



# Olycksundersökning

Trafikolycka, Buss, E45 mellan Vilhelmina - Storuman



|                                                                                           |                                                                      |                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <b>Utredare</b><br>Matts Dahlberg<br>Brandinspektör Vilhelmina Kommun                     | <b>Myndighet</b><br>Räddningstjänsten Vilhelmina                     | <b>Telefon</b><br>0940-14283                                                |
| <b>Olycksdatum</b><br>2025-11-22                                                          | <b>Olycksplats</b><br>E45, Lilla Stenmyran,<br>Vilhelmina - Storuman | <b>Olyckstyp</b><br>Trafikolycka, buss                                      |
| <b>Rapportnummer Daedalos</b><br>G2025.137105<br><b>Rapportnummer SOS</b><br>10.5266901.2 | <b>Typ av undersökning</b><br>Fördjupad olycksundersökning           | <b>Granskad av</b><br>Magnus Holmberg<br>Räddningschef<br>Vilhelmina Kommun |



## **Allmän information**

### **Syfte till undersökning**

I LSO 3 kap, 10 § står att kommunen i skälig omfattning ska utreda olycksorsaken och hur insatsen genomförts.

Enligt Vilhelmina Kommuns handlingsprogram bedrivs olycksundersökningar i 3 nivåer. Den lägsta nivån utgörs av händelserapporten och ansvaret för detta åvilar respektive räddningsledare.

*Enkla olycksundersökningar.* Okomplicerade och ofta förekommande larm hör till denna grupp.

*Fördjupade olycksundersökningar* genomförs exempelvis när människor omkommit, när brandtekniska installationer inte fungerat eller när betydande ekonomiska värden förstörts. Ansvar för detta har räddningschefen som kan uppdra till annan att göra undersökningen. Den högsta nivån kallas *oberoende olycksundersökning* och ska tillämpas om egen personal skadats allvarligt eller om en insats gått fel. Denna undersökning ska göras av någon som är fristående från den egna organisationen.

Undertecknad har fått i uppdrag av räddningschefen Räddningstjänsten Vilhelmina att undersöka förutsättningarna för räddningsinsatsen och hur den genomförts för att kunna dra lärdomar av insatsen.

### **Beskrivning av händelsen**

SOS 112 blir larmade 2025-11-22 kl 08:43 genom samtal från platsen, att en buss gått av vägen och ligger på sidan, några meter ned i ett dike. Bussen är i princip fullsatt med 57 personer ombord. Platsen är strax efter en skarp vänsterkurva.

### **Beskrivning av objektet**

En chartrad buss, fullsatt med mestadels ungdomar, går av vägen och lägger sig på sidan, strax efter en skarp vänsterkurva. Bussen är en finskregistrerad Scania Omniexpress 12.7.

### **Personskador**

Totalt fanns 57 personer ombord. 21 st uppgavs som oskadda, 26 st med lindriga skador fördes till sjukstuga. 10 st fördes till sjukhus med ambulans. Ingen hade livshotande skador, men det förekom allvarliga skador. En av personerna hade varit fastklämd i bussen och togs loss av Räddningstjänsten. Ytterligare en drabbad bars ut med hjälp av bår då denne ej själv kunde utrymma.

### **Egendomsskador**

Bussen fick stora skador i olyckan. Då denna rapport är skriven är fordonet avställt och avregistrerad som skadad.

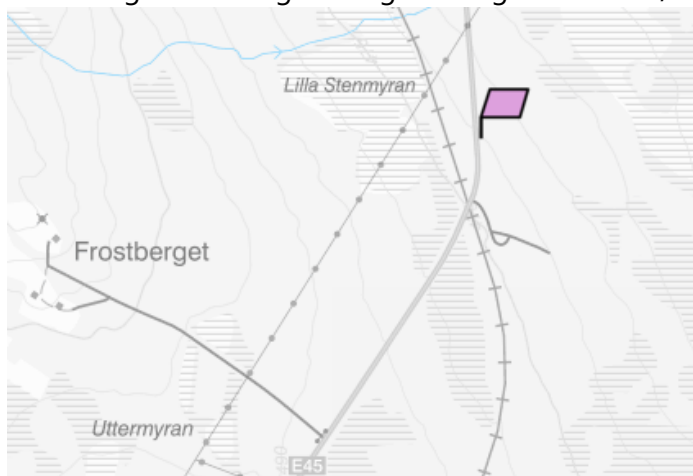


## Förutsättningar på plats

Väderdata från närmsta väderstation (Vilhelmina A) aktuell tidpunkt.

