



ÖRNSKÖLDSEVIKS KOMMUN
Räddningstjänsten



Olycksundersökning

Enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

Händelse	Trafikolycka tungt fordon
Plats	Björna



Avdelning, handläggare, tfn, e-post
Räddningstjänsten
Håkan Wikman, 0660-787 55
hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum
2025-02-12

Beteckning

Dokumentinformation

SOS ärendeumner: 11.10317901.2
Insatsrapportnummer G2024.123547
Datum och tid för olyckan 2024-10-21 kl.11.34
Plats för olyckan Peresjö. Björna
Typ av olycka Trafikolycka tungt fordon
Orsak Ej fastställt
Utredningen utförd av Håkan Wikman

Dokumentets historia

Upprättad/ Reviderad: 2025-02-12	Upprättad/ Reviderad av: Olycksutredare Håkan Wikman		Godkänd av: Räddningschef Johannes Wedin
--	---	--	---



Avdelning, handläggare, tfn, e-post
Räddningstjänsten
Håkan Wikman, 0660-787 55
hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum
2025-02-12

Beteckning

Innehåll

Inledning	4
Uppdrag.....	4
Avgränsningar	4
Datainsamling och metod.....	4
Tidsplan.....	4
Återföring av slutsatser och rekommendationer.....	4
Utredande organisationer	4
Utförare av undersökningen	4
Bakgrund.....	5
Händelseförlopp	5
Räddningsinsats	5
Beredskap före olyckan.....	5
Larmade resurser	5
Larmbehandling	5
Innan räddningstjänstens framkomst.....	6
Framkomst.....	6
Beslut, inriktning.....	7
Utförande av insats.....	7
Avslut av räddningstjänstens insats.....	7
Samverkan, ledning och organisation	8
Kamratstödsamtal och AAR.....	8
Undersökning.....	8
Platsen	8
Yttre omständigheter vid olyckan	9
Platsundersökning	9
Orsaker till olyckan.....	12
Orsaker som sannolikt inte orsakat olyckan:.....	13
Orsaker som möjligen kan ha orsakat olyckan:.....	13
Möjligt olycksscenario:	14
Erfarenheter.....	15
Rekommendationer	15

Avdelning, handläggare, tfn, e-post

Räddningstjänsten

Håkan Wikman, 0660-787 55

hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum

2025-02-12

Beteckning

Inledning

Uppdrag

Enligt 10§ 3 kap. Lag (SSFS 2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) ska kommunen se till att olyckan undersöks för att i skälig omfattning klarlägga orsakerna till olyckan, olycksförloppet och hur insatsen genomförts. Denna rapport utgör redovisning av sådan undersökning.

Denna rapport delges:

- Avdelningen för räddningstjänst och kommunal alarmeringscentral
- Myndigheten för samhällsskydd

Avgränsningar

Räddningstjänstens insats utreds ej

Datainsamling och metod

Utredaren har granskat räddningstjänstens insatsrapport, platsundersökning med Trafikverkets utredare. Vidare har intervjuer med insatspersonal gjorts. Därefter har utredaren analyserat de data som tagits fram.

Tidsplan

Ingen tidsplan för utredningen är satt.

Återföring av slutsatser och rekommendationer

Efter slutförd undersökning skickas rapporten till räddningschef för räddningstjänsten, samt till Myndigheten för samhällsskydd MSB.

Utredande organisationer

Räddningstjänsten Örnsköldsvik
Trafikverket
Polisen

Utförare av undersökningen

Håkan Wikman Brandinspektör/olycksutredare



Avdelning, handläggare, tfn, e-post

Räddningstjänsten

Håkan Wikman, 0660-787 55

hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum

2025-02-12

Beteckning

Bakgrund

Delvis moln och delvis lågt stående sol i färdriktningen, ca 10 grader varmt. Under natten och tidig morgon har det regnat mindre mängder, därav är vägbanan blöt/fuktig. Vägsträckan är kurvig och något backig.

Händelseförlopp

Fordonet är en Scania S650A6X2NB av årsmodell 2020 med en tillkopplad trailer av märket Doll Trailer S4L-0 av 2017 årsmodell.

