



Länsstyrelsen
Jämtlands län

Staffan Edler
010-2253364

Inkom 130111 1/2

L-60/11

Tillsynsrapport

Datum

2013-01-10

Dnr (anges vid skriftväxling)

456-189-2013

Ab 96

Jämtlands räddningstjänstförbund

Särskild tillsyn efter haverikommissionens rapport angående helikopterolycka i Härjedalen 20 juni 2011.

Länsstyrelsen genomförde 14 december 2012 en särskild tillsyn hos Jämtlands räddningstjänstförbund efter en helikopterolycka. Minnesanteckningar från mötet bifogas.

Tillsynen genomfördes i form av ett möte med representanter för Jämtlands räddningstjänstförbund. Även representanter för Åre räddningstjänst, SOS Alarm och polismyndigheten deltog i mötet.

Syftet var att klargöra vilka system som används samt vilka källor till missförstånd som kan finnas.

Målet var att komma överens om eventuella vilka åtgärder som behöver vidtas och att om möjligt upprätta en tidplan för dessa.

Sammanfattningsvis konstateras att läget visserligen förbättrats efter införande av Rakel-systemet men att det fortfarande kan finnas problem att hitta fram till olycksplatser i terrängen.

Det är därför angeläget att problemet med navigering mellan körbar väg och haveriplatsen snarast löses så att det kan garanteras att räddningsstyrkan så snabbt som möjligt når olycksplatsen.

Ett antal förslag på lösningar togs fram under mötet och det är angeläget att räddningstjänsten snarast vidtar lämpliga åtgärder. Åtgärder och eventuella utbildningar bör med fördel genomföras i samarbete med polismyndigheten.

Länsstyrelsen har för avsikt att följa vilka åtgärder som genomförts/planeras genomföras innan sommaren 2013.

Magnus Lindow

Staffan Edler



Länsstyrelsen
Jämtlands län

Sändlista:

Polismyndigheten

SOS alarm

Åre kommun

Haverikommissionen

Särskild tillsyn efter Haverikommissionens rapport om en flygolycka i Härjedalen.

Bakgrunden till besöket är en rekommendation från Haverikommissionen att Länsstyrelsen gör en särskild tillsyn efter helikopterolyckan i Härjedalen 2011. Haverikommissionens ”uppdrag” till Länsstyrelsen är att ”inom ramen för vår tillsyn över kommunal räddningstjänst vidta åtgärder för att säkerställa att kommunala räddningstjänstorgan, i samverkan med SOS Alarm och övriga aktörer, har behövlig utrustning och fastställda rutiner som innebär att, där gatunamn saknas, geografiska positioner ändå kan anges på ett enkelt, tydligt och säkert sätt även för enheter som saknar digitala kartsystem för att ta emot och visa ett geografiskt läge”.

Syftet med Länsstyrelsens besök är att klargöra vilken utrustning som används samt eventuella källor till missförstånd.

Målet är att komma överens om eventuella åtgärder som behöver vidtas och upprätta en tidsplan för detta.

Länsstyrelsen avser att genomföra denna tillsyn i form av ett möte med representanter för Jämtlands räddningstjänstförbund, Åre räddningstjänst, SOS Alarm och polismyndigheten.

Deltagare i mötet:

Kent Eriksson	Åre kommuns räddningstjänst
Sandra Öhnstedt	SOS Alarm
Niklas Nilsson	Polisen
Stephen Jerand	-”-
Lars Ragnvaldsson	-”-
Niclas von Essen	Jämtlands räddningstjänstförbund
Simon Keskitalo	Länsstyrelsen
Staffan Edler	-”-

Inledningsvis konstateras att läget förbättrats högst betydligt sedan Rakelsystemet med möjlighet till positionering infördes. Möjligheten att ta emot positioner har förbättrats på det sättet och även möjligheten att följa insatsstyrkan så länge den befinner sig i fordonet. Problem finns fortfarande i de fall styrkan måste lämna förstabilen och bege sig ut i terrängen för att söka. Det finns därför fortfarande ett behov av förbättringsåtgärder för att säkerställa att geografiska positioner kan tas emot och hanteras på ett effektivt sätt.

Vi börjar mötet med en diskussion om vad som händer vid ett fiktivt fall med ett larm där SOS Alarm får larm om ett flyghaveri. En förutsättning för diskussionen är att både räddningstjänst och polis är utrustade med Rakel, vilket också är fallet i verkligheten.

SOS Alarm har kartsystem där de kan hantera de vanligen förekommande formaten avseende positionsangivelser utom Försvarmaktens. Positionen för haveriet kan därför enkelt bestämmas förutsatt att den är riktigt angiven och mottagen.

Räddningsstyrkan larmas ut och positionen (RT 90) skickas ut till fordonet.

Alla räddningsstyrkor har digitala kartsystem i sina förstabilar. Bilens position kan följas från larmcentralen.

JRCC leder insatsen fram tills dess en räddningsstyrka är på plats.

SOS Alarm kan leda fram fordonet så långt det är körbart. Om styrkan måste förflytta sig från körbar väg upphör möjligheten för SOS Alarm att följa deras position eftersom de inte kan spåra handburna Rakelterminaler.

Positionen för haveriet skickas med automatik på en larmremsa till polisen. Polisen har motsvarande möjlighet att följa sina fordon via Rakel men saknar också i dagsläget möjlighet att spåra handterminaler.

Fem förslag på hur navigering den sista biten mellan fordonet och haveriplatsen skulle kunna lösas diskuteras:

1. SOS Alarm får förmågan att spåra handburen Rakelterminal och leder in styrkan
2. Ett SDS med koordinater skickas till styrkans handburna Rakelterminal som använder den inbyggda GPS:en för att navigera till haveriplatsen
3. Samtliga styrkor utrustas med en GPS där de lägger in koordinaterna som de får från SOS Alarm och använder för navigering
4. Styrkorna får koordinaterna från SOS Alarm och använder karta och kompass för att navigera
5. Styrkan får av SOS Alarm angivet riktningen och avståndet från deras fordon till haveriplatsen och använder en kompass för att navigera

När det gäller de två första alternativen så undersöker SOS Alarm och räddningstjänsten om de är lösbara. Alternativ 3 tror inte räddningstjänsten på då tillförlitligheten och utbildningsnivån på en GPS som sällan används inte kommer att vara tillräcklig. Alternativ 4 kräver att en stor mängd kartor anskaffas eftersom de kartor som finns idag i bilarna är föråldrade. Enklare kartunderlag kan skrivas ut från yttrebefäls fordon. Kunskapen att navigera med karta och kompass är också mycket bristfällig hos personalen. Så både av ekonomiska och utbildningsmässiga skäl anser räddningstjänsten att detta inte är ett bra alternativ. Alternativ 5 kräver enbart att bilarna utrustas med en kompass och att personalen lär sig att hantera denna. Dock osäkert om SOS Alarm kan leverera riktning och avstånd till en position.

Viss personal inom polisen är utrustad med handburen GPS men det finns inte i fordonen som standard. Även polisen har brister hos sin personal i kunskapen att navigera med karta och kompass och saknar också kartmateriel för detta. Man har dock möjlighet att skriva ut enklare kartunderlag från sin ledningsbuss. Ett undantag från ovanstående är fjällräddningens personal som lyder under polisen och som bedöms ha mycket goda kunskaper och utrustning för att navigera i väglöst land.

Staffan Edler