

Olycksutredning

Enligt 3 kap 10 § LSO

Gång- och cykelbana vid Fredriksbergsgatan och Surahammarsvägen, Västerås.
Kollision mellan två cyklister - en avliden. 2018.10.27

Rev: 2019-02-26



2018-12-18

Innehållsförteckning

1. Västerås stads roll och ansvar	3
2. Utredningens syfte och omfattning	4
3. Datainsamling.....	4
4. Händelsen	5
4.1. Grundinformation	5
4.2. Karta översikt	5
4.3. Beskrivning av inblandade objekt.....	5
4.4. Yttre omständigheter	5
4.5. Händelseförlopp.....	6
4.5.1. SKADOR	6
4.5.2. FÖRHÖR	6
4.5.3. HÄNDELSEFÖRLOPP BILDER	7
4.6. Platsbesök	9
5. Ansvarig verksamhet	9
6. Trafikregler	10
7. Statistik tidigare olyckor	10
8. Sammanställning av direkta och bakomliggande orsaker till olyckan	11
9. Slutsatser.....	11
9.1. Utredningens syfte syfte och avgränsning	11
9.2. Slutsatser	11
10. Åtgärdsförslag.....	12
10.1. Åtgärdsförslag	12
11. Avslut	12
12. Spridning av erfarenheter	12
13. Bilaga – Utredarens förslag till åtgärder	13

2018-12-18

Olyckstyp:	Cykelolycka mellan två personer. Dödsolycka.
Utredare:	Christopher Forsberg
Olycksplats:	Gång- och cykelbana vid Fredriksbergsgatan och Surahammarsvägen, Västerås
Datum:	2018.10.27 Kl:11.11
Diarienummer	2018/02634

1. Västerås stads roll och ansvar

Enligt 3 kap 10 § LSO ska kommunen, när en räddningsinsats är avslutad, se till att olyckan utreds för att i skälig omfattning klarlägga orsakerna till olyckan, olycksförloppet och hur insatsen har genomförts. Stadsledningskontoret ansvarar för att utreda olycka avseende orsak och förlopp efter en räddningsinsats. Detta gäller ej bränder, då har MBR¹ ansvaret för olycksutredning enligt förbundsordning.

Kommunens olycksutredningar syftar till att:

- Ge ett underlag för att finna olyckstrender i samhället som underlag till kommunens säkerhetsarbete.
- Hitta orsaker till olyckor för att förhindra att liknande olyckor uppstår, som en del i kommunens skadeförebyggande arbete.
- Hitta orsakerna till olyckors konsekvenser för att kunna mildra framtida olycksförlopp, som en del i kommunens skadebegränsande arbete.
- Utvärdera räddningstjänstens insats vid olyckan.

Förmågan i samhället att förebygga och hantera olyckor och kriser bör kontinuerligt förbättras genom lärande från inträffade händelser. Även erfarenheter och erhållna kunskaper från tillsyn, uppföljning och utvärdering ska tillvaratas och förmedlas. Arbete med att inhämta och förmedla kunskap ska ske på ett systematiskt och strukturerat sätt.

Skälig omfattning innebär: "Insatsen ska dokumenteras och analyseras i proportion till hur svår och omfattande olyckan och insatsen varit, och i de enklaste fallen kan en anteckning i en rapport från insatsen vara tillräcklig".

Reformen skydd mot olyckor Ds 2009:47.

Följande olyckstyper ska utredas:

- Olyckor innebärande dödsfall
- Olyckor innebärande allvarlig kroppsskada
- Olyckor med allvarlig miljöpåverkan
- Olyckor med stora ekonomiska skador

¹ Mälardalens Brand- och Räddningsförbund är en gemensam räddningstjänst för Surahammar, Västerås och Hallstahammar.