Chauffören hade hämtat gods bestående av ett större betongelement på 20 270 kg och 15,87 meter långt i Långviksmon och var på väg söderut mot Örnsköldsvik på väg 352. Efter ca. 2 mils körning inträffar en olycka där både dragbil och trailer voltar ner i diket och lägger sig upp och ner. Chauffören avlider av skadorna.

Räddningsinsats

Beredskap före olyckan

Alla resurser är disponibla på respektive hemstation.

Örnsköldsvik heltid har anspänningstid på 90 sekunder.

Björna RIB har anspänningstid på 6 minuter.

Larmade resurser

3080 räddningsledning Regional insatsledare (återkallad)

6080 räddningsledning Insatsledare

6010 basbil Örnsköldsvik heltid

6140 lastväxlare Byter till tung räddning container

6620 basbil Björna RIB

6670 transportbil

Larmbehandling

11.34 Larm till SOS

11.36 Larm till räddningstjänst

11.39 6010 uppdrag

11.39 6080 uppdrag

11.40 6140 tilldelad, byte till tung räddning container

11.42 6620 uppdrag (RIB-styrka)

11.43 3080 tilldelad (RIL)

11.47 6670 uppdrag



Avdelning, handläggare, tfn, e-post

Räddningstjänsten

Håkan Wikman, 0660-787 55

hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum

2025-02-12

Beteckning

11.48 6620 första enhet på plats
11.49 3080 uppdrag
11.52 Assistanskåren tung bärgare larmad från SOS
11.56 6080 framme
11.57 6010 framme
12.03 6670 framme
12.08 6140 framme
12.32 3080 återkallad

Innan räddningstjänstens framkomst

Inget vittne har sett hur själva olyckan har gått till, men första person på plats upplever att det nyss hade hänt. Bilens motor var avstängd, men lyset och tändningen var på. Personen larmar SOS samtidigt som ytterligare en person kommer till platsen. Tillsammans undersöker dom det som återstår av hytten. Man kan höra ljud från chauffören som är kvar i fordonet, men får ingen direkt kontakt. Efter stund så hörs inte chauffören längre.

Direkt efter utalarmeringen ringer larm- och ledningsbefälet upp räddningsledaren och informerar kort om att det verkar vara en allvarlig olycka, att lastbilen ligger på taket och att en person är kvar i fordonet.

Förberedande order till chaufför 2 om att lasta på tung räddning container på lastväxlaren. Styrkan hade en extra brandman denna dag så ordinarie styrkeledaren åker med insatsledaren i ledningsfordonet och en gruppleddare åker som befäl på 6010.

Björna RIB-styrka är för dagen 1+2 istället för 1+3 i beredskapsstyrkan. Vid larmet meddelar en brandman att hen kommer in sist till stationen och bemannar transportbilen 6670 till olycksplatsen.

Direkt under framkörning begär räddningsledaren att SOS ska larma tungbärgare till olycksplatsen. Därefter kommunicerar SOS totalinformationen till de resurser som är på väg. Där framkommer att lastbilsekipaget ligger upp och ner och att minst en person är kvar i lastbilen. Samt att det är ett mindre läckage av diesel.

Personalen diskuterar ihop sig under framkörning om olika scenarion, tillvägagångssätt och att kunna säkra olycksplatsen och ekipaget på ett bra, säkert och effektivt sätt.

Framkomst

Björna RIB-styrka med 6620 och två man anländer som första styrka, ytterligare en brandman kommer efter en stund i 6670. Gruppleddaren (GL) lämnar en vindruterapport och kliver ur brandbilen så möter inringaren möter upp och meddelar att man tidigare hörde chauffören i lastbilen, men att hen nu har tystnat.

Avdelning, handläggare, tfn, e-post
Räddningstjänsten
Håkan Wikman, 0660-787 55
hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum
2025-02-12

Beteckning

Beslut, inriktning

Man konstaterar att ekipaget ligger stabilt i diket och att sikten vid olycksplatsen är god. Prioriteringen blir därför att i första hand påbörja livräddning genom att klippa i lastbilshytten för att komma åt chauffören. Därefter får ankommande enheter säkra olycksplatsen genom att sätta trafikstopp, säkra mot brand, stoppa läckage av diesel, samt ytterligare genomsök av hytt och under ekipaget efter personer.

