



RÄDDNINGSTJÄNSTEN MJÖLBY

Olycksundersökning Trafikolycka



Handläggare: Jonny Glad

DOKUMENTINFORMATION

Ärende:	Olycksundersökning trafikolycka
Handläggare:	003, Jonny Glad
Kvalitetsgranskare:	JF, Jan-Erik Forsén
Mjölby Räddningstjänst diarienummer:	160115-002
Händelse: Singelolycka på väg636 mellan Mantorp och Sjögestad. RT90 X 6471769/ Y 1471728 En person omkom. Fredag den 2016-01-15 klockan: 10:01.	

Version	Datum	Utgåva	Handläggare	Kvalitetsgranskare
1	2016-05-30	Olycksundersökning	003	JF

Bilagor

1. Insatsrapport: 2016A00053
2. SOS Alarm Ärendekopia-Räddning: 14-3630595-2

Inledning

Anledning till undersökningen

Olycksundersökningen är utförd enligt Lagen om skydd mot olyckor (2003:778).

Olyckan faller under räddningstjänstens fastställda kriterier för utökad olycksundersökning, eftersom den resulterade i ett dödsfall. Denna rapport kommer att visa den troliga orsaken till olyckan samt redovisa hur räddningstjänstens arbete på olycksplatsen utfördes. Rapporten presenterar även förslag på hur de negativa konsekvenserna kan mildras om en liknande olycka inträffar igen.

Olycksundersökningen syftar inte till att ligga som underlag i rättsliga sammanhang mellan externa parter eller avgörande om ansvarsförhållanden.

En kopia av olycksundersökningen kommer att skickas till de aktörer som Räddningstjänsten i Mjölby anser ha gagn för den i sin verksamhet.

Metod

Insamlandet av uppgifter rörande olyckan har skett genom:

- Granskning av dokumentation rörande olyckan, se bilagor.
- Granskning av foto- och videodokumentation som gjorts av personal på plats.
- Samtal med insatspersonal som var på plats.
- Samtal med trafikverkets olycksutredare.
- Samtal med polisens trafikmålsutredare.