2018-12-18

Utöver detta behövs ett beslut för varje enskild utredning. Detta beslut fattas av Stadsledningskontorets utsedde olycksutredare. Till exempel olyckstillbud med risk för allvarliga konsekvenser eller när magkänslan säger att en viss olycka borde utredas.

2. Utredningens syfte och omfattning

Stadsledningskontorets olycksutredare har beslutat att utreda en olycka mellan två cykelister som inträffade på Gång- och cykelbana vid Fredriksbergsgatan och Surahammarsvägen i Västerås den 2018.10.27 Kl:11.11. En cyklist omkom av skadorna från olyckan.

Utredningens syfte är att:

- Ge ett underlag för att finna olyckstrender i samhället som underlag till kommunens säkerhetsarbete.
- Hitta orsaker till olyckor för att förhindra att liknande olyckor uppstår, som en del i kommunens skadeförebyggande arbete.
- Hitta orsakerna till olyckors konsekvenser för att kunna mildra framtida olycksförlopp, som en del i kommunens skadebegränsande arbete.

Utredningen är avgränsad till att inte utreda ansvars- eller skuldfrågan. Räddningstjänstens insats kommer inte att utvärderas då de inte var på plats.

3. Datainsamling

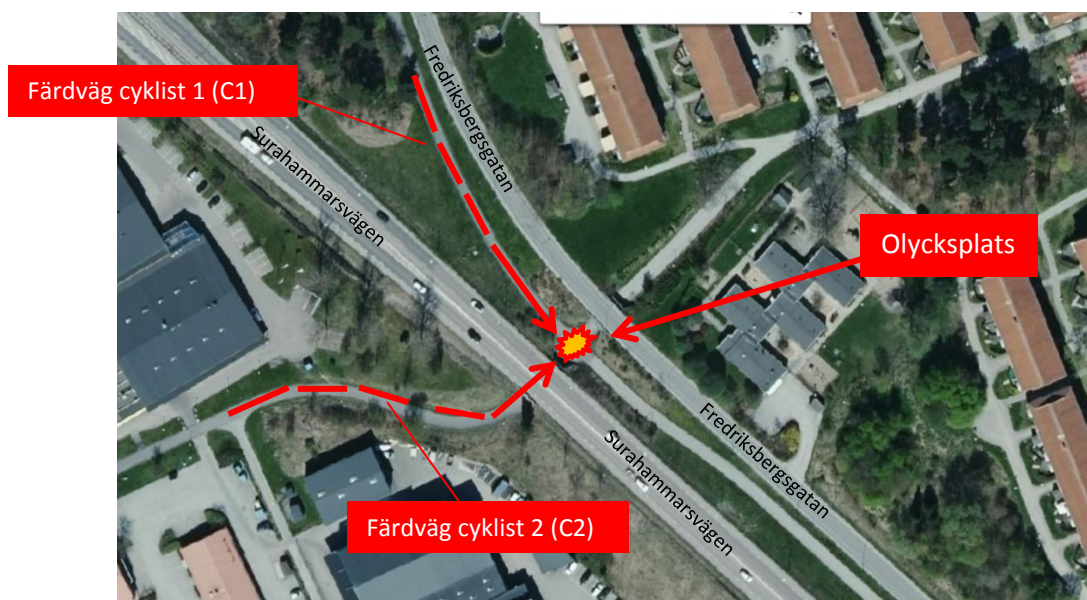
Typ av data	Var	Tillvägagångssätt	Utförare
Intervju med polisens förundersökningsledare, genomgång av obduktionsrapport.	Telefonmöte	Telefonmöte	Christopher Forsberg, Stadsledningskontoret
Hela polisens förundersökning inkl. Trafikmålsutredningen.	Dokument	Dokument	Christopher Forsberg, Stadsledningskontoret
Obduktionsprotokoll via polisen.	Dokument	Dokument	Christopher Forsberg, Stadsledningskontoret
Platsbesök 2018.11.05	Fredriksbergsgatan, Västerås	Platsbesök	Christopher Forsberg
Inhämtat regler och CAD-ritning från Teknik- och fastighetsförvaltningen Marie Pellas	Epost	Epost	Christopher Forsberg, Stadsledningskontoret
Olycksstatistik STRADA via från Teknik- och fastighetsförvaltningen Marie Pellas	STRADA	STRADA	Christopher Forsberg, Stadsledningskontoret

