

Att satsa på Första InsatsBefäl

Blir det så bra som man tänkt sig?

Hugo Neij

BRANDTEKNIK | LTH | LUNDS UNIVERSITET



EXAMENSARBETE
Brandteknik

**Att satsa på Första InsatsBefäl –
Blir det så bra som man tänkt sig?**

Hugo Neij

Lund 2024

Titel: Att satsa på Första InsatsBefäl – Blir det så bra som man tänkt sig?

Title: To invest in First Response Crew Manager - Will it be as good as one imagined?

Författare/Author: Hugo Neij

Report 5706

ISRN: LUTVDG/TVBB--5706--SE

Antal sidor/Number of pages: 94

Illustrationer/Illustrations: 45

Sökord/Keywords

FIP, responstid, räddningstjänst, FIB, första insatsperson, första insatsbefäl

First incident person, response time

Abstract

This report evaluates a newly made investment in FIB, First Response Crew manager in Medelpad's Rescue service Association (MRF). The focus is to by interviews and statistics present a picture of the current situation of how well FIB is working. The results of the interviews were categorized into different themes from which the results were later discussed together with the results from the statistics analysis. The findings show that the response time is reduced by 4-5 minutes with FIB and that the preparation of the operation that FIB can do is perceived as well functioning. The working environment is described as something that has gotten worse due to FIB had been introduced. One reason to that is mentioned to be the radio communication which was seen as extensive. It is also shown that in 26% of the calls the FIB had a slower turnout time compared to the crew for year 2022. From the results some measures to improve the investment is presented.

© Copyright: Division of Fire Safety Engineering, Faculty of Engineering, Lund University, Lund 2024

Avdelningen för Brandteknik, Lunds tekniska högskola, Lunds universitet, Lund 2024.

Brandteknik
Lunds tekniska högskola
Lunds universitet
Box 118
221 00 Lund

Division of Fire Safety Engineering
Faculty of Engineering
Lund University
P.O. Box 118
SE-221 00 Lund
Sweden

www.brand.lth.se
Telefon: 046 - 222 73 60

www.brand.lth.se
Telephone: +46 46 222 73 60

Förord

Denna rapport är ett examensarbete på brandingenjörsprogrammet vid Lunds Tekniska Högskola. Arbetet har utförts under hösten 2023 och hoppas leva vidare länge och slitas väl.

Det finns många att tacka för vad dem gjort för mig och rapporten under arbetets gång. Jag riktar några väl valda tack till de jag utlyser stor tacksamhet till för deras inblandning i detta arbete. Till er som känner er vara lågt placerade i listan hälsar jag att den är utan inbördes ordning:

- ☺ Tack till handledare Håkan Frantzich för stöd, kunskap, granskning och feedback under hela projektets gång.
- ☺ Tack till Stella som granskat stora delar av arbetet och givit feedback. Även ett särskilt tack för allt stöd under tidens gång.
- ☺ Stort tack till Medelpads Räddningstjänstförbund. Tack för samarbetet och allt där till. Tack för husrum och service under intervjuer och för deras samordning. Ett extra stort tack riktar jag till samtliga deltidsstationer och er, i rapporten anonyma, som ställde upp på intervjuer. Ni vet vilka ni är. Jag hoppas arbetet kommer er väl tillhands och att vi möts igen framöver.
- ☺ Tack till både Kenneth Hermansson och Göran Melin för tiden ni tog er att lotsa mig igenom FIP:s historia. Två intervjuer jag sent ska glömma.
- ☺ Ett stort tack till de externa brandstationer vars personal kunde ställa upp. Ni vet också vilka ni är som kan ta åt er och det är ni väl värda.
- ☺ Tack även till Pierre för att ha bistått i granskning och lyckönskningar.
- ☺ Till MSB riktar jag ett tack till dig som ställde upp på intervju och till dig som skickade statistiken till mig i alla dess former.
- ☺ Ett slutgiltigt tack går till familj, vänner och övriga som lyckönskat mig under arbetets gång. Erat stöd har varit tacksamt emottaget.

Till dig som läsare vill jag inte vara sämre än att även tacka dig för att du är här. Jag önskar dig en trevlig läsning och hoppas att du hittar det du söker.

Hugo Neij
2024-01-28

Sammanfattning

En strävan hos räddningstjänster är att vara framme på plats så fort som möjligt för att kunna stoppa en olycka från att förvärras. En lösning har varit att införa FIP – Första InsatsPerson som innebär att en deltidsbrandman har en liten brandbil med sig och kan vid larm åka direkt dit i stället för via brandstationen. På så vis kan tiden till det att räddningspersonal är framme vid larmet kortas. Inom Medelpads Räddningstjänstförbund (MRF) har man infört FIB – Första InsatsBefäl vilket är liknande FIP men där det är förtydligat att det är styrkeledaren som bemannar bilen. Med ett befäl som FIB kan denne utöver att göra en första insats med exempelvis en handbrandsläckare mot en brand även planera och förbereda insatsen till att styrkan är framme. När styrkan är på väg kan FIB rapportera över radio vad som ska göras när de kommer fram vilken sparar tid även i uppstarten av en insats.

Syftet med detta arbete var att utvärdera den satsning som MRF har gjort på FIB. Målet var att kunna presentera en lägesbild över hur FIB fungerade i dagsläget inom MRF. Vilka fördelar har FIB resulterat och vad för nackdelar har FIB medfört var några tankar som lägesbilden ämnade att redovisa. För att kunna redovisa en sådan lägesbild genomfördes intervjuer med flera styrkeledare som var FIB och brandmän med flera. Intervjuerna ämnade ge en god bild av vilka upplevelser tankar och erfarenheter som personalen haft med FIB hittills. Även statistik kring tider granskades för att se vilken tidsvinning som FIB medförde.

Resultatet visar på att FIB ger en tidsvinst på 4-5 minuter jämfört med dess resterande styrka. Tiden från att en hjälpsökande ringt efter hjälp till det att den möts av räddningstjänstpersonal är alltså 4-5 minuter kortare idag. Från intervjuerna framkommer det att det finns de delar som sägs fungera både bättre och sämre med FIB. De styrkeledare som åker som FIB beskriver bland annat att det är en dålig arbetsmiljö och även brandmännen upplever sin arbetsmiljö blivit försämrad sedan FIB infördes. En anledning till det är radiokommunikationen som upplevs omfattande för både FIB och släckbilens del där båda chaufförerna ska sköta det samtidigt som de kör ihop med andra moment. Statistik från MSB visade att anspänningstiden för FIB var längre än för styrkan i 26% av alla larm år 2022. Något som sågs vara anmärkningsvärt när den styrkeledare som är FIB ska ha FIB-bilen nära tillhands och inte behöver vänta in några andra. Förberedelsen av insatsen som FIB kan göra upplevs både av styrkeledare som är FIB och brandmän vara något som är bra med FIB och som upplevs fungera som organisationen tänkt. Även en första insats av FIB sägs flera upplevt men vissa menar att de som är FIB är stressade och det inte hinns med. Individen som är FIB kan behöva göra en svår prioritering mellan att göra en första insats eller förbereda och planera insatsen för styrkans ankomst.

Rapporten visar på att FIB har resulterat i flera fördelar och att flera av de upplevda nackdelarna kan åtgärdas. Rapporten presenterar därför åtgärdsförslag för att få en mer lyckad satsning med FIB varav bland annat förenklingar i radiokommunikation är en. Rapporten föreslår vad för arbete som MRF bör vidta härnäst för att göra satsningen ännu bättre. Bland annat rekommenderas MRF utreda om det är möjligt att FIB kan åka direkt till sjukvårdslarm istället för via brandstationen som det är idag. MRF bör även förtydliga vad de förväntar sig av FIB så att styrkeledarna tillika FIB vet bättre vad de ska prioritera. Med åtgärdsförslagen som presenteras menar rapporten på att det är möjligt att skapa en bättre arbetsmiljö, en bättre fungerande organisation och en mer lyckad satsning på FIB än den som redan gjorts.

”Det kan vara förödande att vara först på plats. Det kan också vara avgörande mellan liv och död.”

(FIB)

Summary

An aspiration of rescue services is to be on the scene as quickly as possible to be able to stop an accident from getting worse. One solution has been to introduce FIP, First Incident Person, which means that a part-time fire personnel always has a small rescue vehicle with oneself and can go directly to the incident when paged instead of first via the fire station. In this way, the time until emergency personnel arrive at the scene can be reduced. Within Medelpad's Rescue Service Association (MRF) they have introduced FIB, First incident Crew manager, which is like FIP but where it is clarified that it is the crew manager who staffs the car and not a firefighter. With a crew manager as FIB, in addition to making an initial measure with, for example, a fire extinguisher against a fire, it can also plan and prepare the operation for when the crew arrives. When the crew is on its way, FIB can report over the radio what is to be done when they arrive, which saves time in the start-up of an operation.

The purpose of this report was to evaluate the investment that MRF has made on FIB. The goal was to be able to present a status picture of how FIB functioned in the current situation within MRF. What advantages and disadvantages FIB has resulted in was some of the thoughts that the status picture intended to present. To present such a picture of the situation with FIB within MRF, interviews were conducted with several FIB and firefighters and some others. The interviews were intended to give a good picture of what experiences and thoughts that the staff have had with FIB so far. Statistics about times were also reviewed to see what time gains FIB had brought.

The result shows that FIB gives a time gain of 4-5 minutes compared to the remaining crew. Time gain meaning that the time from when one calls for help until the first rescue personnel arrives is 4-5 minutes shorter today. From the interviews it appears that there are parts that work both better and worse with FIB. FIB-personnel describes that it is a bad working environment, the firefighters also feel that their working environment has worsened since FIB. One reason for this is the radio communication, which is perceived as extensive for both FIB and the crew, where both drivers must manage it while driving along with other tasks. Statistics showed that in 26% of all incidents, FIB's turnout time was seen to be longer compared to the remaining crew in year 2022. Something that was seen to be remarkable when the crew manager who is FIB must have the FIB-car nearby and does not have to wait for the others. The preparation of the operation that FIB can do is perceived by both FIB and firefighters to be good about FIB and which is perceived to functioning as the organization had intended. Also, FIB's ability to do an initial action is said to have been experienced by several. Though some believe that the FIB is stressed and has a lot to do and that there is not enough time to do a first measure. The FIB may have to choose or prioritize between either making an initial measure or preparing and planning the operation for the crew's arrival.

The report shows that FIB has resulted in several advantages and that several of the perceived disadvantages can be remedied. The report therefore presents proposed measures to achieve a more successful investment with FIB, of which simplifications in radio communication is one of them. The report suggests what work MRF should undertake next to make the investment even better. Among other things, MRF is recommended to investigate whether it is possible that FIB can go directly to the medical emergency instead of via the fire station as it is today. MRF should also clarify what they expect from FIB so that the FIB individual knows better what to prioritize. With the action proposals presented, the report suggests that it is possible to create a better working environment, a better functioning organization and a more successful investment at FIB than the one that has already been made.

"It can be devastating to be the first on scene. It can also be crucial between life and death."

(FIB)

Terminologi och förkortningar

Anspänningstid – Tiden det tar från att en enhet blir larmad till dess att den ska vara på väg.

Bm – Brandman

FIB – Första InsatsBefäl. En styrkeledare som är FIP kan kallas FIB.

FIP – Första InsatsPerson. En individ som har en egen liten brandbil som vid larm använder den för att åka direkt till olyckan, kan vara både brandman(förtydligt i vissa fall som Bm-FIP) eller styrkeledare (förtydligt i vissa fall som SL-FIP).

Körtid – Tiden från det att enheten är på väg till dess att den är framme.

MRF – Medelpads Räddningstjänstförbund

MSB – Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap

RAKEL – Den typen av kommunikationssystem som används för att tala mellan enheter och personal. Står för RAdioKommunikation för Effektiv Ledning.

RAPS – Radiokanal där olika aktörer kan kommunicera sinsemellan, Räddningstjänst, Ambulans, Polis, SOS.

Responstid – Anspänningstid + Körtid. Den tid det tar från att en enhet blir larmad till att den är framme.

RiB – Räddningstjänstpersonal I Beredskap, också kallat deltidsbrandman. Brandmän och styrkeledare som inte är det på heltid utan har en annan huvudarbetsgivare utöver räddningstjänsten där de har beredskap.

SL – Styrkeledare, är befäl för sin styrka av brandmän.

Släckbil/BASbil– Den brandbil som styrkan oftast åker i från brandstationen. Oftast av större modell likt en lastbil med plats för både personal, vatten och verktyg.

Innehållsförteckning

Förord.....	i
Sammanfattning.....	ii
Summary	iv
Terminologi och förkortningar.....	vi
1 Inledning.....	1
1.1 Bakgrund	2
1.2 Syfte	2
1.3 Mål	2
1.4 Metod.....	2
1.5 Avgränsningar och begränsningar.....	2
2 Litteratursökning	3
2.1 Sökprocessen.....	3
2.2 Resultat.....	3
2.2.1 Samhällsekonomisk lönsamhet	4
2.2.2 Tidsaspekt.....	4
2.2.3 Arbetsmiljö.....	5
2.2.4 Rekrytering.....	7
3 Metod.....	9
3.1 Genomförande av intervjuer.....	9
3.2 Rekrytering av medverkande.....	9
3.2.1 Antal medverkande.....	10
3.3 Bearbetning och analys av intervjusvar.....	10
3.4 Framtagning av statistiken.....	12
4 Upplevd och ifrågasatt nytta med FIB.....	15
4.1 Rapportera om resursbehov	17
4.2 Användning och tillämpning av FIB-bilen.....	17
4.2.1 Flexibilitet av att ha FIB-bilen	18
4.2.2 Logistik kring att använda FIB-bilen.....	18
4.3 Upplevelser och tankar kring allmänheten och FIB	19
4.3.1 Förväntan från allmänheten	19
4.3.2 Synas mer	19
5 Organisation	21
5.1 Informera	23
5.2 Ekonomi	26
5.3 Personal för FIB	27
6 Upplevelsen före FIB/FIP.....	29

7	Arbetsmiljö.....	31
7.1	Arbetsmiljön för FIB	31
7.1.1	Larmtypen trafikolycka	31
7.2	Klä på sig larmstället.....	32
7.3	Förbättringsförslag för FIB:s arbetsmiljö.....	32
7.4	Arbetsmiljön för styrkan.....	33
8	Fordon	35
8.1	Typ av fordonsmodell	35
8.2	Annorlunda vagnpark med anledning av FIB	36
9	Förbereda för insats	39
9.1	Lokalisera	40
9.2	Brandmännens uppfattning av FIB:s insatsförberedelse	40
10	Uppdelad styrka.....	41
10.1	Lagkänsla.....	42
10.2	Ansvar och krav för brandmän	42
11	Första insats	45
11.1	Utrustning för en första insats	48
11.2	Lång körtid försvårar första insats.....	49
12	Information och kommunikation.....	51
12.1	Misskommunikation.....	51
12.2	Utebliven kommunikation och information	52
12.3	Informationsinhämtning	52
12.4	Hinna informera	52
12.5	FIB:s information till SOS och larmade enheter	53
13	Prioritera.....	55
14	Individen som är FIB.....	57
14.1	Förväntningar på individen.....	59
15	Statistik.....	61
15.1	Tidskillnad mellan när FIB och släckbil är framme	61
15.2	Differens i tid mellan FIB och släckbil	62
16	Metoddiskussion.....	65
16.1	Reliabilitet, validitet och representativitet.....	65
16.2	Felkällor och Förbättringar.....	66
17	Resultatdiskussion	67
17.1	Arbetsmiljö och Radiokommunikation	67
17.2	Förändrad vagnpark.....	68
17.3	FIB:s första insats och FIB-bilens utrustning.....	69

17.4	Förbereda insatsen	69
17.5	FIB:s prioriteringar utifrån organisationens förväntningar	69
17.6	Tidsfaktorn	70
17.7	Organisationen.....	71
18	Slutsatser	73
19	. Vidare studier	75
20	Referenser.....	77
Bilagor.....		79
	Bilaga A – Samtyckesblankett	79
	Bilaga B – Intervjuguide för FIB.....	81
	Bilaga C – Intervjuguide för Bm.....	87
	Bilaga D – Statistik för tidsskillnad per station.....	91

1 Inledning

Räddningstjänsten är i huvudsak uppdelad i två olika utryckningsorganisationer, heltid och deltid. Heltid innebär att man är anställd på heltid som räddningstjänstpersonal och har alltså det som sitt jobb. Deltid innebär att räddningstjänstpersonalen har en annan huvudarbetsgivare och har beredskap var fjärdevecka där de då åker på larm. Majoriteten av Sveriges brandmän (Bm) är deltidsanställda och utgör således en betydande del av svensk räddningstjänst idag (Fakta om deltidsbrandmän, u.d.).

För att kunna ingå i en deltidskår brukar ett krav ofta vara att man bor och arbetar inom en viss gräns från brandstationen för att vid larm hinna ta sig dit till dess att brandbilen ska vara på väg, denna tid benämns ofta som anspänningstid och kan typiskt vara 5-7 minuter. Detta är en skillnad mot heltidstationer som ofta har en anspänningstid på 1-2 minuter till dess att de ska vara på väg. Tidsfaktorn är ofta en viktig parameter vid insatser, det finns källor som visar på att om räddningstjänsten är snabbare framme kan liv och även ekonomiskt värde räddas (Runefors, 2019) (Jaldell, 2004).

Olika försök har gjorts för att korta tiden till den hjälpsökande både inom hel- och deltidorganisationer. Flera sätt har handlat om att dela upp styrkan där delar av den åker i en liten bil till olyckan. Under tidigt 2000-tal kom ett mer systematiskt organiserat koncept för att korta responstiden hos deltidskårerna som kallades Första InsatsPerson (FIP) vilket återfinns på många platser i Sverige idag (G. Melin, personlig kommunikation, 2 okt 2023; K. Hermansson, personlig kommunikation, 6 okt 2023). FIP utvecklades bland annat av Göran Melin, ställföreträdande räddningschef och brandingenjör vid Räddningstjänsten Jönköping. FIP förevisades på Räddningsverkets skola i Skövde där samtliga deltidststyrkeledare inom Jönköpings kommun utbildades. Flera räddningstjänster bjöds in till att observera under tiden dessa styrkeledare utbildades. Konceptet gick från början ut på att styrkeledaren (SL), den som leder styrkan, hade en egen liten brandbil med sig som den använde under sin beredskap. Denna skulle kunna åka direkt till olyckan istället för via brandstationen och kunna påbörja en första insats själv. Efter att flera räddningstjänster hade sett FIP i Skövde tillfrågades Räddningstjänsten Jönköping av andra räddningstjänster om de kunde förevisa FIP på deras räddningstjänst. Detta uppdrag att marknadsföra FIP gav Göran Melin till Kenneth Hermansson som kom att förevisa och utbilda FIP på flera räddningstjänster runtom i Sverige (K. Hermansson, personlig kommunikation, 6 okt 2023). Idag kan FIP även utgöras av Bm och inte enbart av SL. När larmet går ska styrkeledaren ta FIP-bilen och direkt åka mot larmet istället för som tidigare traditionellt åka via brandstationen och sedan tillsammans med resterande styrka åka till larmet vilket i regel sparar tid. Den maximalt tillåtna anspänningstiden för FIP kan variera mellan organisationer där vissa valt att ha samma som för resterande styrka och i andra fall mer likt heltidskårer med 90 sekunder innan FIP ska vara på väg (Räddningstjänsten Dala Mitt, u.d.). När FIP kommer fram kan den göra en insats med den utrustning denna har i bilen samt rapportera om läget på platsen. På så vis kan SOS bland annat få veta om det behövs fler resurser (exempelvis släckbilar eller ambulanser) samtidigt som styrkan också hör vad som sägs och tidigare kan bilda sig en bild av hur det ser ut samt vad de ska göra när de kommer fram.

FIP ses vara en fördelaktig lösning vad gäller att korta responstider till hjälpsökande och tills en första insats kan påbörjas. Dock är det inte en lösning utan nackdelar vilka bör finnas i åtanke vid införande av FIP. Styrkan delas upp vilket kan bidra till att arbetsmiljön försämras för både individen som är FIP och resterande styrka. FIP innebär ensamkörning där flera arbetsmoment ska utföras samtidigt såsom att prata radio och navigera samtidigt som den kör. Att styrkeledaren inte åker med styrkan kan även innebära nya utmaningar i släckbilen med att utföra en del av de uppgifter som styrkeledaren tidigare ansvarade för. Exempel på sådana uppgifter kan vara att sköta radiokommunikationen och bistå chauffören med navigation. FIP innebär även ensamarbete på olycksplatsen vilket är något som också kan medföra risker om situationen exempelvis är riskfylld eller hotfull.

1.1 Bakgrund

Medelpads räddningstjänstförbund (MRF) har sedan 2017 aktivt arbetat med att införa Första InsatsBefäl (FIB) i sin deltidsorganisation. FIB är ett förtydligande av att FIP utgörs av en styrkeledare tillika befäl varav de valt att benämna sina enheter på det här viset. Fördelen med ett befäl är att den utöver att göra en första insats även kan börja planera insatsen. På så vis sparas även tid vid uppstarten av insatsen. Att man valt att införa FIB är ett resultat av ett politiskt beslut om att man skulle korta tiden till den hjälpsökande. MRF:s förväntningar på FIB är att inneha förmågan att både kunna göra en första insats samt förbereda insatsen till dess att styrkan anländer.

MRF består av elva brandstationer totalt varav två är heltid och 9 deltid. På sex av de nio deltidstationerna har FIB införts vid tiden för rapportens skrivande. Före FIB var majoriteten av deltidstationerna organiserade med en släckbil och i vissa fall något annat fordon utöver det. Under tiden som FIB funnits inom MRF har flera insatser gjorts och med tiden har även vissa utredningar gjorts. Där har det framkommit både för- och nackdelar där åtgärdsförslag har varit att utreda det vidare om FIB är det bästa sättet att jobba på. Således har MRF uttryckt ett intresse för att utreda vilken nytta de får ut med FIB. Intresset har framförts till Lunds Tekniska Högskola där MRF:s intresse föreslagits som ett examensarbete varifrån denna rapport har sitt ursprung. Frågan är om fördelarna med att ha infört FIB överväger de nackdelar som FIB medför.

1.2 Syfte

Studiens syfte är att utvärdera FIB i MRF för att få insikt om hur FIB fungerar i praktiken och anställas åsikter om FIB. Detta för att MRF ska få veta vad som fungerar bättre och sämre samt vad de behöver arbeta vidare med för att förbättra FIB.

1.3 Mål

Målet med arbetet är att kunna redovisa utfallet av den satsning som MRF gjort på FIB. Utvärderingen kommer att ha sin grund i statistik samt intervjuer. Genom jämförelse av statistik och intervjuer ämnar rapporten presentera en lägesbild över hur främst FIB inom MRF fungerar i dagsläget. Målet utifrån lägesbilden är att visa vad som fungerar bättre och sämre och ge åtgärdsförslag till det som fungerar sämre. Vidare ämnar resultaten ge svar på den övergripande frågeställningen om den satsning MRF gjort på FIB har fått den effekt som de tänkt sig.

1.4 Metod

Metoden som användes i rapporten bestod av flera delar. Arbetet inleddes av en litteratursökning för att samla in relevant litteratur inom och i nära anslutning till ämnet. När relevant litteratur var insamlad påbörjades utformningen av intervjuguider för samtliga aktörer. Parallellt med det bokades även tider in med personalen inom MRF. Det skickades även ut förfrågningar om medverkan till de andra aktörerna vid denna tid. Intervjuguiderna utformades delvis utifrån den information som samlats in från litteratursökningen samt utifrån förslag på möjliga problemformuleringarna från MRF. Intervjusvaren analyserades sedan och redovisades uppdelat i olika teman. Vidare analyserades även statistik kring tidsskillnader med FIB och släckbil från både MSB och MRF. Resultatmaterialet sammanställdes sedan i en resultatdiskussion varifrån sedan slutsatser kunde presenteras.

1.5 Avgränsningar och begränsningar

Rapporten ämnar endast utvärdera FIB och inga andra arbetssätt inom räddningstjänsten, detta i samråd med MRF. Arbetet avgränsas till att utvärdera FIB inom Medelpads Räddningstjänstförbund. Detta utifrån de resurser som finns tillgängliga inom ramen för det examensarbete som rapporten utgör. Vidare till följd av de begränsade resurserna så kommer arbetet fokusera på Sverige och inga intervjuer med räddningstjänster utanför Sverige kommer genomföras. Arbetet kommer inte att utvärdera kostnad-nytta då intresset från MRF primärt ligger på att utvärdera nyttan. Enbart de stationer som har FIB i dagsläget kommer att inkluderas i utvärderingen, detta då de övriga stationerna inte antas ha samma praktiska insikt i FIB.

2 Litteratursökning

Syftet med att genomföra en litteratursökning var att undersöka vad för litteratur som fanns kring ämnet sedan tidigare. Nedan presenteras både hur sökningen genomförts samt resultaten från dessa.

2.1 Sökprocessen

Litteratursökningen genomfördes i flera omgångar. Till en början gjordes en inledande sökning i LUBsearch av något enklare karaktär och systematik. LUBsearch är en litteraturlösningsdatabas där litteratur från flera databaser finns samlat att söka efter. I tabell 1 redovisas sökorden som användes här.

Tabell 1. Sökord och antal träffar vid inledande litteratursökning.

Sökord:	Antalet träffar i LUBsearch
RIB	152 182
FIP	10 954
Brandman	2 236
Räddningstjänst	708
Brandkår	99
Brandbil	40
Deltidsbrandman	10
FIP AND Räddningstjänst	2
RIB AND Räddningstjänst	1
Firefighter	92 652
First responder	76 843
First incident person	12 760
Firefighter AND First	12 153
Part-time firefighter	303
First incident person AND Firefighter	48
Part-time firefighter AND first	33

En översiktlig granskning gjordes av de sökträffar som sågs vara relevanta. I vissa fall fanns det nyckelord som inte tidigare använts vilket möjliggjorde nya sökningar. Flera omgångar av sökningar genomfördes vilka gav nya sökresultat och nya nyckelord. När det inte längre kom upp så många fler nya sökord genomfördes olika kombinationer av sökord med termen "AND" och "OR" för att få mer relevanta träffar och ett mer hanterbart antal sökträffar att granska. Vid mer än 100 sökträffar på en sökning ansågs sökningen behöva justeras för att få ner antalet till under den gränsen. Av de resultat som kom fram lästes abstract och om det sågs vara relevant lästes även resultaten. Sågs träffarna vara relevanta efter detta sågs de kunna vara relevanta för rapporten. Sökningar efter FIP gjordes även utanför LUBsearch och berörde främst branschtidningar och webbsidor samt MSB:s databas där enklare sökningar gjordes. Relevant litteratur från dessa återfinns också nedan ihop med sökträffarna från LUBsearch.

2.2 Resultat

FIP anses ha sin början 2003, då Göran Melin och Fredrik Björnberg kollade på hur man kunde öka servicegraden (Lago, 2018). Något som resulterade i idéhandboken *Att utforma och beställa räddningsinsatser* (G. Melin, personlig kommunikation, 2 oktober, 2023).

Ett sätt att effektivisera räddningstjänsten för tredje part är om enheten formeras på skadeplatsen (Björnberg & Melin, 2003). Tidigare har enheten tillika styrkan ofta grupperats på brandstationen och därifrån påbörjat framkörning som en samlad styrka. Då har förberedelser gjorts tillsammans för att insatsen ska bli så bra som möjligt när de anländer till skadeplatsen. Björnberg & Melin (2003) framhåller att det sättet att genomföra framkörning och förberedelse är bra vid omfattande händelser. I dagsläget behövs det däremot läggas fokus på insatser kopplade till startföremål och rummet där branden startat, före branden växer sig större. De beskriver vidare att styrkebehovet är mycket mindre

när branden inte hunnit växa sig stor, under förutsättningen att de individer som befann sig på platsen gjort vad de har kunnat för att begränsa tillväxten. Utifrån detta ser Björnberg och Melin (2003) möjligheter för en mindre enhet bestående av en person. Skillnaden mot tidigare blir då att styrkan grupperar sig där larmet inträffat. Konceptet, som i boken benämns som ”taktisk förstahandsperson”, anser de kunna resultera i kostnadsbesparingar, de anser även det finns en stor vinning i att denna taktiska förstahandsperson kan ta vid med sin insats när den drabbades insats är slut. Även möjligheter att underlätta rekrytering ses kunna åstadkommas med denna enhet samt en bättre geografisk täckning, till följd av fler enheter som rör sig i samhället (Björnberg & Melin, 2003).

