

Räddningsplankan

En webbtidning för erfarenhetsutbyte inom området skydd mot olyckor utgiven av RäddSam F



RäddSam F är ett samarbetsorgan för 13 kommuner i Jönköpings län och Ydre kommun i Östergötlands län samt SOS Alarm.

Brand nära orsaka samhällsstörningar

I juli inträffade en brand i en verkstadsfastighet i Eksjö som höll på att ge omfattande konsekvenser för viktiga samhällsfunktioner. Med anledning av fastighetens läge samt den verksamhet som bedrevs där, gjordes omfattande avspärningar. Under tidiga morgontimmar så stoppades all trafik samt tillträde till ett område som innefattade Eksjös knutpunkt för busstrafik och ett antal butiker. Tack vare hjälp från militären så kunde insatsen avslutas innan konsekvenserna av händelsen blev allt för stora. Läs mer på sidan 6-7...

100-årsregnet i Jönköping



Läs mer på sid 8

Ledaren
SIDAN 2

**Krigsbrand-
dammar**
SIDAN 3

Medical card

SIDAN 4

MSB

SIDAN 5

Industribrand

SIDAN 6-7

100-årsregnet

SIDAN 8

Varuhusbrand

SIDAN 9

Håltagning

SIDAN 10-11

Tågolycka

SIDAN 12-13

Personalinfo

SIDAN 14

Ledare

Vi lever i en föränderlig värld. Allting förändras och det med en allt snabbare fart. Mycket utav det som var sant förra månaden eller året uppfattas idag på ett helt annat sätt. Riskerna i samhället och olyckorna förändras också mycket över tiden. I vissa fall blir skadeutfallen mycket bättre såsom det t ex har skett med trafikolyckor.

Antalet omkomna och svårt skadade har minskat mycket under de senaste 10 åren. Antalet mindre omfattande olyckor ökar och fortfarande är de oskyddade trafikanterna hårt utsatta. Men arbete pågår med detta.

Antalet människor som omkommer vid bränder har inte utvecklats lika positivt som antalet som omkommer vid trafikolyckor. Här finns fortfarande mycket att göra. Det omkommer ca 100 personer om året och så har det varit i många år. Här kan fortfarande mycket göras med förebyggande insatser, med utbildning till våra kommunmedborgare för att ge ökad kunskap, för att göra egna insatser m m. Inom vår operativa verksamhet pågår också utvecklingsarbete inom detta område. Här bedriver MSB ett antal olika projekt som skall vara klara under 2014.

Det är inom detta område också viktigt att utveckla räddningstjänstens förmåga att hantera de mycket stora händelser som mera sällan inträffar. Det finns idag objekt där brandskadorna mycket väl skulle kunna överstiga 1 miljard kronor vid en enskild händelse.

Antalet personer som omkommer till följd av fallolyckor är ca 1500 om året och ungefär lika många personer dör till följd av självmord. Inom dessa områden finns fortsatt mycket att göra med förebyggande insatser.

Under senare tid har det i vårt län inträffat många suicidfall och i många fall har det varit unga människor. Vi har också genom vårt samarbete med polis och sjukvården/ambulansen medverkat till att avbryta många händelser som kunnat leda till suicider. Detta är ett mycket angeläget område att fortsätta att arbeta inom med både förebyggande och avhjälpande arbete.

Händelser som är relaterade till vädret, dvs översvämningar, ras och skred, stormar m m tenderar att öka under senare år. Vi har redan märkt av klimatförändringar och mer blir det om man får tro på specialister inom området. I olika delar av länet har vi haft översvämningar till följd av koncentrerade och mycket intensiva regn, vi har omfattande stormar m m. Dessa typer av händelser anses komma allt oftare i framtiden och vi måste förbereda oss för dessa väderhändelser genom bland annat förebyggande arbete.

För en tid sedan var jag och fick information om arbetet inför 2015:års försvarsbeslut. För inte så många år sedan innehöll detta nästan bara militära ställningstaganden. I det kommande försvarsbeslutet finns sannolikt ställningstaganden runt nya hot i samhället. Dessa gäller bland annat hur samhället skall hantera större kriser såsom t ex Utöja, samverka med övriga Nordiska länder och EU vid större händelser, m m.

Vi lever i en föränderlig värld och det gäller för oss att anpassa vårt arbete så att vi på bästa sätt kan bidra till att minska konsekvenserna avseende såväl personskador som ekonomiska konsekvenser. Det gör vi sannolikt bäst genom att bland annat vara lyhörda till förändringar,

anpassa oss till dessa på lämpligt sätt och samverka med varandra och med andra resurser i samhället.

Återigen måste jag lyfta fram det goda samarbetet som finns inom Räddsam F och F Samverkan i vårt län. Jag är övertygad om att dessa samarbeten är förutsättningen för att vi i framtiden skall lyckas med vårt uppdrag att verka för trygga och säkra kommuner i Jönköpings län.



BENGT MARTINSSON
RÄDDNINGSCHEF I JÖNKÖPING,
HABO OCH MULLSJÖ KOMMUNER



Visning och övning kring krigsbranddammar i Jönköping

Eftersom det var ett tag sen det var krig i vår närhet tyckte vi att det var dags att flagga upp för de sju krigsbranddammar vi har i kommunen. I Jönköping finns även två pump-platser för dagvatten, varav ett vid Kulturhuset Spira i centrum. Även detta ingick i den visning och övning som brandmännen fick under en halvdag.

Krigsbranddammar kan vara bra att ha i åtanke även i fredstid då det finns ett behov av att ta ut stora mängder vatten vid t.ex. industribränder, stora byggebränder (idrotts-huset, pingstkyrkan, spira etc.) eller för att tvätta ned gasmoln.

