



Räddningstjänsten
Karlstadsregionen

Datum Dnr
2020-03-10 2020-000157

Fördjupad olycksundersökning gällande kollision med utrycknings- fordon vid IVPA-larm, Grums

Anledning till undersökningen:	Trafikolycka mellan personbil och utryckningsfordon vid IVPA-larm
Datum:	2019-06-17
SOS ärendenummer:	13-3459163
Räddningstjänstens ärendenummer:	2019000772
Undersökningen utförd av:	Olycksfallsutredare Morgan Palmquist Räddningstjänsten Karlstadsregionen
Rapporten är granskad av	Mathilda Skystedt Räddningstjänsten Karlstadsregionen
Beställare	Avdelningschef Anders Markus Räddningstjänsten Karlstadsregionen
Avgränsningar	Olycksundersökningen kommer inte att beröra orsaken eller skuld till trafikolyckan utan mer belysa bakomliggande faktorer i ett lärande perspektiv.
Undersökningens genomförande	<ul style="list-style-type: none">- Intervjuer med berörd personal vid station 1000 och 2600- Överenskommelse om IVPA och räddningstjänstens medverkan vid transport av patienter i terräng, annan typ av bärhjälp/transport samt ambulansberedskap vid riskfyllt arbete- Händelserapport- Rutiner IVPA-larm station Karlstad 2011-11-29- IVPA-larm Karlstadsregionen 2012-04-20- Uppgiftskatalog RTK RIB "Brandman" 2017-12-05

Sammanfattning

Ett räddningsfordon som påkallar fri väg vid sjukvårdslarm krockar med en privatbilist på E18 med personskador som följd.

Sjukvårdslarmet var ett s.k. IVPA-larm som betyder ”i väntan på ambulans” där räddningstjänstens roll är att bistå ambulansen vid sjukvårdslarm när Region Värmlands egna resurser inte är tillräckliga.

Mellan Räddningstjänsten Karlstadsregionen och Region Värmland finns en överenskommelse.

Överenskommelsen innefattar både IVPA-larm och räddningstjänstens medverkan vid transport av patient i terräng, annan typ av bärhjälp/transport samt ambulansberedskap vid riskfyllt arbete.

Antal IVPA/hjärtstoppslarm ökade från 87 till 134 under 2019 vilket innebär en ökning med 54% för Räddningstjänsten Karlstadsregionen

Alla uppdrag i vård- och transportkedjan som nämnts i överenskommelsen åvilar ansvaret på Region Värmland.

När Räddningstjänsten Karlstadsregionen inte bedömer att man kan stödja sig på kommunens ansvar att bedriva räddningstjänsten enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor utgår en ekonomisk ersättning av Region Värmland utifrån dessa typuppdrag som anges i överenskommelsen.

Erfarenheter finns hos avtalsparter både när det gäller rutiner och framförande av utryckningsfordon vilket belyses i rapporten.

Utredaren har i tidigare utredningar belyst behovet av nationella riktlinjer för utbildning i utryckningskörning av räddningsfordon samt problematiken när och på vilka grunder ett utryckningsfordon bör påkalla fri väg, se <https://rib.msb.se/Filer/pdf/26919.pdf>

Bakgrund

I samband med ett IVPA-larm kolliderar ett utryckningsfordon under framkörningen till platsen. Räddningsfordonet hade påkallat fri väg genom att ha både siren och blåljus påslaget.

Personskador sker och en anmälan om vårdslöshet i trafik upprättas mot chauffören i utryckningsfordonet.

Denna typ av uppdrag bedöms inte falla under kommunens ansvar att bedriva räddningstjänst med stöd av Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

Uppdragen bygger i stället på en överenskommelse mellan Landstinget i Värmland (numer Region Värmland) och Räddningstjänsten Karlstadsregionen där en fast ersättning utgår för varje larm.

Frågeställningar

- Kan räddningstjänsten påkalla fri väg med räddningsfordon vid IVPA-larm för uppdrag som de får ekonomisk ersättning för?
- Om det är så, vilken lag stödjer räddningstjänsten sig på?
- Har de interna rutinerna för räddningstjänsten vid IVPA-larm följts?