I en rapport från MRF (Hansson, 2022) nämns vilka förväntningar som finns på FIP och FIB:

”FIP: Förväntas tidigt kunna lokalisera skadeplatsen och meddela färdväg till framkörande resurser. Ska vid framkomst kunna lämna en enkel framkomstrappport som beskriver läget på plats (exempelvis uppge farligt gods märkning, olyckans omfattning, trafikläget, väderförhållanden och vindriktning). Förväntas tidigt, och på ett säkert sätt, kunna bryta den negativa händelseutvecklingen vid de vanligast förekommande händelsetyperna samt utföra enklare sjukvårdande och livräddande åtgärder. Ska kunna göra en initial avspärning för att förhindra att fler människor beträder riskområdet.

FIB: Ska utöver FIP förmåga även kunna identifiera hjälpbehovet, påbörja riskbedömning, bestämma en inledande inriktning och bedöma behovet av VMA”.

2.2.1 Samhällsekonomisk lönsamhet

Det uppskattas att i 28% av larmen så löser FIP hela uppgiften samt att FIP i nästan 60% av fallen löser minst halva uppgiften själv (Hermansson, Högberg, & Melin, 2008). Flera analyser av FIP har gjorts utifrån perspektivet samhällsekonomisk lönsamhet. En utvärdering som analyserar kostnader för att ha infört FIP på fyra stationer fann samhällsnyttan, som kvot mellan nytta och kostnad vara 13,8-15,6 (Hermansson, Högberg, & Melin, 2008). En utvärdering av FIP visade att den samhällsekonomiska vinsten kunde estimeras till minst 18 gånger större än kostnaden (Räddningstjänsten Skaraborg, 2023). Flera skolarbeten har också studerat FIP utifrån kostnad-nytta. I en analys av Gästrikre Räddningstjänst satsning på FIP är kvoten mellan 3 och 21 (Lantz, 2011). I en annan analys, av FIP i Jönköpings kommun, framgår det att det även där finns en samhällsnytta med FIP, de hade en kvot på 3,17-8,52 (Lång, 2012). Att kvoten är större en noll innebär att nyttan är större än kostnaden.

2.2.2 Tidsaspekt

Tidsaspekten, att vara tidigare på plats vid en olycka, för att påbörja en första insats som kan minimera skadan, var en av tankarna bakom FIP (Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, 2014). Att korta responstiden kan rädda liv (Runefors, 2019). En studie undersökte hur många människor som räddades av räddningstjänsten vid bränder i byggnader. Studien beskriver att 5 personer fler kan räddas per år om räddningstjänstens responstid minskar i medel med en minut (Runefors, 2019). Genom att vara snabbare framme vid olyckan så skulle exempelvis en brand inte ha hunnit växa sig lika stor som om den olycksdrabbade hade behövt invänta hela styrkan, vilket kan ta längre tid. I en utvärdering av FIP framkom det att FIP hade kommit först i 97% av fallen och i medel varit 3:51 minuter före styrkan (Svensson, Almerud Österberg, Fridlund, Stening, & Elmquist, 2018). Studien av Svensson et al. (2018) bygger på en utvärdering av FIP som är gjord av Elmquist och Österberg (2011). En annan utvärdering av FIP visar att de gav en tidsbesparing i anspänning på 2:43 minuter i medel och anlande 2:15 minuter före nästa enhet var framme (Lantz, 2011). I ytterligare en utvärdering av FIP, i Jönköpings kommun, var tidsvinsten för FIP i medel 3:40 minuter och i 70% av händelserna var det en tidsvinst på mer än två minuter (Hermansson, Högberg, & Melin, 2008). En annan analys av FIP i Jönköpings kommun visade på en tidsvinst som i medel var 2:21 minuter (Lång, 2012). Det nämns även att FIP såg det vara väl spenderad tid, att som FIP kunna få möjligheten att bedöma

situationen, bestämma vad som ska göras, förbereda ankommande styrka samt kunna rapportera om resursbehovet (Svensson et al. 2018).

FIP pratas ofta om i avseende av tiden och att tiden till den drabbade kortas ner. I vissa fall kan det även frågas vad som tjänas eller förloras till följd av en snabbare respektive kortare respons. Jaldell (2004) har i en rapport räknat ut tidsfaktorns värde för 5 minuter i kronor beroende på typ av händelse. Där framkom det att medelvärdet per insats var mellan 29 300 och 58 900 kronor beroende på vad för typer av larm som inkluderades i beräkningen. Det framhävs dock att för dessa värden i har det inte tagits någon hänsyn till vad för typ av resurs som är framme på olycksplatsen. Jaldell (2004) visar även ett principiellt samband mellan tid och skadevärde där skadevärdet ökar med tiden. Det framkommer att om räddningstjänsten är på plats tidigare kan skadevärdet bli mindre och vice versa (Jaldell, 2004).

Wallen & Jorlin (2020) belyser att arbeta med FIB resulterar i att det är möjligt att nå drabbad tidigare, ha större rekryteringsområde och flexibilitet samt att man syns mer i samhället, som bidrar till en trygghet för allmänheten. Utöver det så nämner de möjligheten till att ha en FIP som inte är knuten till en brandstation som kan röra sig inom strategiska områden, som till följd kortar ner insattiden inom det områden där det saknas närhet till brandstation. Samtidigt skulle även vara möjligt för den FIP:en att möta upp en annan styrka och kugga in i deras påbörjade arbete. Andersson (2016) skriver i en artikel att det tidigare inte fanns någon räddningsstyrka i Vrigstad samt att det var svårt att upprätthålla 1+4 bemanning i Sävsjö. Det valdes då att upprätta en FIP i Vrigstad, som en del av styrkan i Sävsjö, vilket kortade ner responstiden i Vrigstad med cirka sju minuter (Andersson, 2016). Att införa FIP på ort utan brandstation har även hänt på andra ställen, såsom i Kvikksund (Larsson, 2021). Där kunde det tidigare dröja 14 minuter innan den drabbade fick hjälp varpå FIP infördes. FIP i Kvikksund är, till skillnad från i Vrigstad, inte kopplad till någon brandstation eller styrka alls (Larsson, 2021).

Karlsborgs kommun sågs tidigare ha en lång responstid i jämförelse med andra, vilket resulterade i att man valde att införa FIP (Räddningstjänsten Skaraborg, 2023). Utvärdering av FIP:en visade att responstiden till att första enheten är framme sjönk sedan man infört FIP med 38%, eller 6,5 minuter. Vid samtliga larm under utvärderingen sägs FIP ha varit framme före styrkan med undantag vid aktiva beslut om annat. Utvärderingen pekade på att man till följd av tidsvinsten både kunde göra en skadebegränsande åtgärd och att det gav mer tid för SL, att få en bättre uppfattning av händelsen och till följd kunna fatta beslut på bättre underlag. En fördel nämns även vara för vakthavandebefäl som får en tidigare lägesrapport och exempelvis kan anpassa resursbehovet därefter. En annan studie svarade 78,1% att de ansåg FIP var värt att ha kvar, till följd av att det sågs vara tidsbesparande och räddar liv tidigt (Svensson, Almerud Österberg, Fridlund, Stening, & Elmqvist, 2018). Tidsbesparande både i avseendet att kunna planera insatsen samt att kunna återgå till stationen snabbare. Utvärderingen i Karlsborgs kommun, vad avser responstiden, ser att FIP gett önskat resultat och andra vinningar (Räddningstjänsten Skaraborg, 2023).

2.2.3 Arbetsmiljö

Arbetsmiljön beskrivs vara omväxlande för FIP (Svensson, Almerud Österberg, Fridlund, Stening, & Elmqvist, 2018). Det beskrivs vara mycket att göra under framkörning samtidigt som det väl på plats kan finnas situationer där FIP inte kan göra någonting. I en artikel av Wangström (2021) intervjuas Göran Melin där FIP bland annat nämns kopplat till nedskärningar. Melin nämner att FIP som koncept utgår ifrån en befintlig styrka som förbättras med hjälp av FIP. Han nämner att man bör veta att om FIP tillkommer samtidigt som styrkan minskas så blir det till en kostnad för samhället och att det kan vara sämre än att ha en fullstor styrka utan FIP. Det finns andra som också framhåller att det ena inte får utesluta det andra varav det nämns att en större enhet inte alltid kan ersättas av kortare tid (Svensson, 2022). Det framhävs att det finns bränder, exempelvis i byggnadskonstruktioner med brännbara material, där det krävs mer resurser kontra en mindre och snabbare enhet. Således menar han på att räddningstjänster även måste behålla ”slagkraft” och det inte utesluts i förmån för FIP. Däremot belyses en positiv aspekt i en utvärdering av Skaraborgs räddningstjänst (2023), de nämner

att det vid mindre uppdrag är möjligt att skicka FIP för att göra en bedömning på plats, men framhåller även att hänsyn ska tas till att det inte är samma typ av resurs och förmåga som anländer jämfört med en hel styrka.

Arbetsmiljön för FIP kopplas till ensamarbete. Det menas vara både fysiska risker och psykologiska, som kan leda till höga förväntningar och ökat risktagande av den som är FIP (Strömgen, 2018). *”Ensamkörning tillsammans med mycket annat som ska göras samtidigt skapar problem”* (Frindberg, 2018). I en artikel har Sjöström (2017) gått igenom flera olycksutredningar som kopplat till FIP och ser att det krävs mycket av individen som är FIP. Han anser att den som är FIP, ensam ska göra rimliga bedömningar av larm samtidigt som den kör och pratar radio. Utöver det så ser han att FIP även ska göra en riskbedömning, fatta beslut samt bedriva arbetsledning. Det menar han kräver en stor lämplighet. I en studie beskrivs hur brandmännen upplever stress kopplat till att vara ensam och köra en brandbil. En brandman förklarar *”Man ska trycka på radion, ställa in kanaler. [...] Det blir en arbetsmiljöfråga, en otrolig press på den personen som sitter på den bilen.”* (Gustavsson & Andersson, 2019).

Ett arbetsmiljöproblem som nämns är risken om hot och våld (Svensson, Almerud Österberg, Fridlund, Stening, & Elmqvist, 2018; Gustavsson & Andersson, 2019). Det framkommer att FIP vid risk om hot eller våld i vissa fall väljer att hämta upp en kollega på stationen innan de åker på larmet. I studien nämns även att FIP upplever det vara en stressig situation när de inte kan göra något eller då händelsen är komplex (Svensson, Almerud Österberg, Fridlund, Stening, & Elmqvist, 2018).

En annan arbetsmiljöaspekt som nämns är när styrkan är delad (Gustavsson & Andersson, 2019). En fördel som lyfts fram är att om styrkeledaren hade en egen bil var det möjligt att skicka hem styrkan medan styrkeledaren slutförde sina administrativa uppgifter (Svensson, Almerud Österberg, Fridlund, Stening, & Elmqvist, 2018). Flera studier visar däremot på nackdelar (Räddningstjänsten Skaraborg, 2023; Gustavsson & Andersson, 2019; Svensson, Almerud Österberg, Fridlund, Stening, & Elmqvist, 2018). En brandman säger *”Det blir en sämre mental förberedelse tycker jag. Det är skillnad om man kommer fram samtidigt och hinner snacka ihop sig i bilen. [...] Tryggheten i gruppen försvinner och osäkerheter ökar.”* (Gustavsson & Andersson, 2019). I en utvärdering framkommer det att FIP upplevde det svårare att kommunicera med sin styrka och att det bara var vakthavande befäl som kunde exempelvis meddela vad som ska med (Räddningstjänsten Skaraborg, 2023). Kommunikationen mellan FIP och stationen ansågs vara i behov av att utvecklas, brandmännen upplevde svårigheter i att inte ha SL på stationen för att säga vilka fordon som skulle med och såg där att kommunikationen hade kunnat bli bättre. Införandet av FIP resulterade i att vakthavande befäl behövt ha mer kontakt med resterande styrka om läget och resursbehovet, vilket ansågs positivt (Räddningstjänsten Skaraborg, 2023). Det sågs även finnas en osäkerhet vad gäller ansvar i släckbilen (Svensson, Almerud Österberg, Fridlund, Stening, & Elmqvist, 2018). FIP såg sig kunna bli avskilda från gruppen då den åker i egen bil istället. I vissa fall sågs det fördelar av att vara själv för planeringen medan de även kunde känna en osäkerhet kopplat till att vara ensamma och rädsla att göra fel. Det nämns även att det finns dem som med FIP åkte till stationen för att kunna åka med styrkan i de fall man fann vinsten av att åka FIP på det larmet vara liten (Svensson, Almerud Österberg, Fridlund, Stening, & Elmqvist, 2018).

Flera FIP nämner i en studie att även debriefing efter larm var annorlunda då SL inte kunde prata med sin styrka direkt under hemfärden i släckbilen längre medan brandmännen kunde det (Svensson, Almerud Österberg, Fridlund, Stening, & Elmqvist, 2018). Något som i stället fick göras först tillbaka på stationen. FIP såg även en skillnad i hur man pratade om händelser i efterhand, kopplat till att styrkan inte var framme lika tidigt som FIP och såg det som deras styrkeledare såg.

Frindberg (2018) menar att det finns sätt att underlätta ensamkörningen genom exempelvis talknappar vid ratten och enkla sätt att kvittera, navigera och byta talgrupp. Hon nämner även att man inte får glömma bort släckbilen vars befäl nu flyttats ut. Föraren där bör inte ha det sämre än FIP och nämner

att liknande lösningar som för FIP är ett alternativ, eller att låta en brandman sitta framme hos föraren på SL:s plats. En annan lösning kan också vara att möjliggöra för kommunikation, navigation och kvittering med mera av dem som sitter i baksätet för att avlasta föraren skriver Frindberg (2018).

I intervjuer med brandmän framkommer det att de ser risker kopplade till trafiksituationer (Gustavsson & Andersson, 2019). Heltidsbrandmän beskrivs se risker kopplade att trafiken runt omkring dem saknas respekt både för dem och deras markeringar. Kopplat till dessa risker med FIP och trafikolyckor har myndigheten för samhällsskydd och beredskap [MSB] tagit fram en vägledning kallad ”Säkerhet i vägtrafikmiljö” (2022). Där nämns ett flertal saker kopplat till trafiken, bland annat uttryckningskörning där det kort betonas att kommunikation inte bör påverka körningen. Kopplat till lättare fordon på under 3,5 ton nämns bland annat FIP:s funktion som först på en trafikolycka vara att varna, för att undvika följdolyckor. Det beskrivs att skyddsfordon bör vara stora och tunga men att FIP, som i regel är mindre och lättare, anses vara bättre än inget alls. MSB lyfter att det är viktigt att ha i åtanke hur långt ett skyddsfordon kan komma att flyttas framåt vid en påkörning. En FIP-bil bör, av säkerhetsskäl, ha dubbla avståndet från olyckan jämfört med tyngre fordon (MSB, 2022).

I en särskild olycksutredning av MRF kring en insats genomförande utreds bland annat FIB (Hansson, 2022). Där anmärks det på att FIB har haft en längre anspänningstid än sin styrka med släckbilen. Orsaken till det fanns vara att SL inte hade FIB-bilen i nära anslutning. I samma olycksutvärdering skrivs det även om att klädseln varit bristfällig då det saknats en del skyddsutrustning som i sin tur inneburit en brist arbetsmiljömässigt. Vidare nämner man kopplat till klädseln att liknande har inträffat tidigare och att det kanske är till följd av att det upplevs som stressande som orsakar dessa brister i skyddsklädsel. Resultatet av att inte vara rätt klädd sägs kunna bli att en del av arbetet inte utförs. Ett åtgärdsförslag var att all klädsel och utrustning bör vara klart för avfärd samt att det bör utredas om det är rätt att arbeta med FIB.

Kopplat till MRF:s förväntningar på FIB nämns det att befälet av ren natur riskerar att förbise de förväntningar den har vad gäller FIP och istället inta sin roll som befäl (Hansson, 2022; Hansson & Andersson 2022). Vidare lyfts att syftet med enheten är att minska responstiden och bryta skadeförloppet, rapporterna framhåller därför att det är viktigt att det som förväntas som FIP prioriteras. Det ses vara mycket att göra för FIB med många arbetsmoment vilket naturligt leder till stress. Hansson (2022) ser flera olika aspekter där det kan vara bra att den som ska leda insatsen inte utsätts för sådan stress, då det funnits händelser där insatsledare utsatts för stor stress vilket försämrat arbetsledningen. Han ser att en åtgärd för att motverka detta är att utvärdera vidare vad som är bäst av FIB och FIP för respektive station och vad som gör mest nytta (Hansson, 2022).

2.2.4 Rekrytering

Många deltidskårer har en anspänningstid på fem minuter, fem minuter att ta sig till brandstationen vid larm. Detta begränsar hur långt ifrån brandstationen som personalen kan bo och arbeta. En fördel med att använda sig av FIP är att FIP inte behöver ta sig till brandstationen vid larm utan kan åka direkt mot larmet med sin FIP-bil. Att inte behöva vara begränsad av möjligheten att ta sig till brandstationen inom utsatt tid kan göra det lättare att rekrytera ny RiB-personal som bor längre ifrån stationen (G. Melin, personlig kommunikation, 2 okt 2023; K. Hermansson, personlig kommunikation, 6 okt 2023). Rekryteringen skulle således kunna underlättas och få fler personer till räddningstjänsten för att lösa den brist som det råder i Sverige i dagsläget, *september 2023* (SVT Nyheter, 2023).

En studie av Lantz och Runefors (2021) har kartlagt vilka faktorer som påverkar deltidsbrandmännens vilja att gå med, vara kvar och sluta som deltidsbrandman. Studien fann att den främsta faktorn som gjorde att personer ville bli deltidsbrandmän med var viljan att hjälpa andra. Samma anledning var av vikt även för att stanna kvar i kåren. Studien visade att värderingar som låg i samhällsservice och vikten av deras service resulterade i anledningar att stanna kvar. I studien nämns det att flera andra studier visat på att brandmän ofta har en stor känsla av tillhörighet till varandra och att samarbetet i gruppen motiverar personer att stanna kvar. Att få stöd och återkoppling från sin chef eller gruppleddare

sågs också ge en större tillfredsställelse och mening för att bli kvar. Ledarskap och det sociala klimatet inom kåren återfanns i studien vara starkt relaterat till trivsel med jobbet och att de därför stannade kvar. Faktorer som resulterade i att brandmän valde att sluta var främst kopplat till familjen. I flera fall var det till följd av en partners ogillande eller att kraven från räddningstjänsten resulterade i arbets- och familjekonflikter, som minskade individens vilja att vara kvar. Det geografiska avståndet till stationen belystes som en direkt orsak till att personer valde att sluta (Lantz & Runefors, 2021).

I en annan studie beskrivs erfarenheter av att jobba som deltidsbrandman i Sverige (Lantz, Nilsson, Elmqvist, Fridlund, & Svensson, 2023). Där nämns det att alla aspekter av livet blir påverkade av att vara i beredskap. Att ha extra stöd och hjälp ansågs således vara grundläggande för att få det att fungera, både från familjen och sin huvudarbetsgivare. Studien nämner att man under sin beredskap enbart får vara ett visst avstånd från brandstationen vilket leder till att man kan komma att behöva hjälp med exempelvis sina barn. Det beskrivs att brandmanskollegorna behövde stötta varandra, för att kunna byta beredskap om det är så att sin huvudarbetsgivare ligger för långt ifrån brandstationen eller för andra aktiviteter. Det framkommer i studien att både träning och larm medför utveckling av kompetens med tiden. Det nämns även att frekvensen för larm påverkar, att få åka på få larm resulterar i en stress av att sakna erfarenhet samtidigt som det kan leda till uttråkning och bristande motivation (Lantz, Nilsson, Elmqvist, Fridlund, & Svensson, 2023).

3 Metod

Formuleringen av intervjufrågor gjordes efter att litteratursökningen genomförts. Strukturen på intervjuerna valdes att vara halvstrukturerade (Höst, Regnell, & Runesson, 2006). Frågorna skulle därmed både kunna ge kvalitativa svar genom öppna frågor och kvantitativa svar genom frågor med fasta svarsalternativ. Detta med målet att få ta del av individernas upplevelser, erfarenheter och tankar på ett heltäckande sätt och samtidigt hålla intervjuerna styrda till att handla om och kring FIB.

De frågor som framställdes för intervjuerna hade sitt fokus i att kunna besvara den problemställning som rapporten ämnade att ge svar på. På så vis säkerställdes det i högre grad att frågorna var relevanta för rapporten vilket ger ökad validitet. Intervjuguiderna utformades även med fokus att genom intervjuerna få en heltäckande bild av vad de som arbetade närmast FIB tycker om det. De som ansågs ha en nära koppling till FIB inom MRF var de SL och Bm på stationer med FIB, samt heltidsanställd personal inom MRF med olika kopplingar till FIB.

Rapporten avsåg även intervjua personer utanför MRF för att på så vis få ta del av andra personers upplevelse av FIB utanför MRF. Detta för att senare kunna jämföra med de svar som framkom inom MRF. De externa kategorierna som ansågs relevanta var SL och Bm på stationer med FIB eller FIP. Utöver den operativa personalen sågs det även intressant att ta del av hur MSB ser på FIB. Även Göran Melin och Kenneth Hermansson sågs vara intressanta att intervjua. Detta då de, vilket beskrevs i inledningen, var några av dem som var med i utvecklingen och lanseringen av ett FIP-koncept och antogs därför ha god insikt i FIP:s bakgrund, syfte och funktion.

För en ökad reliabilitet granskades intervjuguiderna som framställdes för de olika kategorierna före det att intervjuerna genomfördes. Granskarna var tre personer med olika bakgrund och tillsammans med intervjumaterialet bifogades även problemformuleringarna för rapporten samt information kring vad som kan vara bra att ha i åtanke under deras granskning. Utifrån den återkoppling som kom från dem reviderades materialet inför intervjuernas genomförandes. Intervjuguiderna återfinns som bilagor sist i rapporten (se bilaga B och C).

3.1 Genomförande av intervjuer

Intervjuerna genomfördes på plats i den mån det var möjligt. Vid två tillfällen genomfördes intervjuerna istället via videosamtal. Antalet medverkande vid respektive intervjutillfälle med Bm och SL bestämdes vara mellan två och tre.

Sett till intervjuguiderna antogs tiden för intervjuerna inte vara längre än två timmar. Intervjuerna inleddes med att intervjuaren läste upp en samtyckesblankett (se bilaga A). Där förklarades bakgrund, syfte och mål med arbetet. Det informerades även vad deras medverkan hade för syfte samt upplägget för den intervju som skulle äga rum. Där beskrevs bland annat att deras svar skulle komma att vara anonyma. Sedan gavs de medverkande tid att själva läsa samtyckesblanketten och skriva under den.

Under intervjuerna antecknades svaren kortfattat i den mån möjligt av intervjuaren. För att i efterhand kunna fylla i intervjuguiderna mer utförligt så spelades även intervjuerna in. Intervjuerna med styrkeledare och brandmän genomfördes separat på samtliga stationer. En intervju med brandmän och en intervju med styrkeledare. Detta med hänsyn till att det skulle kunna vara känsligt att exempelvis som Bm prata öppet och kanske framföra kritik kring FIB samtidigt som FIB-personal hade varit med. Göran Melin och Kenneth Hermansson tillfrågades om de ville medverka med namn eller ej till följd av deras framträdande roller i FIP-konceptets begynnelse. När samtliga frågor besvarats gavs möjlighet att tillägga något ytterligare innan intervjun avslutades.

3.2 Rekrytering av medverkande

Rekryteringen av personer som skulle intervjuas hanterades av MRF. MRF informerades om att det var önskvärt om två till tre stycken kunde medverka per intervjutillfälle och brandstation samt att avsätta två timmar för respektive intervju. Detta förmedlades av MRF till platscheferna på

brandstationerna. Platscheferna fick sedan i uppgift att undersöka vilka som ville och kunde medverka i denna utvärdering från sin station.

MSB, Göran Melin och Kenneth Hermansson kontaktades genom mejl med info kring syfte och upplägg av studien och en förfrågan om medverkan.

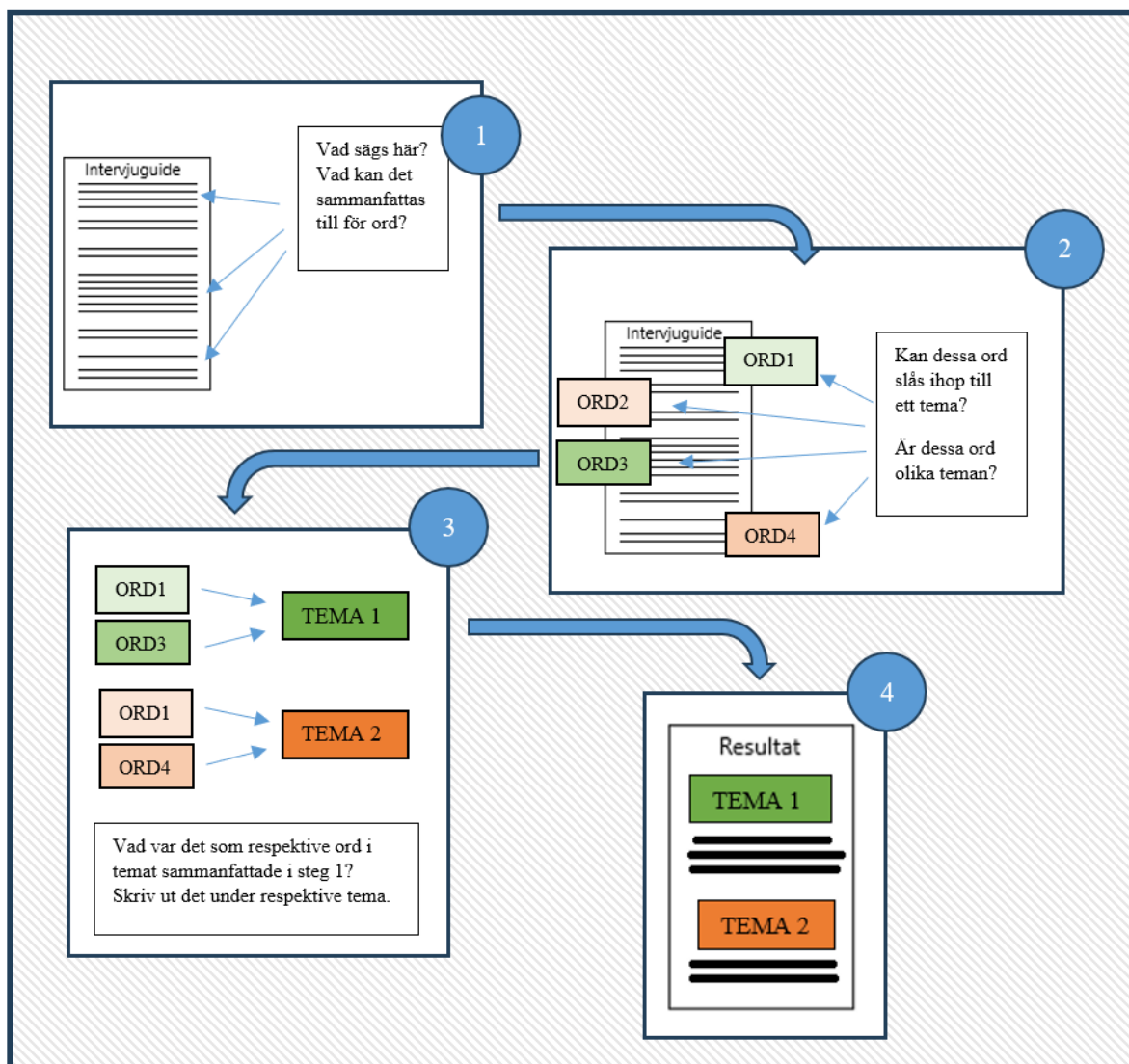
Fyra brandstationer utanför MRF kontaktades för medverkan. Detta genom kontakt per telefon med de, från MRF sett externa, brandstationernas platschefer. Där informerades de om rapportens syfte, förfrågan om medverkan, det tänkta upplägget för genomförande samt förslag på datum och tid för intervjuer. Tider föreslogs med hänsyn till att personalen antogs ha en annan huvudarbetsgivare där de jobbade dagtid. Detta för att öka förutsättningarna att flera skulle kunna medverka. Dessa intervjuer planerades att genomföras före intervjuerna hos MRF. Detta för att även kunna utgöra ett pilotprojekt och se om intervjuguiden behövde genomgå större justeringar för att ge bättre svar till problemformuleringarna, om strukturen behövde revideras och om det fanns frågor som upplevdes otydliga av de medverkande. Dessa brandstationer hade FIP som bemannades av SL liknande MRF:s FIB.

