvetande hela tiden även innan räddningstjänstens framkomst.

Eftersom den skadade var så svåråtkomlig och fastklämd gav befälet på 5610 order om att klippa loss taket från fordonet.

5080 ankom platsen klockan 13:09. Redan vid framkomst insåg befälet på 5080 (Räddningsledaren, RL) att losstagningen skulle bli komplicerad på grund av att fordonet var så kraftigt demolerat, samt för att fordonet stod så illa till med trädet intryckt i kupén. RL tog redan i inledningen av losstagningen beslut om att ta en mer uppgiftsledande roll vid klippningen än normalt. Detta gjordes på grund av att det redan från början stod klart att metoden för att avlägsna taket samt för att få den drabbade fri, skulle komma att behöva improviseras under klippningens gång.

Räddningspersonalen påbörjade klippningen i fordonets högra B-stolpe med ett högt och ett lågt klipp, varpå man kunde avlägsna hela bakdörren. Därefter spreds passagerardörren upp och även den klipptes bort. Detta gav ambulanspersonalen som nu ankommit (klockan 13:10) tillgång till den skadade och kunde ge denne smärtlindring.

När fordonets vänstra stolpar skulle klippas insåg man att A- och B-stolpe inte gick att klippa utifrån då de var vikta inåt och inte gick att komma åt på grund av trädet. Därför fick man klippa dessa inifrån fordonet, en metod som visade sig fungera.

Taket avlägsnades ca klockan 13:32.



Olycksfordonets vänstra A- och B-stolpar gick inte att klippa utifrån på grund av att trädet var i vägen och stolparna var krökta inåt i kupén.

Trots att taket avlägnats gick den drabbade ej att lyfta ur fordonet, då denne satt fastklämd med benen. Att sprida isär fordonet i längdriktningen, vilket är en bruklig metod, gick inte heller på grund av trädet och förardörren som klämde mot den drabbades ben. RL tog då beslut om att dra loss fordonet från trädet i sidled. Till detta användes 5610, som ställdes på tvären uppe på vägen och slingar och kedjor fästes mellan dragkroken på 5610 och olycksfordonet. Det gjordes ett försök att dra loss fordonet, men detta fick avbrytas då man insåg att trädets rotsystem gått av och trädet riskerade att följa med/ falla över fordonet.

I stället fick man fokusera på att säkra trädet mot att falla med stöttor och spännband. Det övervägdes att försöka såga ner trädet, men denna idé övergavs då den del av trädet som var i vägen ändå inte skulle gå att komma åt med motorsåg. Beslut togs då om att försiktigt sprida i förardörren för att få trädet att lossna från fordonet. Därefter skulle försöket med att dra loss fordonet i sidled återupptas. Att sprida i förardörren fick ske mycket varsamt då den drabbades ben var illa klämda i kupén. Det gick dock mycket bra. Mycket på grund av att man hela tiden kunde kommunicera med den drabbade och försäkra sig om att dennes skador inte förvärrades.

När trädet var frigjort, ca klockan 13:47, hade bärgare ankommit platsen. Denna hade ersatt 5610 som dragfordon och spänts för olycksfordonet med vajrar. Därför kunde man lugnt och säkert med hjälp av bärgarens winch dra fordonet fritt från trädet. Under hela winchningen säkrades trädet, både manuellt och med spännband. Räddningspersonal följde också med, med hydraulisk spridare och lösgjorde trädet från fordonet, samt lyfte upp vänster framhjul som fastnat i trädets rotsystem.

När fordonet flyttats en meter i sidled hade gott om utrymme skapats för att arbeta runt hela fordonet. Förardörren var fortfarande kraftigt intryckt, men nu kom man åt att sprida loss vänster baddörr och tog bort den, inklusive hela vänster B-stolpe. Man gjorde ytterligare ett försök att sprida isär fordonet i längdriktningen. Det var dock svårt att hitta lämpliga punkter att fästa verktygen i på grund av hur den skadade satt, samt på grund av fordonets kraftiga demolering. Man lyckades i stället komma åt att klippa av gångjärnen till förardörren och kunde därefter lyfta bort den.

Den drabbade satt också fast med fötterna i pedalerna, men dessa gick att lirka loss. Efter att den drabbade försetts med nackkrage kunde denne slutligen lyftas ur fordonet på höganäsbräda och spineboard ca klockan 14:17.

Den drabbade immobiliserades därefter och avtransporterades i ambulans.

Efter att ambulansen lämnat platsen kvarstannade räddningsstyrkorna en stund. Man behöll avstängningen av RV32 ända tills bärgaren hade lastat och avtransporterat olycksfordonet. Detta innebar att RV32 kom att vara helt avstängd under totalt knappt två timmar.

