



RÄDDNINGSTJÄNSTEN MJÖLBY

Olycksutredning

Trafikolycka, 5370

Skänninge



Handläggare: Per Molin



RÄDDNINGSTJÄNSTEN MJÖLBY

DOKUMENTINFORMATION

Ärende:	Olycksutredning trafikolycka, 5370
Handläggare:	22, Per Molin
Kvalitetsgranskare:	JF, Jan-Erik Forsén
Mjölby Räddningstjänst diarienummer:	Händelserapport: G2022.118488
Händelse: Torsdag 2022-10-06 klockan 06.47. Station 242-5000 (Mjölby) fick in ett larm om trafikolycka, singelolycka med personbil. Räddningscentralen gick ut med information om att den drabbade personen samt fordonet tillhörde Mjölby Räddningstjänst, mer specifikt Skänninge deltid. Deltidsbrandmannen (brandman X) färdades i foljebil 5370 och var på väg till ett förstärkningslarm i Ödeshögs kommun. Under färden fick brandman X sladd i en kurva som hen inte lyckades häva utan körde av vägen och förmodligen voltade. Brandman X drabbades inte av några personskador.	

Version	Datum	Utgåva	Handläggare	Kvalitetsgranskare
1	2022-10-17	Olycksutredning	22	JF

Inledning

Anledning till olycksutredning

Olycksutredningen är utförd enligt Lagen om skydd mot olyckor (2003:778). Olyckan faller under räddningstjänstens fastställda kriterier för olycksutredning nivå 2, eftersom trafikolyckan och insatsen hade ett intressant förlopp. Denna rapport kommer att visa den troliga orsaken till olyckan samt redovisa hur räddningstjänstens arbete på olycksplatsen utfördes.

Olycksutredningen syftar inte till att ligga som underlag i rättsliga sammanhang mellan externa parter eller avgörande om ansvarsförhållanden.

En kopia av olycksutredningen 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.
- Samtal med föraren till följebil 5370.
- Uppspelning av videon från insatsledarens hjälmkamera.

Orsak

Station 242-5300 (Skänninge deltid) har tillgång till en skärsläckarenhet 5310 som bemannas av två brandmän under jour (finns bara två platser). På stationen finns även följebil 5370 som kan bemannas av den brandman som är reserv. Syftet med följebil 5370 är inte att köra utryckning, utan att ge nyare brandmän möjlighet att följa med på fler larm och därmed få bättre larmvana.

Följebil 5370 är en Nissan Kubistar (skåpbil) årsmodell 2008 (se *bild 1 & 2*). Bilen har en drygt 200L stor vattentank bak i skåpsdelen vilket innebär förändrade vägegenskaper. Vid tidpunkten för olyckan var det ljust och bra sikt och det var torrt på vägbanan. Med andra ord var varken väder eller miljön en bidragande orsak till olyckan.



Bild 1: Bilden visar 5370 efter olyckan när den välts tillbaka på fyra hjul.



Bild 2.

Torsdag morgon fick station 242-5300 ett förstärkningslarm med uppgift att agera skärsläckarresurs till en brand i en silo i Ödeshögs kommun. Brandman X hade ordinarie jour och skulle egentligen åkt med skärsläckarenhet 5310 men fick inte in larmet på sin sökare. Hen fick in ett sms-larm några minuter senare och åkte därmed in till brandstationen. Väl på plats hade 5310 redan lämnat stationen varvid brandman X försökte ringa till personalen i 5310 utan resultat. Brandman X satte sig i följbil 5370 och körde mot larmplatsen. Brandman X hade inte tillgång till GPS, varken i 5370 eller i sin telefon.

Under färden fick brandman X sladd i en kurva som hen inte lyckades häva utan körde av vägen och förmodligen voltade. Brandman X höll för hög hastighet i kurvan vilket orsakade sladden.



Bild 3.