3.2.1 Antal medverkande

- Styrkeledare som är FIB, n=13, fördelat på 6 stationer.
- Brandmän vars styrkeledare är FIB, n=11, fördelat på 6 stationer.
- Heltidsanställd MRF-personal, n=3, intervju på distans vid ett tillfälle.
- Externa styrkeledare som är FIP, n=4, fördelat på 2 stationer.
- Externa brandmän vars styrkeledare är FIP, n=2, från en station.
- Handläggare för enheten Brand och Räddning på MSB, n=1, intervju på distans.
- Göran Melin
- Kenneth Hermansson

3.3 Bearbetning och analys av intervjusvar

Analysen började med att lyssna igenom intervjuerna och fylla i intervjuguiderna i mer detalj och ta ut vissa citat. Citaten som valdes ut var till stor del ut på slump men i åtanke att kunna ge en god insikt i vad individerna själva sagt och det i sina egna ord. Nedan i figur 1 visas principen för analysen av de ifyllda intervjuguiderna.



Figur 1. Principiell visualisering för analysen av intervjusvar till teman.

Steg 1 var att utifrån de ifyllda frågebatterierna skrevs sammanfattande ord ut till varje stycke där det ansågs sägas något intressant. Tankegången för det summerande ordet var att beskriva kärnan i vad som sades i ett eller delar av ett stycke. Exempelvis kunde en medverkande prata flera meningar om arbetsmiljö, då kunde det bredvid det stycket skrivas ut "Arbetsmiljö". Efter att samtliga intressanta stycken fått beskrivande ord var steg 2 att leta efter synonymer mellan orden för att se om det var möjligt att koncentrera alla ord till en mer hanterbar mängd olika ord. Detta för att i steg 3 kunna se översiktligt vilka teman som berörts i samtliga intervjuer. Exempelvis så framfördes det aspekter kopplat till stress och risker för FIB, detta lades senare ihop med andra ord kring vad som sagts. Resultatet för det exemplet blev att det benämndes som ett större tema kallat Arbetsmiljö varpå det i steg 4 beskrevs vad som sades i intervjun mer i detalj under denna temarubrik.

De teman som framkom från analysen var följande:

- Upplevd och ifrågasatt nytta med FIB
- Organisation
- Upplevelsen före FIB/FIP
- Arbetsmiljö
- Fordon
- Förbereda för insats
- Uppdelad styrka
- Första insats
- Information och Kommunikation
- Prioritera
- Individen som är FIB

I kommande kapitel presenteras respektive tema. Intervjuernas svar är anonymiserade för brandmän och styrkeledare varav de intervjuer som hålls med Bm och SL utanför MRF specificeras som externa Bm och SL. Huruvida de externa SL:s förväntningar från organisationer är lika de som MRF har på sina FIB är inget som analyserats. Således kan skillnader i resultaten av FIB och FIP skilja sig åt som följd och jämförelser mellan FIB och FIP bör därför göras med viss försiktighet, då det inte är säkert att de har samma förutsättningar. Även svaren från Göran Melin och Kenneth Hermansson kan behöva tolkas med liknande försiktighet. Det kan hända att de talar både om FIP som styrkeledare har och FIP som brandmän har. Detta då det inte specificerades vid intervjuerna att tala om FIP som används av SL har. Därav kan eventuellt aspekter kopplade till brandmans-FIP återfinnas i resultatet.

Intervjun med MSB gav sammanfattningsvis att de arbetade på ett mer övergripande plan än direkt med FIB/FIP. Handläggaren beskrev att de bland annat arbetar med frågor såsom tidig respons varvid handläggaren menade att FIB/FIP skulle kunna komma att vara en lösning i det avseendet. Dock så menar handläggaren att FIB/FIP inte är något som MSB jobbar direkt med. Av den anledningen gav inte den intervjun den typen av data som hade kunnat användas för att utvärdera MRF:s FIB-satsning ihop med resterande intervjuers data. Detta då övriga intervjuer hade en mer praktiskt och detaljerad insikt i FIB/FIP. Handläggaren framhåller dock att tidsfaktorn är av stor betydelse vid räddningsinsatser och att FIB/FIP skulle kunna möjliggöra detta.

3.4 Framtagning av statistiken

Statistiken kommer från både MSB och MRF själva och behandlar olika saker.

Från MSB tillfrågades det om det fanns statistik kring tider för de RiB-stationer inom MRF som hade FIB samt de externa brandstationerna som medverkat. Till de externa stationerna frågades det även efter ytterligare en station som låg i nära anslutning till de andra externa stationerna. Detta för att få lite säkrare resultat för de externa FIP-stationerna än de två som medverkat i intervjuerna. Det frågades även efter statistik över hur stor del av arbetet som FIB fyllt i att de ansåg sig ha utgjort.

Från MSB kom statistik kring tider. Hur stor del FIB ansett sig utgöra vid larm besvarades inte vara någon statistik som inrapporteras till MSB. Statistiken från MSB var för åren 2018 till 2022. I den statistiken gick det att avläsa följande:

- År och datum då larmet ägt rum
- Larmtypen - olycka eller sjukvård
- Tiden då SOS anropades
- Tiden för förlarm
- Tiden för huvudlarm
- Tiden då första enheten utlarmades
- Tiden då första enhet var på väg
- Tiden då första enhet var framme
- Tiden då femte personen var framme (tillika en full styrka)
- Tider för när respektive FIB/FIP-enhet och släckbil var på väg och när de var framme

MRF tillfrågades på liknande sätt som MSB. Detta då deras egen statistik eventuellt skulle kunna komma att vara mer detaljrik i antagandet att all statistik kanske inte rapporteras vidare till MSB. Från MRF kom statistik som berörde tider för larm där FIB var med under år 2022. Följande information gick att avläsa ur den statistiken:

- Ärendenummer
- Tidpunkten för larmet
- Vilken typ av händelse
- Platsen för händelsen
- Vilka stationer som var larmade till respektive larm
- Vilka resurser(enheter) som var larmade till respektive larm från ovan station
- Tiden då respektive resurs(enhet) blev larmad
- Tiden då enheterna kvitterade larmet
- Tiden då enheterna var framme

4 Upplevd och ifrågasatt nytta med FIB

Nyttan med att ha FIB är det många som nämner och det både i positivt och negativt avseende. I detta kapitel samlas flera perspektiv som inte gick att kategorisera i mer specifika teman likt de som följer senare i kapitlet. Det ska därför noteras att den totala nyttan med FIB inte enbart redovisas i detta kapitel.

I intervjun med en heltidsanställd beskrivs det att den är tveksam till om FIB uppnår det som var tänkt med införandet. Den heltidsanställda ser på FIB ur olika perspektiv och menar att det är bra att FIB är snabbare framme men att det som personalen utsätts för kanske inte är så bra. Den heltidsanställda är osäker på vad resultatet blivit av att man är snabbare till den hjälpsökande. Den ställer sig frågan om det är så att dem har färre döda i Medelpad på grund av FIB.

En SL nämner nytta i relation till tidigare framkomstrappor, mer kontrollerade färdvägar och att tredjepart får en snabbare kontakt med räddningstjänsten. En annan SL ser också till att en nytta med FIB är att vara snabbare framme. Andra är mer tveksamma kring om FIB är till fördel. Flera SL och brandmän undrar vad man vinner på att komma, vad som upplevs vara, en liten stund före styrkan.

”Insatserna har inte blivit så markant mycket bättre av att vi kommer först på olycksplatsen än att vi kommer samlad trupp.”

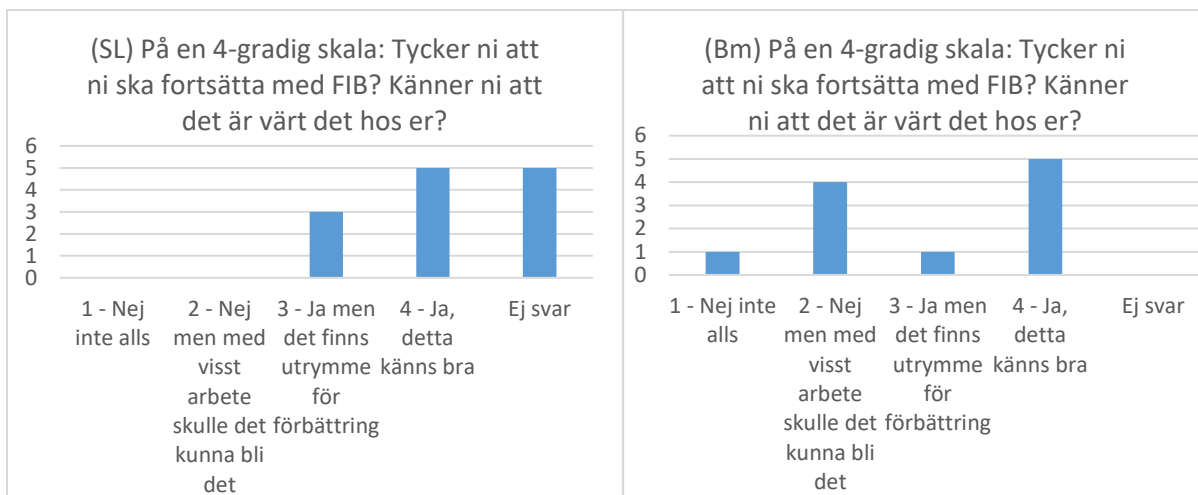
(SL)

En brandman ser inte att de till följd av FIB hanterar några olyckor bättre. Detta då de har så nära till förstärkning. Det enda som anses vara bättre enligt den är att de får information snabbare, men insatsen i sig blir dock densamma som före FIB. En annan brandman talar liknande om skillnaden i insats med och utan FIB. Den ser att i vissa fall så underlättar FIB för en snabbare och effektivare insats men att man nog ofta jobbar ikapp den tidsvinsten ändå om man kommer samlat. I de flesta fall så ses skillnaden vara obefintlig.

För den som är drabbad tror de kanske inte att det har blivit någon större vinning. De upplever även själva att de inte får någon feedback på om FIB gjorde nytta på sina larm och har till följd av det själva börjat hålla lite koll på vad det är som FIB gör. De ser dock en vinning i att de har FIB istället för FIP då det är en bättre struktur jämförelsevis.

Några heltidsanställda ser att det hade varit värt att värdera FIB kontra FIP då de undrar som det är som blir bättre med FIB än med FIP och om det isåfall är rimligt. De frågar sig även om de insatser där FIB ses ha gjort nytta är till följd av att det just är ett befäl eller om det lika gärna hade kunnat vara en brandman som gjort den insatsen. Även i de fall som FIB har gjort stor nytta av att kunna vända styrkan är det frågan om det var tack vare FIB eller om nyttan egentligen var från att allmänheten redan gjort den insats som krävdes. Vid utredningar kring vissa olyckor så undrar de vad man vinner på FIB eller om det istället kanske skapar problem vid vissa insatser.

Nedan redovisas svaren på frågan om SL och brandmän tycker att man ska fortsätta med FIB på sin station (se figur 2 och 3).

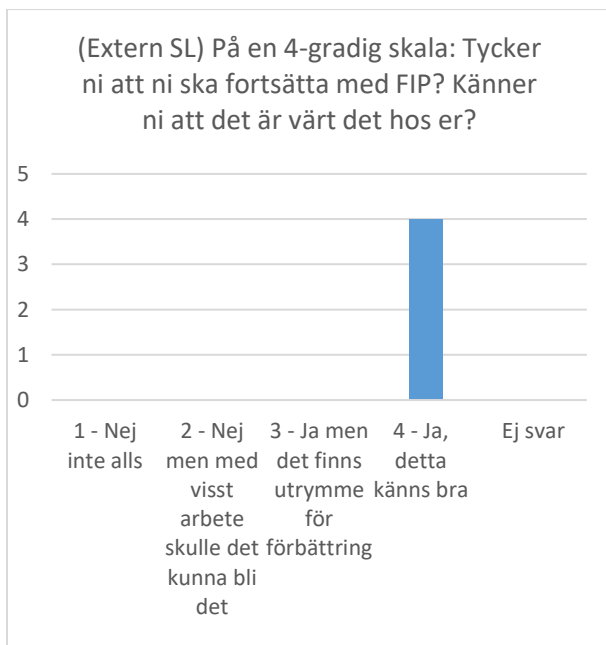


Figur 2. SL:s tycke om de ska fortsätta med FIB.

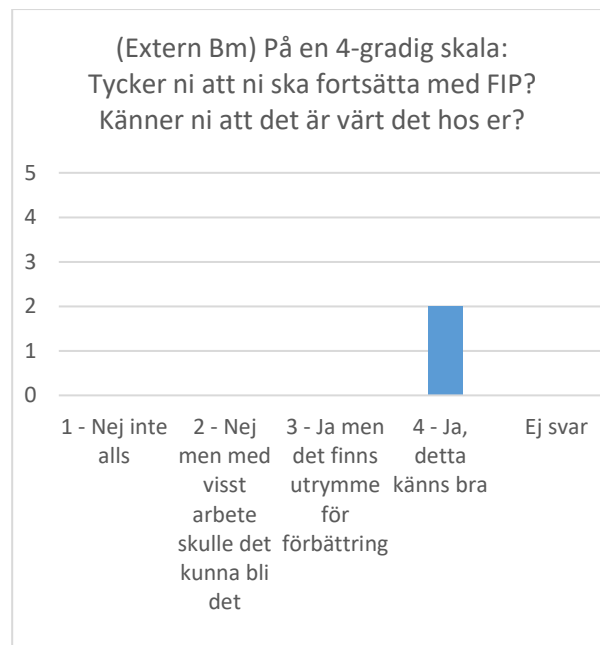
Figur 3. Bm:s tycke om de ska fortsätta med FIB:

Ur figurerna går det att se att det för SL:s del är flera som har svarat ja. Vissa som ser det vara bra som det är men framhåller att det alltid kan bli bättre, samt några som ser att de vill fortsätta med FIB men att det finns ett tydligare behov av förbättring. Brandmännens svar är mer spridda och nästan lika andelar mellan ja och nej. Flera framhåller att det är bra som det är och en ser att det finns tydligt utrymme för förbättring. Flera framhåller att de inte vill fortsätta med FIB i dagsläget men att det med en del arbete skulle kunna bli det, en svarar att de inte borde fortsätta med det alls.

I figurerna nedan svarar externa SL och brandmän på samma fråga som ovan (se figur 4 och 5).



Figur 4. Externa SL:s tycke om de ska fortsätta med FIP.



Figur 5. Externa Bm:s tycke om de ska fortsätta med FIP.

Ur figurerna går det att se att samtliga av båda grupper tycker att de ska fortsätta med FIP och att det känns bra som det är i dagsläget. De svarar dock även att det alltid kan bli bättre.

4.1 Rapportera om resursbehov

I vissa fall har det under intervjuer nämnts olika saker som kan relateras till resursbehovet. Detta avser hur mycket resurser det behövs på ett larm. Ibland kan den informationen som fås från den som larmat resultera i att en viss mängd resurser larmas. Dock kan FIB/FIP via sin tidigare framkomst ge en bättre lägesbild över resursbehovet som då kan justeras därefter.

I en intervju med några som är FIB känner de att det de kan minska resursbehovet i vissa fall då de är först på plats. Vilket är något som de säger har hänt mer än en gång, en SL beskriver hur resursbehovet kan anpassas vid exempelvis larm från automatiska brandlarm. Ser SL som är FIB att det är ett falsklarm så kan den rapportera om att resurserna kan minskas tidigare än före införandet av FIB. En heltidsanställd upplever att FIB sällan vänder styrkan. Åtminstone inte i den omfattningen som den såg framför sig skulle vara en av fördelarna med införandet av FIB.

Göran Melin och Kenneth Hermansson nämner också i sina intervjuer att en fördel med FIP är att de tidigt kan rapportera om resursbehovet. Både i avseendet om det behövs mer resurser eller mindre än vad som är larmat samt att FIP kan vända sin egen styrka om det räcker med FIP för att hantera larmet. Kenneth Hermansson nämner vidare hur han ser på FIP:s möjlighet att rapportera om resursbehovet i citatet nedan när han pratar om vad det var man ville uppnå med FIP.

”Man såg fördelar av att någon kommer fram snabbt till olyckplatsen. Kan bilda sig en uppfattning om vad det var som har hänt, framförallt kunna rapportera tillbaka väldigt tidigt, om det är stort ska man få reda på det snabbt att man kan bygga på styrkorna. Annars så förlorar man tid här och vi vet ju själva hur brandkurvan går hur den sticker rätt upp så småningom. Men kan vi ta den i en lagom lutning då med att bygga upp en styrka så är det väldigt viktigt.”

(Kenneth Hermansson)

Även externa SL säger att man som FIP kan rapportera om resursbehovet. Tidigare för FIP när de åkte samlat upplevde de att det fanns vissa larm som inte krävde en hel styrka. De ser att de med FIP nu är möjligt att be sin styrka vänta. I vissa fall kan det vara så att FIB ser att det är en lugnare händelse och kan då meddela till andra resurser att de kan vända eller köra långsammare och lugnare till olycksplatsen och minska riskerna vid utryckningskörning. En ytterligare fördel ses att det vid vissa larm kan spara resurser genom att endast larma FIP vid vissa larm än flera stora fordon, något som ger ett bra anseende utåt sägs det.

4.2 Användning och tillämpning av FIB-bilen

Hur och vem som använder FIB bilen är något som ifrågasätts vid flera intervjuer. På en station fanns tidigare en FIP-bil som man kunde använda när man behövde den och då inte var knuten till en person dygnet runt likt FIB i dagsläget. Det upplevs ha varit mer av en delad frihet än vad det är idag, då den som behövde åka längre från stationen kunde göra det med FIP-bilen.

SL säger att FIB vid trafikolyckor på motorvägen inte ska åka ut ensamma utan invänta sin styrka och ser att då faller dess fördel till följd av att den används på det sättet. Brandmännen ser inte att uppstarten har blivit så mycket snabbare eller effektivare som de tänker sig att de borde blivit till följd av att deras befäl är framme tidigare. De ser även att nyttan av att ha FIB med avseende på tidsvinsten försvinner vid de larm som FIB måste åka via stationen för att hämta upp en brandman, exempelvis hjärtstopp. De tänker främst på de som behöver akut hjälp att det för deras skull finns de individer som kan åka på dem larmen så fort som möjligt. En Bm förklarar att för att få maximal nytta av FIB borde SL åka ensam samtidigt som den förstår att det lär vara jobbigt för individen som är FIB i den situationen.

En annan brandman förstår dennes resonemang men säger att den själv hade inte velat åka själv på hjärtstopp. Så som deras station använder FIB i dagsläget är de tveksamma till nyttan, de känner att det till viss del är bortkastat att ha FIB i dagsläget. Åtminstone känner de Bm att de negativa

aspekterna överväger de fördelar som dem ser. En heltidsanställd nämner att de tidigare hade en SIB, Snabb InsatsBil som de två första personerna som var klara skulle ta och åka direkt till larmet. Det var något som man senare såg inte fungerade så bra. Den heltidsanställda ser dock att nuvarande upplägg där FIB ska komma till stationen för att hämta en person till vid exempelvis sjukvårdslarm resulterar i utebliven tidsvinst.

På en station är det sagt att man får låta FIB-bilen stå på stationen och att styrkeledaren inte behöver ha den med sig hela tiden. Några heltidsanställda har sett tillfällen där FIB har varit långsammare än sin styrka till följd av att man inte hade FIB-bilen nära sig. De tror även att det finns de SL som ser sig ha hela fem minuter på sig innan de ska vara iväg och då inte alltid försöker spara tid genom att vara så snabba.

Göran Melin tänker att det handlar mycket om var du bor och arbetar. Den som är längst bort är troligtvis den som behöver den mest om det inte är så att det är en SL-FIP. Han pratar också till hur man ska använda FIP vid trafikolyckor på större vägar.

”Det finns kommunerna som säger såhär att du får inte åka ut på motorvägen själv som FIP. Vi har inte valt att dra det strecket men det finns dom som har gjort det. Man tappar ju rätt mycket finessen med FIP om du måste stå och vänta varje gång.”

(Göran Melin)

Kenneth Hermansson nämner att användningen av FIP har förändrats med tiden och ser idag att det har blivit allt fler Bm-FIP. En ny användning som han ser är att det borde gå att nyttja mer på landsbygden för att få en högre servicegrad längre ifrån tätorterna.

4.2.1 Flexibilitet av att ha FIB-bilen

Vissa som är FIB nämner att man genom FIB-bilen känner att man har en större frihet i hur man kan röra sig under sin beredskap. En SL upplever att man tack vare FIB-bilen klarar av sitt ordinarie jobb bättre och att man till följd av det kan ha mer beredskap än tidigare. Externa SL ser även till fördelen av att inte behöva ha två bilar privat. En heltidsanställd säger också att organisationen har sagt att befälet får använda FIB-bilen på så sätt för att det inte ska bli svårare i vardagen av att ha den med sig.

”Det ska inte bli svårt i vardagen bara därför att du har FIB-bilen. Utan du ska försöka leva precis som vanligt fast du har den här bilen med dig.”

(Heltidsanställd)

4.2.2 Logistik kring att använda FIB-bilen

I vissa fall kan det handla om att styrkeledaren har en firmabil via sin huvudarbetsgivare vilket leder till att man låter FIB stå på stationen oanvänd under tiden det inte är larm. De heltidsanställda beskriver att fördelen av tidsvinsten med FIB går förlorad i sådana fall. Detta då SL vid larm först måste ta sig till brandstationen för att hämta FIB-bilen. Detta är även något som några SL nämner men framhåller att FIB är snabbare i alla fall till följd av att FIB-bilen i sig är snabbare.

En SL framhåller att det fanns en del funderingar efter införandet vad gällde hanteringen av bilen kopplat till byten och hur detta skulle synkas. Med byten menas det att SL kan behöva byta bort sin beredskap om det är så att den exempelvis har ett ärende utanför FIB:s geografiska gräns eller exempelvis läkarbesök. Vissa SL uppger att de har löst logistiken vid byten genom att i de fall bytet inte är längre än tre timmar så behöver styrkeledarna inte byta FIB-bilen. Vid larm så åker den ersättande styrkeledare då till brandstation istället. Extern SL framhåller att det i nuläget är få som arbetar på orten när de inte har beredskap, vilket gör det svårare att byta dagtid. Att även behöva byta bil blir således ett extra moment som kan försvåra logistiken ytterligare vid byten med kollegor.

4.3 Upplevelser och tankar kring allmänheten och FIB

I flera intervjuer framkommer det olika aspekter som kopplar till allmänheten. Både att personal kan se fördelen av FIB för allmänheten och hur allmänheten kan påverka SL. En SL tänker sig att det bästa med FIB är att den kan nå den drabbade snabbare.

SL framhåller att det är flera hjälpsökande som varit tacksamma för att man med FIB kommit fram snabbt. Att vara snabbare framme hos den drabbade är även något som även Kenneth Hermansson nämner i följande citat.

”Tänk om jag själv hade varit där (i nöd) och någon kommer snabbt, det är klart jag blir glad för det.”

(Kenneth Hermansson)

Externa SL och brandmän ser också att FIP är till nytta för tredjeperson. De externa beskriver det som dels att de drabbade känner sig tryggare oavsett vad FIP gör för insats samt den stora skillnaden FIP kan göra vid hjärtstopp- och sjukvårdslarm.

4.3.1 Förväntan från allmänheten

En brandman tänker sig att om den själv hade varit drabbad. Först hade den känt att det var skönt att höra sirenerna men sedan blivit besviken när den ser att det bara är en liten personbil som inte kan göra någonting. Något som även en annan brandman i en annan intervju också nämner. Den tänker sig att den drabbade kanske känner att det är skönt att hjälpen är där men sedan så gör FIB inte så mycket mer än att prata radio och gå runt och titta. Något som även nämns av andra SL. En SL tänker sig en situation där man kommer fram som FIB till en situation som är kaos. Där allmänheten förväntar sig mycket medan man inte har några grejer och inte kan göra något.

”Komma fram själv och det är kaos på platsen. Det är inte bra”

”Den dagen är inte rolig”

(SL)

De känner att de i vissa fall kan behöva lägga mer tid på att förklara för den drabbade vad man kan göra som FIB om den förväntar sig mycket.

4.3.2 Synas mer

Två SL ser att en fördel av att ha FIB är att man syns mer i samhället och annonserar sig.

”Vi syns mer och är bättre profilerade i samhället och det händer faktiskt lite då och då att det kommer frågor. Både rörande hur vi arbetar men också från dem som varit med om en händelse och stött på oss som har funderingar av alla de slag.”

(SL)

Även externa SL ser till fördelen av att man syns mer i samhället och att det är bra både som reklam för räddningstjänsten och som trygghet för invånarna. En heltidsanställd tänker att det skulle kunna vara så att till följd av att FIB syns mycket i samhällena så skulle det kunna medföra visst trygghetskapande. En SL framhåller en annan fördel av att man syns mer ute i samhället. Den beskriver att när de möter ungdomar i samhället så vet de om vilka FIB är och vice versa. Mötet dem emellan säger SL inte blir lika obekvämt idag.

5 Organisation

En del av det som framkommer i intervjuerna kan kategoriseras till organisationen till vilka personalen jobbar inom. Bland annat handlar det om funderingar till varför det finns skillnader mellan brandstationer, hur informationen för FIB-införande upplevs och ytterligare aspekter som kan placeras på organisatorisk nivå och inte är något som FIB eller brandstationerna själva styr.

Några SL är fundersamma till varför organisationen inte har infört FIB på samtliga stationer. SL beskriver att de vet om en annan station som inte velat ha FIB och där de uppfattade det som att organisationen accepterat det. Samtidigt vill dessa SL inte heller ha FIB och undrar därför varför det ändå infördes hos dem. De beskriver sig ha liknande förutsättningar som den andra stationen och hade hellre haft ett buffertfordon vid trafikolyckor istället för FIB. Hade de haft ett buffertfordon förklarar SL att det hade funnits plats för mer personal att kunna följa med ut på larm. Idag upplever de att det tar lång tid för ny personal att få rutin till följd av att det inte kan åka med på lika många larm då sittplatserna är mer begränsade idag. Anledningen till detta förklaras senare i resultaten men har sin grund i att det till följd av FIB har blivit en annan fordonspark varav plats för extra personal har minskats. Då det inte finns lika mycket plats för personal att åka med på larm blir det svårare för dem att åka med på larm utöver under deras ordinarie beredskap vilket SL menar innebär gör det svårare att få erfarenhet i samma takt som tidigare. SL upplever även att de finns dem som kan tappa intresset och menar att det krävs att man kan åka på många larm då det är så de ser att man blir duktig. Brandmän delar också tanken och beskriver att det tar lång tid för en ny brandman att få erfarenhet.