Utförande av insats

Man lokaliserar chauffören till sovutrymmet bakom passagerarstolen, hela hytten är demolerad och hoptryckt. Man kan se lite av chaufförens rygg, men man kan inte få ut hen. Gruppledaren ger en snabb lägesrapport om att man påbörjar klippning och att det är allvarligt läge.

Klippning påbörjas i en balk i lastbilshytten som är helt demolerad, balken ligger i vägen för att få ut chauffören. Klippning sker i flera omgångar innan man får undan balken så att chaufförens överkropp kan blottas från hytten. I detta läge anländer ambulans och hjärt- och lungräddning påbörjas direkt på plats av en brandman. Under tiden fortsätter den andra brandmannen att klippa loss benen på chauffören. Ambulanspersonalen förbereder den sjukvårdsutrustning man behöver för att fortsätta med livräddning, samt påbörjar vård. När chauffören är lös så förflyttas hen till en bättre plats nära ambulansen där arbetet fortsätter.

Björnas 2:a fordon 6670 säkrar olycksplatsen norrifrån via trafikstopp med varningstält och lampor. Därefter är hen behjälplig med hjärt- och lungräddning.

När Örnsköldsvik heltid och räddningsledare anländer så säkras södra sidan av olycksplatsen via trafikstopp med varningstält och lampor.

Arbetet fortsätter med att brandmän assisterar ambulanspersonalen med livräddande arbete, samtidigt som man begränsar läckage av diesel och sätter under ett uppsamlingskärl, samt säkrar mot brand med handbrandsläckare och vatten. Därefter klipper man loss det som återstår av förardörren för att om möjligt kunna lokalisera om det finns ytterligare personer i vraket. För att göra en fullvärdig undersökning måste man invänta tungbärgaren som kan lyfta dragbilen så att man kommer åt att kontrollera hytten och under fordonet.

Två ambulanser finns på plats när chauffören ska avtransporteras till sjukhus. Båda besättningarna hjälps åt i en ambulans och en brandman kör den andra ambulansen till sjukhuset.

När tungbärgaren har anlänt så lyfter man på lastbilen för att lokalisera om fler personer finns i hytten, samt under ekipaget. Inga fler personer kan lokaliseras.

Avslut av räddningstjänstens insats

Räddningstjänsten avslutar räddningsinsatsen när det sista sökandet under ekipaget är klart, man är dock kvar på plats för rensning av vägbanan och vara bärgaren behjälplig i bärgningsarbetet.



Avdelning, handläggare, tfn, e-post
Räddningstjänsten
Håkan Wikman, 0660-787 55
hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum
2025-02-12

Beteckning

Samverkan, ledning och organisation

Samverkan mellan inre- och yttre räddningsledning, polis, ambulans och bärgare har fungerat bra, inga synpunkter har kommit in. Olycksplatsen var liten så kommunikationen fördes för det mesta muntligt.

Kamratstödsamtal och AAR

Räddningstjänsten hade nyss utbildat nya personer för att hålla kris- och kamratstödsamtal efter olyckor. I detta fall hölls samtalet med Björna RIB på deras brandstation i nära anslutning till händelsen. Samtalet har fungerat bra, uppföljande samtal utfördes några dagar senare.

För Övik heltid höll man samtalet nästkommande arbetspass, uppföljning har skett löpande av samtalsledare.

