



Antecknat av Göran Valentin	Mötesdatum 160413	Mötestid
Närvarande	Frånvarande	

Nätverk Losstagning träff 2

Göteborg 13 april 2016

Kent Kockum Rsgbg och Göran Valentin (GV) hälsade alla välkomna. GV informerade om syftet med nätverket och betonade att detta inte handlar om utbildning, utan om diskussioner och att knyta kontakter för att hjälpa varandra. GV presenterade dagens program.

Anders Johansson Rsgbg, presenterade deras förmågegrupp. Visade sitt utbildningsmaterial och infosidor som personalen har tillgång till. Problemet är att få all personal att läsa och ta del av all information som läggs ut. Det är också svårt att producera utbildningsmaterial, att hinna uppdatera sig inom alla områden. Idag arbetar var och en för sig med sitt utbildningsmaterial. Vi kanske skulle kunna gå ihop och hjälpa varandra i framtiden.

Karen Bjerregaard informerade om den studie som gjorts i Irland avseende uttagsmetoder. I den studiens (<http://www.t-olycka.se/index.php/utlaendskt-utbildningsmaterial>) slutsatser står det att det är i vissa fall bättre för den skadade att ta sig ut själv med handledning än att räddningstjänsten lyfter ut. Vridning var alltid sämsta alternativet.

Metod och teknik avseende uttagsmetoder och utrustning har stått still. Vi använder samma metoder och tekniker sedan -60-talet då de första versionerna av Spineboarden kom.

I dags läget kommer ingen förändring ske av hur vi utbildar i detta men i nästa utgåva av PHTLS konceptet kommer det ev. att vara en del nyheter.

Gruppen diskuterade vem som bestämmer vad på en insats avseende metod och teknik. Tanken är att MA (Medicinskt Ansvarig) ska vara den som ansvarar för bedömning av den drabbades tillstånd. Utifrån den kunskapen beslutar ansvarig på räddningstjänsten om metod och teknik.

GV informerade om det projekt som MSB har under detta år. Studien går ut på att titta på olika losstagningsmetoder utifrån en drabbads perspektiv. Vilka rörelser får vi i kroppen vid de olika uttagen.

Klädd Säkerhetsansvarig eller ej. GV visade statistik från 2014 som visade att vi åkte på 3420 st bilbränder i personbil varav 1 % av dessa var orsakade av själva

trafikolyckan. Utifrån detta, hur gör ni? Har ni en klädd säkerhetsansvarig? Några räddningstjänster har endast klädd sākansv då indikation finnes på rök/brand/läckage. Några hade alltid en klädd sākansv, i fall att. Men hur gör den kåren som har FIP/Off enhet? Ska de alltid klä sig eller kan de göra en bedömning av riskerna och sedan agera utifrån det? Vissa gjorde den bedömningen i släckbilen vid framkomst, dvs tar av sig direkt. Konstaterar att det finns alla ytterligheter i detta. Fördelen med att frigöra sākansv tidigt är att få en person till som kan arbeta. Framför allt mot den lilla kåren.

Detta ledde till en diskussion om hur vi agerar mot 12 V batterierna. De flesta räddningstjänster låter dessa vara då de är svåra att hitta. Crash Recovery System kom upp som ett bra hjälpmedel. Gruppen var överens om det är ett hjälpmedel då man upptäckt att det inte alltid stämmer. Man önskar att av SOS kunna få regnr tidigt, d.v.s. på vägen ut.

De flesta vill ha en klädd sākansv när de åker ut. Hur ser framtidens risker ut? Gör dessa att vi kanske ska ha kvar hög beredskap? Det blir lätt så att räddningstjänsterna sänker garden när det inte händer något. Planera för det värsta. I Södertörn arbetar 25 personer för att utveckla trafikolyckskonceptet. Har sākansv mask på sig bör de andra också ha radio. Vad gör en FIP som kommer själv till en trafikolycka? Spärta av? Vad är ett buffertfordon? Räcker en liten personbil?

RäddSam Jönköping har ett arbete avseende säkerhet på väg. Ligger på <http://raddsamf.se/>. Gruppen diskuterade TMA bilar. I storstäderna ligger dessa på rulle under kritiska tider. På andra platser kan det ta tid att få ut ett sådant fordon.

Diskussion kring alternativa drivmedel. Vad har räddningstjänsterna att tillgå i form av utbildningshjälpmedel? Yvonne Näsman MSB, berättade om Räddningskedjan (<http://e-fordon.blogspot.se/>) I projektet upptäcktes nya risker framför allt den s.k. termiska rusningen och vad de gaserna innehåller. Även olika typer av släckförsök har gjorts.

Vad gäller gasfordon har MSB på att översätta Frankrikes utbildningsmaterial avseende gasfordon. Ska vara klart till sommaren och kommer finnas på MSB:s hemsida. Vidare finns förhoppningar om att starta projekt avseende arbete med gasfordon samt arbete runt Hydrogen fordon.

Efter önskemål från gruppen diskuterades begreppet Klippledare/losstagningsledare/funktionskoordinator. Rsgbg berättade om sitt upplägg med en erfaren brandman som fått mer utbildning med syfte att leda arbetet vid trafikolyckan. Det är uppmärkt med en väst "Losstagningsledare". I Rsgbg sitter denna person vänster bak. (RDL).

Efter lunch åkte gruppen till övningsfältet på Hissingen. Tanken var att Res-Q-Tec och Paratech skulle visa upp deras högtryckskuddar. Res-Q-Tec dök aldrig

upp och Paratechs kudde hade inte kommit igenom tullen. Vimpex (återförsäljare för Paratech) visade film samt andra produkter.
<http://www.rescuetools.co.uk/>.

Efteråt hade vi en samling där vi gjorde en kort utvärdering av dagen samt frågeställningen när nästa träff skulle vara.

Följande kom fram:

- Skulle kunna ha föreläsning runt insatser som varit speciella.
- Ha fokusområden vid mötena. Ex. hela mötet handlar om avspärning.
- Bjuda in företagen för att visa kuddarna igen.
- Södertörn som kommit långt i sitt arbete med trafikolycka skulle kunna redovisa sitt material.
- Arbeta i mindre grupper.

GV skickar ut förslag på nytt datum samt plats. Ni som kan tänka er att ha denna träff kan höra av sig till GV. Bilaga till dessa minnesanteckningar är maillista.

