



**BOHUS**  
RÄDDNINGSTJÄNSTFÖRBUND

---

## Protokoll olycksundersökning.

---

### Olycksundersökning Bil i Grönån.



**Uppdragsgivare: Hans Trengereid**  
**Undersökningen utförd: 150923 -151130**  
**Undersökningen utförd av: Fredrik Johansson**  
**ID olycksutredning: 201500784**

#### Upplysningar om olyckan.

**Larmtid: 2015-09-14 klockan 10.49**  
**Adress: Ån vid reningsverket i Älvängen.**  
**Olyckstyp: Trafikolycka singel/personbil/övrigt.**  
**Inblandade fordon mm: En personbil.**  
**Inblandade personer: Inga personer på platsen.**  
**Olycksorsak: Med stor säkerhet är bilen avsiktligt dumpad.**  
**Insatsrapport: 201500784**  
**SOS ärende nummer: 19-5685616-3**  
**Syfte & mål:**

Att ur ett lärande perspektiv genomföra olycksundersökning och utvärdering av insats då en personbil hamnat i Grönån.



---

## Protokoll olycksundersökning.

---

Förutom allmän beskrivning, skall undersökningen avgränsas till:

- Beslutsfattande och samverkan mellan SL-IL-RCB med ledningshandboken som grund.
- Samverkan och beslut med annan myndighet, t.ex. Miljö- och Hälsa samt RSG m.fl.
- Skyddsutrustning hos personal vid olycksplats samt dokumenterat beslutsfattande av skyddsnivå, konsekvenser, miljöpåverkan, beslut under insats mm.

**Metod:** Granskning av insatsrapport, intervjuer med inblandade samt prövning mot fastlagda rutiner.

### **Händelseförlopp.**

#### Omfattning vid ankomst:

Vid framkomst ligger fordonet mot brofundament i ån, ca halva fordonet synligt. Det är okänt om någon person är inblandad.

Inga läckage kan noteras.

#### Räddningstjänstens åtgärder:

Då man råddigt redan på stationen klätt två ytbärgare säkras bilen samt genomsöks inom ramen för ytlivräddning. Man söker även av närområdet på land. Insatsledare begär tidigt hjälp från dykare via RSG. De kommer till platsen och genomsöker enligt sina rutiner och säkerställer att ingen person är kvar.

Räddningstjänsten lägger i länsor i samråd med M & H vilka även tar på sig att beställa bärgare till bilen.

Därefter avslutas insatsen.

#### Olycksförlopp:

Förloppet är okänt, men troligen har bilen dumpats då behovet av den upphört.

Enligt polisen har fordonet och dess brukare varit inblandade i diverse ärenden, och brukaren har återvänt till annat land.

#### Skadeomfattning:

Skadorna begränsas till miljöpåverkan, dock i begränsad omfattning.

---

## Protokoll olycksundersökning.

---

### Undersökning.

#### Platsbeskrivning:

Platsen ligger avsides. Det pågår ofta diverse ljusskygg verksamhet i området. På platsen finns även en båtramp, vilken används bl.a. av Räddningstjänsten.

#### Genomlysning av insatsen:

Styrkeledaren gör vid framkomst en riskbedömning gällande dels arbetet i vattnet, dels det på land. För att få till ett säkert och snabbt sök i vattnet säkras fordonet med spännband i bron. Vald infästningspunkt är i detta fallet inte optimal då bandet passerar tvärs en GC-bana, ca 30 cm ovan bron, samt att den inte märks ut eller skyltas. Där av cyklar en person omkull efter avslutad insats.

Peronalen på bron arbetar i säkringsskedet ca 1,5 meter ovan vattnet utan erforderliga säkerhetsdetaljer. Dock måste detta vägas mot att det fanns två ytlivräddare redo i vattnet. Dessa hade även Hansabräda som säkerhet.

Beställningen av dykare från RSG får betecknas som korrekt utifrån misstanken om att det skulle kunnat vara någon i bilen vid olyckan.

Den utlagda oljelänsan borde kompletterats med ytterligare en. Om fordon ligger i vatten ett längre tag kommer vattnet av densitetsskäl att trycka ut oljor, och få maskindelar är täta, de flesta har lufthål för ventilation etc.