Två storlekar

I Jönköpings kommun finns det två storlekar på branddamarna, 70-100 m³ (runt lock) eller 400 m³ (fyrkantigt lock) vilket motsvarar en ganska ansevärd mängd tankbilar de kan ersätta. I övningen ingick även handhavandet av ulefors- och triloflyftverktygets ädla konst vilket gav en del aha-upplevelser.

JERKER STUREDAHL
BRANDMÄSTARE
JÖNKÖPINGS KOMMUN



Medical Card - medicinsk information i MC-hjälm




Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har cirka 65 000 medlemmar av landets omkring 260 000 MC-ägare. SMC arbetar med alla frågor som rör motorcyklister på landsväg och ett viktigt område är säkerhet.

Varje år dödas och skadas ett antal motorcyklister. Medelåldern bland både MC-förare och passagerare ökar. Ett antal har någon form av kronisk sjukdom som kräver medicinering, andra har allergier.

Inom Sverige är en av indikatorerna för att nå målen i Nollvisionen snabb och adekvat räddning. Trafikverket har i skriften "Gemensam strategi för ökad MC- och mopedsäkerhet" visat att 4 liv kan sparas per år inom detta område. SMC

startade 2012 initiativet Medical Card, vilket innebär att SMC skickar ut ett klistermärke att fästa på hjälmen till alla medlemmar samt ett Medical Card att lägga i hjälmen mellan skal och stoppning.

| | |
|----------------------------------|---|
| Namn | |
| <small>Name</small> | |
| Personnr | Postnr |
| <small>Date of birth</small> | <small>Zip code</small> |
| Nationalitet | |
| <small>Nationality</small> | |
| ICE Närmast anhörig | |
| <small>Next of kin</small> | |
| Telefon |  |
| <small>Phone</small> | <small>Medical Card</small> |

| | |
|--|---|
| Allergier | |
| <small>Allergies</small> | |
| Sjukdomar | |
| <small>Diseases</small> | |
| Medicinering | |
| <small>Medication</small> | |
| Blodförtunnande <input type="checkbox"/> Ja/Yes <input type="checkbox"/> Nej/No | |
| <small>Anticoagulant</small> | |
| Sjukhus |  |
| <small>Hospital</small> | |

Vid MC-turer då man färdas ensam finns, om en olycka sker, ingen som kan uppmärksamma ambulans- och vårdpersonal på patientens medicinska historia om motorcyklisten är medvetslös. Det är inte heller säkert att MC-kompisar är förtrogen med den medicinska statusen hos dem man kör motorcykel med.

Syftet med Medical Card

Syftet med SMC:s projekt Medical Card är att snabba på medicinsk diagnostik som ligger till grund för fortsatt vård och behandling. Snabba åtgärder och operationer kan minska antalet dödade och skadade efter trafikolyckor. Liknande projekt förekommer i andra delar av världen: www.rideralert.org och www.ambulancemotorcycleclub.150m.com

Dekaler

SMC har tagit fram dekalering som sätts längst ner mitt bak på MC-hjälmen och indikerar att hjälmens ägare har ett Medical Card i hjälmen. Tillsammans med dekaler följer ett Medical Card. Detta kort läggs in i hjälmen mellan skal och stoppning. På kortet fyller ägaren själv i uppgifter på vardera sidan innan det läggs i hjälmen. På den ena sidan ifylls: namn, personnummer, postnummer, nationalitet samt namn och telefon till närmast anhörig.

På den andra sidan ifylls: allergier, sjukdomar, medicinering, blodförtunnning samt behandlande sjukhus. All information är översatt till engelska.

Utvärdering

SMC har efterlyst erfarenheter från medlemmar som varit med om olyckor och haft Medical Card i hjälmen. SMC hoppas också att räddningspersonal som fått infor-

mation via Medical Card återkopplar detta. Kontakta i så fall Maria Nordqvist på SMC; maria.nordqvist@svmc.se, 070-538 39 38





MSB:s skogsbrandsdepåer uppdateras

MSB:s skogsbrandsdepåer, vilka är utplacerade hos olika kommuner i landet, har länge varit i behov av renovering. Därför känns det roligt att kunna meddela att en uppdatering av dessa nu är på gång. Planen är att samtliga skogsbrandsdepåer ska bytas ut under 2013.

En översyn har skett, både avseende vad depåerna ska innehålla och var dessa ska vara lokaliserade. Avseende innehållet i depåerna har många av Er tillfört synpunkter och idéer, vilket vi tackar för.

Innehåll i depåerna

Varje skogsbrandsdepå kommer framledes att bestå av två stycken containers med lastväxlarram, färdiglastade med skogsbrandsutrustning. MSB kommer också att skriva avtal med respektive kommun som ansvarar för en

depå.

MSB:s resurser är tänkta att utgöra ett komplement, då en regions egna resurser är uttömda vid en händelse. Strävan är därför att ha depåerna utspridda på ett sätt som skapar en god täckning av landet.

Placering i Vetlanda

Hittills har våra skogsbrandsdepåer varit lokaliserade något tätt i södra Sverige, en konsekvens av en högre skogsbrandsrisk efter stormen Gudrun. En risk som inte längre föreligger. I samband med upprustningen av resurserna, kommer därför en viss omlokalisering av dem att ske. Depåerna i Jönköping, Lessebo och Borås tas bort, medan Strängnäs tillkommer för att förbättra resurstillgängligheten i det området.