4. Händelsen

4.1. Grundinformation

Olyckstyp	Datum & Tid	Plats
Cykelolycka, två cyklister	2018.10.27 Kl:11.11	Korsningen, gång- och cykelbana vid Fredriksbergsgatan och Surahammarsvägen, Västerås

4.2. Karta översikt



4.3. Beskrivning av inblandade objekt

Objekt	Typ av fordon	Märke
Cykel 1	Vanlig trampcykel.	Okänt
Cykel 2	Vanlig trampcykel.	Okänt

4.4. Yttre omständigheter

Väder	Temperatur	Vind
Mulet	+2, avläst kl. 10:50	N 9

2018-12-18

Trafikmiljö	Beläggning	Övrigt
Gång- och cykelbana, kursning	Asfalt	Inga hål eller ojämnheter i gång- och cykelbanan.

4.5. Händelseförlopp

Cyklist 1 = C1

Cyklist 2 = C2

C1 färdas på gång- och cykelbanan som går parallellt med Fredriksbergsgatan och Surahammarsvägen. C1 färdas österut mot korsningen där olyckan inträffar.

C2 färdas på gång- och cykelbanan norrut under Surahammarsvägen mot korsningen via en tunnel. C1 och C2 kolliderar i den korsning som finns mellan Fredriksbergsgatan och Surahammarsvägen. C1 kolliderar in i bakre delen på C2s cykel. C1 ramlar av cykeln med ansiktet mot marken och skadas allvarligt. C2 får inga skador och kan hålla balansen på cykeln för att sedan stanna. C1 är okontaktbar och C2 ringer 112. C1 lastas med ambulans till sjukhus. C1 avlider sedan av sina skador.

4.5.1. SKADOR

C1: Obduktionsprotokollet² visar att dödsorsaken är de skador C1 fick mot skallen.

C2: Inga fysiska skador.

4.5.2. FÖRHÖR³

C2 ser C1 till vänster i korsningen. C2 bromsar men hinner inte undvika krocken.

C2 säger att det såg ut som C1 inte såg att C2 kom cyklandes.

C2 cyklar ofta den vägen och känner till korsningen. C2 säger i förhöret att den egna hastighet som hölls var springfart, men kan inte avgöra vilken hastighet C1 hade då allt gick så fort vid olycksögonblicket. C2 vittnar även om att ingen av cyklisterna bar cykelhjälm.

² Rapport - Rättsmedicinsk obduktion utfördes 2018-11-05 efter beslut av Polisen region Mitt, Trafikbrott Rgn Mitt.

³ Från Polisens förundersökning.

2018-12-18

4.5.3. HÄNDESEFÖRLOPP BILDER

Exakt plats för inträffandet av olyckan är inte fastställt. Bilderna nedan utgår ifrån Polisens Trafikmålsutredning.