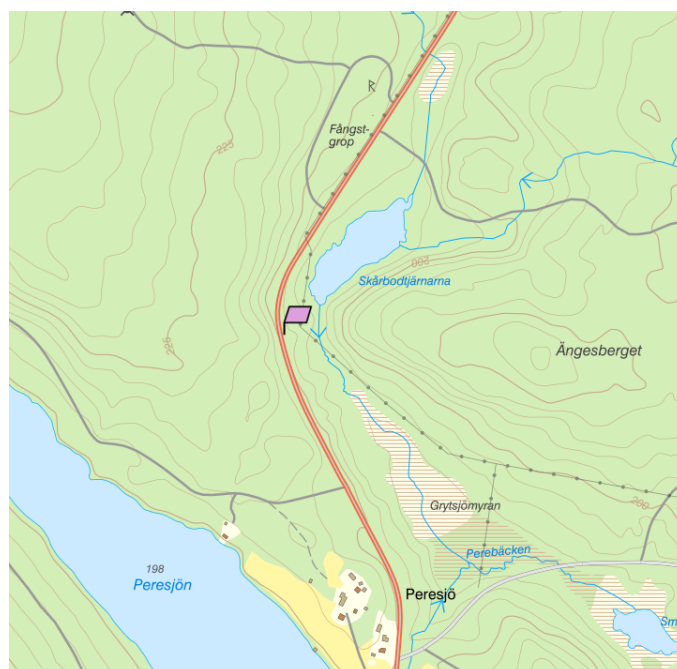
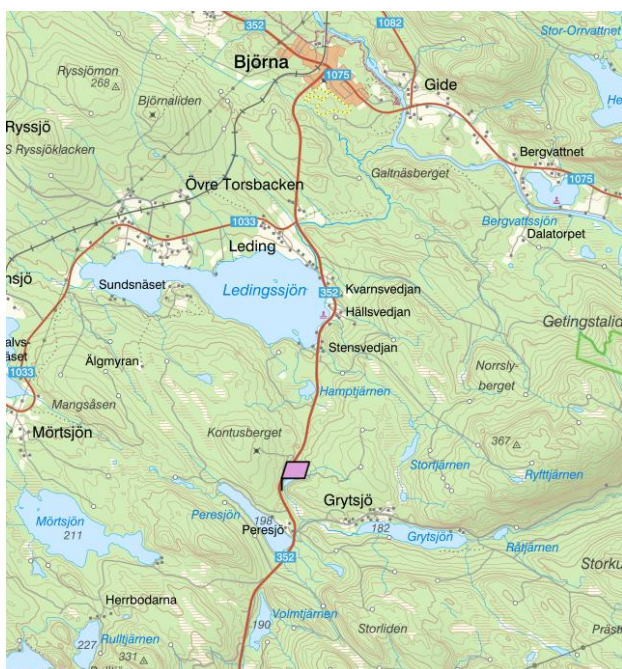
AAR har ännu inte introduceras på RIB-avdelningarna, men planeras att göras under 2025. Övik heltid utförde AAR-samtal i direkt anslutning till händelsen, olycksutredaren har tagit del av detta underlag.

Undersökning

Undersökning av olycksplatsen och ekipaget utförs den 2024-10-25. Närvarande är olycksutredare och räddningsledare vid olyckan från räddningstjänsten, samt Trafikverkets olycksutredare.

Platsen

Väg 352 vid Peresjö.





Avdelning, handläggare, tfn, e-post

Räddningstjänsten

Håkan Wikman, 0660-787 55

hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum

2025-02-12

Beteckning

Yttre omständigheter vid olyckan

Delvis moln och delvis lågt stående sol i färdriktningen, ca 10 grader varmt. Under natten och tidig morgon hade det regnat mindre mängder, därav är vägbanan delvis blöt/fuktig. Vägsträckan är kurvig och något backig.

Platsundersökning

Olycksplatsen

Asfalterad tvåfältsväg utan mitträcke med hastighetsbegränsning av 90 km/h. Vägen är både kurvig och lätt backig, vägbanan är delvis blöt/fuktig vid olyckstillfället. Vägen har en bredd av 7,7 meter vid olycksplatsen. Vid vår platsundersökning så var olycksplatsen städad och marken iordninggjord. Vi kan med hjälp av bilder, samt de märken som finns i vägbanan och i dikeskanten konstatera att ekipaget har lämnat ca. 30 meter långt spår i dikeskanten innan det välter i diket och hamnar upp och ner.