Nu kommer depåer att finnas i Bengtsfors, Boden, Dorotea, Högsby, Ljungby, Ludvika, Skellefteå, Strängnäs, Sundsvall, Söderhamn, Vetlanda och Östersund. Dessutom

kommer två reserv-depåer att finnas i MSB:s centralförråd i Ljung, vilket ligger ca 4 mil norr om Borås.

Leverans under 2013

Vi kommer att kontakta respektive räddningstjänst för att bestämma lämpligt datum för leverans av de nya skogsbrandsresurserna. I samband med leveranserna, hämtar också MSB den gamla skogsbrandsmaterielen. Utbytet av resurser kommer ske successivt under hela 2013. Mer information om hur detta ska gå till, återkommer vi till när leveransdatum närmar sig. Inom kort skickas också en ny broschyr från MSB ut till samtliga kommuner där alla våra nationella förstärkningsresurser presenteras.

JOSEFIN GULLSTRAND

ENHETEN FÖR INSATSER

MYNDIGHETEN FÖR SAMHÄLLSKYDD OCH

BEREDSKAP (MSB)

Nytt i videoteket



MSBs senaste DVD innehåller erfarenheter från aktuella händelser som terrorattacken mot Oslo och Utöya, explosionen i högspänningsanläggningen i Ludvika, information om brand i kläder samt brand i höghus.

Vid terrorattacken i Oslo visste man inte om det fanns fler bomber i området och riskerna för egen personal övervägdes noga innan insatser i det drabbade området kunde genomföras.

När explosionen i högspänningsanläggningen i Ludvika hände fick speciella rutiner användas för att säkerställa att eventuella spänningsöverslag i anläggningen inte kunde ledas tillbaka i vattenstrålen och träffa brandpersonalen.

Vid branden på 21:a våningen i ett höghus i Madrid visade det sig att byggnadens eget brandskydd och släcksystem var felaktiga. Förloppet höll på att kosta flera brandmän livet och man insåg att räddningstjänsten inte var dimensionerad för att klara stora bränder i så höga byggnader.

Filmerna från MSB finns att låna på Räddningstjänsten i Jönköping



Industribrand var nära att orsaka stora

Den 8 Juli inträffade en brand i en verkstadsfastighet mitt i centrala Eksjö som höll på att ge omfattande konsekvenser för viktiga samt den verksamhet som bedrevs där, gjordes omfattande avspärningar. Under ett antal tidiga morgontimmar så stoppades all tillträde till ett område som innefattade Eksjös knutpunkt för busstrafik och ett antal butiker. Tack vare hjälp från militären så kunde allt för stora.



Händelseförlopp

Larm inkommer till SOS 01:56 måndag 7/8, om brand i byggnad. Adressen ligger i centrala Eksjö och byggnaden är en verkstadsfastighet där en lack- och plåtverkstad bedriver sin verksamhet vilket genererar ett nivå-30 larm. Första enhet på plats är insatsledare från Eksjö som rapporterar att byggnaden, som är ca 20x35 meter, är till stora delar övertänd. Målet med insatsen (MMI) blir att förhindra spridning till intilliggande byggnader med obemannade vattenkanoner.

Gasflaskor i byggnaden

Det konstateras att det finns gasflaskor i byggnaden och det hörs även ett antal explosioner som leder till beslut om att spärra av ett större område. Avspärningarna innebär stopp på riksväg 40, tågtrafiken mellan Eksjö och Oskarshamn samt de verksamheter som finns på området. Prognosen för avspär-

ningarna sätts initialt till 24 timmar på grund av att det förutsätts finnas acetylenflaskor.

Efter att släckningsarbetet pågått drygt en timma har branden avtagit så mycket att spridningsrisken ej längre föreligger. I detta läge ändras MMI till att minska ner avspärningarna så att trafiken på väg och järnväg ej störs.

Försvarmakten kontaktas

Kontakt har tagits med ägare av verksamheten som informerar om att det finns en mindre acetylenflaska i byggnaden och att den står placerad innanför en port. 03:32 kontaktas försvarmakten för att se om de kan vara behjälpliga för att kunna gå fram och lokalisera och oskadliggöra flaskan. Det visar sig att det finns en bepansrad traktorgrävare som kommer till platsen 04:34, alltså endast en timma efter att kontakt togs. Denna traktorgrävare och försvarets insats blir helt avgörande för resul-

tatet av insatsen. Med hjälp av traktorgrävaren så rivs porten och delar av väggen, som acetylenflaskan står innanför, ner. 06:20 hittas acetylenflaskan som visar sig ha exploderat sedan tidigare och i och med detta hävs avspärningarna. Tack vare hjälpen från försvarmakten blev endast konsekvensen av avspärningarna att 2 tåg ställdes in. Om flaskan ej hittats hade istället alla tåg, två butiker och riksväg 40 varit stängt under 24 timmar med stora samhällskostnader som följd.

Vid förfrågningar om hjälp från försvarmakten

Kontakt med försvarmakten vid förfrågningar om hjälp vid räddningsinsats tas via SOS eller IB. De kontaktar då vakthavande befäl för Södra militärregionen som finns i Revingehed.

RASMUS FRID
BRANDINGEJÖR

HÖGLANDETS RÄDDNINGSTJÄNSTFÖRBUND

samhällsstörningar

a samhällsfunktioner. Med anledning av fastighetens centrala läge trafik på riksväg 40, all trafik på järnvägen Eksjö-Oskarshamn samt de insatsen avslutas i tid innan konsekvenserna av händelsen blev



FÄLTARBETSFORDON 16T SP



Fältarbetsfordon 16T SP kan gräva, schakta och lyfta och med tillbehör kan den dessutom bland annat borra, kapa och skruva. För att vara ett tungt arbetsfordon tar den sig fram snabbt i 80 km i timmen. Med hydraulfjädring, ABS-bromsar och aircondition klarar den de mest skiftande miljöer.