Från samma intervju lyfter SL de hade önskat mer rutiner från organisationen för hur FIB bland annat ska fungera vid larm på stora industrier. De ser att det hade varit bra med mer styrning eller liknande från organisationen. Även andra SL på en annan station ser att de fått arbeta mycket själva för att lösa olika saker kopplade till FIB. SL säger bland annat att det inte finns några planer från organisationen för de åtaganden som deras station har. En SL tycker att det fattas rutiner för FIB vid PDV (Pågående Dödligt Våld) samt rutiner för larm på motorvägen. Detta då säger sig inte har något buffertfordon för påkörningar. En SL beskriver situationen med bristen på rutiner i följande citat.

”Men det är väl lite märkligt ändå eftersom att förbundet har ju pushat det här. [...] sagt att ’det är såhär man ska jobba’, men sen så [...] i vissa typer av händelser så är inte FIB:en med i det arbetet. Och det känns ju ganska så klantigt av förbundet att inte i alla typer utav händelser tänka på att FIB:en ska ha en del i dem framkörningarna. Ah men motorvägen här (som exempel) eftersom det är ju så jätteviktigt med säkerheten för oss själva. Att man inte har tagit med det i underlaget, jag tycker det känns konstigt.”

(SL)

Även en brandman på en annan station hade velat få lite mer från MRF kring hur de ska arbeta med FIB på sin station. Bm önskar att det hade funnits någon form av grund som stationerna själva sedan kan arbeta med att anpassa till sina förutsättningar. Bm tycker även att en utvärdering borde gjorts tidigare för att kolla vad alla tycker. Brandmannen tror att styrkeledarna har haft större möjlighet att tycka till och känner att brandmännens perspektiv inte fått komma organisationen till kännedom.

På en annan station har SL sett stor vinning med FIB men tror inte att den vinningen finns på alla stationer. Med hänsyn till avstånd, riskbild och avstånd till förstärkning ser de att det fungerar bra på sin station. De menar att det är viktigt att se till respektive stations lokala förutsättningar och att FIB kanske inte är den bästa lösningen för alla brandstationer. Några SL känner att det har blivit sämre sedan införandet och att det utlovades lite mer med FIB än vad det har blivit.

Anledningen till att man började med FIB säger den heltidsanställda var till följd av ett politiskt beslut om att MRF skulle korta tiden till hjälpsökande med organisatoriska och tekniska hjälpmedel. Ett alternativ för att möta det beslutet och korta tiderna sågs vara FIB. MRF tog fram rutinbeskrivningar

för hur den skulle fungera lokalt på respektive station. Rutinbeskrivningarna var således inte likadana för alla stationer och anledningen till det förklarar den heltidsanställda i följande citat.

”Jag tycker inte att vi behöver se likadana ut på alla stationer utan man måste se till riskbild, uppdrag, miljö.”

(Heltidsanställd)

Den heltidsanställda säger vidare att ett beslut är taget på en plan att införa FIB på samtliga RiB-stationer inom MRF. Den heltidsanställda nämner vidare att om FIB ska fungera bra på alla stationer gäller det att anpassa rutinbeskrivningen till respektive station. Den heltidsanställda framhåller att den är tveksam till om de kommer att fullfölja planen att införa FIB på alla stationer ifall det visar sig att vinsten med FIB inte blivit den som de förutsatt. I dagsläget upplever den det därför vara en utmaning i huruvida planen ska fullföljas eller avbrytas och nämner det vidare i följande citat.

”Men jag är tveksam att vi kommer att fullfölja om det visar sig att [...] vi inte får den vinst vi tror men den kan va kvar på dom andra stationerna. Då kommer vi inte fullfölja.”

(Heltidsanställd)

Några heltidsanställda ser sig själva vara kritiska till FIB och tycker inte att man ska ha det till följd av att de ser flera nackdelar än fördelar. De menar att FIP skulle kunna vara bättre förutsatt att det är behovsstyrt till den stationen där det behövs. De ser det dock inte vara en nackdel att tiderna till den hjälpsökande kortas med FIB då de vet att tiden är en kritisk faktor för resultatet vid insatser.

Göran Melin ser ytterligare fördelar för den organisation som har FIP. Han beskriver bland annat FIP kopplat till förstärkningslarm. Med förstärkningslarm menas att en brandstations personal får åka på ett larm bortom sin brandstations ordinarie område där det behövs mer eller nya resurser. Om det är känt redan innan stationen åker på förstärkningslarmet att de kommer vara borta en längre tid så FIP-bilen lämnas kvar vid brandstationen. Då kan någon som inte har beredskap vara redo att om det kommer ett larm inom sin stations område använda FIP-bilen för utryckning. På så vis menar Göran Melin att FIP möjliggör för att kunna upprätthålla en viss bemanning även när ordinarie styrka är på larm. Vidare påpekar han att det är viktigt med andra uppstartrutiner med FIP jämfört med att åka samlat. Han beskriver det inte fungerar att använda de rutiner som fanns innan FIP utan att nya rutiner behövs där hänsyn tas till FIP och dess funktion. Han förklarar det vidare i följande citat.

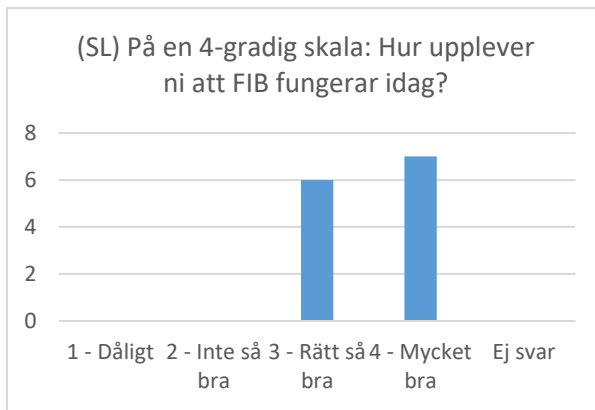
”Det har vi märkt att har det blivit dåliga resultat någonstans eller att man har uppfattat att det här fungerar inte. Så har det oftast handlat om att man inte har samtränat, då har man haft en rutin som har byggts på att man kommer fem i en brandbil, men verkligheten är att det är bara tre i brandbilen och det två FIPar. Och då krockar man ju.”

”Man måste ha andra uppstartrutiner när man inför FIP än vad man hade innan FIP. Målbilden är inte att försöka återskapa 1+4 i bilen utan målbilden är att ju att mötas och optimera upp insatsen på plats.”

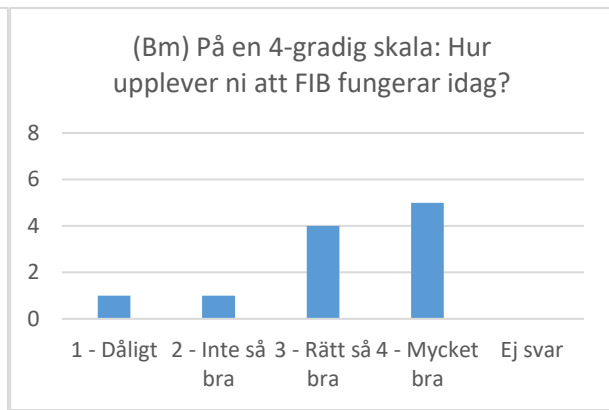
(Göran Melin)

Göran Melin beskriver att han ser FIP vara det bästa av två världar, både en samlad styrka på olycksplatsen och möjligheten till en snabb insatsuppstart. Samtidigt menar han att det inte är några ökade beredskapskostnader och att organisationen blir flexiblare för rekrytering av personal. Detta då den som har FIP inte behöver vara bunden till brandstationen på samma sätt som de i styrkan utan FIP.

En flervalsfråga i intervjuerna med Bm och SL är hur de upplever att FIB fungerar idag. I figurerna nedan redovisas respektive svar (se figur 6 och 7).



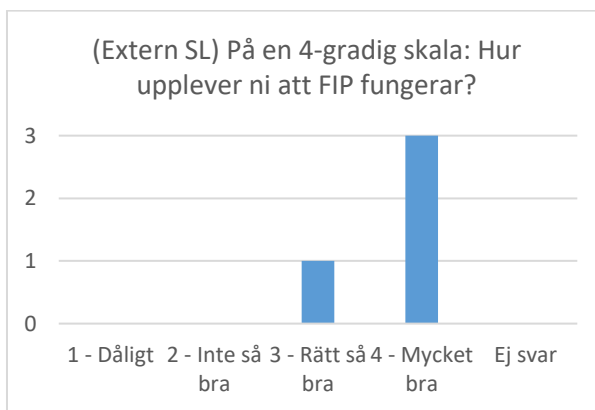
Figur 6. SL:s upplevelse av hur FIB fungerar idag.



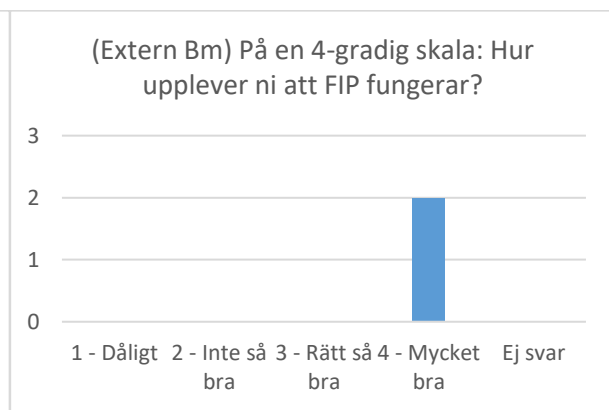
Figur 7. Bm:s upplevelse av hur FIB fungerar idag.

Ur figurerna går det se att SL upplever att FIB fungerar bra och i olika utsträckningar. Svaren från Bm kan ses överensstämma med SL till viss del med en majoritet som upplever FIB vara bra. Dock är Bm:s svar lite mer spridda där det finns dem som också framhåller att de upplever FIB fungera ”dåligt” eller ”inte så bra”.

Samma flervalssfråga ställdes även till de externa SL och Bm varav deras svar redovisas nedan (se figur 8 och 9).



Figur 8. Externa SL:s upplevelse av hur FIP fungerar idag.



Figur 9. Externa Bm:s upplevelse av hur FIP fungerar idag.

Ur figurerna går det se att båda grupperna upplever att FIP fungerar bra.

5.1 Informera

Intervjuerna tog upp hur införandet av FIB genomfördes på deras respektive stationer. Många beskrev då sin upplevelse kring det varav informeringen från organisationen var en central aspekt som nämndes i flera intervjuer.

Den heltidsanställda säger att det fanns en plan för hur det skulle informeras före införandet av FIB. Dock så beskriver den att informationen varierade lite mellan stationerna till följd av hur snabbt de ville börja med FIB. Den beskriver att det fanns de stationer som var väldigt angelägna om att börja med FIB och mörkade viss information för sin personal. Samtidigt säger den heltidsanställda att det fanns andra stationer som var väldigt öppna med information och berättade allt istället. Den beskriver att det var inget som MRF hade kontroll över utan förklarar att informationen lämnades över till platscheferna som sedan fick informera vidare. Därför menar den att informationen kan ha varierat lite. Den heltidsanställda berättar att det på en station inte delgavs all information vilket medförde en del negativt efterspel för organisationen att lösa.

Vidare beskrivs det att det vid införandet endast gjordes risk- och konsekvensanalyser för FIB. En heltidsanställd berättar att det inte gjordes någon liknande analys för styrkan vilket förklaras i följande citat.

”Det vi glömde lite grann i det här egentligen det är ju upplevelsen för brandmännen, hur känns det att åka utan befäl?”

(Heltidsanställd)

Organisationen tänkte inte på att det skulle kunna komma att innebära skillnader för styrkan av att deras station börjat med FIB. I efterhand tänker den heltidsanställda att MRF borde gjort en risk- och konsekvensanalys även för brandmännen och inte bara för FIB.

Vidare beskriver några SL att de upplevde det vara förutbestämt att deras station skulle börja med FIB redan innan införandet och informeringen oavsett vad dem själva tyckte. De upplevde att det inte lades fram som ett förslag till stationen om att börja med FIB. Även brandmännen på samma station upplever att det inte kom några argument till varför man skulle börja med FIB utan känner att det skulle vara underförstått att de skulle förstå varför. Bm säger sig inte kunna minnas att de fick någon information alls om FIB och känner att det kunde ha gjorts bättre och menar att fanns mycket mer att önska kring införandet. Bm beskriver att resultatet av införandet blev att de var lite negativt inställda till FIB i början. En annan brandman på en annan station tycker att alla skulle ha fått samma information. Den menar att informeringen borde lagts upp på ett annat sätt och inte bara informera platschefen. En annan stations brandmän uppger att de inte var med i beslutet att införa FIB alls på sin station vilket de gärna hade velat vara och beskrivs i följande citat.

”Ja men det är klart att man vill, alla arbetstagare vill ju såklart vara med och iallafall berätta sin synpunkt”

”[...] så där missade man väl lite också i införandet.”

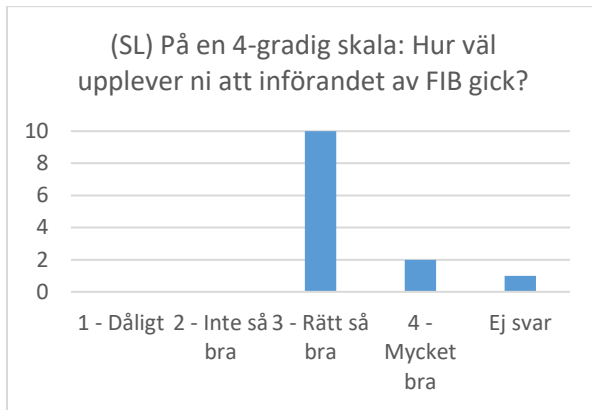
(Bm)

På en annan station hade en brandman också velat vara med och tycka till kring FIB och beskriver sina tankar kring det i citatet nedan.

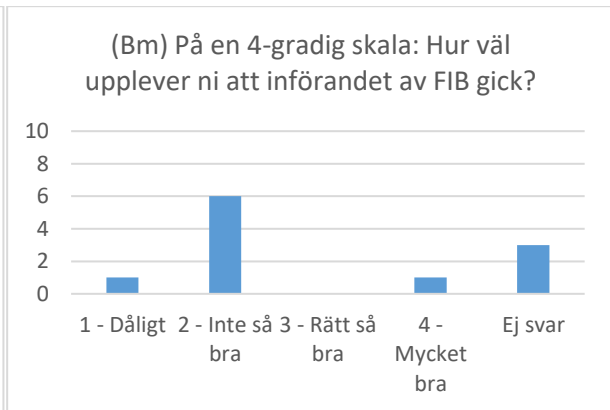
”Jo men så är det väl för att vi har ju våra funderingar också just hur allting ska funka i bilen. Vi har ganska korta avstånd till våra larm, och då får vi ju liksom allt det här med runt omkring. (prata radio med mera).”

(Bm)

I figurerna nedan redovisas det hur SL och Bm upplevde att införandet av FIB gick på deras station (se figur 10 och 11).



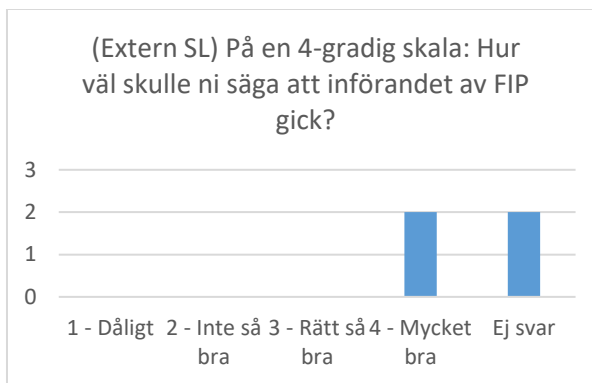
Figur 10. SL:s upplevelse av hur införandet av FIB gick.



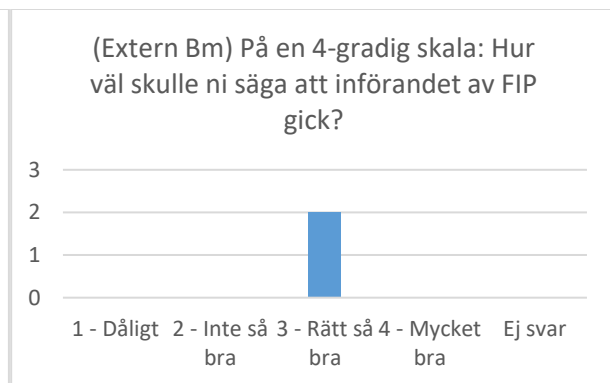
Figur 11. Bm:s upplevelse av hur införandet av FIB gick.

Ur figurerna går det se att en majoritet av SL upplevde att införandet gick bra. Bm:s svar kan ses vara mer spridda där en majoritet upplevde att införandet inte var så bra. Några som valde att inte svara gjorde av anledningen att de inte var anställda vid tiden som FIB infördes.

Nedan redovisas svaren på samma fråga dock från de externa SL och Bm (se figur 12 och 13).



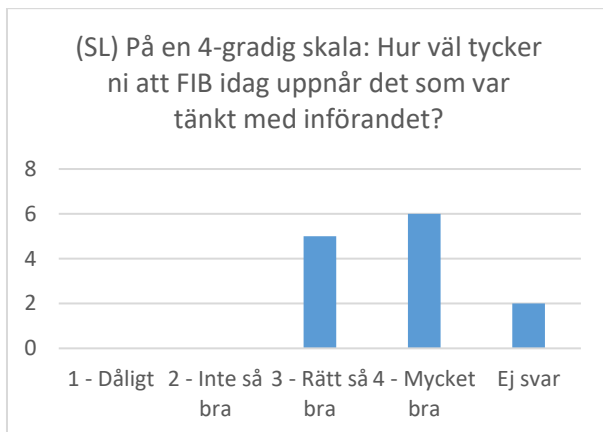
Figur 12. Externa SL:s upplevelse av hur införandet av FIP gick.



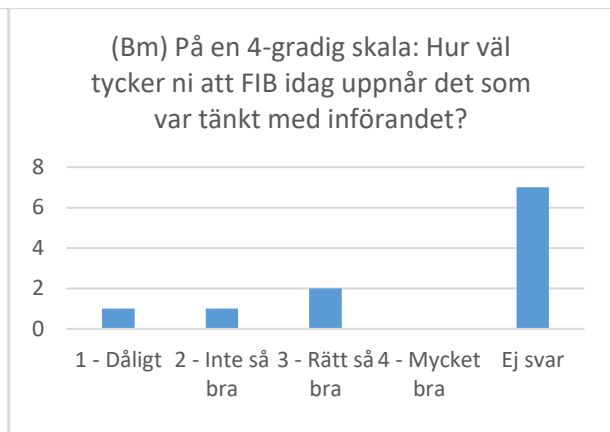
Figur 13. Externa Bm:s upplevelse av hur införandet av FIP gick.

Ur figurerna går det se att många upplevde införandet som bra i olika utsträckning.

I en flervalsfråga fick SL och Bm svara hur väl de tyckte att FIB idag uppnådde det som det informerades om var tänkt med införandet av FIB. Nedan redovisas deras svar (se figur 14 och 15).



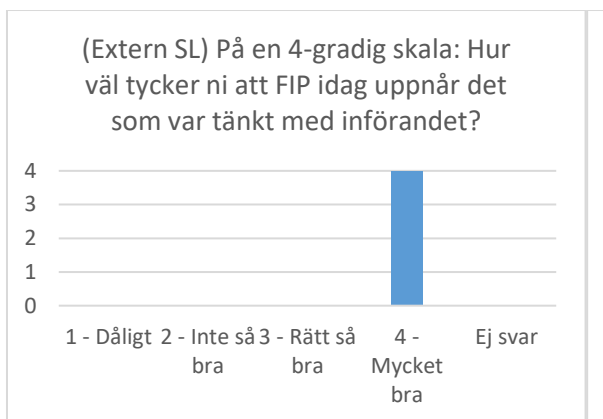
Figur 14. SL:s upplevelse av hur väl FIB uppnår det som var tänkt vid införandet.



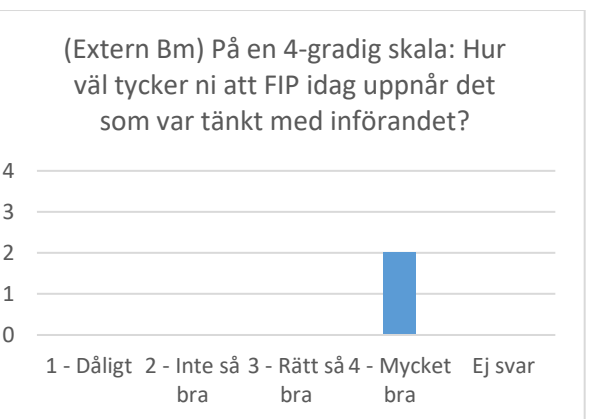
Figur 15. Bm:s upplevelse av hur väl FIB uppnår det som var tänkt vid införandet.

Ur figurerna går det se att SL upplever att FIB på ett bra sätt uppnår det som var tänkt. Majoriteten av brandmännen valde att inte svara med hänsyn till att de inte visste vad som var tanken och förväntningarna på FIB vid införandet då de i många fall inte fått någon information om det eller inte var anställda vid införandet.

Nedan redovisas svaren på samma fråga besvarat av de externa SL och Bm (se figur 16 och 17).



Figur 16. Externa SL:s upplevelse av hur väl FIP uppnår det som var tänkt vid införandet.



Figur 17. Externa Bm:s upplevelse av hur väl FIP uppnår det som var tänkt vid införandet.

Ur figurerna går det se att samtliga av båda grupperna upplever att FIP uppnår det som var tänkt med införandet ”mycket bra”.

5.2 Ekonomi

En aspekt som föll under organisationens tema var ekonomi. Detta då både SL och externa SL samt heltidsanställda talade om ekonomi.

En SL ser att de genom att i vissa fall kunna vända styrkan på så vis kan resultera i en vinst för huvudarbetsgivaren då personalen inte behöver vara borta lika länge. Samtidigt som personalen inte är på larm lika länge så ser den att även räddningstjänsten blir kostnadseffektivare då det blir mindre ersättning för personalen av att vara på larm. Extern SL ser att FIP inte innebär några större kostnader i investering och menar att det räcker med att kunna rädda ett liv för att ha tjänat in dem pengarna. En heltidsanställd ser också likt tidigare FIB till huvudarbetsgivaren och fördelen med att FIB kan vända styrkan om de inte behövs som en ekonomisk fördel.

Några heltidsanställda framhåller att de har hört från personalen som jobbar med underhåll av fordonen att de slits mycket och tänker på det rent kostnadsmissigt för med sig ökade kostnader. Även Göran Melin nämner att ett resultat av att ha flera fordon som det blir med FIP så ökar driftkostnaderna också. Dock så ser han till de kostnad-nyttanalyser som de har gjort där resultatet gav att för varje krona som satsades på FIP så gav det 14-17 kronor tillbaka till samhället. Han menar därför att de driftkostnaderna tjänas in i det avseendet. 14-17 är en kvot som han jämför med en brandstations kvot som han säger är cirka 2-3 och brandvarnaren cirka 6 uppskattningsvis. Än mer nyttigt säger Göran Melin att FIP är vid insatser på hjärtstopp där kvoten ligger på 40-50. Således framhåller han att FIP kan ge mycket pengar tillbaka till samhället.

5.3 Personal för FIB

Genom att ha infört FIB har det lett till att vissa ser att det kan utgöra en fördel vid rekrytering och att det i andra fall lett till att man slutat.

På en station nämner brandmännen att om MRF hade ökat inställelsetiden hade det förbättrat rekryteringen av personal. Detta då det är många i deras samhälle som uppges jobba på lite för långt ifrån i dagsläget. Detta menar de att det medför att det kan vara svårt att byta beredskapspass samt i vissa fall upprätthålla full bemanning i styrkan ibland. Detta förklarar de var ett mindre problem tidigare då det fanns en FIP på deras station. En FIP liknar en FIB, dock så kan även Bm använda FIP till skillnad från FIB som enbart befälen bemannar. Detta möjliggjorde att även någon som jobbade längre bort kunde ingå i styrkan och enklare upprätthålla en full styrka och enklare med passbyten. Samtidigt behövde de i vissa fall inte heller byta pass just för att de kunde använda FIP-bilen i stället för att kunna ta sig lite längre från station än vad som nu är tillåtet utan FIP. När man började med FIB istället ledde det till att en person fick sluta då den jobbade för långt ifrån brandstationen. Några av de Bm som medverkade vid samma intervju beskriver den situationen som tråkig och tycker att de borde fått vara med och i diskussionen. Särskilt av anledningen att det fanns personal som skulle tvingas sluta till följd av FIB och sägs ha fått veta det väldigt plötsligt på ett möte.

På en annan station säger en brandman att den uppfattade att styrkeledarna var osäkra och några av dem slutade som en följd av FIB. På ytterligare en annan station nämner SL att var det några som slutade till följd av att man började med FIB på sin station. Detta beskrevs vara till följd av att inte vara

En SL ser att det kanske kan vara en fördel att befälet får ha en bil under sin beredskap vilket kanske kan underlätta för rekrytering av befäl. Göran Melin nämner också rekrytering och menar att FIP möjliggör för ett större rekryteringsområde och att man samtidigt inte binder upp familjens privatbil. Detta till följd av att det med FIP blir möjligt att bo och arbeta längre ifrån brandstationen och att det även är möjligt att ha FIP på ställen där det inte tidigare funnits någon räddningstjänst alls. Kenneth Hermansson ser liknande på FIP som så Göran Melin beskriver det. Han nämner att det exempelvis på mindre orter där arbetstillfällena försvunnit och flera flyttat till större samhällen kan räddningstjänsten få personalbrist. Då kan FIP vara en lösning då det blir möjligt att anställa de som inte bor inne i samhället.

Några heltidsanställda tror att anledningen till att räddningstjänster runtom i Sverige börjar med FIP eller FIB är till följd av ekonomiska skäl och/eller personalbrist. Inom MRF ser de sig inte ha problem kopplade till personalbrist. Därför undrar de vad vinsten blir med FIB för MRF:s del och vilka problem som FIB löser. En heltidsanställd har också blivit mer tveksam till om MRF verkligen får ut det man ville med FIB och beskriver det på följande sätt.

”Känslan jag har på många ställen, så inför man det här som nödlösning på grund av att man har personalbrist. Och det har inte vi här. Så därför har jag blivit mer och mer tveksam till att vi verkligen får ut det vill få ut, och är det värt att utsätta egen personal för det här när många av dem här konverteringarna till FIB är på grund av besparingsåtgärder och personalproblem?”

(Heltidsanställd)

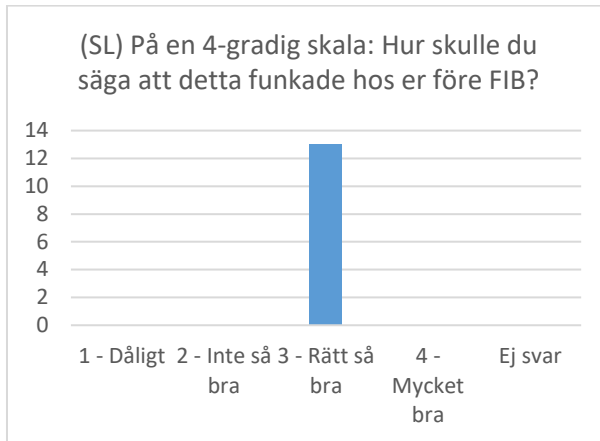
Den heltidsanställda har märkt av en rädsla att bli befäl på grund av FIB. Det har kommit exempel på de som har tackat nej till att bli befäl till följd av FIB vilket var något oväntat.

Externa SL känner att det är svårt att introduceras i rollen som FIP. Detta då de menar att det är svårt att åka med någon innan man börjar åka själv.