När man släppte på spännbanden som man säkrat trädet med, så föll det. Det nådde ut en bit över vägbanan, så innan räddningstjänsten lämnade platsen kapade man stammen och lade ner den i diket.

Ansvaret för olycksplatsen lämnades över till polis och räddningsinsatsen avslutades klockan 15:01.

Slutsatser/Erfarenheter

De personer som larmat om olyckan och stannat på platsen har handlat mycket rådigt. De har både utfört skyddsåtgärder mot brand, samt hållit den drabbade lugn och sett till att denne hållit sig vaken. De har också mött upp räddningstjänsten och bidragit med värdefull information.

5610 missade att statusuppdatera ”framme”. När detta glöms bort, loggas inte framkomstid hos SOS.

RL har handgripligen deltagit i losstagningsarbetet. Detta är inte rutin, då RL normalt har en mer ledande och samverkande funktion. I det aktuella fallet var det dock ett medvetet val då man tidigt insåg att det skulle komma att bli en avancerad losstagnning och RL ville bidra med sin erfarenhet och kunskap. Olyckan i sin helhet var inte så omfattande, då det bara var en person inblandad, vilket gjorde att varken ledning eller samverkan drabbades nämnvärt.

Vid hanteringen av de hydrauliska losstagningsverktygen har man gjort några handhavandefel.

Det har inte dukats upp någon särskild verktygsplats. Detta kan förklaras av att fordonet stod nere i diket och detta dike sluttade kraftigt. En verktygsplats hade därför varit bäst placerad på vägen. Detta hade i sin tur gjort att man hade tvingats halka upp och ner för sluttningen varje gång man ville byta verktyg. I stället har verktyg och slangar legat lite varstans runt olycksfordonet, vilket kan innebära risk för att snava eller att oavsiktligt komma åt manöverhantag på verktyg. Då det ligger snö på marken finns också risk för att mindre verktyg tappas bort.

Klippningen av fordonets vänstra stolpar skedde inifrån fordonet. Detta var nödvändigt för att komma åt, men det är i detta fall av yttersta vikt att skyddsplast används för att skydda såväl drabbade som personal mot eventuellt splitter från fordonet eller om ett verktyg går sönder.

Vid några klipp- och spridmoment slarvades det med klippskydd.

Vid ett tillfälle försökte man använda verktyg och tillbehör som inte är kompatibla med varandra (Teleskopbändare och förlängningsrör med klo.).

Vid första försöket att dra olycksfordonet i sidled för att skapa arbetsutrymme användes 5610 som dragfordon. Vid nästa försök hade bärgaren kommit på plats och spändes i stället för, med vajrar och winch. Med en winch kan man på ett mycket säkrare sätt och med mycket bättre överblick flytta på fordon eller andra objekt.

Generellt har man uppvisat stor påhittighet och uppfinningsrikedom under insatsen. Många omständigheter, inte minst trädet, som såväl varit i vägen, klämt den drabbade svårt och riskerat att falla gjorde losstagningen till en ovanligt svår utmaning för räddningspersonalen. Att den drabbade var vid medvetande och inte hade livshotande skador underlättade, då man utan att stressa kunde lösa problemen i takt som de uppstod.

Vid utvärderingen av olyckan konstaterade RL att brandmannen i baksätet kunde ha bytts ut mot personal från ambulansen vid ett tidigare skede. Detta hade bidragit med ytterligare händer vid losstagningsarbetet.

Totalt tog losstagningen ca 70min. Det kan i normala fall anses vara lång tid för att få loss en person. Med tanke på hur illa klämd den drabbade var, fordonets kraftiga demolering samt att man hela tiden kommunicerade med den drabbade och fick ut denne på ett lugnt och säkert sätt får insatsen ändå ses som en framgång.

Åtgärdsförslag

Räddningstjänsten i Mjölby/ Boxholm, för att underlätta granskning, utvärdering och undersökning av händelser.

- Vara noga med- och påminna varandra om vikten av att statusuppdatera.

Räddningstjänsten i Mjölby/ Boxholm, för att bli effektivare på skadeplats samt för att inte riskera personskador på personal eller drabbade.

- Öva ”Trafikolycka” mera. Såväl teoretiskt som praktiskt, med klippmoment.
- Påminna varandra om vikten av att använda rätt skyddsutrustning vid klippning/spridning.
- Utrusta räddningsfordon med winch, då det är ett mycket säkrare och enklare sätt att flytta på fordon eller andra objekt än att dra med räddningsfordonens dragkrok.

Sändlista

Följande aktörer sändes en kopia av olycksundersökningen.

- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)

Mjölby, 2017-02-07

Handläggare: Jonny Gladh, Brandman

Räddningstjänsten Mjölby