Kriterier för utalarmning

SOS Alarm har det strategiska ansvaret för utalarmning av ambulans.

Det är SOS operatören som beslutar när räddningstjänsten skall aktiveras. Utalarmning sker samtidigt från SOS Alarm när de larmar ut ambulans och vid de tillfällen när inte minst två¹ ambulanser finns tillgängliga inom 10 minuter framkörningstid vid följande kriterier:

- Hjärtstopp eller misstanke om hjärtstopp
- Ofri luftväg
- Större yttre blödning

¹ Informationen om antal ambulanser har inhämtats från SOS operatörer

Åtagande för räddningstjänstens personal vid IVPA-larm är att brandmännen skall:

- ge första hjälpen omfattande andning, blödning och chock
- ge hjärt- och lungräddning och efter delegering utföra halvautomatisk defibrillering
- vidta enkla åtgärder vid olika sjukdomstillstånd
- efter delegering kunna ge syrgas

Nivåer vid larm

Överenskommelse gäller IVPA-larm och räddningstjänstens medverkan vid transport av patienter i terräng, annan typ av bärhjälp/transport samt ambulansberedskap vid riskfyllt arbete är indelade i två nivåer.

Endast IVPA-larm är nivå 1 medan övriga är nivå 2.

Utbildningskrav på räddningstjänstens personal

Avtalet anger att räddningstjänstens personal skall ha genomgått 8 timmar grundutbildningen för IVPA-larm enligt MSB²:s läroplan. Region Värmland svarar för grundutbildningen medan Räddningstjänsten ansvarar för att repetitionsutbildning och övning sker minst en gång årligen inom räddningstjänstens utbildnings- och övningsprogram.

Räddningstjänsten har tagit fram en uppgiftskatalog³ i syfte att definiera och tydliggöra individuellt vad varje brandman ska kunna eller ha kunskap om. Där har man angett för samtliga⁴ RIB stationer att varje brandman skall:

- Kunna utöva de praktiska moment som ingår i L-ABCDE⁵
- Kunna utöva de praktiska momenten som ingår i D-HLR⁶
- Kunna utöva de praktiska momenten som ingår i att ge någon syrgas

² Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

³ Uppgiftskatalogen innefattar 67 uppgiftsområden om vad en brandman skall kunna varav sjukvård sammanlagt berör tre av dem

⁴ Deje, Forshaga, Grums, Hammarö, Högboda, Kil, Molkom, Munkfors, Vålberg, Väse.

⁵ Metod för att vid olycka eller sjukdomstillstånd på ett effektivt sätt bedöma vilka åtgärder som behövs samt prioritera i vilken ordning de skall genomföras.

⁶ Hjärt- och lungräddning utan eller med hjärtstartare

- Ha god kunskap om när och hur syrgas ska ges

Att ”kunna” innebär att brandmannen skall ha en djupare kunskap än en översiktlig där praktiska erfarenheter ingår.

Att ”ha god kunskap om” avser främst teoretiska kunskaper där brandmannen skall ha en djupare detaljkunskap.

Den tredje kunskapsnivån som beskrivs i uppgiftskatalogen är ”känna till”. Att känna till innebär främst teoretiska kunskaper där brandmannen mer översiktligt skall kunna redogöra för sakernas tillstånd där någon djupare detaljkunskap inte avses.

Ingen kvalitetssäkring genomförs för att säkerställa att kunskapsmålen i uppgiftskatalogen är uppfyllda

Hur lång tid en repetitionsutbildning skall ta har utredaren inte kunnat klarlägga. Den informationen som kommit fram under genomförda intervjuerna är att utbildningstiden kan skilja sig mycket, dels mellan olika RIB-stationer men även mellan RIB och heltidsbrandmän.

Att beakta är att en RIB⁷ har en årlig övningstid på 50 mantimmar medan en heltidsanställd brandman har 180 mantimmar. Förutsättningarna är olika men kravbilderna den samma från tredje man.

Utifrån den utbildningskrav som framställs så är det en uppskattning att personalen RIB lägger mellan 10-20 % av sin utbildningstid på 3 av de 58⁸ uppgiftsområden och som åvilar annan myndighet att utföra. Risk finns att det sker på bekostnad av övningstid för uppgifter som faller under kommunens ansvar att bedriva räddningstjänst.