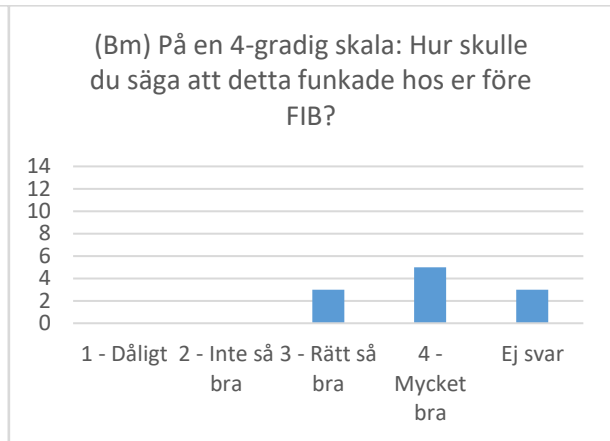
6 Upplevelsen före FIB/FIP

En del av intervjun berörde hur Bm och SL upplevde att det fungerade hos dem innan det att de började med FIB.

Nedan redovisas hur SL och Bm upplevde sin arbetssituation före införandet av FIB (se figur 18 och 19).



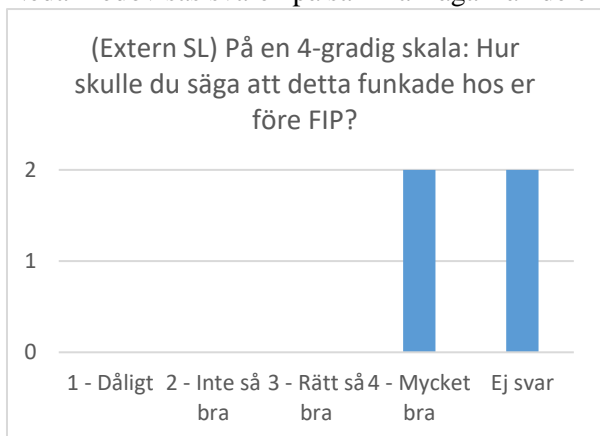
Figur 18. SL:s upplevelse av hur det fungerade före FIB.



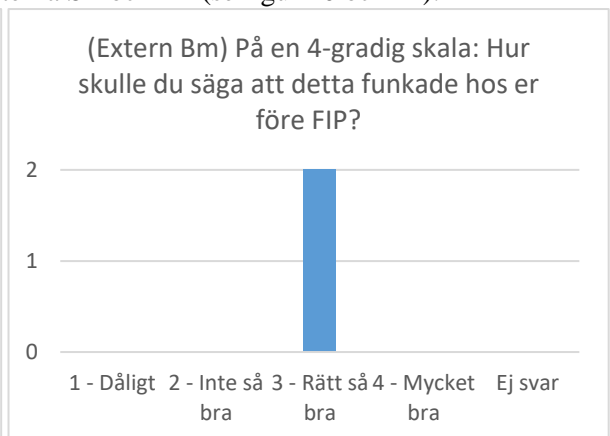
Figur 19. Bm:s upplevelse av hur det fungerade före FIB.

I figurerna går det se att samtliga SL upplevde att det fungerade bra före FIB införandes. Även Bm upplevde att det fungerade bra i olika utsträckning före det att de började med FIB. Vissa Bm valde att inte svara till följd av att de inte var anställda under tiden som FIB infördes.

Nedan redovisas svaren på samma fråga från de externa SL och Bm (se figur 20 och 21).



Figur 20. Externa SL:s upplevelse av hur det fungerade före FIP.



Figur 21. Bm:s upplevelse av hur det fungerade före FIP

Ur figurerna går det se att flera av båda grupperna upplevde det som bra innan de började med FIP.

7 Arbetsmiljö

Aspekten rörande arbetsmiljö var något som nämndes mycket under intervjuerna. Nedan följer avsnitt som behandlar arbetsmiljö. Arbetsmiljö sågs i analysen utgöra en stor del av intervjuresultaten och delades därmed upp i underrubriker.

7.1 Arbetsmiljön för FIB

Att inte komma som en samlad styrka ger nya utmaningar och en annan arbetsmiljö ses vara generella åsikter från intervjuerna. En SL ser utmaningar kopplat till förarmiljön och ensamarbetet som den har. Den SL:en tänker på hur länge och nära den behöver vara skadeplatsen sett till att den är själv. Samma SL nämner även situationer kopplade till hot och våld som en arbetsmiljöfråga just för att den är själv en stund innan styrkan kommer. FIB kan komma till situationer som är väldigt svåra och det upplevs vara lätt att man som FIB fastnar i sitt arbete. SL upplever sig inte ha någon eller några att luta sig mot initialt då den är själv, vilket upplevs lägga en stor press på FIB:en.

Flera brandmän ser sina styrkeledare vara utsatta och att de har mycket stress, radiokommunikation och ensamkörning samtidigt. Detta upplevs av Bm resultera i att det är mycket att hålla koll på för FIB vilket en Bm ser kan medföra risker för FIB enligt följande citat.

”Det är väl det man går och väntar på kanske, att det blir en olycka. [...] för att han håller på med radioapparater och grejer och stressad”.

(Bm)

Upplevelsen kring att ha mycket kommunikationsutrustning anses av viss FIB-personal vara en utmaning. Det upplevs av SL vara omfattande med flera radioapparater samt mobil och att det kan bli mycket som de ska ställa in och hålla koll på samtidigt som de kör. I vissa fall har SL själv försökt hitta en lösning för att på ett bättre sätt kunna hantera samtlig kommunikationsutrustning. En FIB-SL nämner att den för sig själv har försökt att skapa rutiner för radioapparaterna. Den SL:en beskriver behovet av rutiner tillika disciplin på för ökad säkerhet.

”Just det där med allt radiofippel. Att man har faktisk disciplin, vi gör klart allting innan du sätter dig och börja köra. Det är en risk att man ska göra det i farten.”

(SL)

7.1.1 Larmtypen trafikolycka

Kopplat till arbetsmiljö har det i flera intervjuer specifikt trafikolyckor varit en särskild arbetsmiljörisk för FIB. Detta då FIB är ensam i det initiala skedet före det att styrkan har anlänt. Det beskrivs vara en risk då det upplevs att allmänheten inte respekterar de avspärningar som FIB gör runt olycksplatsen. Vidare ses trafikolyckor vara en risk för FIB då de under tiden de är ensamma saknar samma buffertskydd som en större brandbil sägs kunna utgöra i händelse av en påkörning. Nedan följer två citat från SL kring upplevelsen av arbetsmiljön vid trafikolyckor.

”Vägen är ju det farligaste.”

”Folk i allmänhet tycker jag kanske inte respekterar rödljuset. En del åker ju igenom ändå och som inte fattar att ett rött ljus på vägen är stopp.”

(SL)

Flera SL upplever trafikolyckor vara den situation där osäkerheten är störst. Även brandmän uppger att FIB vid trafikolyckor inte har något bra skydd samt att folk inte saktar ner kring olycksplatsen. Bm upplever att blåljus inte alltid hjälper och att trafikanter verkar sakna förståelse för räddningstjänstens arbete. På en station såg personalen att risken var för stor för FIB vid trafikolyckor och åtgärder behövde tillämpas. En åtgärd för att minska risken för FIB vid trafikolyckor var att inte kräva att FIB

skulle åka fram till trafikolyckor på stora vägar. Vid trafikolyckor kan FIB i dagsläget välja att vänta in sin styrka vid påfarter och sedan köra fram till olyckan. Detta medför att tidsvinsten uteblir men till följd av bättre arbetsmiljö genom minskade risker. En Bm beskriver sin syn av FIB:s arbetsmiljö vid trafikolyckor enligt följande.

”Ska ju finnas en buffertbil som ska skydda men helt plötsligt ska en liten personbil då, ska den upp dit då till olycksplatsen helt själv med den lilla bilen då?”

(Bm)

Externa SL upplever liknande risker som FIB vid trafikolyckor. Externa SL menar att de kan vara ganska utsatta fram tills då det har kommit fram ett buffertfordon. Anledningen till det är att de också precis som SL känner att allmänheten inte respekterar räddningstjänsten. Externa SL säger att med hänsyn till att FIP är ett mindre fordon som inte utgör en lika bra buffert så bör man vara noga med hur man ställer upp FIP-bilen.

I intervju med En heltidsanställd nämns även trafikolyckor här som en särskild risk för FIB. Även Göran Melin beskriver att en risk för FIP är att den är ensam vid trafikolyckor. Samtidigt ser han dock fortfarande till fördelen med FIP även i dem situationerna.

”Samtidigt kan man säga så att det är ju bättre någon står med en liten bil i dikeskanten och blinkat blått än att det står en bil på tvär över vägen som ingen ser.”

(Göran Melin)

7.2 Klä på sig larmstället

Att FIB inte alltid klär på sig sina arbetskläder korrekt var en aspekt som nämndes i flera intervjuer.

Några heltidsanställda nämnde att det finns ett regelverk för hur styrkeledare ska vara klädda och vet om att det har varit tillfällen då det förekommit brister sett till det regelverket. Dessa heltidsanställda upplever bristerna vad gäller FIB:s klädsel vara något dåligt som kan komma resultera i att insatsen påverkas vilket framkommer i följande citat.

”Det är [...] fel rent utsagt. Men jag tror att det hänger ihop med hur organisationen och hur den fungerar. För där kommer den stressen in, dem känner själv att 'jag är ensam jag måste fort iväg', det blir klumpigt att sitta och köra en personbil med larmställ och stövlar och den biten vilket jag förstår absolut, jag köper det. Det låter liksom basalt men det är inte det, det påverkar insatserna negativt när man inte är förberedd när man kommer fram. Delvis att man inte har rätt klädsel, man har inte kittat sig, radioapparater sitter inte på rätt plats. [...]”

(Heltidsanställd)

Även vissa brandmän beskrev att de upplever det vara mycket sällan som deras FIB klär på sig sina arbetskläder. Vissa SL nämner det även själva att det kan brista i klädsel. SL:s svar kopplat till klädsel ses ha likheter med några heltidsanställda. De säger bland annat att de måste komma iväg fort och att det inte får ta för lång tid till uttryckning.

7.3 Förbättringsförslag för FIB:s arbetsmiljö

Kopplat till arbetsmiljön framkom det från de medverkande olika sätt att förbättra den. En SL nämner att det är svårt med mycket radiokommunikation och att det hade behövts en enkelhet i det för att det ska fungera bättre. Denna SL nämner att en förenkling i radiokommunikationen hade varit att endast använda en RAPS-kanal och när FIB är framme på olycksplatsen så skulle flera kanaler kunnat användas vid behov. En brandman tänker att ett sätt att förbättra arbetsmiljön hade varit om FIB först åkte till brandstationen. Den nämner att därifrån hade en brandman kunnat köra FIB-bilen så att FIB kunde suttit bredvid. Detta så att SL hade kunnat fokusera mera på att kommunicera och planera

istället för att behöva lägga fokus på att köra. En SL delar samma tanke som en möjlig förbättring av arbetsmiljön. Dock ser SL samtidigt att tidsvinsten till den drabbade hade minskat. Däremot ser SL dock att risken hade minskat för sig själv och den även hade hunnit att tänka ut en plan B vilket upplevs kunna saknas i dagsläget.

7.4 Arbetsmiljön för styrkan

Under intervjuer med främst brandmän så framkommer det att arbetsmiljön har förändrats även för deras del sedan införandet av FIB. I släckbilen har styrkeledaren tidigare suttit i sätet höger fram och skött radiokommunikationen samtidigt som den har kunnat stötta chauffören med exempelvis navigering och fordonsplaceringen, var bilen ska stå när de kommit fram till olyckan.

En brandman beskriver att det nu är upp till chauffören att besluta om fordonsplaceringen tillsammans med de tre Bm som sitter i baksätet och beskrivs kunna tycka olika. Den uppger att styrkeledaren egentligen ska möta upp styrkan när de anländer och då kunna bistå med fordonsplaceringen. Detta upplevs dock inte göras då Bm upplever att FIB har för mycket att göra vid olycksplatsen och att styrkan då glöms bort till viss del. Enligt brandmannen har det uppstått situationer där de behövt placera om fordonet senare i insatsen. Att flytta ett fordon kan vara svårt senare i insatsen om det är trångt med flera fordon eller att ett system av brandslang har kopplats till bilen och begränsar dess rörlighet. Några heltidsanställda nämner att det kan hända att FIB förlorar kontakten med sin styrka till följd av att det saknas någon som naturligt kan ansvar för det som tidigare varit SL:s roll. Göran Melin beskriver också att det kan finnas nackdelar för styrkan som åker från brandstationer gentemot de fördelar som han ser med FIP. Han beskriver det enligt följande citat.

”En person i en stor bil har ju vissa utmaningar”

”Ju mer vi lyfter över på plussidan FIP ju mer får vi också på baksidan med att mycket ensamarbete i stora bilar”

(Göran Melin)

Vid larm om brand i byggnad så nämner vissa brandmän att chauffören kan komma att få fullt upp med att både med att ställa in radio, GPS och köra samtidigt. Detta av anledningen att brandmännen ska klä på sig rökskyddsutrustning som är placerat i baksätet för att vara redo för rökdykning vid framkomst. En brandman beskriver upplevelsen som chaufför i en sådan situation i följande citat.

”Du är inte någon bra chaufför de första minuterna när du sitter själv där framme”

(Bm)

Brandmännen tycker att det borde vara möjligt att automatisera delar av det. Bland annat att radioutrustningen borde ställa in sig automatiskt till den radiokanal som tilldelats respektive larm.

En station som har FIB skiljer sig på det sättet att deras styrka är 1+2, en styrkeledare och två brandmän. Att befälet då inte längre finns med i släckbilen upplevs av en brandman vara en större nackdel än för de stationer som är 1+4. Detta då styrkeledaren utgör en större andel av släckbilens totala bemanning. En brandman beskriver situationen på den stationen i följande citat.

”Sen är det ju där här med allt knappande, i alla fall vi som är liksom 2+1 station. Jag kan tänka sig att är man 4+1 [...] då har man kanske nån som kan sköta det. Men vi har ju liksom en som sitter fram och kör och sen är det ju en som ska förbereda sig för nånting.”

(Bm)

Brandmannen nämner vidare att i de fall som den ena brandmannen måste klä på sig rökskyddsutrustning så finns det ingen person som kan stötta chauffören. Chauffören uppges då både köra och sköta dem uppgifter som brukar utföras av den som sitter bredvid chauffören höger fram.

Detta sägs av brandmannen resultera i nackdelar för den egna arbetsmiljön vilket får följd effekter. Brandmannen beskriver detta vidare i följande citat.

”Knappandet och letandet. Tillslut så blir det nästan att man skiter i saker och ting bara för att ’nu måste vi komma fram’ så det blir det liksom inte rätt RAPS-kanaler och blir inte rätt, på allting. Vi kanske inte informerar att vi kommit fram liksom.[...] Man ska ju koncentrera sig på trafiken och så är det som jag säger, vi har ju ganska korta avstånd, vi har ju liksom inga långa avstånd hos oss. Så det är nästan att när man satt sig så är man framme och då har man inte hunnit med allt.”

(Bm)

Brandmannen ser också, som även nämnts tidigare, att arbetsmiljön hade blivit mycket bättre om radiokanalerna hade ställts in automatiskt till skillnad mot i dagsläget. Upplevelsen av det till följd av FIB/FIP krävs mer av chauffören i släckbilen nämndes även i den intervju som hölls med externa brandmän. Dem upplever att det saknas någon för det administrativa arbetet som kan skötas från sätet höger fram. Externa brandmän känner att det blir en utmaning för chauffören som ska kommunicera samtidigt som den kör ett stort fordon i hög hastighet. De nämner även att det kan bli extra utmanande som ett resultat av att det inte är så ofta de kör släckbilen.

8 Fordon

Fordon är ett tema som har framkommit från en många intervjuer. Temat berör både vad vissa tycker om modellen på den FIB-bil de har på sin station, den tekniska utrustning som finns i FIB-bilen och även ur perspektivet att FIB på vissa stationer har ersatt andra fordon som stationen hade tidigare.

8.1 Typ av fordonsmodell

Från intervjuerna framkommer det att den fordonsmodell som används som FIB i dagsläget inom MRF skiljer sig inom förbundet. En heltidsanställd förklarar att det beror på att fordonsmodellen håller på att bytas inom MRF från Volkswagen Caddy (se figur 22 och 23) till Volkswagen T-roc (se figur 24 och 25). Detta till följd av att MRF har krav på att FIB-bilarna ska vara utrustade med automatisk växellåda och 4-hjulsdrift, något som inte längre fanns på för nya Volkswagen Caddy uppges det. Att det är olika bilmodeller mellan stationerna är något som påverkar hur FIB upplever sin FIB-bil.



Figur 22. FIB-bil av modell Volkswagen Caddy. (Foto: Fredrik Lindqvist)



Figur 24. FIB-bil av modell Volkswagen T-roc. (Foto: Peter Höglund)



Figur 23. Sidprofil på FIB-bil av modell Volkswagen Caddy. (Foto: Fredrik Lindqvist)



Figur 25. Sidprofil på FIB-bil av modell Volkswagen T-roc. (Foto: Peter Höglund)

Från bilderna kan det ses att den nya bilmodellen till höger är mindre än den tidigare. Passagerarsätet fram i den mindre bilen är bortplockat och där finns istället ett bord monterat där samtlig radioutrustning är monterad.

Tre SL tillika FIB ser nackdelar med att deras FIB-bil är av modellen T-roc. De vet om att det finns de SL som ser det som en fördel att de får ha en extra bil. Själva tycker dessa SL att det är en nackdel att ha FIB-bilen under sin beredskap då den sägs vara för liten. Den beskrivs inte kunna användas i deras vardag av dessa SL och beskrivs samt förklaras av följande citat. På frågan om vad de tre SL hade behövt för att det skulle funka bra i vardagen så är det en annan modell av bil som sägs behövas. Dessa SL ser hellre att den nuvarande bilmodellen hade stått på brandstationen för att deras vardag skulle fungera bättre. Bilen beskrivs behövt vara 5-sitsig för att det skulle gå att skjutsa någon exempelvis. På en station där de i nuläget fortfarande har den större FIB-modellen nämner en SL att det är bra att den är just 5-sitsig och att det nog inte hade funkade annars i privatlivet.

De beskriver även att ett resultat av att bilen är liten är utrustningen. De menar att till följd av att deras FIB-bil är liten så är även utrustningen det. De ser därför att det finns förbättringspotential vad gäller bilen och i sin tur utrustningen. De beskriver bilen och dess möjlighet till utrustning enligt följande citat.

”Hade man åtminstone fått plats med två tolvor som pulversläckare då kan du ju göra något, då är du ju stark.”

(SL)

De upplever att det saknas FIP-utrustning i sin FIB-bil och sägs vara det som är grunden för FIB. De känner till följd av utrustningen att möjligheten att göra en insats är liten, nästan minimal nu jämfört med tidigare. Både brandsläckare och utrustning för vägväspärrning är små och att det bara finns ett trafiktält.

”Kan inte ens göra en riktig avspärrning.”

(SL)

8.2 Annorlunda vagnpark med anledning av FIB

I vissa fall har brandstationernas fordonspark förändrats i samband med införandet av FIB. Vissa stationer hade tidigare en FIP-bil, alltså en bil likt FIB-bilen men som även kunde användas av brandmännen, vilket försvann när FIB infördes. Andra stationer hade tidigare en så kallad ”Andrabil” som byttes mot FIB-bilen. Att FIB har ersatt andra fordon på vissa stationer är det flera som nämner att de ser vara en nackdel.

Den så kallade ”andrabilen” och FIB skiljer sig åt i vissa på flera punkter både vad gäller användning, plats för brandmän och utrymme för utrustning. Figur 26 är en bild på en typisk släckbil (BASbil) som samtliga stationer har. Figur 27 visar hur en andrabil kan se ut som fanns på vissa brandstationer tillsammans med BASbilen.



Figur 26. Typiskt utförande av en släckbil, också kallad BASbil. (Foto: Privat)



Figur 27. En bild på en variant av andrabil som tidigare fanns på vissa brandstationer. Foto: Ulf Lindberg

Andrabilen beskrivs ha haft flera funktioner utöver att kunna få med flera personer ut på larm. Det var ofta likt figur 27 konstruerade med ett större lastutrymme för material och vissa hade även varit utrustade med någon enstaka kubikmeter vatten för släckning. Andrabilen kan i vissa fall ses ha varit en mindre och nerskalad modell av en BASbil dock med samma antal platser för personal. FIB-bilen har i jämförelse mer begränsat utrymme för utrustning främst avsett för att kunna göra en första insats. På vissa stationer har FIB inte ersatt en andrabil likt den i figur 27 utan en ett fordon som kan ses mer se ut som en personbil eller minibuss.

Bytet till FIB-bilen upplevs på flera håll vara en nackdel. Vid vissa larm har SOS larmat så kallad ”fri inryckning”, något som innebär att all personal som har sin personsökare på sig blir larmade och kan välja att ta sig till stationen för att åka med på larmet. Det kan vara i vid större händelser där man

behöver flera personer som kan bistå och hjälpa till. Fri inryckning idag blir således annorlunda när andrabilen inte längre finns på stationen efter att man börjat med FIB. Detta då det inte finns en extra bil på stationen som den extra larmade personalen kan använda för att ta sig till larmet. En brandman nämner denna aspekt och menar på att fri inryckning inte fungerar lika bra idag jämfört med före FIB. Detta då den menar att det utöver ordinarie styrka endast finns en extra plats att fylla i släckbilen vilket är där SL tidigare satt. En annan brandman som också ser till den aspekten nämner att det förr vid fri inryckning var möjligt att komma iväg tio personer jämfört med att idag som mest kan bli sex stycken. Andra SL upplever att det var mer generöst med både fordonspark och i sin tur bemanning, förr menar de att de kunde komma iväg med tolv stycken medan de idag kan komma 6 stycken. Hade de fått välja så hade det varit bättre med en manskapsbil för 5 personer. Lösningen idag för att få med fri inryckning är dessa SL kritiska och nämns i citatet nedan.

”Nu vill dom att vi ska åka ut med egen bil på fri inryckning. Det händer inte.”

(SL)

Att dem inte ser det hända är till följd av att de inte ser sig själva vilja sitta i sina privatbilar med larmkläder som kan vara smutsiga och otympliga. Att larva fri inryckning idag resulterar i att det inte blir så många fler personer som kan åka med då det inte finns plats i bilarna är något som flera medverkande menar.

När några SL ska svara på frågan om de vill fortsätta med FIB vill de inte ge ett definitivt svar med hänsyn till vad det skulle kunna innebära fordonsmässigt att vilja fortsätta med FIB eller ej. Följande citat förklarar hur de tänker.

”Ja frågan är vad man får istället. Säga nej till FIB och så har vi bara (släckbilen) då blir inte det bra. Och säga ja med den här bilen blir inte heller bra. Så frågan är vad man får istället om säger det ena eller andra. Om vi säger nej och så får vi en tankbil, då skulle det vara bättre.”

(SL)

De framhåller dock att säga nej och bli av med FIB utan att få något annat istället hade varit sämre än att ha kvar det som det är. Samtidigt som de förklarar att de inte hade varit nöjda med det heller utan hade hellre haft en tankbil istället för FIB.

8.2.1.1 Tiden för BASbilen att lämna brandstationen

Att FIB har ersatt en extra bil på stationen har även påverkat hur fort BASbilen kan lämna stationen upplever vissa medverkande.

En brandman säger att de kom iväg fortare från stationen förr till följd av att de inte behövde vänta in alla i styrkan. Om det var någon som de visste dröjde så kunde den ta andrabilen istället vilket resulterade i att släckbilen kunde åka tidigare. Idag måste de vänta in alla säger Bm. Även SL på en annan station upplever samma sak som Bm och även att redan de var snabba till följd av att brandstationen ligger bra till geografiskt.

9 Förbereda för insats

Som ett resultat av FIB så har är befälet framme några minuter före styrkan på olycksplatsen och kan då börja förbereda för deras ankomst uppges det av SL.

Att vara både vara åtskild från styrkan samt på plats en tid före dem är en skillnad som märks av hos både SL och brandmän. Framförallt i avseendet hur befäl och brandmän kan förbereda både insatsen och sig själv jämfört med tidigare. En SL beskriver förberedelsen i citatet nedan.

”Det bästa med den är att man har nån minut på plats före och kan göra sin bedömning och ha saker och ting klar att 'såhär vill jag ha det när dem kommer fram' .”

(SL)

Att få lite tid att på sig att hinna bedöma olyckan och förbereda sig själv innan styrkan kommer är en fördel som många styrkeledare nämner. Flera av dem känner att de som FIB har fått mer tid på sig att tänka och en bättre arbetsro allmänt jämfört med tidigare. Till följd av den förbättrade arbetsron som upplevs känner några SL att det är möjligt att tänka igenom ordergivningen mer än innan FIB. Flera befäl beskrev hur det fungerade före FIB. Då kom de som en samlad styrka och ofta ville brandmännen börja göra något direkt vid ankomst. I vissa fall beskrivs det ha resulterat i att brandmännen kunde börja göra vissa saker redan innan styrkeledaren hade tagit något beslut om vad som skulle göras. Det beskrivs att det kunde behöva göras mer omtag under insatsen förr, exempelvis att ändra fordonsplaceringen. Om det är flera fordon på väg till larmet beskrivs en fördel vara att FIB via sin tidigare framkomst kan förbereda hur den vill att fordonen ska stå eller vilket fordon som behöver vara först. Detta av anledningen att med tiden kan komma att bli trångt på olycksplatsen när flera fordon är framme och att det är svårare att ändra på placeringen då.

Ett befäl nämner att man till följd av att vara först på plats och få lite mer tid till förberedelse även hinner göra en tidig riskbedömning av olyckan vilket ses vara en fördel med FIB.

Externa SL ser också att de genom att få mer tid att förbereda och bilda sig en uppfattning även kan hinna omvärdera sitt beslut vilket ses vara en fördel. Även att man under tiden man är först på plats vid exempelvis ett brinnande hus kanske kan hinna fråga anhöriga eller grannar om en objektsbeskrivning av hur det ser ut invändigt. Något som de ser kan vara en fördel inför en rökdykning exempelvis. Likt tidigare nämnt känner även externa SL att det blir mindre omtag och att ordern de ger blir mer rätt tidigare. Jämfört med innan så kände även de externa SL att det var en stress att komma som samlad styrka och brandmännen ville börja göra något direkt innan styrkeledaren hade hunnit bilda sig en uppfattning av situationen och ge order.

En heltidsanställd ser också till den fördelen och menar att det just är därför man valt att ha FIB, att styrkeledaren ska hinna förbereda med mera vilket följande citat nämner.

”Kan göra en tidig bedömning och tidigt kunna börja förbereda för resterande styrka. Jag anser det vara nästan viktigare att kunna göra det än att kanske göra en första åtgärd som man ändå skall kunna göra, men just den här kunskapen att kunna förbereda och göra sin orientering, bedömning, beslut, order i lugn och ro det såg jag som en stor fördel. Sen hade dem ju verktyg för att kunna fördröja.”

(Heltidsanställd)

I intervju med Göran Melin ställs frågan varför de under uppstarten av FIP-konceptet först började med att utbilda styrkeledarna och inte brandmän också. Hans svar liknar till stor del En heltidsanställds där Göran Melin menar att de under utveckling och lanseringen såg att styrkeledarna kunde börja förbereda styrkan om det inte fanns behov eller möjlighet att göra en första insats. Göran

Melin nämner att de i en tidig utvärdering av FIP kom fram till att i 30-50% av händelserna kunde FIP förbereda styrkan.

9.1 Lokalisera

Kopplat till att förbereda insatsen nämner flera att en fördel med FIB är att den kan användas för att lokalisera larmet. Lokalisera menas i avseende att hitta var larmet är geografiskt. Det beskrivs av dem medverkande att positioneringen av larmen på kartor i deras fordon inte alltid stämmer helt överens med det faktiska position.

Skogsbränder specifikt nämns vara något man enklare kan lokalisera med hjälp av FIB. Genom att FIB är framme tidigare kan den hinna lokalisera var skogsbranden är och vilken färdväg som lämpligast för ankommande enheter att använda. En brandman nämner att en fördel med FIB också är att vid larm om drunkning kan den hinna leta efter en lämplig plats att sjösätta räddningstjänstens båt till dess att styrkan kommer med den. Bm förklarar att FIB även på det sättet kan medföra en tidsvinning. En SL anser just aspekten att FIB kan lokalisera och delge information tidigare är FIB:s största styrka och kanske inte just i avseendet att kunna göra någon direkt insats.