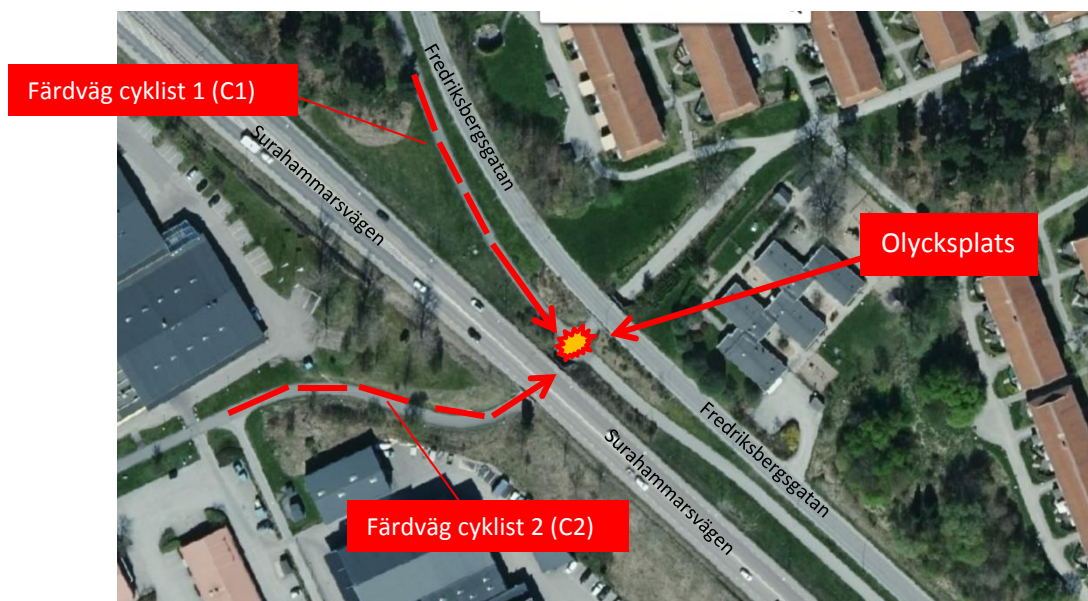


Bild 1 översigtsbild

4.5.3.1. Bilder C2 – färdväg



Bild 2 – färdväg norrut mot korsning. Cyklar mot tunnel under Surahammarsvägen



Bild 3 – färdväg norrut mot korsning. Bild taget från tunnel under Surahammarsvägen ca 5 meter från korsningen. C1 kommer från vänster.

4.5.3.2. Bilder C1 – färdväg



Bild 4 – färdväg österut mot korsningen. Färdas parallellt med Fredriksbergsgatan till vänster i bild och Surahammarsvägen till höger.

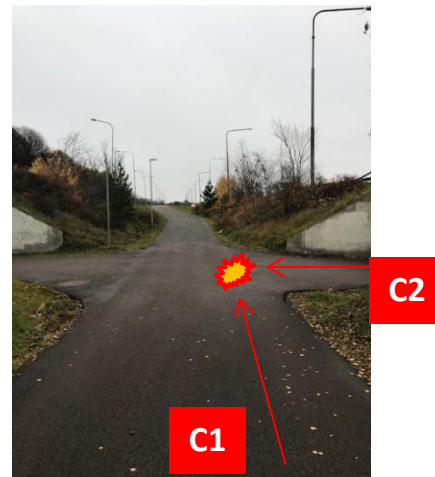


Bild 5 – färdväg österut mot korsningen. Bild ca 5 meter från korsningen. C2 kommer från höger via tunneln.

4.5.3.3. Bilder översikt korsning – färdväg C1 och C2



Bild 6 – bild tagen i sydlig riktning. C1 färdas österut och C2 norrut. Cyklisterna kolliderar i korsningen. Exakt plats är ej fastställd.

2018-12-18

4.6. Platsbesök

2018.11.05 genomfördes ett platsbesök av Västerås stads olycksutredare. Sikten i korsningen där olyckan inträffade är mycket skymd. En person måste komma ut en bit i korsningen för att det ens ska vara möjligt att få någon sikt av eventuell korsande trafik. Detta gäller för samtliga riktningar (även västerut och söderut).

Vägbanan var vid tillfället för platsbesöket ren med enstaka löv och gruskorn. Inga ojämnheter eller andra fel på ytan påträffades.

5. Ansvarig verksamhet

Nedan följer en redogörelse från Teknik- och fastighetsförvaltningen som är den verksamhet som ansvarar för gång- och cykelbanans utformning.