| Datum      | Tid (UTC) | Lufttemperatur | Nederbörds mängd | Vindhastighet | Vindriktning |
|------------|-----------|----------------|------------------|---------------|--------------|
| 2025-11-22 | 08:00:00  | -6.5           | 0.1              | 1.6           | 165          |
| 2025-11-22 | 09:00:00  | -6.6           | 0.0              | 2.0           | 147          |
| 2025-11-22 | 10:00:00  | -6.3           | 0.2              | 1.7           | 175          |
| 2025-11-22 | 11:00:00  | -6.0           | 0.0              | 1.7           | 170          |
| 2025-11-22 | 12:00:00  | -5.7           | 0.0              | 1.2           | 184          |
| 2025-11-22 | 13:00:00  | -5.6           | 0.4              | 0.9           | 123          |

Olyckan sker strax efter en skarp vänsterkurva, efter att ha passerat ett järnvägsspår som korsar väg E45. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Snöigt väglag med mycket snörök.



## Miljöskador

Inga särskilda miljöskador ska ha inträffat i samband med olyckan. Platsen var inte inom vattenskyddsområde eller annan typ av skyddad natur.

## Händelseförlopp

Samtal till SOS om att bussen ligger på sidan nere i diket. Flera personer är i bussen, enstaka person ska ha tagit sig ut. Skadeläget är oklart men flera personer ska blöda.



### Sammanfattning av huvudlarm/resurslarm till Räddningstjänst

|                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| 2025-11-22 08:45:18 | 212-6000 Storuman   |
|                     | 212-6008            |
|                     | 212-6010            |
|                     | 212-6040            |
|                     | 212-3000 Vilhelmina |
|                     | 212-3008            |
|                     | 212-3010            |
|                     | 212-3030            |
|                     | 212-3075            |
|                     | 219-2380 IL Södra   |
| 2025-11-22 08:45:37 | 219-3388 VB         |
|                     | 219-4288 LLB Z      |
|                     | 219-3288 LLB Y      |
| 2025-11-22 08:46:27 | 219-0388 VRC        |
| 2025-11-22 08:49:18 | 212-2000 Lycksele   |
|                     | 212-2020            |
|                     | 212-2030            |
|                     | 212-2040            |
|                     | 212-2075            |
|                     | 212-2080 IL Mitt    |

### Ankomst

Närmsta resurser har drygt 30 km till olycksplatsen, som ligger mitt på hållet mellan Storuman och Vilhelmina. 6008 anländer först (09:16) samtidigt som första ambulans och blir räddningsledare på händelsen tills det att IL 2380 anländer från Dorotea. Flertalet av de drabbade har då på egen hand tagit sig ur bussen och befinner sig på vägbanan. Räddningstjänst får till sig, från chauffören av bussen, att en skadad person sitter fastklämd inne i bussen och behöver omedelbar hjälp.

Några minuter därpå anländer övriga fordonståg från Storuman samt Vilhelmina.

Vägen stängdes av i båda riktningarna.

Personal på plats vittnar om en kaotisk situation där de drabbade också har ett stort informationsbehov.

Innan ankomst till platsen och även under insatsen sker förberedande åtgärder av inre ledning. Bl a så kontaktas Storumans Inlandstrafik för begäran av att skicka fullstor buss till



platsen till drabbade resenärer. Det begärs även att POSOM organiseras till Storumans Sjukstuga.