9.2 Brandmännens uppfattning av FIB:s insatsförberedelse

Sedan införandet av FIB har förberedandet av insatser blivit annorlunda. Som SL tidigare beskriver så ser de sig ha fått mer tid till förberedelse. I detta avsnitt beskrivs vidare hur brandmännen upplever FIB:s förberedelse. Nedan följer ett citat av hur en brandman upplever FIB:s förberedelse.

”Jag tycker det är fantastiskt bra när man kommer fram på trafikolyckor framförallt, att dem redan har en bild och att man kan sätta igång ganska snabbt med vad man ska göra.”

(Bm)

Flera brandmän upplever att de kan börja arbete snabbare till följd av FIB. Detta menar Bm är för att FIB har hunnit förbereda lite och fått en överblick av olyckan. Bm beskriver att då FIB kan söka information om larmet tidigare så kan styrkan direkt vid framkomst plocka fram rätt utrustning ur släckbilen. Detta beskrivs spara tid till påbörjad insats av styrkan. En annan fördel som brandmännen ser är att det till följd av FIB:en även går att förbereda sig mer mentalt inför insatsen. Detta till följd av att FIB kan rapportera tillbaka om läget på platsen och även vad som ska göras när de är framme. Externa brandmän upplever FIP på liknande sätt som de interna upplever FIB. De känner sig tryggare av att tidigare få information om larmet från FIP. De beskriver att den trygga känslan kan resultera i att de är mer förberedda och kan jobba lite mer logiskt. En fördel beskrivs också vara att styrkan genom FIP:s information tidigare vet vad de ska göra och att FIP även kan säga var de ska börja.

En brandman upplever att FIB har för mycket att göra på olycksplatsen. Den upplever att styrkan nu får invänta förberedande order istället för att få det innan de är framme eller direkt när de kommer fram. Detta i jämförelse med att styrkeledaren vid framkomst förberedde styrkan beskriver Bm. FIB upplevs ha fullt upp med drabbade personer och kan fastna i något som hindrar arbetsledning och möjligheten att kunna förbereda styrkan. Den menar därför att den order om vad som ska göras tar längre tid idag sedan införandet av FIB.

10 Uppdelad styrka

Flera nämner i intervjuerna att det innan FIB var möjligt att förbereda sig tillsammans i styrkan. Redan från det att alla kom till stationen till att det kom fram till olycksplatsen.

Många av de som intervjuats beskriver det vara en fördel att kunna förbereda sig tillsammans hela styrkan. En SL beskriver att när de förr åkte samlat så var det ofta någon i styrkan som hade lokalkännedom om området dit man var på väg. De menar att det ofta fanns någon som kunde förklara hur det ser ut på den platsen där olyckan har skett vilket kan bidra till att tidigare få en bild av vad de ska möta. Flera brandmän säger att det idag inte går att prata ihop sig kring just lokalkännedom och färdväg som det gick tidigare samlat vilket är en nackdel.

En SL tycker att en nackdel av att inte vara samlade är att man inte vet vilka personer som är på väg. Förr menar den att styrkeledaren kunde se vilka som fanns i bilen och kunde planera arbetet på individnivå. Då kunde den sätta de som var bäst lämpade för vissa uppgifter på rätt arbetsuppgift. En brandman nämner också samma nackdel och även att i vissa fall kunna ta hänsyn till hur vissa personer känner inför att utföra vissa arbetsuppgifter. Den förklarar exempelvis att om någon i styrkan har en sämre dag så kan man byta roller så det blir bättre för alla. En heltidsanställd ser att något som fungerar sämre idag är förberedelser i släckbilen och tryggheten hos styrkan av att ha befälet med sig i bilen. Vid sjukvårdslarm nämner en heltidsanställd därför att man bestämt att stationerna åker hela styrkan just för att styrkan få tryggheten av att åka ihop. Tidigare kunde det vara att endast delar av styrkan åkte på sådana larm.

En brandman tycker det är otryggare idag och att det till följd av det så blir uppstarten långsammare. En styrkeledare beskriver att det inte är möjligt att samtala med personalen som kanske känner sig osäker idag då de inte åker samlat. Andra brandmän känner att det är skönt att ha styrkeledaren i bilen och förklarar lite varför i följande citat.

”Kunde ha en annan dialog när man var på väg fram och på plats liksom. Man kunde förbereda på ett helt annat sätt.”

(Bm)

En annan Bm ser sig ha varit bättre psykiskt förberedd som ett resultat av att ha haft styrkeledaren i bilen och beskriver varför i följande citat.

”Trygghet att komma (samlat) för oss också som brandmän liksom för han har ju ändå en liten ledarroll styrkeledaren.”

(Bm)

Att alla var samlade i bilen sågs också vara till fördel för att man kunde påminna varandra om säkerhetsgrejer och att man kunde gå igenom några olika scenarier innan man var framme på platsen. En SL nämner att en fördel med FIB är att SL kan göra mer på olycksplatsen, dock på bekostnad av att den kanske inte kan hinna bilda sig en plan B.

Även externa SL ser en fördel av att man före FIP var samlade och kunde prata ihop sig i bilen. Dock framhåller den att den bilden som kanske byggdes upp i bilen kunde visa sig vara fel när de kom fram. Detta av anledningen att de inte hade lika mycket korrekt information att utgå ifrån jämfört med vad som kan fås av FIP idag.

Några heltidsanställda tror att det kan finnas en vinning i att ha befälet i släckbilen. De tänker att det kanske är bättre att ha befälet i bilen och en brandman som FIP istället. Deras tankegång förklaras mer i följande citat.

”Man riktar ju blicken mot den som sitter höger fram och förväntar sig ju få nånting därifrån, om den då inte finns närvarande så tror jag också att det är negativt. Jag tror att det är mer negativt än att det finns en brandman som är framme på plats och som försöker göra en åtgärd.”

(Heltidsanställd)

Att inte kunna förbereda sig tillsammans i släckbilen och dela gruppen var enligt Göran Melin en stor fråga att hantera medan de höll på att utveckla och lansera FIP.

10.1 Lagkänsla

Att inte längre kunna förbereda sig gemensamt och inte heller åka samlat har lett till att man inte känner samma lagkänsla inom styrkan.

En SL framhåller att till följd av en försämrad lagkänsla så upplevs det finnas mer osäkerheter hos brandmännen. Det upplevs av SL vara lätt att någon i släckbilen får rollen som arbetsledare vilket kan märkas av på skadepåsar. Exempelvis vad gäller fordonsplaceringen där det inte upplevs vara självklart för chauffören vilken som är den rätta ordern. En annan SL ser till att det kan vara nytt folk med i styrkan som kanske behöver stöttning, ett ansvar som någon Bm i släckbilen får ta istället. Även en brandman ser till samma perspektiv att de som är nya kan behöva stöd. Ett stöd som de hade kunnat få av styrkeledaren om den funnits i bilen. Nu kan det vid längre framkörningar bli många frågor som får besvaras av någon mer erfaren brandman. Några Bm nämner att sammanhållningen kan saknas till följd av FIB och säger att de försöker sköta om sammanhållningen på andra sätt med exempelvis familjedagar där styrkan med respektive anhöriga har lite aktiviteter ihop. De beskriver det vara viktigt med god sammanhållning för att de ska kunna samarbeta bra under larm.

10.2 Ansvar och krav för brandmän

Till följd av att styrkan är uppdelad har det i flera intervjuer framkommit att brandmännen har behövt ta mer ansvar och att det har ställts högre krav på brandmännen. De förklarar att det förr var befälet som på stationen sa vad som skulle med innan de lämnade. Idag är det istället bara brandmännen på stationen som ska avgöra vilken utrustning som ska med i de fall det inte är förbestämt eller givet vad som krävs för larmet. Exempel på sådan utrustning är kärra med båt, kärra med fyrhjuling eller vagn med vattenpump även kallad motorspruta. Resultatet av att befälet inte längre finns där för att ta dem besluten är att det har ställt högre krav på brandmännen upplever FIB. En station beskriver att deras ordinarie styrka består av två befäl, ett befäl som åker som FIB och en andra styrkeledare som kallas SL2. De upplever att det har löst de problem som kan finnas kopplat till vilken utrustning som ska tas med från stationen då SL2 kan ta dem besluten. Idag finns det dock larmplaner som klargör vad som ska med på respektive larmtyp och även DRH har underlättat det då det står vad som är larmat och då ska med från stationen. DRH, Dynamisk ResursHantering, är ett system som bland annat möjliggör för SOS att larma specifika enheter. På så vis kan styrkan på stationen se vad som larmats från deras station och då ta med det.

Även externa brandmän känner att de tvingats ta mer beslut själva då befälet inte kommer till stationen. De ser att de höjer sin egen kunskapsnivå som resultat av att ha FIP på sin station. Något som de ser är en positiv aspekt i det hela.

Brandmän upplevde att det till en början var svårt med FIB och att de nästan kände sig lite handfallna utan sitt befäl. Nu ser de dock att de har vuxit lite som brandmän där vissa har börjat sitta höger fram och prata radio i de fall personalen inte behöver klä sig. Upplevelsen av att de behövt ta mer ansvar uppfattas vara positivt i den bemärkelsen och beskriver det i följande citat.

”Man får ju ta mer ansvar i bilen ut [...] gör ju att man växer ju och får mer erfarenhet själv också, ta beslut och prata radio.”

(Bm)

I respektive enhet kan personalen trycka på en panel för att rapportera dess status. Statusen kan vara att enheten är på väg, framme, klar och liknande. Något som ledningscentralen kan använda för att se vilka resurser som finns tillgängliga och vilka som är på väg till något larm. Några heltidsanställda upplever att statusuppdateringen ofta fallerar hos släckbilen vars styrkeledare har FIB. Detta då den uppgiften tidigare i regel ofta utfördes av styrkeledaren när även den åkte i släckbilen. Dessa heltidsanställda tror därför att problemen med statusuppdateringen kan vara en följd av att SL inte längre finns i släckbilen.

11 Första insats

Utöver att förbereda insatsen så ska även FIB kunna göra en första insats där så är möjligt. Många talar om dess förmåga och ytterligare synvinklar på FIB och första insats vilka presenteras i detta avsnitt.

Flera SL upplever att det är möjligt att göra en första insats i dagsläget. I flera intervjuer ges exemplet att FIB kan använda en handbrandsläckare mot en brand som en första insats. Vissa SL beskriver även ett exempel på en första insats är att FIB har möjligheten att kunna ge första hjälpen vid trafikolyckor.

Flera upplever att vad som kan räknas till en första insats är en tolkningsfråga. Vad som är en första insats är enligt många en inte så enkelt att definiera. Både SL och Bm menar att FIB kan spärra av vägen vid trafikolyckor och se till så att olyckan inte förvärras. Dock så kan det inte ses vara en direkt åtgärd som FIB gör för att påverka skadeförloppet vid olyckan som redan skett förklarar dem.

En brandman upplever att FIB inte kan göra en första insats alls då FIB har fullt upp med radiokommunikation. Den nämner att när FIB kommer till platsen så sitter FIB med både mobil och radio för att rapportera samt ta kort till ledningscentralen. FIB tar även hand om de människor som möter upp FIB när den anländer till olycksplatsen vilket också tar tid menar Bm. Brandmannen ställer sig därav frågan när FIB egentligen ska hinna göra en insats. Det anses av Bm vara få tillfällen som det har gjort en förbättring under de larm som FIB varit med på. Bm sammanfattar sin upplevelse som att FIB inte kan göra en första insats utan fastnar med något annat.

En annan brandman upplever det vara väldigt få situationer där FIB har gjort någon större skillnad. Den ser FIB vara begränsade utifrån vad den kan göra. I en annan intervju med några Bm så framkommer det istället att de har sett sin FIB gjort några insatser med avgörande resultat. Deras upplevelse förklaras av en brandman i citatet nedan.

”Jag kan tycka att det kanske kan ha varit någon form av liten avgörande insats när vi har varit på några bilbränder där bilarna har stått väldigt nära byggnader. Och då har ju då FIB-bilen kommit fram och kunnat blåst två pulversläckare och jag tror att det har gett effekt i alla fall, i och med att vi har då varit en och en halv minut längre bort. Plus att man ska få fram lite vatten och sådär också.”

(Bm)

Av de SL som intervjuats är det både några som ser sig inte ha haft något larm där upplever sig ha någon avgörande insats medan några andra samtidigt ser sig ha gjort det. Några exempel som nämns är bland annat att FIB har släckt en brand i en källare, släckt ett hus samt släckt en traktor som stod nära en annan byggnad.

Från flera intervjuer framkommer det att det kanske inte är FIB som gör den stora insatsen men de kan åtminstone dämpa och köpa tid till att styrkan kommer fram. Med att köpa sig tid menar flera att de kan fördröja en skadeutveckling under en viss tid. Brandmän ser också fördelen av att FIB köper tid till dem vilket gör det möjligt för dem att vid exempelvis en brand hinna dra fram slang. SL känner att de kan göra flera saker utifrån vad som är möjligt med den utrustning de har med sig. Vissa nämner att de känner att de har lyckats göra en första insats för att åtminstone stabilisera olyckan. En SL framhåller att FIB inte gör hela insatsen vilket följande citat förklarar.

”Den stora insatsen är ju det när gruppen kommer och jobbar för att det är ju dom som sliter och ser till så att det blir så bra som det bara går.”

(SL)

Även externa SL och Bm ser till FIP:s möjlighet att göra en första insats och då kanske främst vid bränder där FIP med hjälp av en pulversläckare kan dämpa branden. I en intervju med några externa

SL får de svara på frågan om de upplever att FIP kan påverka en olyckas omfattning varpå de svarar följande citat.

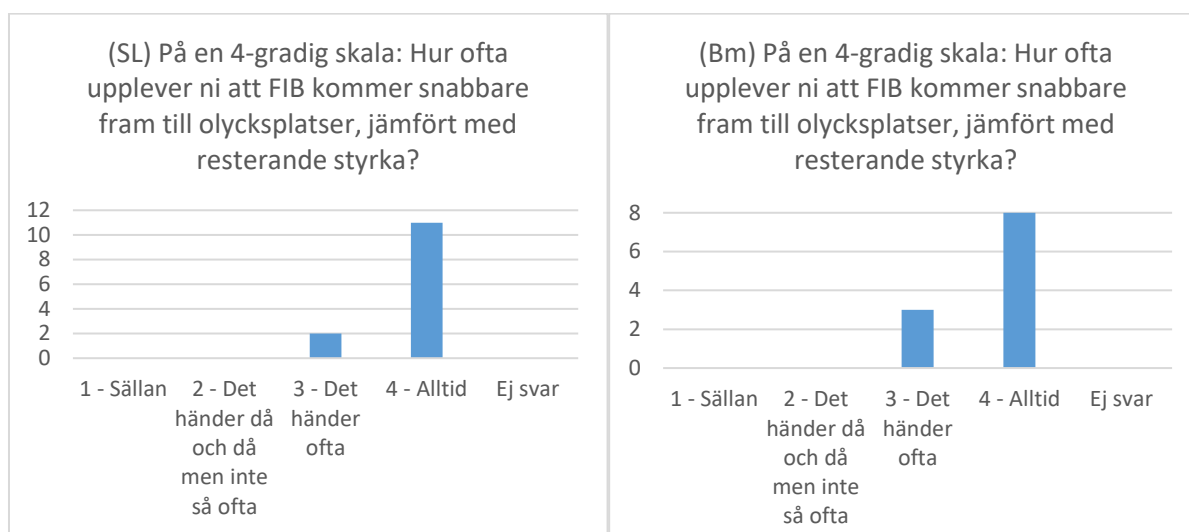
”Ja du kan ju rädda liv.”

”4 minuter på en villabrand kan göra stor skillnad om det är någon där och man kan få in en pulversläckare någonstans, det kan göra en jätteskillnad.”

(Extern SL)

De upplever att man på de minuterna man sparar genom att åka FIP kan göra mycket och att dem minuterna ses vara värdefulla. I vissa fall kan de vara begränsade av sin utrustning och då menar de att de kan förbereda insatsen mer istället.

Nedan redovisas svaren på frågan om hur ofta SL respektive brandmän upplever att FIB är snabbare framme än styrkan(se figur 28 och 29)

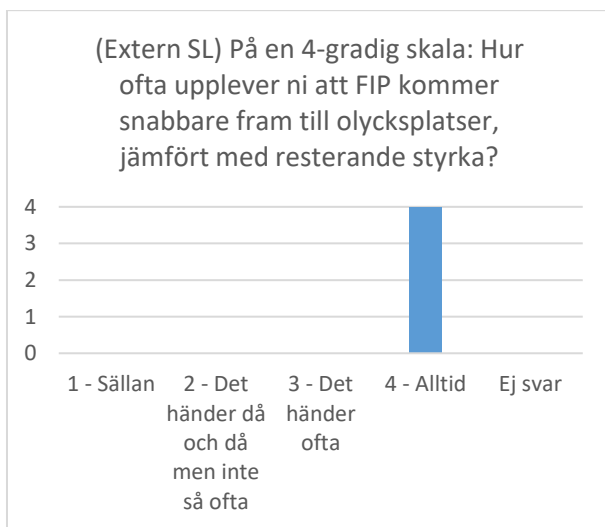


Figur 28. SL:s upplevelse av hur ofta de är framme före styrkan.

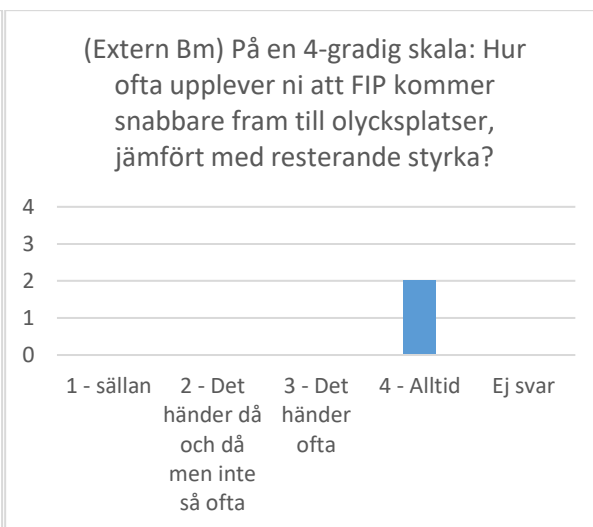
Figur 29. Bm:s upplevelse av hur ofta FIB är framme före styrkan.

I figurerna går det att se att en majoritet av både SL och Bm upplever att FIB alltid är snabbare framme än styrkan.

Nedan redovisas svaren på samma fråga likt tidigare dock med de externa SL och Bm svar (se figur 30 och 31).



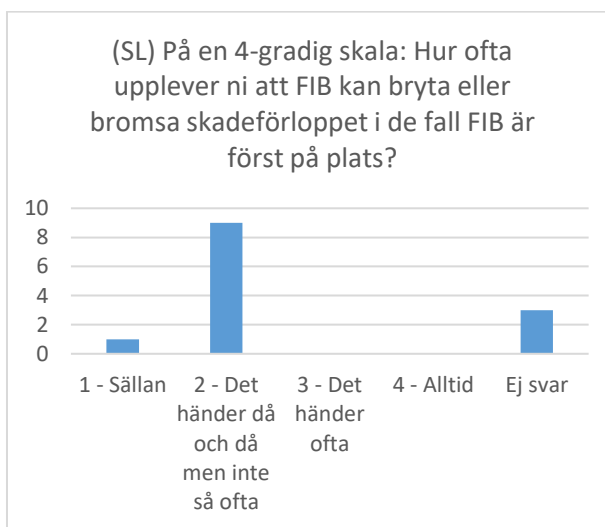
Figur 30. Externa SL:s upplevelse av hur ofta FIP är framme före styrkan.



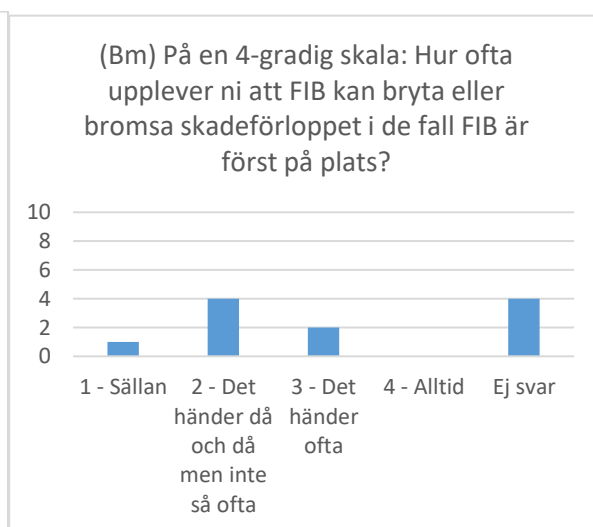
Figur 31. Bm:s upplevelse av hur ofta FIP är framme före styrkan.

I figurerna går det att se att både externa SL och brandmän upplever att FIP alltid är snabbare framme än styrkan.

Nedan redovisas svaren på hur ofta SL respektive brandmän upplever att FIB kan bromsa eller bryta skadeförloppet i de fall FIB är först på plats (se figur 32 och 33).



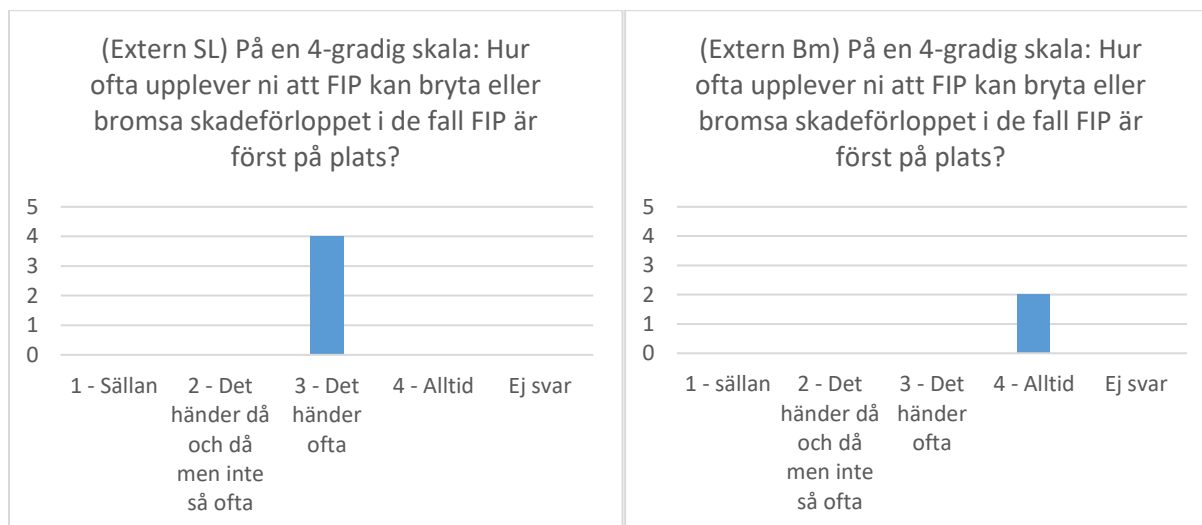
Figur 32. SL:s upplevelse av hur ofta de kan bryta eller bromsa ett skadeförlopp.



Figur 33. Bm:s upplevelse av hur ofta FIP kan bryta eller bromsa ett skadeförlopp.

I figurerna går det att se att en majoritet av SL ser sig kunna påverka skadeförloppet då och då men inte så ofta. Brandmännens svar är mer spridda i jämförelse men majoriteten är lika SL:s.

Nedan redovisas svaren på samma fråga som ovan dock med de externa SL och Bm svar (se figur 34 och 35).



Figur 34. Externa SL:s upplevelse av hur ofta de kan bryta eller bromsa skadeförloppet.

Figur 35. Externa Bm:s upplevelse av hur ofta FIP kan bryta eller bromsa skadeförloppet.

I figurerna går det att se att externa SL upplever sig kunna påverka skadeförloppet ofta medan Bm upplever att FIP alltid kan påverka skadeförloppet.

11.1 Utrustning för en första insats

I vissa fall beskrivs FIB:s möjlighet likt tidigare bero på vilken utrustning som finns i bilen. En heltidsanställd nämner att de vid utformningen av FIB såg till vilka olyckstyper som FIB skulle kunna göra mest nytta vid genom en första insats. Bilarna utrustades därför med utrustning till trafikolyckor, bränder, farliga ämnen och drunkning. En heltidsanställd beskrev att bilarna fick följande utrustning för respektive olyckstyp:

- Brand i byggnad – Borrmaskin, pulverlans, pulversläckare
- Trafikolycka – Avspärningsutrustning
- Farliga ämnen – Uppsamlingskärl
- Drunkning – Kastlina och livboj

Flera SL framhåller att de upplever utrustningen vara begränsad. En SL säger att de inte har någon utrustning för drunkningslarm och att man till följd av det känner att man inte hade kunnat göra så mycket vid sådana larm. Därför hade den SL hellre velat komma som en samlad styrka vid sådana larm. En SL nämner att man är rätt så begränsad i utrustning men att man ändå ser sig ha förutsättningarna för att kunna göra en första insats. Dock ser SL att det är den utrustning som finns i bilen som bestämmer vad man kan göra. Några SL säger att det är viktigt att inte ha för mycket utrustning för att på så sätt inte kunna bli för upptagen med att göra en insats utan också kunna rapportera tillbaka och förbereda de andra. De dock även att om de hade haft mera utrustning så hade de kanske kunnat göra en större insats men inte kunnat rapportera tillbaka. Något som de känner kanske hade varit okej av den goda anledningen att de gjorde en insats istället. Att uppleva sig vara begränsad av sin utrustning är något som Kenneth Hermansson ser annorlunda på varav hans tanke är följande citat.

”Det kvittar vilken händelse du än kommer till så kan du alltid göra någonting.”

(Kenneth Hermansson)

Kenneth Hermansson menar att även om FIB/FIP vid en brand inte kan göra ett släckförsök så betyder det inte att den inte kan göra en annan form av insats. Exempelvis så tänker han på möjligheten att FIB/FIP kan ta hand om den drabbade i väntan på styrkan. Att ta hand om människorna som drabbats är något som Kenneth Hermansson menar är väldigt viktigt och upplever att det idag kan brista. Att kunna stödja den drabbade är även något som en heltidsanställd inom MRF såg var en vinning med att införa FIB. Att räddningstjänsten är tidigt på plats och kan lugna personer ser han som en fördel. Dock kopplat till olyckan säger en heltidsanställd att FIB sällan påverkar händelsers utveckling jämfört med vad man önskat.

11.2 Lång körtid försvårar första insats

I vissa fall upplever SL det vara svårt att göra en insats då olyckan fortskridit för långt till följd av att körtiden varit för lång. I de fallen beskriver SL att den utrustning som de har inte kan få tillräcklig effekt för att bryta skadeförloppet. En SL beskriver att responstiden även förlängs till följd av den anspänningstid styrkan har i följande citat.

”Det är ju svårt ändå på en 5-minutersstation att bryta ett förlopp, eller minimera en skadeomfattning. För att när du har lämnat station så hinner det brinna ganska mycket på 5 minuter.”

(SL)

Samtidigt är det vissa som ser att ju längre bort larmet är desto mer tid går att vinna med FIB då den är snabbare än släckbilen. Några SL nämner att vid det i vissa fall kan bli en tidsvinst på 20 minuter för FIB:en innan släckbilen är framme om larmet är långt ifrån stationen. Några brandmän nämner att i vissa fall till följd av avståndet kan det ha gått så långt att det vid en brand är bättre ur miljösynpunkt att inte göra en första insats alls och istället låta det brinna. En heltidsanställd nämner också att körtiden kan vara lång i följande citat.

”Oftast har man så pass långa körtider. Har man x antal brand i byggnad så har vi x antal totalskadade fastigheter fast att FIB har varit framme först.”