I Västerås stad finns ett beslut om sikttriangel á 10 meter. Enligt detta beslut får det inte förekomma några skymmande hinder högre än 0,8 meter innanför triangeln. Exempel på skymmande hinder är buskage och tunnelvägg. För att applicera detta på denna olycka skulle C1 10 meter innan brytpunkt med C2 haft fri sikt 10 meter in på C2 linje.

Det är oklart när detta beslut gällande sikttriangeln fattades av Västerås stad. När denna standard skapades framgår inte av dokumentet och det existerar enbart i pappersform hos trafikplanerare vid Teknik- och fastighetsförvaltningen. Tunnelarna där olyckan ägde rum byggdes år 1969 och 1970. Om det var tunnelarna eller standarden för sikttriangeln som skapades först kan således inte avgöras.

Nedan följer tre möjliga antaganden:

1. När tunnelarna byggdes följdes inte standarden för sikttriangeln på 10 meter.
2. När tunnelarna byggdes gjordes det avsteg från sikttriangelns standard på 10 meter.
3. När tunnelarna byggdes var bestämmelser om sikttriangelns standard mindre än vad som gäller idag.

2018-12-18



Bild 7 - Bild på sikttriangeln över aktuell korsning, se röd markering. På bilden kan man enkelt utläsa att sikttriangeln inte är uppfylld.

6. Trafikregler

Enligt trafikförordningen är cyklar fordon. Det innebär att cyklister skall följa de trafikregler som gäller fordonsförare. I korsningen gäller därför väjningsplikt. Det innebär rent konkret i denna olyckshändelse att C1 skall lämna företräde för C2 som kommer från höger. I polisens förundersökning slår utredaren fast att C1 har brutit mot väjningsplikten.

7. Statistik tidigare olyckor

Statistikdatabasen STRADA som tillhandahålls av Trafikverket visar att det finns fem tidigare olyckor på aktuell plats.

År	Inblandat fordon	Skador
2015	Cykel-Cykel	Måttlig skada handled
2014	Cykel-Cykel	Måttlig skada handled
2012	Cykel-Moped	Ena personen utan skador, andra personen lätt skada rumpa och armbåge (oklart vem som fick skador (cyklist eller mopedist))
2012	Cykel-Cykel	Ena personen lätt skada nacke, andra personen måttlig skada huvud
2005	Moped-Moped	Inga rapporterade skador

2018-12-18

Sedan 2012 fram till den olycka som här utreds har det i snitt skett en olycka vartannat år. Det är svårt att dra några slutsatser och likheter med den olyckan som utreds här med tidigare olyckor men utredaren vill ändå visa på att korsningen är olycksdrabbad.

8. Sammanställning av direkta och bakomliggande orsaker till olyckan

Direkta orsaker

Den direkta orsaken till att olyckan inträffar är att C1 kolliderar med den bakre delen på C2s cykel. Den direkta orsaken till dödsfallet är att C1 efter kollisionen ramlar av sin cykel och landar på huvudet.

Bakomliggande orsaker

- C1 följer inte väjningsplikten.
- C2 har skymd sikt. Utredare antar att också C1 har skymd sikt.
- Avsaknad av cykelhjälm för C1. Utredaren antar att skadefallet hade blivit ett annat då dödsorsaken var skador mot huvudet.
- Eventuellt är tunneln felbyggd (sikttriangeln - se avsnitt 5). Detta är endast ett antagande då det inte går fastställa när utredningen skrevs beroende på hur regelverket såg ut när tunneln byggdes.

9. Slutsatser

9.1. Utredningens syfte och avgränsning

- Ge ett underlag för att finna olyckstrender i samhället som underlag till kommunens säkerhetsarbete.
- Hitta orsaker till olyckor för att förhindra att liknande olyckor uppstår, som en del i kommunens skadeförebyggande arbete.
- Hitta orsakerna till olyckors konsekvenser för att kunna mildra framtida olycksförlopp, som en del i kommunens skadebegränsande arbete.