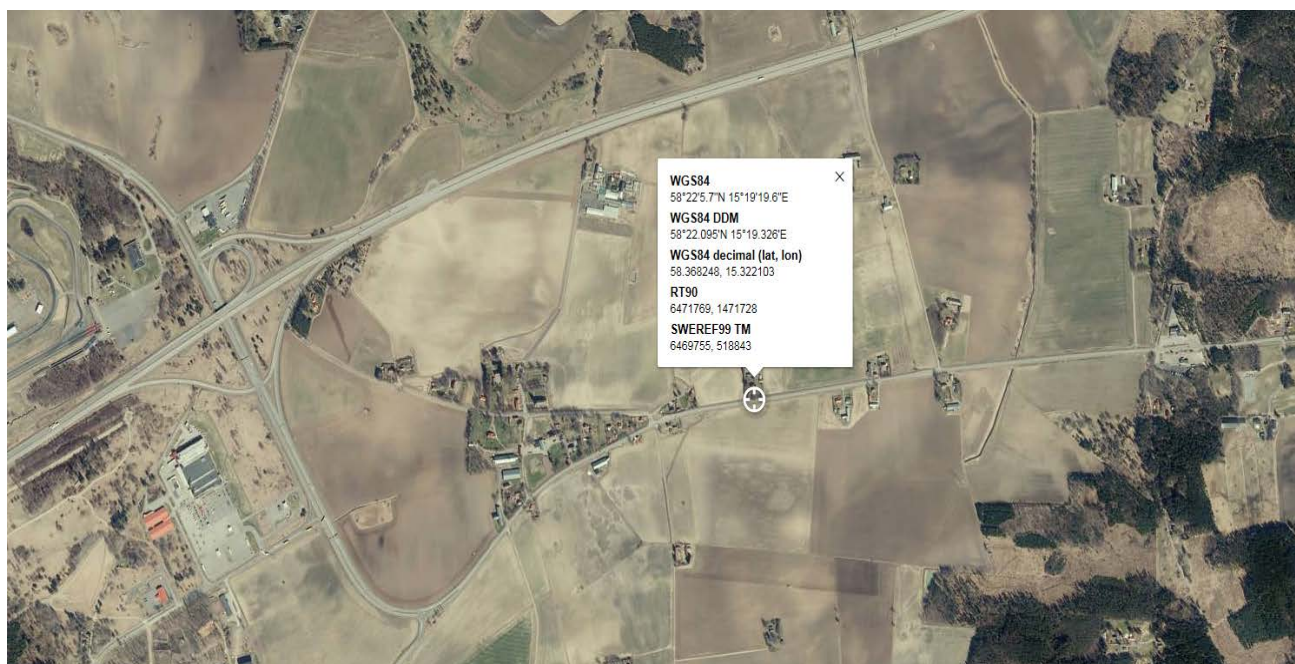
Fordon och personer

Det drabbade fordonet är en Seat av sedanmodell. Fordonet färdades i västlig riktning mot Mantorp. Föraren färdades ensam och använde ej bilbälte. Föraren avled omedelbart i samband med olyckan.

Olycksplats

Olyckan ägde rum på väg636 mellan Mantorp och Sjögestad (RT90 X 6471769/ Y 1471728) i höjd med Viby Nygård drygt 1 km från Mantorp.

Vägavsnittet före och efter olycksplatsen utgörs av en lång raksträcka med åkermark på båda sidor om vägen. Vid olycksplatsen ligger emellertid en gård, vid vars infart det står tre träd som utgör resten av en gammal allé. Det drabbade fordonet har frontalkolliderat med ett av dessa träd. Rådande hastighetsbegränsning vid olycksplatsen är 70km/h. Vid olyckstillfället rådde uppehållsväder, temperaturen låg på någon minusgrad och vägbanan var fläckvis hal.



Förlopp

Orsak till olyckan

Det drabbade fordonet har färdats i västlig riktning mot Mantorp. Ca 15 m innan infarten till Viby Nygård har fordonet åkt ner i vägrenen på höger sida. Vid infarten står ett stort träd vilket har träffats med höger sida av fordonets front. Efter kollisionen med trädet har bilen studsat över vägbanan och stannat på alla fyra hjul i terrängen på motsatt sida.

Hastigheten har av skadorna att döma varit hög. Det bekräftas också av hastighetsmätaren, som vid kollisionen har stannat på 112km/h.



Fordonet far färdats "mot" kameran. Ca 15m innan det börsta trädet syns däckspår i snön i vägrenen. Efter kollisionen har bilen studsat över vägen och står dold bakom brandbilen.

Upptäckt samt personers agerande

En förbipasserande bilist uppmärksammade olyckan och larmade SOS-Alarm klockan 09:59. Uppringaren lämnade under samtalen information om att en person var inblandad. Personen föreföll livlös och blödde.



Olycksfordonet efter att räddningstjänsten spridit upp förardörren och fått ut föraren.

Räddningstjänstens agerande

Station 242-5000 mottog förlarm om olyckan klockan 10:01. Stort larm inkom klockan 10:02 och då förlarmet givit tid till förberedelse, kunde 242-5080 tillsammans med 242-5010 samt 242-5040 lämna stationen bara några sekunder efter mottaget larm.

Även station 242-5300, station 242-2000 och station 242-2800 larmades.

Redan under framkörning gjorde 242-5080 bedömningen att mer resurser än nödvändigt var larmade varpå 242-5310 vändes.

242-5080 var första resurs på plats klockan 10:09. För att ge en detaljerad framkonstrapport valde 242-5080 att lämna sitt fordon och ta en närmare till på olycksfordonet. 242-5080 kunde konstatera att en person befann sig i den kraftigt demolerade bilen i en onaturlig kroppsställning. Denne föreföll vara svårt skadad och bildörren gick inte att öppna. 242-5080 rapporterade över RAKEL till inkommande resurser att det var fråga om ett livsfarligt läge och gav order till 242-5010 som var i annalkande, att omedelbart sprida upp bildörren och ta ut personen.

