



RÄDDNINGSTJÄNSTEN MJÖLBY

**Olycksundersökning
Trafikolycka väg 32 Strålnäs**



Handläggare: Björn Berg

DOKUMENTINFORMATION

Ärende:	Olycksundersökning trafikolycka
Handläggare:	023, Björn Berg
Kvalitetsgranskare:	JF, Jan-Erik Forsén
Mjölby Räddningstjänst diarienummer:	2018-00422
Händelse: Onsdag den 2018-05-30 klockan: 20:20 Boxholm Strålsnäs Trafikolycka, frontalkollision lastbil personbil. RT90 X 6456836 / Y 1457114 Brand i personbil, förare personbil avliden. Större mängd dieselläckage ifrån lastbil.	

Version	Datum	Utgåva	Handläggare	Kvalitetsgranskare
1	2018-07-18	Olycksundersökning	023	JF
1.2	2018-11-05	Granskad Olycksundersökning	023	JF

Bilagor

1. Händelserapport: 2018-00422
2. SOS Alarm Ärendekopia-Räddning: 14:4285820
3. Polisens förundersökningsprotokoll: 5000-K655616-18

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 dödsfall av person samt miljöskada med eventuella framtida negativa påföljder för vattendrag i närheten. Denna rapport kommer att påvisa 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 räddningspersonal på plats vid händelsen.

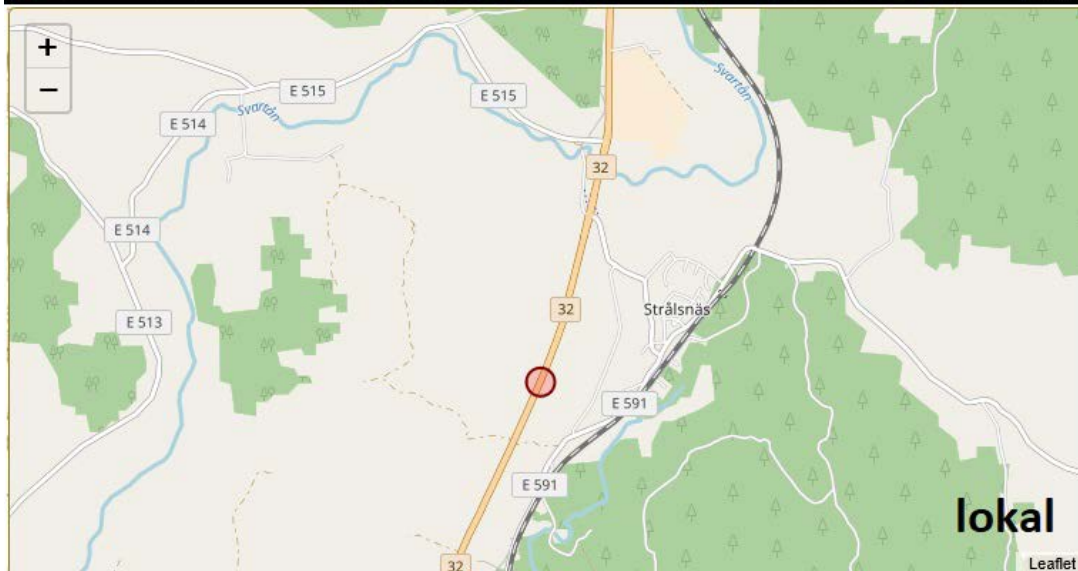
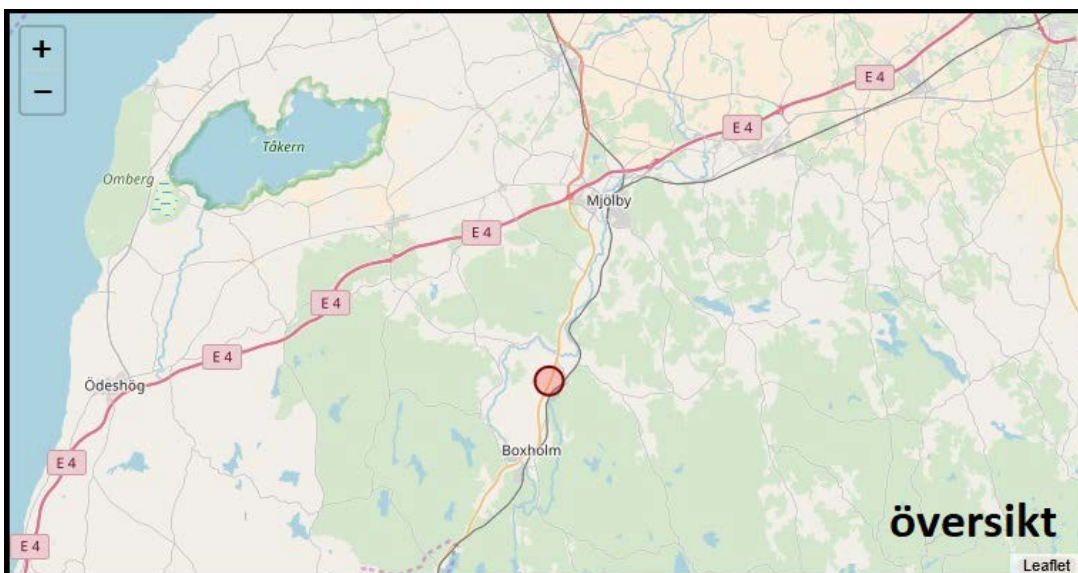
Fordon och personer