Förlopp

Räddningstjänstens agerande

Klockan 06.47 mottog station 242-5000 (Mjölby) ett förlarm om trafikolycka. Samtliga enheter befann sig då på stationen. Klockan 06.50 gick stort larm ut om trafikolycka, singelolycka med personbil. Ledningsenhet 5080, räddningsenhet 5010 och vattenenhet 5040 åkte på larmet.

Räddningsledaren (RL) i 5080 fick ett samtal ifrån räddningscentralen (RC) som informerade att den drabbade samt fordonet tillhörde Mjölby räddningstjänsts egen organisation. RL delgav personalen i 5010 meddelandet från RC innan dem lämnade stationen. Under framkörningen kom RL på att chauffören i 5040 inte hade delgivits informationen från RC, varvid RL repeterade allt på tilldelad insatskanal (att notera var att styrkeledarens handburna Rakel-enhet saknade täckning vid tillfället, vilket ledde till att 5010 missade när RL talade på tilldelad insatskanal).

5080 anlände först till platsen klockan 06.58 tätt följt av 5010 samt 5040. RL kunde konstatera att foljebil 5370 låg på sidan på en åker och att föraren stod utanför bilen på vägen. RL tog kontakt med föraren och kunde konstatera att hen efter omständigheterna mådde bra. Ambulansen anlände senare och bedömde föraren som skadefri. Räddningsstyrkan vätte tillbaka 5370 så att den stod på hjulen. 5370 tömdes även på räddningsutrustning.

RL kontaktade RC om att bärgare behövdes till platsen. RC skulle även ta kontakt med markägaren och berört elbolag (5370 hade kört in i en elstolpe). Personalen i 5310 meddelades också om vad som hade hänt. 5370 märktes upp med avspärningsband och räddningsinsatsen avslutades 07.22. Föraren till 5370 fick följa med till Mjölby brandstation för att samtala med räddningschef och vice räddningschef.

Slutsatser/Erfarenheter

- Brandman X var ny och hade inte fått någon form av förarutbildning som involverade fordonshantering och hur man agerar vid körning på larm. Hen hade heller inte tydligt blivit informerad om syftet med följebil 5370, det vill säga att inte köra utryckningskörning utan enbart transportera sig till olycksplatsen. All personal som kör på larm bör ha någon form av grundläggande förarutbildning som innehåller viss fordonshantering och framförallt kunskap om lagstiftningen som gäller vid utryckningskörning.
- Ingen reagerade på att brandman X inte infann sig i tid på brandstationen. Dyker inte en kollega upp bör man vid lämpligt tillfälle försöka kontakta denna.
- Det var mycket positivt att RC gick ut med information att den drabbade var en kollega. Det är stor skillnad på att få till sig detta tidigt mot att ”övertaskas” framme på olycksplatsen. RL gjorde även helt rätt som försäkrade sig om att samtliga i brandstyrkan hade nåtts av informationen.
- Det var även bra att brandman X fick åka med till Mjölby brandstation för att i lugn och ro kunna prata ut om olyckan. På detta sätt säkerställde man att medarbetaren inte åkte hem och mådde dåligt.
- Det bör utredas varför styrkeledarens handburna Rakel-enhet tappade täckning. Samtidigt skall chaufför, Rd1 och Rd2 ställa sina Rakel-enheter på tilldelad insatskanal vid trafikolycka vilket i detta fall hade lett till att 5010 hade hört all information under framkörningen.

Åtgärdsförslag

- Säkerställa att samtlig personal genomgår en utbildning innan dem kör på larm.
- Kontrollera att all personal inom deltid och brandvårn har tillräcklig utbildning för att kunna köra på larm.
- Utreda varför styrkeledarens handburna Rakel-enhet tappar täckning.

Sändlista

Följande aktörer sändes en kopia av olycksundersökningen.

- MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.
- Räddningscentralen Lambohov.

Mjölby, 2022-10-17

Handläggare: Per Molin, Brandman

Räddningstjänsten Mjölby