242-5010 ankom platsen klockan 10:11 samtidigt som Ambulans, 242-2810 samt 242-2860.

242-5010 påbörjade uttag av personen och 242-2810 och 242-2860 fick order om att spärra av vägen helt i östlig riktning.

242-5040 som ankom platsen efter någon minut (ankomsttid finns ej dokumenterad) fick order om att spärra av vägen helt i västlig riktning.

Då 242-5080 ansåg att de resurser som redan var på plats räckte vändes även 242-2010.

Uttaget av personen tog runt en minut och ambulanspersonal konstaterade omedelbart när personen var ur bilen att denne var avliden.

När detta var konstaterat tog ambulanspersonalen över hanteringen av föraren. Denne lastades i ambulans och avtransporterades.

242-5080 beslutade att behålla vägen delvis avstängd ytterligare en stund, då vägbanan behövde saneras från splinter, bildelar och glas. Under tiden detta gjordes dirigerades trafiken av personal från 242-5040 och 242-2810.

När vägbanan sanerats lämnades ansvaret för olycksplatsen över till Polis som då hade anlänt. Polisen tillsåg att olycksfordonet bärgades.

242-5080 tog beslut om avslutad räddningsinsats klockan 10:52.

Slutsatser/Erfarenheter

På grund av att olyckan inträffade nära kommungränsen mellan Mjölby- och Linköpings kommun kom många enheter att bli larmade, trots att det rörde sig om en singelolycka med en ensam förare. 242-5080 tog vid två tillfällen beslut om att vända annalkande styrkor, vilket var korrekt då resurserna vid olycksplatsen var tillräckliga.

Det första beslutet (Att vända 242-5310) togs emellertid redan under framkörning. 242-5080 ansåg sig ta fått tillräckligt med information via uppringare och SOS-operatör för att kunna vända 242-5310.

I andra fall, då det är mer osäkert hur skadeplatsen ser ut, är det lämpligt att vänta med att vända styrkor, eller att eventuellt sätta dem på halvhalt, tills första styrkan kommit på plats och lämnat en framkomst-/vindruter rapport.

Sedan 2014 har befälen hos Räddningstjänsten i Mjölby möjlighet att videodokumentera räddningsinsatser med hjälp av hjälmkamera. Detta har visat sig vara en mycket bra dokumentation som gör det enkelt att i efterhand studera insatsen och på så sett få en bra uppfattning om hur insatsen genomförts.

Den aktuella insatsen är delvis dokumenterad via hjälmkamera på befålet på 242-5010. Den är dessvärre inte videodokumenterad av befålet på 242-5080, då denne glömde att ta på hjälmen under insatsen.

Första fordon på plats, 242-5080 glömde också bort att enligt rutin, medföra handbrandsläckare fram till olycksfordonet.

En brandman på 242-5010 samt en brandman på 242-5040 glömde att ta på varselväst.

Åtgärdsförslag

Mjölby Räddningstjänst, för att enklare kunna gå tillbaka och studera en genomförd insats, i syfte att lära och bli effektivare/ bättre:

- Komma ihåg att montera och starta hjälmkamera så tidigt som möjligt under en insats. Gärna redan under framkörning.

Mjölby Räddningstjänst, för att skydda drabbade, samt egen personal mot uppkommen brand i samband med trafikolycka:

- Komma ihåg att första fordon på plats skall i samband med att olyckan inventeras medföra handbrandsläckare.

Mjölby Räddningstjänst, För att skydda egen personal i samband med arbete på väg:

- Påminna varandra om vikten av att alltid bära skyddsutrustning så som varselväst och hjälm.

Sändlista

Följande aktörer sändes en kopia av olycksundersökningen.

- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)

Mjölby, 2016-05-30

Handläggare: Jonny Glad, Brandman

Räddningstjänsten Mjölby