



**RÄDDNINGSTJÄNSTEN MJÖLBY**

## **Olycksundersökning Trafikolycka**



**Handläggare: Joakim Andersson**

---

## DOKUMENTINFORMATION

Ärende:	Olycksundersökning trafikolycka
Handläggare:	005, Joakim Andersson
Kvalitetsgranskare:	JF, Jan-Erik Forsén
Mjölby Räddningstjänst diarienummer:	171022-003
Händelse:  Singelolycka på Lv 206 mellan Skänning och Mantorp. [REDACTED] En person omkom. Fredag den 2017-10-22 klockan: 02:13.	

Version	Datum	Utgåva	Handläggare	Kvalitetsgranskare
2	2018-03-28	Olycksundersökning	005	JF

### Bilagor

1. Händelserapport: 2017-00726
2. SOS Alarm Ärendekopia-Räddning: 14-4129889-2
3. Trafikverket Första-rapport: PLö 17-037

# 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.

## Fordon och personer

Det drabbade fordonet är en Volkswagen Bora årsmodell 1999. I bilen färdades en person. Föraren omkom i samband med olyckan.

## Olycksplats

Olyckan ägde rum på Lv 206 mellan Mantorp och Skänninge

Vägavsnittet före olycksplatsen utgörs av en lång raksträcka med åkermark på båda sidor om vägen samt ett par hus. Vid olycksplatsen svänger vägen svagt vänster. På höger sida av vägen finns en skogsdunge. Rådande hastighetsbegränsning vid olycksplatsen är 80km/h. Vid olyckstillfället rådde mörker och regn. Väglaget var vått/fuktigt.



*Bild 1. Bilens avkörningsplats. Fotot taget i bilens färdriktning, mot Skänninge. (Trafikverket Första-rapport: PLö 17-037)*

# Förlopp

## Orsak till olyckan

Det drabbade fordonet har färdats i västlig riktning mot Skänninge. Strax innan [redacted] Skänninge har bilen åkt av vägen. Bilen har av okänd anledning åkt av vägen där en vänsterkurva börjar. Bilen har åkt ner för en slänt och kolliderat med ett träd. Bilen har rullat runt så den hamnat på förarsidan. Av okänd anledning har bilen fattat eld.



## Upptäckt samt personers agerande

Kl. 02:10 får SOS in samtal om en bil på tak som brinner i diket mellan Skänninge och Mantorp. Vem som ringt in till SOS och larmat är oklart.

## Räddningstjänstens agerande

Station 242-5000 samt 242-5300 mottog förlarm kl. 02:13. Ca halvminuten senare mottog 242-5000 samt 242-5300 stort larm. Trafikolycka singel, 1 personbil brinner, i diket, på taket. Samtidigt som räddningstjänst larmas även ambulans och polis. Kl. 02:15 kvitterar 242-5080, 242-5010, 242-5040 och beger sig mot olycksplatsen. Kl. 02:17 kvitterar även 242-5310. Först på plats blir ambulans 342-9410 kl. 02:19 och kl. 02:21 lämnar de en vindruterapport som följer: *Övertänd bil. Tagit sig lite i terrängen. Ska kolla om någon person kan vara inblandad.*

242-5310 är på plats 02:22. De påbörjar omedelbart en släckinsats. Kl. 02:25 anländer 242-5080 och kort därefter även 242-5010 samt 242-5040. 242-5080 konstaterar vid framkomst att det brinner kraftigt i bilen samt att det brinner i skog och vegetation i närheten av bilen. 242-5010 påbörjar omedelbart släckinsats med vatten via förhöjt lågtryck. Samtidigt som släckinsatsen pågår börjar man att leta efter eventuellt skadad person i närheten av bilen. Till hjälp använder man värmekameran. Ingen person i närheten lokaliserar. I detta skede kan man heller inte se någon skadad person i bilen p.g.a. den kraftiga brandbelastningen.

Kl. 02:45 beslutar 242-5080 att stänga av vägen helt i båda riktningar. Efter att branden i bilen och skogen är släckt kan personal från räddningstjänsten se att det finns kvarlevor från en person kvar i bilen. Eftersom bilen står lutad emot ett par träd så faller och röjer man undan dem och bilen vippas ner på hjulen. Straxt därefter tar polis i samråd med 242-5010 över ärendet. I det skedet låter man kvarlevorna vara kvar i bilen, med tanke på ev. polisutredning.

Kl. 03:08 vänder 242-5010 och 242-5310 hemåt. Några minuter tidigare har 242-5080 lämnat olycksplatsen. 242-5040 vänder hemåt kl. 03:14.

På vägen hem kontaktar polis 242-5080 och begär klipphjälp för att få ur kvarlevorna från bilen. Kl. 03:20 vänder 242-5010 åter till olycksplatsen för att bistå polisen med klipphjälp.

När 242-5010 åter är på plats påbörjas arbetet med urtag av kvarlevorna. Först sprider man bort båda dörrarna på vänstersidan av bilen. Klipper försvagning i A-stolpe och klipper bort B-stolpen helt. Sen trycks A-stolpen och torpedväggen fram med hjälp av bändaren. P.g.a. att B-stolpen är borttagen får man sätta mothållet längst bak nedanför C-stolpen ner mot hjulhuset. Då har man lyckats skapa en rejäl öppning för att kunna lyfta ur kvarlevorna på ett bra sätt. Kvarlevorna täcks in med filter och lyfts ur. P.g.a. att Polititransporten inte är på plats än placeras kvarlevorna på ytterligare en filt som ligger på marken en liten bit bort från bilen. Kort därefter anländer Polititransport som tar hand om kvarlevorna. 242-5010 vänder hem mot station och är klara kl. 04:19.

Räddningsinsatsen avslutas kl. 04:19.

## Slutsatser/Erfarenheter

För att ytterligare kunna utvärdera vår insats och förenkla olycksundersökning är det önskvärt att hjälmkameran används.

För att söka efter skadade personer i omgivningen användes värmekameran. Mycket bra att tänka på att värmekameran kan ha flera användningsområden än vid just rökdykning.

Det är lite olyckligt att 242-5010 får vända tillbaka till olyckan efter att redan lämnat en gång. Att det blev så denna gång beror till viss del på polisen som var på plats. Kanske de inte skulle ha haft så bråttom med att låta räddningstjänsten lämna platsen.

När man måste bända fram A-stolpen och torpedväggen, tänk då på att försöka behålla B-stolpen om det är möjligt. Det ökar möjligheter till ett bra mothåll och en effektivare losstagning.

Det skulle vara en fördel om räddningstjänsten har en egen licksäck. I detta fall hade det varit önskvärt att kunna lägga kvarlevorna direkt i licksäck, istället för på filt på marken.

Personalen från räddningstjänsten upplevde att personalen från Polititransporten var mycket proffsiga och arbetade på ett strukturerat sätt.

Efter olyckan har ett vägräcke i den aktuella kurvan monterats av trafikverket för att förhindra fler olyckor på det vägavsnittet.

## 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.

## Sändlista

Följande aktörer sändes en kopia av olycksundersökningen.

- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
- Trafikverket, Enhet Olycksutredning
- Polisregion Öst

Mjölby, 2018-03-28

Handläggare: Joakim Andersson, Brandman

Räddningstjänsten Mjölby