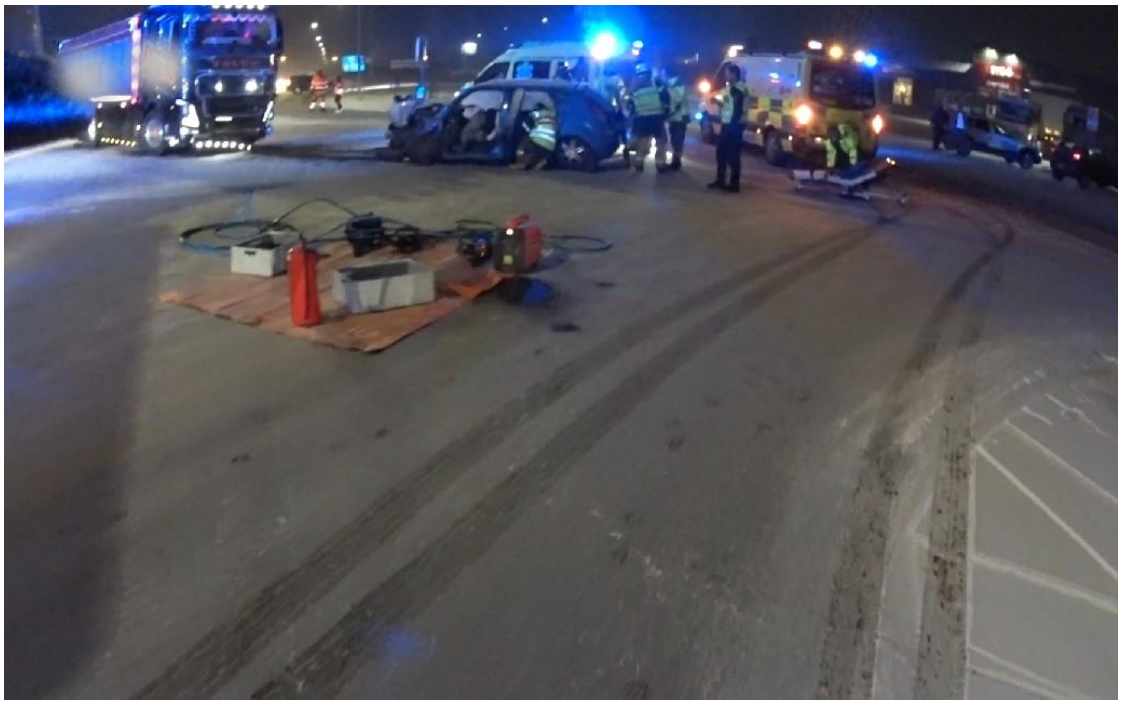
RÄDDNINGSTJÄNSTEN MJÖLBY

Olycksundersökning

Trafikolycka

Mjölby



Handläggare: Per Molin

DOKUMENTINFORMATION

Ärende:	Olycksundersökning trafikolycka
Handläggare:	22, Per Molin
Kvalitetsgranskare:	JF, Jan-Erik Forsén
Mjölby Räddningstjänst diarienummer:	Händelserapport: G2021.138814

Händelse:

Fredag 2021-12-03 klockan 15.56. Ca -6ºC ute.

Personbil färdades i norrgående riktning på Linköpingsvägen. Lastbil färdades i södergående riktning och skulle göra en vänstersväng in på ett industriområde. Lastbilen svängde in vänster framför personbilen vilket gjorde att fordonen kolliderade. I personbilen satt tre personer varav minst en var obältad. Två i personbilen blev kritiskt skadade och en lindrigt skadad, samtliga fördes till sjukhus. Det uppstod även en viss turbulens på platsen då en anhörig till dem i personbil tog sig till platsen och ville konfrontera lastbilschaufförен.

Version	Datum	Utgåva	Handläggare	Kvalitetsgranskare
1	2021-12-14	Olycksundersökning	22	JF

Inledning

Anledning till undersökningen

Olycksundersökningen är utförd enligt Lagen om skydd mot olyckor (2003:778). Olyckan faller under räddningstjänstens fastställda kriterier för olycksundersökning nivå 2, eftersom trafikolyckan innehöll intressanta händelseförlopp. Denna rapport kommer att visa den troliga orsaken till olyckan samt redovisa hur räddningstjänstens arbete på olycksplatsen utfördes.

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 räddningstjänstens händelserapport.
- Uppspelning av videon från räddningsledarens hjälmkamera.
- Samtal med insatspersonal som var på plats.

Orsak

Personbil färdades i norrgående riktning på Linköpingsvägen. Lastbil färdades i södergående riktning och skulle göra en vänstersväng in på ett industriområde. Lastbilen svängde in vänster framför personbilen vilket gjorde att fordonen kolliderade *(se bild 1)*.

Bild 1: Bild tagen 11dagar efter olyckan. Grön linje visar att lastbilen färdades i södergående riktning och gjorde en vänstersväng för att komma in till industriområdet sett till höger på bilden. Röd linje visar personbilens färd i norrgående riktning samt vart den hamnade efter kollisionsögonblicket. Orange symbol visar uppskattad kollisionsplats. OBS: linjerna är inte exakta utan uppskattningar.