(Heltidsanställd)

Heltidsanställd menar att även om MRF kortar tiden till olyckan med FIB så hinner dem ändå inte fram för att kunna förhindra totalskador på larm långt från brandstationerna.

12 Information och kommunikation

Sedan införandet av FIB har kommunikationen mellan SL och styrkan blivit annorlunda då de inte längre är samlade. Samtidigt kan styrkan genom att FIB är på plats tidigare få information om olyckan tidigare. I flera intervjuer framkommer det att det finns vissa nackdelar kopplat till att kommunicera och informera.

I intervju med en heltidsanställd frågas det om den känner att organisationen har möjliggjort för FIB att ha dem förutsättningar och förmågor som behövs för att kunna ge en förberedande order. Den svarar att organisationen inte har gjort det tillräckligt och ser att de kan bli bättre på att kommunicera på skadeplatsen.

I en SL-intervju ser SL att något som fungerar sämre är att de inte vet vilka som är med i släckbilen och att detta måste kollas av med radio. I deras styrka har de en som i grundskemat också är styrkeledare utöver den som är FIB även en SL2. SL tänker sig att det kanske är SL2 som ska kunna sköta den delen med att se över vilka som är med. Dock så finns det inget krav på att SL2 måste byta sin beredskap med en annan SL2 utan att det även kan vara en Bm vilket då resulterar att det inte finns någon SL2 med styrkan från stationen. Stationen hade tidigare FIP på sin station och upplever att dagens FIB fungerar bättre strukturmässigt sett. De ser även fördelar med att de kan hinna fram tidigare och rapportera bakåt om vad dem ser och vad som ska göras.

En extern SL nämner att det är viktigt att som brandman även kunna fråga efter mer information från sin FIP. Den menar att det bör vara en tvåvägskommunikation där det i de fall som FIP kanske har glömt bort att informera något så är det bra om man som brandman också frågar om det.

12.1 Misskommunikation

Brandmän säger att de fick mer information förr när de åkte samlat. Information beskrivs också upplevts vara med direkt då än idag. Bm beskriver att nu får FIB all information som sedan ska föras vidare till styrkan. Även några FIB upplever att det tidigare var tydligare och säkrare ordergivning med ögonkontakt. En SL nämner att det inte går att tolka kroppsspråk hos sin personal när den ger order vilket kan vara viktigt enligt SL:en. Nu när den kommunicerar med styrkan så är det bara till den individen som sköter radion i släckbilen och inte hela styrkan som tidigare. SL kan också se det finnas de situationer då man är upptagen som FIB med att göra en första insats och därför inte kan återrapportera något. SL ser på så vis en stor nackdel med FIB just i att man kan komma att känna sig ännu mer själv till följd av att man inte heller kan kommunicera. Kopplat till det så ser SL att det hade varit önskvärt med en dubbelriktad kommunikation utan behovet av knapptryckningar för att kommunicera.

En brandman säger att det missas i kommunikationen idag. Detta till följd av att det är många led som informationen ska vandra enligt Bm. Styrkan får informationen till sig från FIB som återberättar den info som den fått. Bm menar att det kan vara stökigt i släckbilen och att informationen därför kan behöva upprepas. De många leden resulterar i att informationen kan komma att skilja sig åt från det att den ges tills dess att den når släckbilen förklarar Bm. Rutinen för styrkan beskrivs av Bm vara att när de kommer till stationen ska den första där ringa till befälet för att höra vad de ska ta med från stationen. Dock upplevs det som att SL har mycket samtal att ta samtidigt vilket försvårar rutinen. Misskommunikationen som det kunde bli enligt Bm sägs även vara till följd av att styrkan bara ska lyssna på insatskanalen och inte på RAPS där infon går ut från SOS. Insatskanalen är den kanal som räddningstjänsten har för att kommunicera utan ytterligare aktörer som på RAPS kanalen där alla som är larmade till samma larm kan kommunicera. För att få samma information som FIB:en får av SOS har styrkan därför ställt in en handhållen radio på RAPS vilket de egentligen inte ska göra säger Bm. Att de ändå gör det är av anledningen att det inte ska missas någon information från SOS som FIB sedan rapporterar till styrkan. Bm upplever att FIB verkar vara mer benägen att rapportera in till centralen än att rapportera bakåt till styrkan. Bm känner att informationen är bristfällig vilket resulterar

i att styrkan är osäker. Något som den menar kan leda till att insatser tar längre tid då det kan behöva göras omtag, att fel grejer tas fram i fel ordning och att fordonsplaceringen kan vara fel initialt är exempel på sådana saker.

12.2 Utebliven kommunikation och information

Brandmän ser att vitsen med FIB är att SL ska komma några minuter före och bilda sig en uppfattning. Dock känner de att informationen från FIB inte når till styrkan i släckbilen. De tycker till viss del att FIB kan planera en insats men planeringen upplevs generellt inte nå styrkan innan de är framme. Dock så upplever Bm att när de väl är på plats så finns det mer av en plan nu än tidigare före FIB. Det sämsta med FIB skulle de Bm säga är just kommunikationen mellan dem och styrkeledaren. Det upplevs göra mycket att kunna sitta med styrkeledaren i bilen. De känner att släckbilen skulle behövt prioriteras mer av FIB vad gäller kommunikationen i dagsläget. Vid införandet av FIB utgick de från att de skulle få mycket information men idag väntar de mest på information som inte kommer. Bm beskriver sin känsla och situation vidare i följande citat.

”Där brister det ju [...] Tanken är ju att det ska komma information från befälet men det kommer ingen information från befälet. Sen, det klart att det är lite individuellt beroende på vilket befälet det är och vilken typ av larm det är. Men generellt så är det extremt lite information[...].”

”Nu åker vi i blindo egentligen på många larm och så försöker vi bara lyssna på insats och RAPS liksom vad som händer och försöka få det där.”

(Bm)

Kommunikationen är till följd av det ovan nämnda något som Bm ser kan bli bättre. Idag känner Bm att det verkar vara viktigare för FIB att rapportera in till ledningscentralen än att styrkan påbörjar någon insats. Andra SL ser också att det finns en förbättringsmöjlighet att nå varandra. Idag saknas det en insatskanal för att endast kunna prata mellan fordonen från den egna stationen vilket resulterar i vissa utmaningar som följande citat beskriver.

”Vi vet ju inte riktigt vart de är och när dem kommer och är de på väg alls.”

(SL)

12.3 Informationsinhämtning

Några SL nämner att de genom att ha FIB möjliggör för befälet att ta kontakt tidigare via radio. Innan kunde de kommunicera först när de kommit till brandstationen. De beskriver således att de kan samla information tidigare idag från det att de blivit larmade. Vindruterappen upplever man också sig ha mer tid att ge än tidigare när man kom samlat och skulle påbörja en åtgärd istället. En vindruterappor innebär att när första enheten är framme så rapporterar den till alla andra vad den ser från sin vindruta. Exempelvis om hur många bilar som krockat eller var och hur mycket det brinner i en byggnad.

SL nämner att de på grund av FIB inte kan söka efter mer information i surfplattor eller telefon medan de kör till olyckan. Därför kan de inte förbereda insatsen och sig själva mer. Istället så får de antingen göra det före avfärd, fråga över radio under färd, eller söka information först väl framme menar de.

12.4 Hinna informera

En brandman på samma station framhåller att det är svårt för FIB att hinna informera styrkan då de har korta körtider i regel på sin station. Bm menar att en förklaring till att de inte får någon information från FIB är för att FIB själv inte hunnit få fram någon information att rapportera om innan styrkan är på plats.

En brandman känner att FIB kan bli väldigt stressade och att styrkan då inte får så mycket information. I de fall de får information så känns det bra och de ser även att det beror på hur lång tid FIB har på sig att förmedla den.

Brandmännen tycker att informationen alltid kan bli bättre. Samtidigt har de förståelse för att FIB kan vara stressade ibland och att det då inte alltid fungerar som tänkt. De kan även tänka sig att FIB kanske inte har den informationen FIB vill ha och Bm ser att det då inte är så konstigt att de inte får någon information. Ibland så upplevs det av Bm kanske vara viktigare för FIB att prata i radio än med sin styrka på platsen, närvaron av FIB brister lite på grund av att de just pratar radio. Det ses då kunna vara svårt att få tag i dem då när styrkan behöver snabba beslut. Då ser Bm att det är tryggt att det ofta även finns en SL2 i gruppen som backup på deras station.

12.5 FIB:s information till SOS och larmade enheter

SL på en station beskriver sig ibland vara så pass snabb att den inte hinner få totalinfor innan man är framme. Totalinfo, eller totalinformation, är den information som SOS rapporterar ut till alla enheter som är på väg om vad det är för typ av larm med mera. SOS uppges av SL först gå ut med totalinfor efter det att alla larmade enheter kvitterat att de är på väg till larmet. Då SL kan vara så pass snabb till larmet finns risken att resterande enheter inte hunnit kvittera. Detta är anledningen till att FIB inte alltid hinner få totalinfor om vad det är som FIB är på väg till innan den är framme. SL önskar därför att den fick totalinfor direkt när den kvitterade larmet då inte behöva invänta kvittering från resterande enheter. De externa SL kan också se problem kopplat till att de är så snabbt på plats att de inte hinner få totalinformationen från SOS. De beskriver även att det i de fall flera resurser är larmade så är det ofta många aktörer och enheter som pratar på RAPS och det kan bli svårt för FIP att kunna komma emellan för att delge sin vindruter rapport. Detta då det är ett kösystem i kommunikationen där respektive enhet får lov att prata i tur och ordning från det att man tryckt på radion att man vill säga något. Externa SL tycker därför att SOS borde ha mer koll på var FIP är någonstans och om de är nära olyckan. De menar att då kan SOS istället meddela alla andra att snart kommer en vindruter rapport och att frågor kan ställas efter det att den informationen delgivits alla. Även kopplat till radiokommunikationen så finner de externa det tacksamt att de har en egen radiokanal där respektive stations enheter kan kommunicera sinsemellan, en stationskanal. I de fall det är svårt att komma emellan och ge sin vindruter rapport på RAPS en så kan åtminstone FIP meddela läget och order till sin styrka.

De externa brandmännen tycker att informationen blir mycket mer komplett i jämförelse med den informationen som kan fås från ledningscentralen. Detta till följd av att de har FIP framme tidigt som vet mer vilken information som är relevant jämfört med den infor som kan komma från den som larmat. Brandmännen kan känna att FIP till viss del kan bli bättre på att hinna förbereda styrkan i några få fall. Det tror att bristen till viss del beror på att tidsskillnaden mellan enheterna ibland är för liten och att FIP i vissa få fall kanske glömmer bort styrkan lite.

13 Prioritera

En FIB har två primära uppgifter som den kan genomföra när den kommer fram till olycksplatsen, att förbereda insatsen och att göra en första insats. Ofta kan individen inte göra båda uppgifterna samtidigt och den behöver då prioritera det ena eller det andra.

Göran Melin framhåller att det är en särskild roll att vara FIP. Han menar att FIP ofta kan lämna en vindruterapport men sedan kanske den är upptagen med att exempelvis hålla fria luftvägar och kan inte rapportera något mer bakåt då. Att göra en insats och inte kunna rapportera bakåt beskriver han vidare i följande citat.

”Och då är det ju värt att det får gå ut över något annat. Då kanske jag får gå in i min befälsroll lite senare. Men det är ju viktigare att skapa den fria luftvägen. Det hjälper ju inte hur fina lägesrapporter jag ger om personen dör under tiden.”

(Göran Melin)

Vissa brandmän inom MRF nämner lite om prioriteringen för FIB:s del att antingen göra en första insats eller att förbereda insatsen. Några brandmän ställer sig frågan om FIB gör en insats eller om den börjar planera inför att styrkan kommer. Några andra brandmän ser att FIB har utrustningen för att kunna göra en första insats men förstår att de har mycket kommunikation att hålla koll på. De ser därför att det finns en förbättringspotential för FIB att försöka göra en första insats. Exempelvis upplever de att en pulversläckare inte används alla gånger där Bm ser det varit möjligt. De ser dock som tidigare nämnt till att FIB kan ha mycket att stå i redan som det är och att de kanske inte hinner göra en insats.

Några heltidsanställda nämner att ett fokus för FIB är att göra dem förberedande sakerna till att styrkan kommer. Dock så tror de att det inte alltid blir att FIB lägger tiden på det och de ställer sig då frågan om det är tillräckligt tydligt vad man ska göra som FIB.

14 Individen som är FIB

Individen som är FIB kommer ofta själv först på olyckor och det är något som är en skillnad mot innan. Av intervjuerna framkommer det hur det kan kännas för individen att vara FIB och det som kommer med det. Något som också kan vara en fråga om arbetsmiljö likt tidigare kapitel. Här är fokus dock mer på hur individen som är FIB upplever att vara FIB.

På frågan om SL upplevt situationer där den känt sig maktlös fås följande svar.

”Ja, drunkning skulle jag vilja påstå, även kanske en villabrand och det är folk kvar inne. Kanske någon som sitter fastklämd i en bil och man kan inte göra så mycket mer än att kanske vika bak huvudet lite för fri andning. Då känner man sig väl kanske inte sådär kaxig.”

(SL)

SL menar således att de känner sig otillräckliga i de situationer som det kan krävas mer resurser och vara tidskritiskt att de kommer fram. En annan SL svarar som svara på frågan hur det känns att vara först på plats svarar följande.

”Det kan kännas helt förjävligt”

”Det kan vara förödande att vara först på plats. Det kan också vara avgörande mellan liv och död.”

(SL)

Flera SL säger att det finns situationer då de känner sig maktlösa, utlämnade och/eller otillräckliga. Ofta till följd av att de just är själva på platsen. Flera känner att man är ensam och blottad för vad som helst och vissa nämner även det kopplat till att det inte finns någon hjälp i närheten ifall det skulle hända någonting.

En SL nämner att larm där barn är drabbade är en väldigt tung grej mentalt för den och beskriver det vara en fruktan att åka själv på sådana larm. Flera SL nämner just att det finns situationer där det mentala kan ta stryk. Några brandmän nämner att den ser att sin FIB kan bli utsatt mentalt också och inte bara fysiskt. Några SL nämner att man vid exempelvis suicid kanske ställer sig frågan ”vill jag se det här när jag är själv?” just för att det kanske kan tära lite mer på dem mentalt.

Hur det känns sägs av vissa SL bero på händelsen. Där de kan göra något känns det bra och där de inte kan göra någonting kan de känna sig otillräcklig. De påpekar att det då gäller att se till vad de som FIB kan göra utifrån det man har istället för att se vad det är som de inte kan göra i stunden.

Även de externa SL beskriver vissa situationer som de upplever känns sämre. Något som samtliga av de externa styrkeledarna nämner är hjärtstoppslarm. De berättar att medan de är själva på sådana larm kan tiden till att sin styrka kommer kännas väldigt lång. Innan de kommer kan det hända att FIP själv både behöver ta hand om den drabbade och eventuell närstående samtidigt vilket sägs vara en svår och oönskad situation att vara i. Externa SL nämner att man kan känna sig liten om det är en allvarlig olycka. I vissa fall kan man inte göra någonting och då uppges det kännas konstigt, exempelvis vid drunkningslarm.

En heltidsanställd ser att det kan vara en påfrestning att åka FIB kopplat till de många osäkerheter som det kommer med. Den heltidsanställda tänker dock inte främst på känslan av otillräcklighet utan snarare på upplevelsen av att vara först på plats. Den heltidsanställda förklarar tanken vidare i följande citat.

”Det är ju ändå en påfrestning att åka själv. Du vet inte riktigt vad du ska förvänta dig när du kommer fram. Just den här upplevelsen att vara själv plats. Inte det här att du inte kan göra någonting utan själva upplevelsen att befinna sig själv på en skadeplats ensam. Det tror jag kan vara en risk, jag vet inte om jag ska säga risk heller men det är ju en traumatisk upplevelse. Den tror jag är större än den här känslan att 'jag kan inte göra någonting'. Just att komma fram först och inte ha den här tryggheten i polarna och bilen och hela de bitarna.”

(Heltidsanställd)

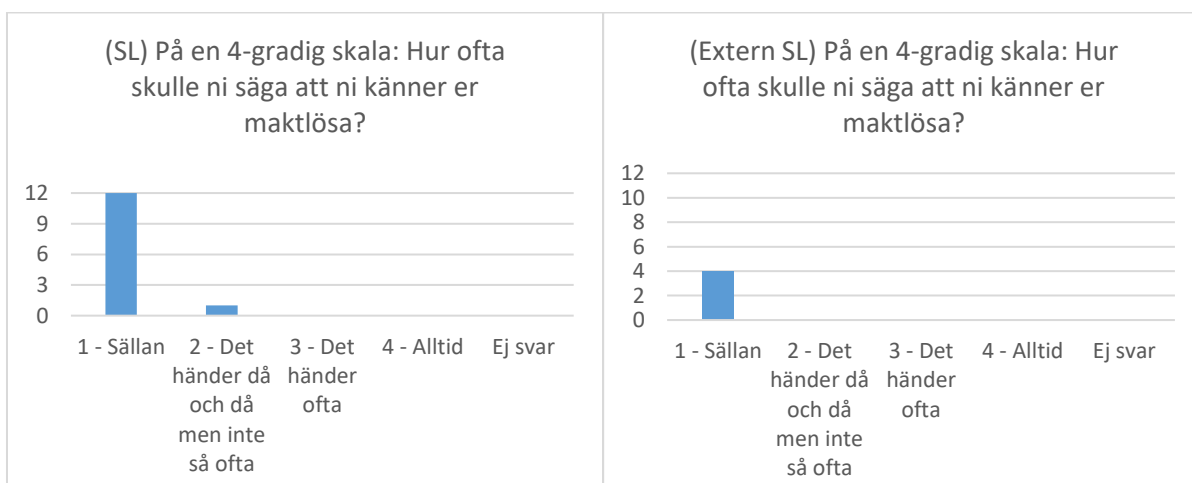
Att lyckas ha kvar fördelen av att vara tidigt på plats och samtidigt vara en samlad styrka med dess trygghet ses av en heltidsanställd vara svårt. I det avseende ses det bli ett vägskäl i vad som är bäst och frågan är om det är värt det vilket en heltidsanställd nämner vidare i följande citat.

”Och det är väl det som är själva kärnfrågan i det här, är det här så bra så att jag vill utsätta [kollegor] för det här?”

(Heltidsanställd)

Göran Melin tänker också på individen och ser att en nackdel med FIP kan vara om dennes första larm som FIP skulle vara traumatiska. Då säger han att man måste vara noga med uppföljning av den individen i hur den mår med mera.

Nedan redovisas svaren på hur ofta SL och externa SL känner sig maktlösa (se figur 36 och 37).



Figur 36. SL:s upplevelse av hur ofta de känner sig maktlösa.

Figur 37. Externa SL:s upplevelse av hur ofta de känner sig maktlösa.

I figurerna går det att se att både SL och externa SL upplever sällan att de känner sig maktlösa. Flera framhöll i intervjuerna att ett bättre ord är otillräcklig för att beskriva upplevelsen som man kan känna som FIB eller FIP.

14.1 Förväntningar på individen

I vissa fall känner sig FIB otillräckliga och menar att det kan vara till följd av att man har höga förväntningar på sig själv i rollen och som individ.

Enligt en heltidsanställd förväntas FIB göra följande saker och nämner även vad som kan behövas för att det ska fungera.

- Tidigt kunna lokalisera olycksplatsen. Lokalkännedom.
- Meddela färdväg till framkörande resurser. Kunskaper att prata RAKEL.
- Kunna lämna en enkel framkomstrappport som beskriver läget på platsen. Kunskap i framkomstrappport.
- På ett säkert sätt tidigt kunna bryta den negativa händelseutvecklingen vid de vanligaste förekommande händelsetyperna samt utföra enklare sjukvårdande och livräddande åtgärder. Vanligt förekommande händelsetyper är brand i byggnad, trafikolycka, farliga ämnen, drunkning. Behöver lämplig utrustning och utbildning.

Göran Melin berättar att det är viktigt att klargöra förväntningarna för den som ska börja åka FIP. Den beskriver förväntningarna på FIP i följande citat.

”Men det allra viktigaste där är egentligen att sätta rimliga förväntningar. Med en rimlig förväntan så är det att du förväntas göra det vi utbildar allmänheten att göra hemma eller på sin arbetsplats. [...] förväntan är egentligen att du ska kunna göra samma sak fast med larmkläderna på och till det kan du lämna en första lägesrapport [...]”

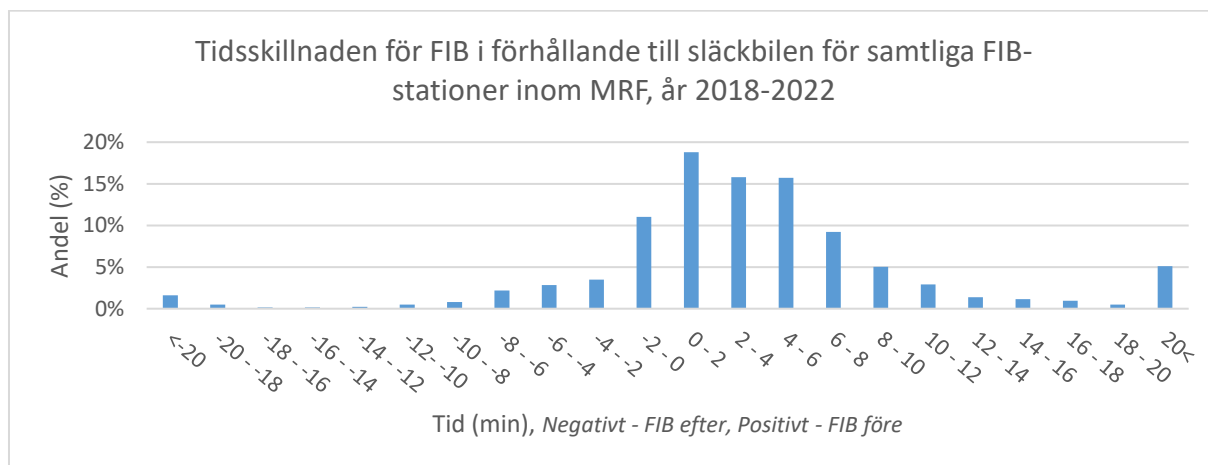
(Göran Melin)

15 Statistik

I detta kapitel presenteras statistik kring tidsskillnader mellan FIB och släckbil för deltidstationer med FIB inom MRF samt de externa deltidstationerna.

15.1 Tidsskillnad mellan när FIB och släckbil är framme

Ur statistiken så var det möjligt att se huruvida FIB kommit fram före eller efter släckbilen. I Figur 38 nedan redovisas det hur tidsskillnaden för FIB förhåller sig till släckbilen för samtliga larm med FIB inom MRF under tidsperioden år 2018-2022.



Figur 38. Tidsskillnaden mellan FIB och släckbilen. (Källa: MSB)

Utifrån denna figur går det att se att histogrammet har en tyngdpunkt till höger om noll vilket innebär att FIB i majoriteten av larmen var före styrkan. Det går också att se att FIB vid en andel av larmen har varit framme efter släckbilen. Medeltiden för tidsskillnaden var cirka 4 minuter (se tabell 3). Datan i tabell 4 nedan redovisar andelen larm som FIB varit före respektive efter släckbilen.

Tabell 2. Medelvärde samt standardavvikelse för tidsskillnaden mellan FIB och släckbilen. (Källa: MSB)

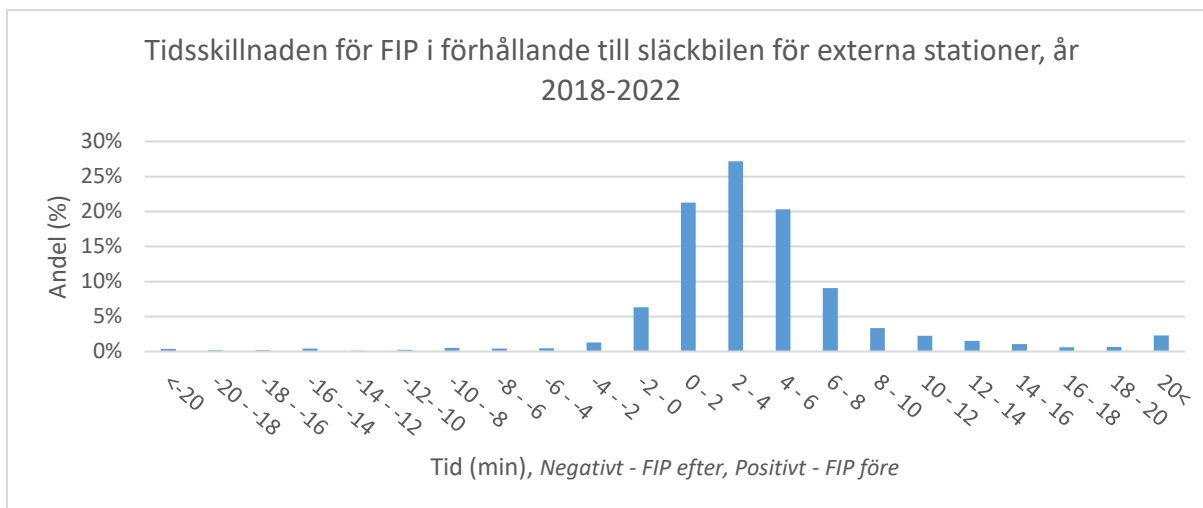
Medelvärde (min)	Standardavvikelse (min)
4:04	11:59

Tabell 3. Andelen larm där FIB varit före respektive efter släckbilen. (Källa: MSB)

	Antal	Andel (%)
FIB är framme <u>före</u> släckbilen	905	73,8
FIB är framme samtidigt eller <u>efter</u> släckbilen	321	26,2

I cirka 74% av antalet larm där FIB var framme så var de före släckbilen med minst en sekund. I cirka 26% av larmen där FIB var framme så var den framme samtidigt som släckbilen eller efter. Statistiken uppdelad per station finns presenterad i bilaga D.

Liknande diagram togs fram för de externa stationerna. Nedan i figur 39 redovisas hur FIP tidsskillnaden för FIP förhåller sig till släckbilen för samtliga larm med FIP under tidsperioden år 2018-2022.



Figur 39. Tidsskillnaden mellan FIP och släckbilen. (Källa: MSB)

Som ses i diagrammet så är tidsskillnaden mer koncentrerad till höger i figuren vilket innebär att FIP är före styrkan i majoriteten av fallen. Dock återfinns även en mindre andel händelser där FIP varit efter sin styrka. Medeltiden för FIP var cirka 4 minuter före styrkan (se tabell 5). Datan i tabell 6 redovisar andelarna av larmen där FIP var antingen före eller efter styrkan.

Tabell 4. Medelvärde samt standardavvikelse för tidsskillnaden mellan externa FIP och släckbilen. (Källa: MSB)

Medelvärde (min)	Standardavvikelse (min)
4:04	7:47

Tabell 5. Andelen larm där externa FIP varit före respektive efter släckbilen. (Källa: MSB)

	Antal	Andel (%)
FIP är framme <u>före</u> släckbilen	1498	88,0
FIP är framme samtidigt eller <u>efter</u> släckbilen	205	12,0

Det kan ses i tabellen ovan att FIP var före styrkan i 88% av larmen då båda enheterna var larmade under år 2018-2022.

15.2 Differens i tid mellan FIB och släckbil

Ur statistiken från MRF går det att utläsa att FIB under år 2022 haft en längre anspänningstid än släckbilen i cirka 30% av de larm då både FIB och släckbil larmades.

Nedan i tabell 7 redovisas differensen av medelvärdena för FIB och släckbilen. Statistik för station 5 fanns inte att tillgå.