Erfarenheter

- Det är mycket viktigt att gasflaskor står på bestämda platser. I detta fall kunde acetylenflaskan hittas för att den stod på en angiven plats.
- Det är svårt att identifiera gasflaskor som är brandutsatta då färgen är bortbränd. Det är viktigt att veta innehållet i en gasflaska innan man använder sig av gasflaskeskytt. Endast acetylenflaskor bör skjutas då andra flaskor t.ex. argon har mycket högre tryck (200-300 bar) och kan flyga iväg och orsaka skada.
- Försvarsmakten i Eksjö har ett antal specialfordon som är bepansrade och skyddade mot explosion. Med dessa fordon kan man komma nära för att få en bra lägesbild. Traktorgrävaren som användes i detta fall kunde även frilägga väggar och tak för bättre åtkomst för släckning och lokalisering av gasflaskor.
- Det är svårt att få egen personal att hålla angivna säkerhetsavstånd. Fysiska avspärningar underlättar för personalen att veta var gränsen går.

Tekniska data

- Max hastighet 80 km/h
- Min- och splitterskydd enligt STANAG nivå 2
- Vadningsdjup 1 m
- IR-belysning
- Termisk värmekamera för körning och arbete på natten
- Radiosystem 180 och DART
- Hydrauliskt inkopplingsbara handverktyg
- Kan lastas i Hercules C-130
- Motor Cummins ISB dieselmotor
- Svenska skopfästen fram och bak

100-årsregnet i Jönköping

Fredagen den 26 juli 2013 föll under 1½ morgontimma 68 mm regn på en mycket begränsad yta kring A6- och Ryhovsområdet i Jönköping. Nederbörden motsvarar drygt vad man kallar ett hundraårsregn. Konsekvenserna blev stora vattenskador på köpcenterområdet, Länssjukhuset Ryhov och delvis också på A6 golfklubb. Samtidigt blev strömförsörjningen akut hotad i centralblocket på sjukhuset och helt utslagen på delar av det s.k. gamla sjukhusområdet med icke akut vårdverksamhet samt administration. Samtidigt blev också värmeförsörjningen till hela området utslaget under en kortare period. Vidare blev även E4 blockerad av vatten till ett djup av c:a 70 cm och trafiken stod därför helt stilla under ett antal timmar.

Mycket personal från många olika aktörer var inblandade och gjorde ett på det hela taget mycket bra jobb. Alltifrån pumpning av vatten, rensning av dagvatteninlopp till ledning och stabsarbete.

Vilka erfarenheter har vi då dragit från denna blöta dag?

Här följer några punkter som på intet sätt gör anspråk på att vara heltäckande men fångar upp några viktiga lärdomar. När en händelse omfattar ett större geografiskt område är det mycket svårt att få en helhetsbild av läget och därmed ett bra underlag för prioritering av resurser. Det är därför väsentligt att tillskapa många "ögon" ute på olika platser av skadeområdet men samtidigt också en plats där dessa olika bilder kan sammanställas till en gemensam. Utifrån den gemensamma bilden kan sedan ledning och prioritering göras. I detta fall bildades en gemensam ledningsstab inne på JILL som arbetade utifrån de bilder som levererades av många olika enheter ute.

- **Geografisk överblick.**

När konsekvenserna av en händelse är svåra att överblicka är det lätt att fastna i det som för stunden ser värst drabbat ut eller hos de drabbade som "skriker högst". Då måste man försöka underkasta sig den ledning som har till uppgift att prioritera bland de olika uppgifterna. Detta kom att fungera i skede två denna dag då det hunnit skapats en övergripande lägesbild och uppgifter tilldelades förstärkande styrkor. I initialskedet var det mer av "fria kriget" då alla gjorde så gott man kunde och var man uppfattade att man gjorde nytta.

- **Pumpa smutsigt vatten.**

Det vatten som kom ner från höjderna vid A6-golfklubb var inte bara rent regnvatten utan var mer att betrakta som någon form av slamströmmar. Det innebär att uppgiften att pumpa vatten handlade om att pumpa smutsigt vatten. Till den uppgiften är inte räddningstjänstens motorsprutor bäst lämpade. Istället ska särskilda slampumpar användas. Här måste ledningsfunktionerna bli bättre förtrogna med var sådana resurser finns och vilken kapacitet de har.

- **Köra fordon i vattenmassor.**

På många ställen blev vägbanorna översköjlda av vatten och i lågpunkter blev vatten stående med ganska stora djup. Räddningstjänstens fordon är generellt inte mer lämpade att köra genom vattenmassor än vilka civila fordon som helst. Vi fick ett antal fordon som blev tvungna att ställas på tork under längre eller kortare tider med vattenskador på såväl motordelar som inredning. När det som i detta fall handlade om smutsigt vatten var det omöjligt att avgöra djupet på vattnet eller om det fanns bortspolade brunnsocker under vattnet. Det var således rätt riskfyllt att köra genom dessa vattenmassor.

- **Samordnad ledning.**

För att göra den mest effektiva insatsen på de olika skadeområdena uppfattades det som det dels behövdes samordnad ledning mellan de inblandade aktörerna ute vid det direkta skadeområdet men också i en stabsmiljö. Räddningstjänsten är vana att ha ledningspersonal på båda dessa platser, men det är inte en självklarhet hos andra aktörer. Här måste sådana strukturkanaler borras upp i ett förberedande skede. Åtgärderna för att komma tillrätta med det blockerande vattnet på E4 och åtgärderna inne på Ryhovsområdet visar på hur effektivt det blir när samordnad ledning kan bildas både vid skadeområdet och i en stabsmiljö.