Utredningen är avgränsad till att inte utreda ansvars- eller skuldfrågan. Räddningstjänstens insats kommer inte att utvärderas då de inte var på plats.

9.2. Slutsatser

Olyckan inträffade på grund av ett antal orsaker, direkta och bakomliggande. Den direkta orsaken till händelsen är att C1 kolliderade med C2s bakre del på cykeln. Den direkta orsaken till dödsfallet är skador mot huvudet. Det finns flera bakomliggande orsaker som var för sig kan ha bidragit till händelseförloppet

2018-12-18

utveckling och konsekvenser, men det är svårt att fastställa vilken som har haft störst inverkan på förloppet.

Utifrån kartlagt händelseförlopp och orsaker har utredaren i nästkommande avsitt gett sina förslag till åtgärder för att förebygga framtida olyckor i korsningen.

10. Åtgärdsförslag

I enlighet med gällande Lag om skydd mot olyckor kan kommunens utredare endast ge förslag, som inte är tvingande. Kommunen har dock ett särskilt ansvar att arbeta skadeförebyggande (se 3 kap. 1 §).

10.1. Åtgärdsförslag

- Genomgång av olycksutredningen med Teknik- och fastighetsförvaltningen på Västerås stad.
- Teknik- och fastighetsförvaltningen bör se över korsningen och titta på eventuella åtgärder för att en sådan olycka kan förebyggas i framtiden.
- Stadsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och fastighetsförvaltningen bör undersöka om korsningen/ tunnlarna är felbyggda i förhållande till beslutet om sikttriangeln.

11. Avslut

Utredaren bedömer att syftet med utredningen är uppnådd. Händelseförloppet och orsakerna är kartlagda och validerade genom information från olika inblandade aktörer samt ett platsbesök. Eftersom att C1 avled har hen inte kunnat höras av Polis och därför saknas vittnesmål från ena parten. Utredaren gör bedömningen att dessa vittnesmål inte skulle bidra till någon avgörande förändring i bedömning av händelseförlopp eller orsaksanalys.

12. Spridning av erfarenheter

Västerås stads olycksutredare avser att sprida informationen angående denna olycksutredning till:

- Teknik- och fastighetsförvaltningen (ink. Ansvarig nämnd)
- Stadsbyggnadsförvaltningen (ink. Ansvarig nämnd)
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Trafikutredare vid Polisregion Mitt
- Mälardalens- brand och räddningstjänstförbund

2018-12-18

13. Bilaga – Utredarens förslag till åtgärder

Utredare: Christopher Forsberg

Olyckstyp: Cykelolycka

Olycksplats: Korsningen, gång- och cykelbana vid Fredriksbergsgatan och Surahammarsvägen, Västerås

Datum: 2018.10.27 Kl:11.11

Aktivitet	Ansvarig för åtgärd	Senast klart
Genomgång av olycksutredningen med Teknik- och fastighetsförvaltningen på Västerås stad.	Olycksutredare	Utförd
Teknik- och fastighetsförvaltningen bör se över korsningen och titta på eventuella åtgärder för att en sådan olycka kan förebyggas i framtiden.	Teknik- och fastighetsförvaltningen	Förslag
Stadsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och fastighetsförvaltningen bör undersöka om korsningen/ tunnlarna är felbyggda i förhållande till beslutet om sikttriangeln.	Stadsbyggnadsförvaltningen Teknik- och fastighetsförvaltningen	Förslag
<p>Västerås stad avser att sprida informationen angående denna olycka till:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teknik- och fastighetsförvaltningen (ink. Ansvarig nämnd) • Stadsbyggnadsförvaltningen (ink. Ansvarig nämnd) • Myndigheten för samhällsskydd och beredskap • Trafikutredare vid Polisregion Mitt • Mälardalens- brand och räddningstjänstförbund. 	Olycksutredare	Förslag