Ingången i kurvan innan olycksplatsen
(foto ej taget vid olyckstillfället)



Utgången ur kurvan och olycksplatsen
(foto ej taget vid olyckstillfället)



Avdelning, handläggare, tfn, e-post

Räddningstjänsten

Håkan Wikman, 0660-787 55

hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum

2025-02-12

Beteckning

Dragbilen

Dragbilen undersöktes på bärgarnas uppställningsplats, vid undersökningen är fordonet rättvänd med hjulen mot marken. Hytten är helt intryckt och har förflyttats bakåt av kraften när ekipaget välter i framåtrörelse. I övrigt inga skador på fordonet förutom mindre skrapmärken på höger sida på hytten, samt undersida av hytt och på höger framdäck/fälg.

Ingen av däckerna har synlig punktering, däck och mönster är i bra skick. Fordonet är besiktigt enligt schema. Chauffören har vid olyckstillfället inte haft säkerhetsbältet på sig. Hastigheten har varit nära 90 km/h vid olyckstillfället enligt färdskrivaren.





Avdelning, handläggare, tfn, e-post

Räddningstjänsten

Håkan Wikman, 0660-787 55

hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum

2025-02-12

Beteckning

Trailervagnen

Trailervagnen undersöktes på BilNords (Scania) uppställningsplats. Vid undersökningen är vagnen rättvänd med hjulen mot marken. Första hjulaxelns högra ytterdäck har punktering och småsten och grus i däckkanten, övriga däck är hela och har bra mönsterdjup. Framstammen är kraftigt bakåtböjd till följd av vältning i framåtrörelse. I övrigt finns små skrapmärken på höger sida på främre delen av trailern.

De två bakre hjulaxlarna är svängbara vid hastigheter under 45 km/h, dvs. dom följer trailerns rörelse. Vid hastigheter över 45 km/h låses svängmöjligheten. Utöver det så kan man utföra svängning med fjärrkontroll vid låga hastigheter. Vid undersökningen kan vi konstatera att båda axlarnas låsning är låsta. Vi ser även på bilder från olycksplatsen att hjulaxlarna ligger i rak färdlinje och att dom är låsta även där.



Låsning för svängfunktionen på de två bakre axlarna



Låsfunktionen, när tappen är nerfäld är den i låst läge.



Punkterat framhjul



Nedtryckt framstam



Avdelning, handläggare, tfn, e-post

Räddningstjänsten

Håkan Wikman, 0660-787 55

hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum

2025-02-12

Beteckning



Delar av lastbordet, samt skivor till golv.



Mindre skrapmärken på främre sidan.

Orsaker till olyckan

Trailervagnens högra hjulpuppsättning är smutsiga av grus/jord, den vänstra hjulpuppsättningen är inte smutsig. Hjulen på dragbilen inte heller smutsiga, vilket tyder på att vagnen har gått ner med de högra hjulen i dikeskanten, se bild ovan. Hjulspåren i dikeskanten är kraftiga och det har slungats upp grus på vägbanan. Det finns inte några synliga däckmönster i spåren, vilket möjligen kan bero på att chauffören har bromsat så kraftigt att hjulen har stått still.

Vid samtal med återförsäljare av samma märke som den aktuella trailervagnen så bedömer dom att låsningen av de svängbara axlarna har varit låst under färden och vid själva olyckan. Man bedömer att olyckan inte har orsakats av att låsningen har gått upp och dom svängbara axlarna har svängt hjulen så att vagnen har gått ner i diket och ekipaget voltat. Samt att hjulen därefter skulle ha rätat upp sig och låst sig är osannolikt. Låsningen kan bara ske när hjulparen står rakt, det gäller båda axlarna som har svängbara hjul.

Dragbilen har endast mindre skrapskador på lastbilens nedre högra sida som ex. på nederdel av passagerardörr och framfälg/hjul. Stora skador på överdel av hytt. Trailervagnen har samma mönster på skadorna, små skador på höger sida av trailervagnen och stora skador på framstammen. Vilket kan tyda på att ekipaget inte har lagt sig helt på sidan innan den vält ner i diket. Snarare så att trailers kraft när den går ner i diket har vält dragbilen samtidigt som kraften har lyft dragbilen vid vältögonblicket. Därav de stora skadorna på hytten och framstammen, samt de små skadorna på sidan av ekipaget.