Det finns många ytterligare lärdomar att dra från denna dag, både övergripande och på detaljnivå. Detta har varit de övergripande reflektionerna från min horisont som initialt var som brandingenjör och beredskap, tillika jourhavande räddningschef och i ett senare skede skadeområdesansvarig för Länssjukhuset Ryhov.

DAVID HÖGBERG

BRANDINGENJÖR

RÄDDNINGSTJÄNSTEN JÖNKÖPINGS KOMMUN



Varuhusbrand i Gislaved

Klockan 00:33:33 den 24 juni 2013 får räddningstjänsten Gislaved-Gnosjö larm om brand/rökutveckling på Rusta AB, Anderstorpsvägen 3 i Gislaved. Vid framkomsten konstateras att det brinner kraftigt vid in/utlastningen på baksidan av byggnaden. Brandbekämpning påbörjas direkt när första släckbil är på plats, ca 5 min efter att larmet mottagits.

Pumpskötaren börjar leta efter närmaste brandpost. Den hittas inte för att en stor sten är placerad precis över brandposten. Cirka 6 minuter efter ankomst tar vattnet slut i släckbilen. Det tar ytterligare 5 minuter innan ännu en tankbil är på plats för att försörja släckinsatsen. Då har pumpskötaren även konstaterat att en annan brandpost inte fungerar. Branden var då utom kontroll.

Problem med brandposter

Ca 30 minuter efter detta kopplas vatten upp från en tredje brandpost. Denna brandpost lyckas pumpskötaren öppna efter stor kraftansträngning. Senare in i insatsen så lyckas räddningstjänsten öppna en fjärde brandpost till ungefär hälften. Rusta ABs konstruktion hade då kollapsat. Två av brandposterna ligger precis intill Rusta AB, ingen av dem fungerade. En hade ingen av/på ventil och den andra låg under en stor sten. Den tredje brandposten ligger på Baldersvägen, ca 200 m från Rusta AB. Den gav vatten men var väldigt trög att öppna. Den fjärde och sista brandposten ligger på Glasbruksgatan, ca 100 m från Rusta. Den kunde räddningstjänsten öppna till hälften.

Utvärdering

En utvärdering av brandpostnätet runt Rusta AB är gjord och under behandling av Tekniska kontoret som kommer att funktionstesta alla brandposter, i samband med vintertömning, med start V40, 2013.

Hur ser det ut i övriga länet?

Kan vi inom räddningstjänsten lita på att brandpostnätet fungerar? Vi kanske måste vara beredda på att göra strategiska omprioriteringar med kort varsel.

Att tänka på

Vilken förvaltning har underhållsansvaret för brandpostnätet i just din kommun? Vilka brandstationer ligger närmast som kan skicka tankbilar om så behövs? Är iläggningsplatser för motorsprutor rekognoserade det senaste åren?

Tekniska kontoret i Gislaved har svarat på följande:

Förslag på åtgärder/rekommendationer*

Fyra av fyra brandposter fungerade inte tillfredställande. Detta är säkerställt. Resultatet av detta talar starkt för att underhållet är/har varit bristfälligt. Tekniska kontoret i Gislaveds kommun är ansvariga för underhållet av brandpostsystemet. Jag rekommenderar därför att Tekniska kontoret ser över rutinerna för underhållet.

*Utdrag ur Utvärdering av brandpostnät Rusta AB

ROBERT BANG
RÄDDNINGSTJÄNSTEN
GISLAVED-GNOSJÖ

Hjärtstoppslarm kräver utbildning

Vid middagstid en tisdag i augusti får vi i deltidstyrkan in ett larm om en medvetslös person. Tre och en halv minut efter larmet är jag framme med 1508. Mannen ligger på en trottoar och sista biten är en lång raksträcka och redan då ser jag hur blå mannen är ansiktet.

På plats finns tre personer, mannen som hittade den medvetslöse, en granne och hans fru. Ingen av dem kan HLR så min första åtgärd blir hjärtkompressioner. Man uppskattar att mannen har legat fem minuter. Tre och en halv minuter efter min framkomst kommer 1510 med tre man och tar över min uppgift samt börjar med syrgas och uppkoppling av defibrillator. En ambulans kommer ganska omgående och detta beror på att från början bedömde man inte detta som hjärtstopp vilket gjorde att ambulansen blev utlarmad en stund innan oss.

Aktivitet

Vi jobbar parallellt med ambulanspersonalen och efter en stund kommer även en andra ambulans. Efter diverse åtgärder och läkemedel så ser man aktivitet på defibrillatorn. I detta läge lastas personen i ambulansen för transport till länssjukhuset Ryhov. Vi känner en ganska skön stämning för att vi kanske har räddat ett liv och att vi har gjort vad vi kan.

Utbildning är A och O

Till grund för mycket av detta beror ju på den utbildning vi får av Ulf Lindeberg som verkligen viker sitt liv för detta och räddningstjänsten som prioriterar denna sak. Utbildningen är ju A-O för att vi ska känna oss trygga i det vi gör.

DAN LJUNGVALL
FIP DELTID, JÖNKÖPING





Håltagning – Det tueggade svärdet

Håltagning har en speciell plats inom räddningstjänsten och hos många som jobbar inom vårt skrå. Det är mer regel än undantag att det beordras håltagning vid bränder som vuxit sig större. Genom att tryckavlasta branden så att trycket i brandrummet är lika stort som omgivande tryck kan vi kanske hindra viss spridning av rök och värme genom byggnaden. Detta är en önskvärd effekt särskilt om den kommer tillsammans med att röken lättar från golvet och miljön förbättras. Men fungerar det verkligen så?