Fordonet är en röd personbil av märke SAAB 9-5 AE kombimodell. Fordonet färdades på riksväg 32 norrut. En ensam person framförde fordonet, avliden vid olyckstillfället. Fordonet kraftigt demolerat. Flera vittnen till olyckan varav primära vittnet till olyckan blev föraren av den utlandsregistrerade lastbilen, direkt involverad i händelsen.

Olycksplats

Olyckan ägde rum på riksväg 32 i höjd med Strålsnäs, Boxholm. RT90 X 6456836 / Y 1457114 Vägen utgörs där av en längre raksträcka, heldragen linje, inga försvårande omständigheter rådde såsom dålig väderlek halt underlag eller bländad av lågt stående sol etcetera. Vägavsnittet har ett körfält i vardera riktning med heldragen linje på grund av backkrön. Hastighetsbegränsningen är 90km/h på vägsträckan.

Kartunderlag olycksplatsen



Bildunderlag olycksplatsen



Efterföljande sanering av dieselläckage på vägbanan. Vägrenen fick grävas ur och massorna schaktas iväg till miljöstation.



Bilden tagen av räddningstjänstens personal efter det att bilen välts tillbaka på fyra hjul och den avlidne avlägsnats ur fordonet.

Förlopp

Orsak till olyckan

Polsk lastbil med trailer frontalkolliderar med personbil när personbilen kommer över i fel körbana, passerar heldragen linje. Det har inte kunnat påvisas några tekniska fel/brister på personbilen som skulle orsaka olyckan på grund av de omfattande skadorna. I polisens tekniska undersökning av personbilen kan man utvärdera att föraren haft bältet knäppt bakom ryggen. Den förmodade huvudorsaken är mänsklig handling (eller utebliven handling). Personbilen har enligt vittnesuppgift styrt avsiktligt in i lastbilen.

Upptäckt samt personers agerande

Personbilen slungas ut i höger vägren av kraften i kollisionen (norrgående körfält). Lastbilschauffören tappar efter kollisionen kontrollen över fordonet, häver första sladden ned mot vägrenen i södergående körfält men hamnar istället även han i vägrenen norrgående körfält med fordonet pekandes söderut. I samband med kollisionen avlider föraren av personbilen (██████████). Personbilen börjar efter kollisionen att brinna men branden släcks av andra trafikanter. Olycksplatsen är efter kollisionen dränkt av diesel och olja från fordonen, tanken på lastbilen rupterad större delen tankvolymen utrunnen, lastbilstypen Renault magnum rymmer cirka 585 liter. Körbanan samt dikeskanten och vägrenen saneras efter olyckan. Riksväg 32 var under bärgningsarbetet avstängd.

Tre separata vittnen omnämns i polisens förundersökning vid namn, med hjälp av deras vittnesmål kan det styrkas att föraren av personbilen svängt över i ankommande körfält. Dessa har även stått för larmning till SOS samt varit behjälpliga vid släckningsarbete.

Räddningstjänstens agerande

Personen avliden vid ankomst. Beslut tas i samverkan med ambulans att klippa loss personen för avtransport. Kontakt med trafikledning som går ut med meddelandet om avstängd väg. Därefter sanering av vägbanan. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen kontaktas.