Händelsen som föranleder olycksundersökningen

Under en båtövning får RIB styrkan ett IVPA-larm. Larmet gällde en arbetsplatsolycka ”fall från hög höjd” inne på fabriksområdet Billerud/Korsnäs anläggning i Grums.

Ute i Grumsfjorden, ca 200 m från strandlinjen, befinner sig tre brandmän i en räddningsbåt när larmet går. De anges fortsättningsvis som nummer 3, 4 och 5. På land befinner sig SL⁹ samt två brandmän som fortsättningsvis benämns 1 och 2.

SL tar beslut att omgående skicka brandman 1 och 2 mot platsen med sjukvårdsutrustning i räddningsfordon 2670. Därefter så inväntar SL

⁷ Räddningsman i beredskap, tidigare benämning deltidbrandman

⁸ Nio uppgiftsområden av totala 67 berör inte alla stationer

⁹ Styrkeledare

båtpersonalen, när de kommer i land får de också direktiv att med räddningsfordon 2610 bege sig till platsen.

Syftet var här att kunna komplettera med utrustning från räddningsfordon 2610 då SL inte hade någon riktig klar bild om personen fallit ned från på marken eller ned i en grop.

Räddningsfordon 2610 får dock välja en annan framkörningsväg genom samhället då järnvägsbommarna gått ned vid överfarten till E18.

SL beslutar att vara kvar på platsen och iordningsställa övningsutrustningen. Därefter så försöker SL få kontakt med räddningsfordon 2670 för statusrapportering, ingen kontakt fås.

Vid IVPA-larm så uppger personalen¹⁰ att de känner sig mer pressade än normalt vid andra larm. Vid den här händelsen så förstärks stressen ytterligare då räddningspersonalen befunnit sig ute på sjön och upplevde att de skulle försöka komma i fatt händelsen både mentalt och i tid.

När räddningsfordon 2610 skall passera fyrvägs korsningen över E18 så upplever chauffören att sikten var god. På högra sidan har man ett fordon som skall svänga vänster stannat. Räddningsfordonet åker ut i korsningen mot rött ljus, i en hastighet som chauffören uppger vara låg. Blåljus och siren är påslagna på räddningsfordonet. Ett fordon som inte uppmärksammas kommer från söder och är delvis skymt av den bil som stannat och skall svänga vänster in mot väster. Kollisionen sker där personbilen kör in i höger sida bakom framhjul på räddningsfordonet.

I den påkörande personbilen har chauffören uppfattat sirenen som denne upplevde kom bakifrån. Chauffören i personbilen där två personer färdades i hade grönt ljus. Personskador uppstod och de fick transporteras till sjukhus för vård.

Efterföljande åtgärder

Polismyndigheten inledde en förundersökning om vårdslöshet i trafik mot chauffören tillika brandmannen i räddningsfordonet 2610.

Utredningen lades senare ned men en sannolik påföljd vid fällande dom skulle ha genererat dagsböter mellan 20 000 – 25 000 kr samt indraget körkort på tre månader enligt de uppgifter som lämnats till chauffören/brandmannen. Att beakta är att den straffrättsliga påföljden är personlig och kan påverka en RIB brandmans vardagliga tjänst.

¹⁰ Intervju med insatspersonal

Analys

Trafikförordningens 11 kap innehåller en uppräknning av situationer när räddningstjänst, polis, ambulans får bryta mot olika trafikregler till exempel hastighet, samt kräva fri väg.

Exempelvis gäller inte bestämmelserna om färdhastighet när ett fordon används:

1. vid brådskande uttryckning för räddningstjänst eller sjuktransport enligt 7 kap. 6 § hälso- och sjukvårdslagen (2017:30)
2. i brådskande yrkesutövning av en polisman, bilinspektör, tulltjänsteman, kustbevakningstjänsteman, läkare, sjuksköterska, barnmorska, veterinär eller av personal inom Kriminalvården eller
3. i andra jämförliga trängande fall.