Går det att tryckavlasta?

Så vi gör ett stort hål i taket till en brand och en massa rök väller ut, det har vi alla upplevt och det är till synes gott att all denna rök kommer ut så vi slipper den där inne. Men om något kommer ut så måste något också komma in (inte nödvändigtvis men troligen) då naturen inte tillåter hålrum i luften. Detta undertryck som skapas suger in kall luft som troligen innehåller syre. Om branden är bränslekontrollerad så är allt frid och fröjd, miljön blir bättre och vi får det lättare att släcka branden. Men det scenariot var mer troligt på farfars tid, då bränder innehöll en bråkdel av det bränsle som dagens bränder gör. Vad vi förväntar oss är den ventilationskontrollerade branden som kommer att öka i effekt i samma takt som syret tillförs till branden. Den troliga effekt vi riskerar med håltagningen är en effektökning av branden utan någon av de goda effekterna, så visar också

den senaste forskningen. Det går inte att göra ett tillräckligt stort hål för att tryckavlasta den ventilationskontrollerade branden, branden växer sig istället proportionellt större med hålet.

Så vi ska inte ta hål längre?

Det är aldrig så enkelt, håltagning är definitivt bra vid en bränslekontrollerad brand då vi får de goda effekterna. Håltagning används också till att skapa åtkomst för släckning, men det är viktigt att branden då kylts innan hålet görs för att inte brandens effekt ska öka med införseln av syre. Håltagning är också bra om den koordineras med brandsläckning, och där kommer det magiska ordet koordinera in i bilden.

Koordinera ventilation med brandsläckning – nyckeln till framgång?

Så de effekter vi letar efter med håltagning (all ventilering) är tryckavlastning och en förbättrad miljö. Dessa effekter får vi troligen även vid den ventilationskontrollerade branden men bara för en kort stund. När hålet görs kommer det ta en viss tid för syret att nå branden, brandens intensitet ökar för att sedan växa till att på nytt överbelasta hålet som vi gjorde. Men under den första tiden, kanske någon minut, då har vi ett gyllene tillfälle att få vatten på brandhärden och förhindra den kommande effektutvecklingen. Men då måste vi ha resurser på standby och en plan för brandattacken när hålet görs, annars skapar vi bara en större brand. Ventilation måste koordineras tight med brandsläckning för att nå ett bra resultat.

Tvårsnittshål – det är väl bra?

Tvårsnittshål följer även de naturens lagar. Gör vi ett hål i taket till en ventilationskontrollerad brand så kommer branden att växa proportionerligt med hålet om vi inte koordinerar ventilationen med brandsläckning. Men det anses kanske inte vara ett problem att branden växer (jag håller inte med) och att det är en del av planen att den får växa, att vi drar en begränsningslinje dit den inte får gå vidare. Jag säger inte att det inte går att stoppa en brand med ett tvårsnittshål, det går säkerligen ibland. Men jag vill hävda att det inte är det snabbaste, säkraste eller effektivaste sättet om taket är någorlunda helt fortfarande.

Antiventilation som följs av en koordinerad attack

Minimera all ventilation så mycket det går, en liten brand sprider sig långsamt och vi köper tid. Kyl brandgaser och om möjligt heta ytor utifrån med dimspikar, skärsläckare eller strålrör genom öppningar och köp mer tid. När resurserna finns, när planen finns, då görs det ett kraftigt angrepp med ventilation och en koordinerad attack på brandhärden. Så vi startar insatsen i ett antiventilerat läge, där vi minimerar all syretillförsel till branden och kyler utifrån. När vi sedan är överstarka med resurser, när vi skapat en plan, då ventilerar vi ut den vattenblandade röken och går direkt på de heta ytorna med en invändig insats.

LARS E ÅGERSTRAND
BRANDMAN
VÄRNAMO



Ventilationskontrollerad brand

Branden styrs utav mängden syre som tillförs elden genom ventilation. Ventilation måste koordineras med brandsläckning för att inte branden ska växa okontrollerat. *Se bild föregående sida.*



Den öppna dörren har ett inlopp i botten av dörrhålet där syre dras in till branden. Brandens effekt kan minskas om dörren stängs och ytterligare begränsas om kylning startas utifrån. Kortare attacker med dimspik i varje rum är effektivare än en lång. Effektivast är det om dimspikens vatten hittar brandhärden och förångas där.

Koordinera sedan en omfattande ventilation av huset med ett invändigt brandangrepp.

Brandens effekt styrs utav mängden syre som kommer in genom ventilation och naturliga sprickor mm. Använd dimspik begränsning genom innertaket och upp på vinden. Skärsläckare eller dimspikattack genom gavlar. Förbered håltagning på taket, förkapa lämpligt många hål till 90% för åtkomst till vinden utan att tillföra syre än. Om kylningen utifrån ger ett gott resultat, vänta då med invändigt angrepp tills temperaturerna går ner. Koordinera sedan en omfattande ventilation med invändigt brandangrepp genom samtliga åtkomstpunkter.

Vid livräddning: Ingen ventilation vid rökdykning och stäng angreppsdörren mot slangen. Snabbsök först efter brandhärden och dämpa ner den med vatten. Ventilera sedan huset så mycket det går och sök av efter liv.

När inget liv finns kvar, återgå då till att begränsa syret till branden i konstruktion och vind.