### Insatsens genomförande

Vid 09:25 sätter SL Storuman (6008) 6010 i uppgift att förbereda losstagnung av fastklämd person. 6008 bistår anslutande ambulanshelikopter.

Strax därefter anländer SL Vilhelmina (3008) med efterföljande styrkor, som inledningsvis får uppgift att triagera och fördela de drabbade i fordon så att dessa kommer in i värme.

Ytterligare en buss, som hört till samma sällskap som den buss som gått av vägen, har vänt efter vägen och ansluter till skadeplatsen. Den tar emot ett 10-tal drabbade så att dessa får värma sig. Flera drabbade saknade skor och hade lite kläder på sig.

I samverkan med ambulans fortgår arbetet med losstagnungen genom brandpersonal från Storuman samt Vilhelmina. Flera stolar klipps bort och bussens framruta skärs ut. Förflyttning av den fastklämda personen sker genom bussens främre del.



*Bild tagen av RTJ Storuman. Från förarplats.*



Ett första ledningsmöte sker på platsen efter ca en timme in i insatsen. Det framgår att ytterligare en passagerare var i behov av hjälp, dock ej fastklämd, för att utrymma bussen. Ambulansen bedömde ett säkert uttag. Vid mötet uttalas att olyckan delas upp i 3 sektorer, där varje station (Storuman, Vilhelmina, Lycksele) har en sektor var.

Samtliga övriga passagerare hade tagit sig ut på egen hand genom taklucka eller bakruta.

Ca 10:45, i samtid som ledningsmöte nr 2, förbereds ett dellyft av bussen för att utesluta att inga fler drabbade finns fastklämda under bussen. Detta blir ett samspel mellan Vilhelmina och anländande styrkor från Lycksele. 4 lyftkuddar, 2 spridare samt stöttor används för lyftet och man konstaterar att samtliga drabbade är omhändertagna.

Identifiering och inräkning av de drabbade hade sammantaget varit en utmaning för både polis och ambulans på plats.



*Dellyft av buss. Drönbild från SL 6008.*

SL Storuman lyfter med drönare på uppdrag av polisen för att filma och dokumentera olyckan från luften.

Kl 11:55 avslutas räddningsinsatsen av insatsledare 219-2380.



Drönbild från SL 6008

## **Lärdomar och förbättringsförslag**

Lärande efter händelser är en ständigt pågående process där lärdomar och erfarenheter samlas in, bearbetas och förmedlas till de aktörer som påverkat händelseförloppet. Aktörerna förväntas sedan själva processa informationen och vidta åtgärder för att förebygga att liknade händelser inträffar igen eller åtgärder för att minska konsekvenserna av eventuella framtida händelser.

Räddningstjänstens ledningsfunktioner på plats vid bussolyckan har fått svara på följande frågeställningar då det gäller framgångsfaktorer och/eller lärdomar gällande händelsen:

- **Framkomst till platsen?**
- **Utrymning/losstagnning?**
- **Lyft av buss?**
- **Samverkan med andra organisationer?**
- **Övrigt?**

Det som lyfts fram efter frågeställningarna har varit:

### **Framkomst till platsen**

Svårt att komma in på RAPS-kanal för framkomstrapport p g a hög belastning av många samtal då stort antal resurser är på väg till platsen.



Viktigt för första anländade styrkor att kommunicera hur man avser spärra av väg, att skapa utrymme för att inte skapa en för trång arbetsplats. Speciellt viktigt då helikopter ska landa på plats. Även viktigt då det är stort antal drabbade.

Som första anländande resurs hade det underlättat att vara ytterligare en person i bilen, då det är svårt att hinna med inledande uppgiftsfördelning, framkomstrapport, möta upp stort antal drabbade.

Det är en styrka att det blir larmat 2 st Insatsledare på en sån här händelse då den ena kan agera insatsstöd.

### **Utrymning/losstagning**

Viktigt att avsätta resurser för omhändertagande/triagering/identifiering av drabbade på en tydlig uttalad uppsamlingsplats. Ett sjukvårdstält eller liknande med värme är värdefullt att få upp vid sådana här typer av olyckor.