Förlopp

Räddningstjänstens agerande

Klockan 15.57 mottog station 242-5000 (Mjölby) förlarm om trafikolycka med flera fordon. Samtliga enheter befann sig då på stationen. 15.58 gick stort larm ut med att det var en kollision mellan en lastbil och en personbil. Ledningsenhet 5080, räddningsenhet 5010 och vattenenhet/buffertfordon 5040 åkte på larmet.

Samtliga räddningsenheter anlände till platsen klockan 16.02. Första ambulans anlände precis före räddningstjänsten. Räddningstjänsten spärrade av i norrgående riktning och trafiken stod redan stilla i mötande körfält. Fordonsbärgare som befann sig på platsen fick i uppgift att spärra av mötande körfält. Räddningsstyrkan fick information av ambulansen att det fanns tre personer kvar i personbilen (föraren till lastbilen var oskadd). Föraren i personbilen var icke kritisk men hade väldigt ont i vänster ben. Passageraren höger fram var kritisk och passageraren bak hade suttit obältad och låg mellan de främre sätena och var kritisk. Passageraren höger fram i personbilen skulle prioriteras och eftersom hens vitala parametrar försämrades genomfördes ett snabbuttag på sidan med hjälp av spineboard.

Samtidigt som detta skedde hade en anhörig till personerna i personbilen anlänt till platsen och var mycket upprörd och ville ha tag i lastbilschaufförен. Räddningsledaren (RL) uppfattade detta och gick fram och talade med personen. RL lyckades distrahera person genom att be hen att hjälpa till att tolka åt de skadade.

Räddningstjänsten fick information att det skulle dröja innan ytterligare ambulanser anlände till platsen. Man valde att låta de skadade vara kvar i bilen och klädde dem med filtar. Dörren till föraren spreds upp med hjälp av Holmatros batteridrivna forceringsverktyg. Personen som låg mellan framsätena lyckades man placera liggandes i baksätet med huvudet mot bilens vänstra bakdörr. Plan A var att lyfta ut den kritiska passageraren så fort ambulansen anlände med hjälp av spineboard genom den vänstra bakdörren och Plan B genom den högra. Nästa steg var att få ut föraren och då primärt snett bakåt ut genom bagageluckan och sekundärt genom sidouttag. Även bagageluckan spreds upp för att möjliggöra ett uttag bakåt.

Under tiden hade den anhöriga åter igen brusat upp och hamnade i muntlig konflikt med kollegor till lastbilschaufförен som fanns på platsen. Styrkeledaren (SL) fick ge sig in mellan dem och fysisk sära på personerna. SL bad RL meddela polis på väg till olyckan att det började bli hotfullt på platsen. Situationen eskalerade aldrig ytterligare och polisen talade med den anhörige när dem anlände till platsen.

När fler ambulanser anlände till platsen togs personen i baksätet ut genom bakdörren på höger sida, det visade sig vara bättre med plats på den sidan. Efter detta togs föraren ut snett bakåt.

Räddningsinsatsen avslutades klockan 16.56. Fördröjningen som uppstod i väntan på flera ambulanser var ca 15min.

Slutsatser/Erfarenheter

- Den anhöriga som anlände till platsen innebar ett distraktionsmoment för räddningstjänsten som inte till fullo kunde fokusera sina resurser på själva olyckan. Räddningsledaren lyckades primärt att deskalera situationen genom att sysselsätta den anhöriga med för denne en meningsfylld uppgift. Styrkeledaren kunde sedan avvärja en hotfull situation som senare uppstod mellan den anhörige och lastbilschaufförens kollegor. Räddningstjänsten Mjölby har ingen större erfarenhet av hotfulla situationer i samband med trafikolyckor, men befälen på plats visade kunnighet i konflikthantering.

- Skadade löper alltid risk för hypotermi och framförallt när det är minusgrader ute. I detta fall uppstod även en fördröjning innan fler ambulanser anlände till platsen, vilket ökade risken för nedkylning. Räddningsstyrkan var medvetna om detta och täckte de drabbade med filtar, men avstod att använda kupévärmare då de ansåg att detta inte gav en märkbar effekt i en öppen bil. Det skulle vara intressant att utföra tester hur mycket en kupévärmare kan värma i en öppen bil. Dessutom att efterforska om det finns ytterligare metoder att hålla drabbade varma utöver insvepning i filtar och ge mössa.

- Räddningsstyrkan låg hela tiden steget före och hade flera idéer om hur de drabbade skulle plockas ut ur personbilen. Detta medförde att räddningsarbetet hela tiden flöt på och var effektivt, trots en fördröjning för fler ambulanser att anlände till olycksplatsen.

Åtgärdsförslag

- Lyfta upp erfarenheter av konflikthantering på ett befälsmöte.

- Utföra tester om kupévärmare ger en märkbar effekt för att värma drabbade i en trafikolycka.

- Efterforska om det finns för Mjölby räddningstjänst okända metoder för hur man motverkar att drabbade blir nedkylda.

Sändlista

Följande aktörer sändes en kopia av olycksundersökningen.

- MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

- Räddningscentralen Lambohov

Mjölby, 2021-12-14

Handläggare: Per Molin, Brandman

Räddningstjänsten Mjölby