Brandens effekt styrs utav mängden syre som kommer in genom ventilationen och den öppna vindsluckan. Om vi inte är säkra på att träffa alla heta ytor från vindsluckan kommer branden troligen öka till följd av den ökade mängden syre hålet medför. Stäng luckan och använd dimspikbegränsning genom innertaket och upp på vinden. Skärsläckare eller dimspikattack genom gavlar. Förbered håltagning på taket, förkapa lämpligt många hål till 90% för åtkomst till vinden utan att tillföra syre än. Om kylningen utifrån ger ett gott resultat, vänta då med invändigt angrepp tills temperaturerna går ner.

Koordinera sedan en omfattande ventilation med ett invändigt brandangrepp genom samtliga åtkomstpunkter.



Bränslekontrollerad brand



Branden styrs utav mängden bränsle som frigörs av värmen från elden. Röken kan med fördel ventileras ut för att underlätta brandsläckning.



Tågolycka i plankorsning mellan tåg

Larm inkommer till SOS klockan 12.28.18 med följande beskrivning; kollision mellan tåg och lastbil, vagnar som har spårat ur, minst 2 skadade samt flera chockade.

Klockan 12.29.08 dras ett förlarm på den närmaste räddningsenheten, Forserum, samt till ambulans i Nässjö. Klockan 12.31.34 dras ett nivå 30-larm till Forserum, Nässjö, Jönköping samt Malmbäck. Från början var det oklart vilken RAPS kanal som var tilldelad och tal skedde både på RAPS 4 och 5, någon totalinfo från SOS uppfattades inte på vägen fram.

På plats snabbt

SL är på plats inom en minut från huvudlarmet, han blir hindrad att köra fram då vägen är blockerad, hoppar ut och ser den demolerade lastbilen och att chauffören ligger utanför. Ytterligare en brandman i jourstyrkan är på plats civilklädd då han inte kommer förbi olyckan och därmed inte kan ta sig till stationen. Personal på tåget har påbörjat evakuering och SL kontrollerar snabbt skadebilden och går in i tåget för att se om det finns fler drabbade/skadade. Brytpunkt bestäms på båda sidor om olyckan för kommande enheter. Fram till olycksplatsen kommer räddningsstyrkorna från Forserum, Jönköping samt Nässjö, Malmbäck stannar kvar vid bryt-

punkten. Skadeplatsen delas upp i tre sektorer; lastbil, tåg samt uppsamlingsplats. Skyddsordning görs på båda sidorna av tåget. Ett fält utgjorde uppsamlingsplats där lättare skadade kunde tas om hand av ambulans och räddningstjänst samt att polisen utförde registrering av de drabbade. Polisen beställde två bussar för de drabbade, som inte avfördes med ambulans, till vårdcentralerna i Forserum respektive Nässjö där sjukvårdspersonal samt personer från Nässjö kommuns krisgrupp fanns för undersökning samt samtal. Skadade fördes till Eksjö samt Jönköping. Lastbilschauffören samt närstående fördes till Eksjö där även en pastor fanns till hands. Efter att de drabbade hade tagits omhand påbörjades undersökning av olycksplatsen samt därefter sanering.

IB och Stab

Trycket från media var stort redan från början, IB tog alla samtal. Vid 13 tiden utsågs ett informationsbefäl som fanns på olycksplatsen. Informationen samordnades via informationsbefälet som i sin tur fick information från Landstinget och polisen. Då olyckan inträffade under dagtid en vardag fanns det gott om personal som kunde hjälpa till att snabbt bemanna RCB-staben i Jönköping samt även stötta det inre befälet. Lägesbilder publicerades på väggarna

i stabsutrymmena samt på en händelselista så att alla kunde få samma information. Två stabsgenomgångar inom F-samverkan hölls, klockan 14.10 samt 15.40, dock fanns inte polisen representerade.

Skadebild

En person omkom och ytterligare 6 personer fördes med ambulans till Ryhov i Jönköping samt Högländs sjukhuset i Eksjö. Skadorna var i form av rygg och nackskador samt splitterskador. Inblandade fordon och spåranslag fick omfattande skador.

Räddningstjänsten

Räddningstjänstens arbete fungerade bra på olycksplatsen. Efter en första inventering av olycksplatsen och drabbade var olyckan statisk och man upplevde att det fanns tillräckligt med resurser. Styrkeledaren hade en kort inställetid till olycksplatsen och trots att han var där bara någon minut efter larmet och inte hade tid att mentalt förbereda sig så upplevde han att arbetet fungerade bra på olycksplatsen. Redan vid hans framkomst hade personer varit framme och påbörjat omhändertagandet av föraren till lastbilen. Styrkeledaren startade med att göra en riskbedömning av olycksplatsen, utrymning av tåget hade då redan påbörjats. Samverkan med polis, ambulanspersonal

Tisdagen den 10:e april 2013 runt klockan 12:28 inträffade en trafikolycka i en plankorsning mellan en tung lastbil och ett tåg. Lastbilen färdades från en privat väg och framme vid väjningslinjen stannade lastbilen, alternativt körde sakta framåt. I samma stund kommer tåget i riktning mot Jönköping och kvar på spåret är då lastbilens bakända.

Kollisionen är oundviklig, lastbilen träffas och slungas runt, träffar tåget ytterligare en gång och då med hytten. Lastbilen slungas ner i diket och en grävare som är lastad lös på flaket kastas ut på länsvägen, där en personbil träffas av en lös del. Lastbilschauffören som är obältad kastas ur sitt fordon och omkommer på platsen.