Utlarmade enheter:

SOS alarm mottog larm 30/05 20:22.

Station 242-5000 samt station 242-5600 mottog förlarm om olyckan klockan 20:24.

Ledningsenhet 242-5080 samt räddningsenhet 242-5010 Mjölby.

Räddningsenhet 242-5610 samt vattenenhet 242-5640 Boxholm. Boxholmsstyrkan först på plats. Svars- samt responstider och framkörningstider har hållits.

Räddningsinsatsen avslutades klockan 22:05, respektive enheter återgår till station. Ansvar för olycksplatsen lämnades över till polis.

Erfarenheter och Slutsatser

Räddningsarbetet

Enligt tidigare erfarenhet är det väldigt svårt att få loss en fastklämd person i ett så pass demolerat fordon. Skulle dessutom patienten vara i kritiskt tillstånd måste dessa viktiga beslut om rätt åtgärder i rätt ordningsföljd med hänsyn till losstagning tas fort. Gör man en viss åtgärd före en annan eller en ”felaktig åtgärd” exempelvis att klippa tröskellådan först, då har man tagit bort den lilla hållfastheten fordonet fortfarande besitter, och försvårar eller till och med omöjliggör ett snabbt uttag. Att vidtaga korrekta åtgärder i rätt ordning blir vid svåra losstagningar oerhört viktiga för personens chanser till överlevnad (i en liknande situation). Ingen tidspress fanns vid denna händelse utöver att inte blockera riksväg 32 längre än nödvändigt, men man kände till just denna fallgrop, och losstagningsarbetet är svårt likväl. A- respektive B- stolpar ligger enligt bildbilagor nästan vågrätt, och detta gör att losstagningsarbetet i sig vid svårare trafikolyckor är mycket mer tidskrävande och ställer högre krav på en hög färdighet och kunskap inom området. Ibland föreligger externa hinder såsom murar, väggar med mera att själva tillgängligheten också är försvårande utöver den demolerade fordonskroppen. Detta är svårt att öva till del, och man måste som räddningspersonal vara öppen för andra ad-hoc lösningar och kanske viktigast ha en hög förståelse för fordonskonstruktion och hur karossen kommer reagera på en viss åtgärd.

Åtgärdsförslag

Efter samtal med tjänstgörande skift ur räddningsstyrkan från station 242-5000 har det framgått att de som behövt prata eller utvärdera om händelsen har gjort det, dock under ej strukturerade former.

Angående just avlastande samtal och ”debriefing”, upplever jag personligen att stationen i Mjölby saknar fastställd form för hur detta skall genomföras, vid behov. Det kan i rent övningsssyfte, för att ta till sig en metod/plattform att utvärdera ifrån exempelvis ”after action review”, vara klokt att utgå ifrån en sådan här händelse inom skiftet då de flesta ändå vill ”prata ihop sig” dela intryck med mera man fick.

Det svåra med avlastande samtal eller utvärdering av en krävande händelse är oftast att händelsen i sig är visuellt/känslomässigt jobbig, och detta kan försvåra arbetet och återhämtning efter insatsen. Därför bör samtalsledaren åtminstone, men gärna hela gruppen vara bekanta med processen/metoden för utvärdering. Då blir i alla fall inte själva förfarandet något som (utöver en krävande insats utöver ”vardagsolyckan”) stjälar fokus från syftet – att ensa intryck och minimera risken för felaktiga intryck får fäste eller felaktig grund att sprida sig på.

Kan vi inom station bli duktiga på effektiv utvärdering till den grad att det inte upplevs konstlat/krystat eller något som upplevs som en jobbig extrauppgift – utan att det sker rutinmässigt och kortfattat har vi kommit långt i erfarenhetsimplementering anser jag.

En ytterligare sak som uppkommit är behov/icke-behov av insynsskydd. Man löste det på plats med att ställa fordonen som skydd för insyn och den avlidne. Detta är rent subjektivt en god lösning anser jag, då vi annars måste köpa in ex ett insynsskydd, då är risken att detta upplevs som ”ytterligare en pryl som tar plats på bilen” när det finns materiell idag ex en filt, som löser uppgiften lika väl.

Sändlista

Följande aktörer sändes en kopia av olycksundersökningen.

- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
- Länsstyrelsen Östergötland
- Polisen Motala

Mjölby, 2018-11-05

Handläggare: Björn Berg, Brandman

Räddningstjänsten Mjölby