Avdelning, handläggare, tfn, e-post

Räddningstjänsten

Håkan Wikman, 0660-787 55

hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum

2025-02-12

Beteckning

Ingen sjukdom eller alkohol/drog har påvisats hos chauffören som kan vara orsak till olyckan.

Inga tekniska fel på dragbil eller trailervagn har hittats.

Orsaker som troligen inte orsakat olyckan:

- Dragbilen har inte varit utanför vägkanten inledningsvis och orsakat olyckan.
- Ingen punktering på lastbilen som har orsakat att den har gått av vägen.
- Ett punkterat framdäck på trailern, som sannolikt har hänt vid själva olyckan utan att orsaka den.
- Inga synliga skador på trailervagnens luftbälgar.
- Svängfunktionen på trailern är och har varit i låst läge, så den har troligen inte orsakat olyckan.

Orsaker som möjligen kan ha orsakat olyckan:

- Kraftig inbromsning så trailern glider utåt i vägkanten, ev. pga. den delvis våta körbanan.
 - Inga distinkta mönsterspår i vägkanten, utan snarare broms- eller sladdspår där grus har plogats/slungats upp på vägbanan.
- Lastförskjutning så att trailern trycks ut mot diket.
- För hög fart så att trailern trycks ut mot diket.



Avdelning, handläggare, tfn, e-post

Räddningstjänsten

Håkan Wikman, 0660-787 55

hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum

2025-02-12

Beteckning

Möjligt olycksscenario:

Ekipaget kommer ur kurvan i ca. 90 km/h, i denna kurva är känslan att den lutar åt fel håll. Trailervagnen går utanför asfaltkanten med sina högra hjul i ca. 30 meter, därefter blir krafterna så stor när vagnen går längre ner i diket att dragbilen förmodligen reser sig upp och slår runt 180 grader i luften utan att rulla runt. Ekipaget hamnar upp och ner i diket.



Postadress

Vikingagatan 34
SE-891 50 Örnsköldsvik
Org.nr 212000-2445
www.ornskoldsvik.se

Besöksadress

Vikingagatan 34
Förvaltningens e-postadress
raddningstjansten@ornskoldsvik.se

Telefon

0660-787 50 vx
Fax
0660-787 70

Postgiro

12 58 90-4
Bankgiro
188-4774



Avdelning, handläggare, tfn, e-post

Räddningstjänsten

Håkan Wikman, 0660-787 55

hakan.wikman@ornskoldsvik.se

Datum

2025-02-12

Beteckning

Erfarenheter

I larmplanen (DRH) som SOS använder för att larma ut rätt resurser för olyckor med tunga fordon i Örnsköldsvik fattas texten att tungbärgare ska larmas. Dock så finns ett läns-gemensamt avtal/organisation vid olyckor med tunga fordon där larmning av tungbärgare ska ske. Tung nivå 4. Avtals bärgare.

Kamratstödsamtalet för Örnsköldsvik heltid kunde inte genomföras i direkt anslutning till händelsen, utan utfördes på kvällspasset dagen efter. Personalen känner att det blev bra då man fick möjlighet att landa och känna efter, då det kom fler frågor och funderingar undre kvällen och natten.

Glömde choken vid start av losstagningspumpen, vilket kan härledas till den stressiga situationen. Detta kommer man dock på efter några sekunder och får då igång pumpen.

Dieselläckan från tanklocket begränsades/tätades med gummihandskar och buntband.

Trots att varningstält med röd lampa är utställd så kör några bilar genom olycksplatsen.

SOS gick ut med en totalinformation när Örnsköldsvik heltid hade kvitterat larmet, däremot var Björna RIB tvungen att efterfråga en totalinformation från SOS.

Snabb klippning och snabb uppstart av hjärt-lungräddning.

Rekommendationer

Lägga in möjligheten att larma tungbärgare i larmplanen DRH så att det rimmar med avtalet.

Om möjligt att första styrka kan skicka bild över händelsen i Respons vid framkomst, så kan övriga styrkor på väg kan förbereda sig.

Öva klippning på tunga och höga fordon.