Tåget fortsätter ca 180 meter efter kollisionen och stannar urspåret. Tågföraren uppger att han höll ca 100 km/h när han upptäckte lastbilen som delvis stod på spåret, han tutar och bromsar för fullt. När det är ca 100 meter till lastbilen så lämnar han förarplatsen och springer bakåt i tåget. Tågföraren är en av de personer som skadas lindrigt. Totalt fanns 55 passagerare på tåget.

och lastbil

samt personal från tåg och trafikverk fungerade bra på olycksplatsen.

Plankorsningen

Efter olyckan stängdes plankorsningen och i början av september meddelade trafikverket att den obehagade övergången tas bort. Trafikverket vill med anledningen av olyckan också inventera och se över andra plankorsningar med korta magasin och snäva korsningsvinklar för att förhindra nya olyckor.

Posom (psykiskt och socialt omhändertagande)

En viktig del vid en olycka av den här typen är Posom-arbetet. Detta upplevdes fungera bra och man inser vikten av att i förväg ha kontaktpersoner utsedda så att man får tag på rätt personer snabbt. I denna händelse var tanken att samtliga drabbade, som inte avfördes med ambulans, skulle åka till vårdcentralerna. Då det

tog tid för bussarna att komma fram valde en del att fortsätta sin färd då man inte upplevde något behov av hjälp efter olyckan. Här gäller det att kunna se vilket behov som finns och inte "tvinga sig på någon"!

I Forserum öppnades Centrumkyrkan upp och de som ville kunde komma dit. På plats i kyrkan fanns även personer från kommunens krisgrupp. Pastorn i kyrkan höll i kontakterna med den omkomnes familj och vänner. Några personer önskade fortsätta samtal och detta följdes upp dagarna efter olyckan.

F-samverkan

Stabsarbetet på SOS fungerade bra och representanter från Rädd-Sam F och Landstinget var snabbt på plats, tyvärr saknades representant från polisen vilket hade varit bra för samarbetet.

Erfarenheter

- RAKEL har inte ännu satt sig helt, det var problem med vilken RAPS som skulle användas och någon så kallad totalinfo gick inte ut till styrkorna på väg till platsen. Det behövs tydligare rutiner för hur sambandet ska fungera samt att det implementeras i hela organisationen.
- Olycksplatsen delades in i sektioner men man kunde vara ännu tydligare med vilka de olika sektionerna var och inte bara tala om sektion 1, 2 och 3. Rutiner för indelning av sektorer bör tas fram.
- Lägesbild/bilder från olycksplatsen till IB och Staben underlättar förståelsen om vad som verkligen har hänt och hur det ser ut på platsen. Befäl bör utrustas med telefoner eller dylikt så att man lätt kan ta en bild och skicka vidare.
- Transport av drabbade; vem ansvarar för beställning av bussar och vart personerna körs? Enligt uppgift så skulle 48 personer utöver de som avfördes med ambulans registrerats av polisen. 22 kom till vårdcentralerna. Övriga ville inte ha någon hjälp utan valde att fortsätta sin resa.
- Posom; viktigt att starta upp tidigt alternativt att förbereda för uppstart då det tar en stund innan personer kan vara behjälpliga på plats.



THOMAS LJUNGGREN
BRANDINGENJÖR

HÖGLANDETS RÄDDNINGSTJÄNSTFÖRBUND.

Personalnytt



Marie Åkerblad

Marie Åkerblad är nyanställd beredskapssamordnare i Vaggeryd sedan april och har under sin sjukledighet ersatts av Andréa Harbeck. Andréa kommer att fortsätta stärka upp under hösten i Vaggeryd kombinerat med ett vikariat på deltid vid Anebys räddningstjänst.

Marie är statsvetare och har tidigare bl.a. jobbat med informationssäkerhet vid MSB i Stockholm och samhällsviktig verksamhet på Jordbruksverket i Jönköping.

Andréa tog examen som risk- och säkerhetssamordnare i början av som-



Andréa Harbeck

maren efter att ha studerat Risk Management under två år i Göteborg.

I rollen som beredskapssamordnare ingår att samordna kommunens gemensamma säkerhets- och beredskapsarbete. Övning och utbildning i krisberedskap, ett systematiskt brandskydds- och säkerhetsarbete, BRÅ-samverkan och arbete med POSOM-gruppen är viktiga beståndsdelar.

Marie bor med sin familj på landet en mil utanför Vaggeryd och Andréa i centrala Jönköping på pendlingsavstånd till hemstaden Göteborg.



Bra att veta

I RäddSam F resursförteckning finns det upptaget 150 m läns i Habo. Det finns 6 rullar á 25 meter som går att koppla ihop, sammanlagt 150 meter. 50 meter ligger färdigt på kärria, 100 meter finns i förråd.



Utsläpp från elbil?

Utsläpp av drivmedel från en el-bil är väl inte det man väntar sig. Gränna fick i alla fall åka på detta och sanering utfördes på parkeringsplatsen.

-Låter lite otroligt, men det finns på dessa bilar en dieseltank på 16 liter som används för uppvärmning vinter-

tid. Tanken hade spruckit i sommarvärmens enligt verkstaden.

KENNETH HERMANSSON
BRANDINGENJÖR, JÖNKÖPING

Räddningsplankan

ges ut av RäddSam F

Ansvarig utgivare

Göran Melin
goran.melin@jonkoping.se

Redaktör

Maria Boqvist

Redaktionskommitté

RäddSam F-kontoret

RäddSam F

Kansli på Höglandets
räddningstjänstförbund

Postadress

Höglandets räddningstjänstförbund
571 80 Nässjö

Webbplats

www.raddsamf.se

Telefon

0383-46 77 00

E-post

hoglandet@raddningstjansten.com