Det som ligger närmast till hands är att när räddningstjänsten åker på IVPA-larm så skulle det kunna vara punkten 3 som är aktuell, dvs ett jämförligt trängande fall, enligt Torkel Schegel Juridisk rådgivare på rättsavdelningen vid Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Att beakta så kan alla förare av utryckningsfordon, oavsett skäl för insatsen, kräva fri väg med stöd av 11 kap. 12§ trafikförordningen vid trängande fall.

Räddningspersonalens styrdokument vid larm

Frågan om vilka styrdokument (rutin, policy eller alternativa interna dokument) som Räddningstjänsten Karlstadsregionen har vid IVPA-larm har ställts till del av personalen samt nuvarande och tidigare avdelningschef vid räddningstjänstavdelningen.

De dokument som lyfts fram är: Rutiner IVPA-larm station Karlstad, daterad 29 november 2011. Där anges att bemanning litet larm normalt åker med fordon 1010 eller annat fordon som finns tillgängligt.

Brandmän med anställningsform RIB har fått utbildning att tre personer åker på IVPA-larm. Förslag på alternativ är SL/FIP¹¹ + två brandmän eller FIP + SL + en brandman.

I den tidigare angivna överenskommelsen mellan parterna så anges att uttryckning sker företrädesvis med två personer vilket också ersättningen är beräknad på.

¹¹ Första insatsperson

Den samlade bilden som kommer fram är att det fanns oklarheter om eller vilka dokument som gäller.

Denna bedömning delades också av avdelningschefen för räddningstjänstavdelningen vilket föranledde ett beslut om framtagande av rutin för IVPA-larm avseende RIB-organisationen togs 2020-03-02.

Antal IVPA/hjärtstoppalarm ökade från 87 till 134 under 2019 vilket innebär en ökning med 54%. Om detta beror på att fler människor drabbas eller att Region Värmland använder räddningstjänstens resurser för att täcka resursbrist inom eget ansvarsområde är oklart.

Erfarenheter och slutsatser

1. I intervjun med involverad räddningspersonal under insatsen så upplevde de att behovet av arbetsledare vid IVPA-larm inte behövdes. SL valde också att skicka iväg övrig RIB personal i omgångar för att själv stanna kvar på platsen för att ta hand om övningsutrustningen.

Här har rutinerna som delgetts vid utbildning att SL skall finnas med inte följts vilket är oacceptabelt.

2. Räddningstjänsten har olika rutiner och olika bemanning beroende på om det är en heltid- eller RIB station som larmas ut vid IVPA-larm.

Rutiner behöver därför klargöras i ett enhälligt styrdokument, för all insatspersonal, som baseras från uppdraget, kompetens, den sammanlagda övningstiden, utrustning och hur många brandmän som skall åka och vem som är ansvarig arbetsledare.

3. Även andra överenskommelser än IVPA-larm mellan avtalsparter så som transport i terräng, bärhjälp/transport samt ambulansberedskap vid riskfyllt arbete behöver klargöras i styrdokument på liknande sätt.
4. I avtalet mellan Karlstadsregionens Räddningstjänstförbund och Region Värmland bör det klargöras om uppdraget skall likställas vara ett "jämförligt trängande fall" där föraren av räddningsfordonet kan ha rätten att påkalla fri väg med stöd av 11 kap. 12§ trafikförordningen.

Detta gäller både nivå 1 och 2 larm där det skall framgå vid utalarmering av räddningsfordon.

5. Förarens erfarenhet efter kollisionen var att en förare inte kan vara nog försiktig vid uttryckningskörning. Att räddningspersonal använder blåljus och siren innebär inte med automatik att räddningsfordon har fri väg, utan mer att det finns ett större och kanske dubbelt ansvar än normalt, om en olycka skulle ske gentemot andra trafikanter.

Föraren är personlig ansvarig vilket kan innebära stora konsekvenser i det vardagliga arbetet, speciellt där föraren har en deltidstjänst¹².

Denna erfarenhet är viktig och bör delges all räddningspersonal årligen vid sjukvårdsutbildningen eller vid annat lämpligt tillfälle.

6. SOS Alarm Karlstad har i överenskommelsen mandat att ta strategiska beslut att larma ut resurser från Räddningstjänsten Karlstadsregionen.