Då området klassas som vattentäkt, och dessutom är av Riksintresse p.g.a. arter i ån, borde Räddningstjänstbegreppet behållits tills bilen stod på land. Detta hade även gett andra möjligheter att rekvirera bärgare.

Överlämningen mellan Räddningstjänsten och Miljö och Hälsa var enligt de båda solklar och det rådde samsyn. Däremot verkar tidsaspekten ha fallit bort vid överlämningen till Ale kommuns infrastruktursenhet, som beställer bärgare.

IL och RCB verkar ha olika bilder av i vilken mån olika delar konverserats.

Det har framkommit att IL kanske borde tagit över insatsen då det juridiskt kan innebära totalt sett en större apparat.

Vi måste vara beredda på att bli fotograferade vid olika insatser, och kanske måste vi ändra vårt arbetssätt utifrån detta.



---

**Protokoll olycksundersökning.**

---

**Sammanfattning – Erfarenheter - Åtgärdsförslag.**

- Riskbedömningen gjordes utifrån inriktning på snabb livräddning, vilket genomfördes rationellt.
- Våra rutiner har kanske varit otydliga i att personal som arbetar på land, men i närheten av vattendrag, skall ha flytväst. Våra fordon har inte heller haft den utrustningen. Utredning har påbörjats i frågan, och den bör innefatta uppdaterade rutiner enligt AFS, samt förslag på lämplig utrustning.
- Självklart borde personalen på (utanför) bron haft fallskydd, men risken vägdes mot tiden, och det faktum att man hade ytlivräddare i vattnet, denna gång. Det bör undersökas om vi skall förtydliga rutinerna enligt AFS intentioner.
- Spännbanden som säkrade bilen hamnade olyckligt tvärs GC-banan. Placering och att det inte märktes ut beror på mänskliga faktorn då focus låg på sökning runt bilen. En rutin att varna bör dock införas, eller om möjligt att välja annan infästning.
- Beställning av dykare bör, om i livräddningssyfte, ha så korta signalvägar som möjligt, och det är ibland sagt att IL kan rekvirera resurser vid akut behov. Det är en tolkningsfråga då man läser Borf's skrivna instruktioner om IL har det mandatet då det som är skrivet riktar sig mest mot RCB och "begäran av hjälp till och från annan myndighet". Det finns olika uppfattningar i frågan och bör således förtydligas.
- Vid insats i Vattenskyddsområde, eller område med särskilt miljöintresse, bör det övervägas att behålla Räddningstjänstbegreppet längre, tills t.ex. ett fordon bärgats. Detta medger i så fall större möjlighet att vidta kraftfulla åtgärder för att hindra skadeutbredning, t.ex. vid utsläpp, utan onödig fördröjning. RCB och IL har diskuterat rutinerna i frågan och kommit fram till att t.ex. bärgare kan beställas i samråd med RCB.



---

**Protokoll olycksundersökning.**

---

- **Samverkan pågår med VA i Kungälv om hur vi bör gå till väga i vattenskyddsområde. Det innefattar även riktlinjer för markutsläpp. Därtill undersöks om lämplig information rörande miljö känsliga områden kan läggas som kartlager i fordonsdatorer.**
- **Överlämningen mellan Räddningstjänsten och Miljö & Hälsa har fungerat väl och parterna hade samsyn i ärendet. Däremot har inte beställningen av bärgare fungerat i kommunikationen mot Ale kommuns beställarorganisation. Dessa rutiner behöver de se över.**
- **Angående det utsläpp som i detta fall skedde, berodde det främst på att bärgningen dröjde. Generellt bör en första länsa placeras nära utsläppet för att begränsa tidigt, därefter placeras ytterligare länsa med ett visst avstånd för att ta eventuella rester som passerat den första, m.a.o. hängsle och livrem. Ett fordon som hamnar i vatten börjar förr eller senare läcka ut föroreningar. Tid och mängd avgörs av t.ex. täthet på oljelock eller diametrar på ventilationshål.**
- **Frågan om Insatsledaren skall ta över på plats måste avgöras utifrån rådande omständigheter, inte bara olyckan som sådan, utan även beredskap och belastningen på övriga systemet.**