Att en läkare är på plats tidigt underlättar arbetet med losstagning då prioritering ska göras, speciellt om det är många personer som är drabbade. Vid denna olycka behövde enbart två bäras ut av 57 st.

### **Lyft av buss**

Viktigt att hitta rätt lyftpunkter på en buss som ligger på sidan, då det finns mjuka partier.

### **Samverkan med andra organisationer**

Samverkansmöten/ledningsmöten är viktiga, då man planerar framåt i insatsen, uppföljning m.m. T ex fanns en passagerarlista som borde delats med samverkande aktörer i så tidigt skede som möjligt, för att underlätta vid triagering, identifiering och inräkning av passagerare.

Inte optimalt att PIC (Polisinsatschef) medverkade på ledningsmöten via högtalartelefon, då denna befann sig på annan ort.

Svårt att få en samlad lägesbild om någon samverkande aktör uteblir från ledningsmöten.

Räddningstjänsten var ganska manstark på plats, då bara två personer satt illa till i bussen. Hade samverkan varit bättre så hade exempelvis sjukvården kunnat flagga för Räddningstjänst att ta hand om drabbade som inte var skadade. Stor arbetsbelastning på sjukvårdsledning.

Räddningstjänstpersonal värdesätter hjälp och rådgivning kring mer kritiska patienter och hur man bör göra i olika steg (vid losstagning/utrymning).



## Övrigt

Det är nog lämpligt att hålla evakuerade personer på större avstånd från olycksplatsen och inte i direkt anslutning där bussen låg. Det tog relativt lång tid innan ersättningsbussen kom på plats. Om sjukvårdstältet etablerats på plats hade detta lösts per automatik. Passagerare med lättare skador var utspridda i fordon på plats och vissa blev stående på väg. Vädret är en stor faktor då detta blir extra viktigt.

## Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan sägas att insatsen gick bra. Från räddningstjänstens sida var man manstarka på plats sett hur skadeutfallet var på olycksplatsen. Bussen var fullsatt och enbart 2 personer behövde räddningstjänstens hjälp för att utrymma bussen.

Hade fler drabbade varit fastklämda och/eller i behov av hjälp för att utrymma så hade räddningstjänstens (och så även sjukvårdens) insats satts på prov i o m att ta hand om ett stort antal skadade på samma gång. Det hade då varit än mer av vikt att exempelvis sektorindelning och ledningsmöten fungerat sömlöst för att få en tydlig överblick av olyckan och skapa förutsättningar att jobba effektivt och att identifiera hjälpbehovet och prioritera därefter. Fördelen av att tidigt få upp sjukvårdstält eller motsvarande, vid många drabbade och skadade, hade också varit en viktig del om skadeutfallet hade varit värre. Här spelar även vädret in till stor del, som vid tillfället var snöigt och minusgrader.

Trafiksäkerhetsexperter har efter olyckan uttalat sig om att denna olycka sticker ut, då ingen passagerare omkom. Vikten av att använda säkerhetsbälte är viktigt att poängtera i sammanhanget, där bussar som tippar och har obältade passagerare, kan ramla ner på medpassagerare och trycka ut dem genom fönstren. I denna undersökning finns dock ingen fakta insamlad huruvida passagerarna vara bältade eller ej.

Samarbetet inom Räddningsregion MittNorrland och med en dynamisk resurshantering spelar även det en stor roll vid en olycka med många drabbade. Tidigt vid utalarmering är då många resurser på rull mot olyckan, från olika organisationer. Samtidigt påbörjar den inre ledningen på räddningscentralen viktiga åtgärder i tidigt skede, en uppgift som annars skulle behövts ordnas av ledningspersonal som är på väg mot olyckan.

## Sändlista

Rapport sänds till Myndigheten för civilt försvar samt Räddningstjänsten Storuman, Räddningstjänsten Lycksele, Räddningstjänsten Dorotea.