Andra larm som regleras i Lag (2003:778) om skydd mot olyckor går före och prioriteras av räddningstjänsten själva. Dessa larm kommer med start i maj månad ske från Nerikes Brandkår¹³ där operatören tar de strategiska besluten när samt vilka räddningsenheter som skall larmas ut.

Här bör man reflektera hur samverkan skall ske mellan larmoperatörerna för att undvika missförstånd. Man bör också undersöka möjligheten att framtagande av nya överenskommelser skall ske över ett likartat geografiskt insatsområde eller länsvis.

7. I överenskommelsen bör räddningstjänsten likt andra samverkansavtal ha ersättning för de faktiska kostnaderna för personal samt utrustning i syfte att inte subventionera annan verksamhet.
8. *"Syftet med uppgiftskatalogen är att definiera och tydliggöra vad varje brandman ska kunna eller ha kunskap om. Uppgiftskatalogen ska tjäna som underlag för den planerade övningsverksamheten men även som utgångspunkt för varje brandman på ett individuellt plan."*¹⁴

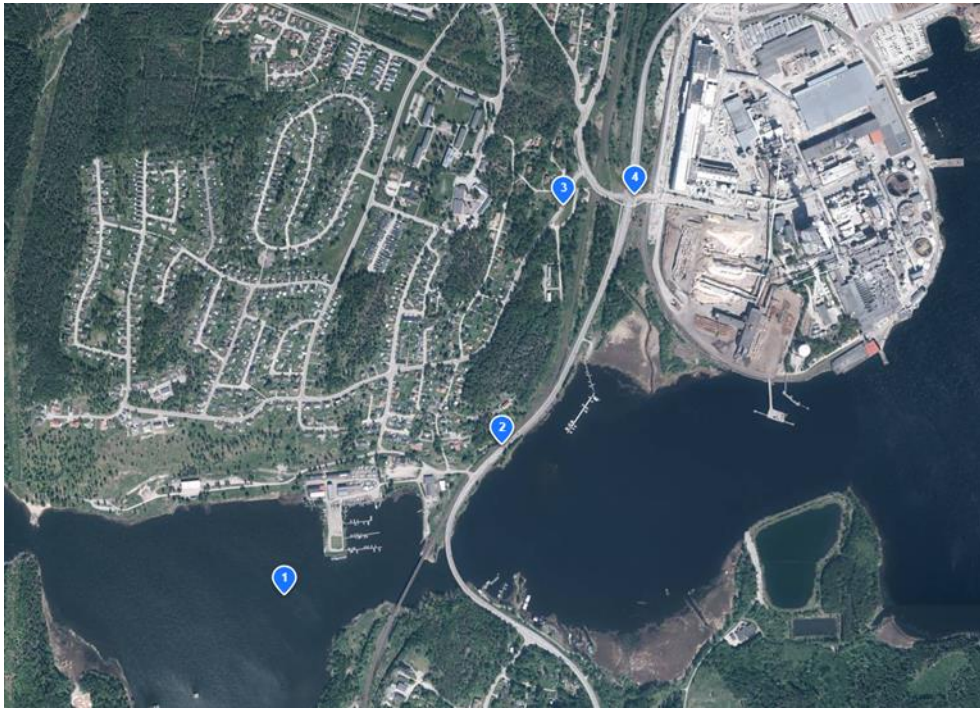
Idag sker ingen kvalitetssäkring att uppställda mål nås utan bygger på en subjektiv tolkning och i viss mån falsk trygghet. Beslutade kunskapsnivåer i uppgiftskatalogen bör kvalitetssäkras att uppställda mål nås.

¹² Annan huvudarbetsgivare och primär inkomst.

¹³ Räddningsregion Bergslagen där Värmland, Örebro och del av Dalarnas län ingår.

¹⁴ Uppgiftskatalog Räddningstjänsten Karlstadsregionen RIB "Brandman" Antagen 2017-12-05

Översiktsbild



www.eniro.se

- 1) Båtövningsplats
- 2) Färdväg första räddningsfordon 2670 över järnvägen
- 3) Färdväg andra räddningsfordon 2610 pga. av nedfällda bommar vid järnvägsövergång
- 4) Kollisionspunkt när man korsar E18