Tabell 6. Tidsdifferenser mellan FIB och släckbil inom olika kategorier för olika stationer. (Källa: MRF)

Station	Medeldifferens i anspänningstid för FIB och släckbilen (min)	Medeldifferens i körtid för FIB och släckbilen (min)	Medeldifferens i responstid för FIB och släckbilen (min)
1	01:47	01:36	03:23
2	02:20	06:18	08:38
3	02:06	02:51	04:57
4	02:26	02:43	05:08
6	03:15	01:23	04:38
Medel	02:23	02:58	05:21

Ur tabellen kan det utläsas att FIB hade en kortare anspänningstid i medel på 2 minuter och 23 sekunder jämfört med släckbilen. Mellan stationerna kan det ses finnas skillnader, anspänningstiden för FIB var mellan 1:47 till 3:15 kortare än resterande styrka. Tid- och procentskillnaden är inte ett linjärt samband utan hänger ihop med hur snabb anspänningstid styrkan har till släckbilen också. Körtiden är i medel också kortare för samtliga stationer där statistik funnits att ta del av från MRF. I medel så har körtiden varit cirka tre minuter kortare för FIB än släckbilen. Framkomsttiden, tiden från att resurser larmats till dess att den är framme är även den kortare med FIB. I medel så är FIB 5:21 snabbare framme än släckbilen från det att de larmades.

16 Metoddiskussion

Rapporten satte ut med syftet att presentera hur FIB fungerar inom MRF. Målet var att även redovisa utfallet av den satsning som MRF gjort på FIB. Dessa är breda i sin mening och kan därför tolkas på olika sätt av olika individer. Även tillvägagångssättet kan göras olika trots samma mål och syfte. Vidare diskuteras giltigheten av rapporten samt möjliga felkällor och förbättringar vilka också kan ses knyta an till giltigheten.

16.1 Reliabilitet, validitet och representativitet

En god reliabilitet är något som har strävats efter genom hela rapporten. Metodiken för arbetet har redovisats för att läsaren ska förstå hur resultat och analyser har gjorts. Granskningar av utomstående har gjorts vid flera tillfällen i arbetet både inför och efter datainsamlingen samt för dess senare analys. Granskarna har där de så funnit belyst delar som kunnat bli bättre som sedan kunnat förbättras.

Alla de som medverkat i intervjuer för datainsamlingen har fått se och tycka till om sina intervjuers sammanställningar där vissa svarat att de tyckte sig ha blivit korrekt uppfattade samtidigt som andra återkom med korrigerade utkast där missförstånd uppstått. Huruvida urvalet av medverkande i intervjuer kan ses vara slumpmässigt utvalda är svårare att avgöra. Inga har tvingats ställa upp så således är det bara de som vill som har ställt upp vilket kan leda till att slumpmässigheten minskar.

Individuella intervjuer med Göran Melin, Kenneth Hermansson och heltidsanställda är inte genomförda med slumpmässigt utvalda personer utan personerna är valda då de ses ha en stor koppling till rapportens ämne och där utvärderingen gjorts. För befäl och brandmän kan urvalet dock ses vara mer slumpmässigt då det har varit frivilligt att intervjuas om FIB/FIP oavsett deras inställning vilket det också kan ses i resultaten både varit positiva och negativa åsikter som uppdragats.

Reliabiliteten i avseendet vem som utför exempelvis intervjuerna tros vara god. Frågorna som ställts är de som står i intervjuguiderna ordagrant vilket underlättar för en annan individ att genomföra samma intervju. Möjligen kan eventuella oklarheter där medverkande önskat mer förklaring av frågan kunnat vara något som kan variera mellan vilken person det är som gör det. Analysen som redovisas i figur 1 är en process som troligtvis kan göras på flera sätt. Tolkningen av vad som sagts och sammansättningen i teman är något som ses vara högst beroende på individen som gjort dem. Således kan samma data kunna formeras till olika teman vilket skulle kunna vara en svaghet i rapportens reliabilitet. Dock är data som teman utformas efter densamma vilket kan antas borde ge samma slutresultat om än i annorlunda format.

Validiteten av använda metoder för datainsamling har också haft i fokus att vara av god kvalitet. Hur FIB fungerar inom MRF har utvärderats genom både intervjuer och statistik. Intervjuer i sig har även hållits med olika aktörer med anknytning till FIB för att utvärdera det från flera håll. Även genom jämförelser med externa personer inom samma yrkeskategori men utanför Medelpad gör det också möjligt att utvärdera FIB från den data.

Representativiteten för de resultat som rapporten redovisar kan kopplas till de urval varifrån resultaten har samlats in (Höst, Regnell, & Runesson, 2006). Rapportens resultat kan inte med någon större säkerhet generaliseras i en större kontext, vilket gäller för de flesta fallstudier. Det framhålls dock vara möjligt om man är medveten om kontexten till varför denna utvärdering har gjorts och hur väl den kontexten stämmer med den man vill generalisera resultaten till. Är det en annan räddningstjänst som ser sig vilja utvärdera sin FIB eller SL-FIP och har liknande förutsättningar som MRF kan det ses vara möjligt. Dock ska det för säkerhets skull påpekas att resultaten i denna rapport bör nyttjas med försiktighet även i liknande kontexter.

16.2 Felkällor och Förbättringar

Förbättringsmöjlighet åligger det mål och syfte som arbetet har haft. Arbetet har resulterat i en större mängd resultat och på så vis gjort det möjligt att kunna presentera en god helhetsbild av hur deltidsorganisationens operativa personal upplever och tänker kring FIB. Mängden data var, för tidsramen, omfattande och större avgränsningar borde gjorts tidigt i arbetets gång. Det kan även ses att det borde gjorts mer specificerade mål och syften alternativt problemformuleringar för att få en bättre struktur i vad rapporten ämnade att ge svar på.

En möjlig felkälla skulle kunna vara de intervjuer som hölls med Kenneth Hermansson och Göran Melin. Då de båda är verksamma inom Jönköpings kommun är de inte främmande för att det utöver FIP bemannat av SL (SL-FIP) även finns flera FIP som brandmän har (Bm-FIP). Det kan antas att MRF:s FIB och SL-FIP har flera likheter. Dock lär det finnas både mer och mindre uppenbara skillnader mellan FIB och Bm-FIP. Därför borde dessa intervjuer ha specificerat mer att fokusera på SL-FIP för att göra deras svar mer relevanta. Inte av den anledningen att uppenbara intervjufrågor besvarats med Bm-FIP i åtanke men det kan inte bortses från möjligheten att svaren kan ha haft viss hänsyn även till Bm-FIP.

Huruvida de externa SL:s förmågor och förväntningar av sin räddningstjänst är liknande de som MRF har på sina FIB är inget som har kontrollerats. Det skulle därför kunna vara så att externa FIP och FIB har olika förväntningar på sig och att personalen därför kan komma att tycka olika om koncepten. Att jämföra FIB med externa SL är dock inget som avråds helt ifrån men samtidigt bör eventuella skillnader dessa emellan beaktas.

Under framställningen av intervjuguiderna var det inte helt bestämt vilka övriga aktörer som skulle medverka utöver SL och Bm. Det formulerades därför frågor i dessa intervjuguider som skulle komma att kunna jämföras med vissa aktörer som inte har medverkat i denna rapport. Ett exempel är dem frågor som berör SOS vid fråga 19 för FIB. Detta är ett exempel på en fråga vars svar hade kunnat komma att jämföras med de svar som en larmoperatör hade kunnat svar om en sådan hade medverkat. Till följd av begränsade resurser redan i rapportens nuvarande form sågs det inte möjligt att inkludera flera i utvärderingen.

Det beskrevs vara möjligt att från de första intervjuerna med externa utvärdera hur väl intervjuguiderna var utformade och vid behov göra ändringar inför intervjuerna inom MRF. Det ses i efterhand ha behövt mer tid i planeringen för att på ett bättre sätt hinna analysera hur väl frågorna fungerade och gav den typ av svar som frågan önskades ge. Hade en sådan analys hunnits med så hade troligtvis intervjuguiderna för de senare intervjuerna varit bättre i de fall analysen upptäckt förbättringspotential.

Att FIB/FIP:s och Bm:s medverkan har varit frivillig kan innebära vissa osäkerheter i resultaten vilket nämndes kopplat till reliabiliteten. Det går inte att säga säkert men möjligheten finns att enbart dem som tycker illa om FIB eller gott om FIB har valt att medverka när de tillfrågats. Således kan resultaten till viss del vara fel gentemot verkligheten hos MRF. En mer ärlig bild hade kanske fåtts genom att be en till två styrkelags personal att medverka i intervjuerna för att på så vis minska risken för att frivilligheten kan ha orsakat bias.

Antalet medverkande vid varje intervju med SL och Bm var generellt två till tre stycken. Vid några få var det dock enbart en medverkande. Det ses i efterhand har varit en fördel att intervjuerna har varit med flera medverkande. En intervjufråga har kunnat diskuteras dessa sinsemellan vilket i flera fall resulterat i mer utförliga svar. Samtidigt kan påverkan av kollegor vid intervjuer påverkat hur ärlig individen har varit i sina svar då denne kanske inte velat säga allting i vetskapen om att det finns en kollega som vet vem det var som sa det i utvärderingen.

17 Resultatdiskussion

FIB är ett relativt nytt koncept inom förbundet jämfört med hur det fungerade dessförinnan. Det kan därför tänkas vara enklare att peka på vad som fungerar bättre och sämre jämfört med innan vilket är till fördel för denna utvärdering. Hos de externa stationerna har FIP använts under en längre tid vilket under intervjuerna gjorde det svårare för de medverkande att jämföra nutid mot tiden före FIP. Saker kan alltid bli bättre och när det är nytt kan det vara mycket injusteringar som behöver göras för att det ska fungera effektivt. Sällan är det bara att införa något nytt och sen är det bra, som exempelvis Göran Melin nämnde var en stor fråga i början av FIP att dela på gruppen. Idag upplevs FIP på de externa stationerna i stort fungera bra vilket kan tyda på att även FIB inom MRF kommer fungera bra med tiden. För att FIB ska fungera bättre är det viktigt att MRF får veta vad det är som fungerar bra och sämre i nuläget. Detta för att MRF på så vis ska kunna se vad de behöver fokusera på att förbättra med FIB och i sin tur hela organisationen. Nedan följer resultatdiskussion utifrån de resultat som redovisats i tidigare kapitel.

17.1 Arbetsmiljö och Radiokommunikation

Arbetsmiljön har sedan FIB infördes försämrats upplever en majoritet av de intervjuade. Det är flera moment som ska utföras redan under utryckning vad gäller kommunikation, navigation, körning och planering av insats samtidigt under stressfulla förhållanden. Inga ytterligare arbetsuppgifter har adderats, utöver att det med FIB behövs mer kommunikation mellan SL och styrkan. Dock utfördes arbetsuppgifterna tidigare av styrkeledaren och chauffören tillsammans vilket är en tydlig skillnad mot idag. Att införa FIB har inneburit att två personer ska göra två personers arbete vardera under framkörningen vilket från intervjuer upplevts ha inneburit flera konsekvenser. Att det är mycket att göra som FIB är även något som framkommer i andra studier där FIP införts nyligen vid studiens genomförande (Elmqvist & Almerud Österberg, 2011). Det bör därför ses över hur arbetsmiljön kan förbättras, en lösning för att avhjälpa chauffören i dennes uppgifter kan vara möjliggöra för brandmännen i baksätet att sköta radiokommunikationen likt Frindberg (2018) nämner. Ett annat sätt att förbättra arbetsmiljön för båda som framkommer i vissa intervjuer, är att automatisera kanalinställningen av radioapparaterna för att minimera tiden ägnad till det föreslås det. Flertalet SL nämner att de vill ha en förenkling av kommunikationsutrustningen. Det upplevs vara utmanande att ha många radioapparater att arbeta med. Skillnaden mot före FIB är, utöver insats-talgrupper, den extra radiokommunikationen som ska ske mellan FIB och styrkan som tidigare ägde rum fysiskt i bilen. Rutiner för informationsdelgivning och vilka kanaler som ska användas bör klargöras och möjlighet till förenklingar kring radioutrustning bör undersökas.

En förutsättning för att FIB ska kunna förbereda ankommande styrkor och i sin tur för att styrkan ska kunna förbereda sig är att dem kan kommunicera. I intervjuerna har det från flera framkommit att detta är en aspekt som fungerar sämre idag, när de inte längre åker samlat. Flera brandmän upplever att de fick mer information till sig tidigare medan det idag går ledvis först till FIB och sedan till styrkan. Det framhävs kunna leda till misskommunikation, varpå en brandman nämnde att de på eget initiativ ställt en egen radio på RAPS-kanalen där FIB får sin information för att också kunna få den. Andra brandmän upplever att de inte får informationen som man borde få av att ha FIB på plats före styrkan och ser detta vara den största nackdelen med FIB. Det finns även SL som upplever att det är utmaningar med att kommunicera med sin styrka till följd av att de inte har någon egen radiokanal att prata med varandra på. En skillnad mellan MRF och de externa stationerna är termen insatskanal och stationskanal. Flera intervjuade tillfrågades, efter intervjuerna, att förklara vad insatskanal var. Det är räddningstjänstens egen kanal, där de kan kommunicera internt utan att störa andra aktörer som exempelvis SOS. Insatskanal infördes i MRF nyligen och rutinerna behöver arbetas in (Hansson, 2022). Stationskanal som de externa SL och Bm har är en kanal tilldelad en brandstation där tillhörande enheter från samma station kan prata internt med varandra. De externa brandmännen nämner inte samma problematik i kommunikation som belyses inom MRF. Om kommunikationen har blivit sämre till följd av FIB eller av att man börjat med insatskanal är svårt att säga utifrån denna

studie, det skulle även kunna vara till följd av båda förändringarna gemensamt. Eventuellt hade viss problematik upplevts även utan FIB till följd av att man börjat med insatskanaler, alternativt att problem i kommunikationen fanns även innan MRF började med insatskanaler. Kopplat till den problematiken kan det vara värt att utvärdera om insatskanaler ska användas för alla räddningstjänstens enheter, eller om det är fördelaktigt att ha en kanal för respektive station.

Att SL åker ensam istället för tillsammans med styrkan har påverkat känslan av trygghet. Att vara ensam som FIB har lett till att de känner sig blottade och känslan kan förstärkas av vetskapen om att det kan ta lång tid innan styrkan anländer. Flera SL nämner hur de påverkas mentalt av att vara FIB och att de kan ta hårt på dem. FIB har i vissa larm fokus på att rädda liv och de beskriver att när dessa typer av larm inte får önskat resultat, kan en konstig känsla infinna sig. Det kan vara till följd av att man inte har sin grupp med sig att få stöttning ifrån. I Svensson et al. (2018) framkommer att FIP inte heller har möjlighet prata om vad som hänt tillsammans med styrkan efter larmet på samma sätt som tidigare. Även en heltidsanställd framhäver att känslan av att vara ensam på en olycksplats kan vara en mental påfrestning eller traumatisk upplevelse. Som Göran Melin nämner är det viktigt att sätta rimliga förväntningar på individen och att organisationen är noga med att följa upp hur individen mår efter traumatiska larm. Däremot kan det tänkas vara svårt att veta vad individer upplever som traumatiskt vilket kan göra det svårt att som organisation veta när individer behöver stöd. Av den anledningen bör det vara enkelt som individ att kunna be om hjälp. Ett alternativ är att organisationen tar kontakt med personal som varit på larm som kan upplevdas psykiskt påfrestande och erbjuda hjälp. Intervjuerna har inte berört om stöd finns och hur det upplevs fungera, vilket gör att det kan vara fördelaktigt för MRF att säkerställa att det är enkelt för FIB att både kunna få och be om stöd av organisationen.

Att inte åka tillsammans som en hel styrka har utöver trygghet, även inneburit en försämrad lagkänsla enligt flera. Några Bm lyfter att det därför är viktigt att upprätthålla sammanhållningen på annat sätt. En skillnad i sammanhållning beskrivs även i studien av FIP gjord av Svensson et al. (2018). Dessutom belyser Lantz & Runefors (2021) att god lagkänsla är en bidragande faktor till att personal väljer att stanna kvar inom kåren. I några intervjuer sades det varit några SL som slutat på grund av FIB och i en intervju beskrev SL att det var på grund av att dem styrkeledarna kände att de tappade kontakten med styrkan. Således kan det ses vara av vikt att vårda den sociala aspekten personalen emellan ännu mera sedan FIB införts. Detta för att bibehålla en god lagkänsla som i förlängningen kan bidra till att bibehålla personal.

17.2 Förändrad vagnpark

Fordonsparken på stationerna har ändrats till följd av FIB och denna förändring beskrivs främst som negativ. Införandet av FIB har på några stationer inneburit en minskad vagnpark, i vissa fall har en så kallad andrabil tagits bort eller så har en befintlig personbil blivit till FIB. Resultatet beskrivs från olika håll vara att styrkan till följd av en minskad vagnpark behövt vänta in de i styrkan som dröjer, istället för att låta dem ta andrabilen så att släckbilen kan åka tidigare. Även möjligheten till att få med mer personal vid fri inryckning har minskat till följd av andrabilens borttagande. Larmas fri inryckning idag är det flertalet stationer som endast kan få med sig en extra person, jämfört med tidigare då det var möjligt att dubbla sin personalstyrka. I en olycksutredning beskrivs fri inryckning ha varit en framgångsfaktor då de med mer personal kunde påbörja flera moment samtidigt och därmed ha påverkat olyckan positivt (Hansson & Andersson, 2022). Något som idag kanske inte är möjligt längre. Således behövs en avvägning göras av om det är bättre att ha en person på plats tidigare eller en snabbare styrkeuppbyggnad. Detta utvärderas inte i denna rapport och det är inte undersökt huruvida detta är en avvägning som MRF redan har tagit ställning till. Det mest fördelaktiga alternativet borde rimligtvis vara att fordonsparken på stationerna inte påverkas, på grund av FIB, så att det är möjligt att både kunna göra en tidig insats och få ut mer personal vid fri inryckning. Statistik kring hur ofta fri inryckning larmas är ingen statistik som rapporten tagit del av.

17.3 FIB:s första insats och FIB-bilens utrustning

Att kunna göra en första insats är en möjlighet som flera upplever FIB ha. Både SL och Bm upplever att FIB vid flera tillfällen gjort skillnad med sin första insats. Det nämns flera exempel där FIB kunnat använda sin handbrandsläckare för att hindra brandspridning. Att FIB ses ha förutsättningarna för att kunna göra en första insats och att det finns flera tillfällen när FIB också gjort det är en positiv effekt för MRF och deras satsning. Det beskrivs av FIB vara få tillfällen när de känner sig maktlösa vilket också kan vara ett resultat av att organisationen har utrustat FIB-bilarna på ett tillfredställande sätt för majoriteten av händelser. Hade utrustningen varit otillräcklig kan det antas att SL isåfall oftare hade upplevt sig maktlösa.

Några SL som åker FIB på en station upplever dock att deras utrustning är otillräcklig. De beskriver sig sakna utrustning för att kunna göra en ”riklig” avspärning och för drunkningslarm vilket är något som organisationen bör se över. Vissa SL som är FIB ser sin utrustningsmängd vara begränsande för vad de kan göra och hade gärna sett sig ha mer utrustning. Andra SL som åker FIB ser istället att det är utrustningsmängden som bestämmer vad man kan göra. Ytterligare några SL framhåller att det är viktigt att inte ha för mycket utrustning så det blir en balans mellan hur mycket av en insats den kan göra och hur mycket den kan förbereda insatsen. I statistiken i bilaga D går det se att tiden som FIB är framme före styrkan är mellan 1 och 8 minuter i medel. På de stationer där FIB kan ses vara ensam en längre kan det därför vara av värde att utrusta FIB lite mer. På så vis kan FIB få möjligheten att kunna göra en lite större enskild insats. FIB kan då tänkas kunna dämpa skadeutvecklingen en längre tid och köpa mer tid till dess att styrkan kommit fram. Utöver en SL-intervju på en station så har det inte på några andra stationer konkret önskats en större mängd utrustning och det råder därför oklarheter om det ens finns ett behov överhuvudtaget. En heltidsanställd nämnde att en vinning med FIB:s tidigare ankomst är att kunna ta hand om den drabbade, en insats som inte kräver utrustning på samma sätt. Majoriteten framhåller dock att förutsättningarna finns för att kunna göra en första insats som FIB. Det kanske heller inte alltid beror på utrustningen heller om FIB kan göra en insats eller ej likt Kenneth Hermansson sa, *”Det kvittar vilken händelse du än kommer till så kan du alltid göra någonting”*.

17.4 Förbereda insatsen

FIB:s andra uppgift utöver att göra en första insats är att förbereda inför att fler resurser anländer. Detta ses av flera SL och Bm fungera bra och upplevs positivt. SL upplever att de får mer tid på sig att göra en bedömning, i en bättre arbetsro än tidigare. Flera SL berättar att de hinner göra en bedömning, tänka igenom ordregivningen mer samt kunna planera vilka fordon som är viktigast att få fram först. Även brandmännen upplever det vara bra att FIB har förberett insatsen mer till att de kommer fram. Resultatet, som flera brandmän nämner, är att styrkan kan komma igång snabbare än tidigare. Både Bm och externa Bm ser att de till följd av FIB respektive FIP även kan förbereda sig mer mentalt på väg till olyckan, något som ger en tryggare känsla. Även andra utvärderingar av FIP visar att upplevelsen av att FIP få mer tid till planering är positiv på grund av att de fattar bättre beslut (Räddningstjänsten Skaraborg, 2023). MRF:s förväntan på att FIB ska kunna förbereda insatsen ses således vara en lyckad aspekt i det hela. Att FIB upplevs positivt i den förberedande bemärkelsen delas även av en tidigare studie vars FIP-personal såg tiden som FIP var framme före var värdefull just i avseendet att kunna göra flera förberedande moment (Svensson et al. 2018).

17.5 FIB:s prioriteringar utifrån organisationens förväntningar

FIB har som tidigare nämnt två primära förväntningar vilket har delats upp i FIP och FIB. De två kan översiktligt beskrivas skilja sig åt genom att FIP:s fokus är på att göra en första insats medan FIB:s fokus även är på att förbereda insats. Från studiens resultat samt litteratur från MRF så framkommer delade meningar i vad FIB bör prioritera när den kommer fram till olycksplatsen. I de fall då tidsskillnaden är ett fåtal minuter mellan FIB och släckbil kan det vara svårt att både hinna förbereda och göra en åtgärd. Det kan också vara svårt för den enskilde FIB i avseendet att själv avgöra vad som är bäst sett till insatsen, att göra en första insats eller att förbereda insatsen. Några heltidsanställda

framhåller vikten av att FIB prioriterar de förmågor som avses med FIP, att göra en första insats (Hansson, 2022). Samtidigt ser en heltidsanställd att det nästan är viktigare att kunna förbereda för ankommande styrkor än att göra en första åtgärd som den beskriver att FIB ändå ska kunna göra. Brandmän ställer sig frågande om FIB gör en insats eller planera inför styrkans ankomst. De ser dock till att FIB har mycket att göra med kommunikation och menar att en första insats ses vara en förbättringspotential till viss del till följd av att FIB har mycket att göra. Göran Melin säger likt tidigare nämnt *"[...] Det hjälper ju inte hur fina lägesrapporter jag ger om personen dör under tiden."* och poängterar att FIP (vilket kan vara både SL och Bm inom sin organisation) är en särskild roll. Utifrån detta kan det konstateras att det är en första insats som bör prioriteras. Några heltidsanställda inom MRF har i flera fall påpekat att det bör förtydligas vilka förväntningar som finns på FIB från MRF samt utreda om dessa är rimliga. Vidare påpekas även att valet mellan FIB, FIP och SIB bör göras utifrån stationernas förutsättningar och vad som bäst för allmänheten. Synpunkter som även efter denna rapport ses vara aktuella. FIB ska sammanfattningsvis både kunna agera FIB och FIP och med det kommer förväntningar på att inneha förmågorna till båda rollerna. Vad FIB och FIP:s förmåga har gemensamt inom MRF är dock FIP:s förmåga vilket således borde ligga i fokus. Vilka förväntningar MRF har på FIB och vad är det som FIB ska prioriteras vid larm bör förtydligas av organisationen.

17.6 Tidsfaktorn

FIB som sågs vara en lösning på det politiska beslutet att korta tiden till den hjälpsökande vilket kan ses vara en av flera aspekter där satsningen varit lyckad. Ur statistiken från MSB var FIB framme cirka fyra minuter före styrka i genomsnitt under åren 2018-2022 och enligt MRF:s statistik för år 2022 så var FIB före styrkan med lite mer än fem minuter. I jämfört med tidigare utvärderingar som beskrevs i kap 2.2.2 är MRF:s tidsvinst på 4-5 minuter större än flera av dem. Att korta tiden till det att den hjälpsökande möts av räddningstjänstpersonal var det MRF avsåg med FIB vilket således kan ses vara lyckat.

Från MSB:s statistik kan det utläsas att FIB i cirka 26% av deras larm var framme efter släckbilen. Från MRF kommer statistik som visar att FIB hade en längre anspänningstid än släckbilen i cirka 30% av fallen. Det ses vara intressant att FIB som inte behöver vänta på någon annan och antas ha sitt utryckningsfordon nära till hands, ändå är långsammare iväg i nästan en tredjedel av larmen. Syftet med att införa FIB var en lösning till det politiska beslutet att korta tiden till hjälpsökande och det kan diskuteras om syftet fallerar ifall FIB:s anspänningstid är längre än styrkans. Varför anspänningstiden var längre för FIB i 30% av fallen år 2022 går inte att säga säkert. Det kan tänkas ha sin förklaring i att de en större mängd arbetsuppgifter innan de börjar åka och som tar extra tid. Alternativt kan det bero på att SL tar sin tid i vetskap om att de har fem minuter på sig att komma iväg. Eventuellt kan det även vara till följd av att de inte känner av samma stress när de inte sinkar styrkan om de dröjer. Det finns andra räddningstjänster vars FIP har en anspänningstid på 90 sekunder (Räddningstjänsten Dala Mitt, u.d.) vilket är en väsentlig skillnad från de, enligt de heltidsanställda, fem minuter som MRF har i dagsläget. Dock ska det belysas att statistiken visar att FIB i genomsnitt är före styrkan och har kortare responstid i medel. Däremot så hade FIB kunnat ha en ännu kortare responstid om anspänningstiden minskats. Dock kan en kortare anspänningstid tillföra mer stress, vilket kan ge andra nackdelar. Det kan således vara värt att grundligare utvärdera varför anspänningstiden är så lång och om den kan kortas.

Hur man valt att använda FIB inom MRF skiljer sig till viss del åt mellan brandstationerna. En station har valt att inte låta FIB åka ut på motorväg själv till följd av riskerna, vilket resulterar i att tidsvinsten vid sådana larm uteblir för deras del. Brandmännen på samma station nämner även dem den uteblivna tidsvinsten i de larm där FIB åker via stationen för att hämta en brandman, exempelvis sjukvårdslarm. De menar att det blir en större nytta för den hjälpsökande om FIB kan åka direkt till larmet, samtidigt som de förstår att det blir jobbigt för personen som är FIB. Externa SL upplever att åka på hjärtstopp själv är jobbigt och ibland det värsta de kan åka på ensamma, men det är en del av deras arbete, vilket

skiljer sig från MRF. En brandman inom MRF tänker främst på de drabbade som behöver akut hjälp som borde få det genom att FIB är snabbt på plats. Då detta ensamarbete är implementerat på andra räddningstjänster bör det utredas om det även är möjligt, och i så fall hur, för MRF:s FIB att åka själva på sjukvård- och hjärtstoppslarm. Som en SL nämnde kan det göra stor skillnad för den drabbade om räddningstjänsten kan nå dem snabbare och som Kenneth Hermansson sa, *"Tänk om jag själv hade varit där (i nöd) och någon kommer snabbt, det är klart jag blir glad för det."* Även i utvärderingen av FIP som Lantz (2011) gjorde framkom det att viktiga minuter förlorades vid larm där FIP behövde åka via stationen. I utvärderingen av FIP i Karlsborg framkommer det också att sjukvårdslarm ses vara något som medför mer stress. De framhåller därför att det är viktigt att organisationen kan bistå personal som utsatts för psykiska påfrestningar (Räddningstjänsten Skaraborg, 2023). En organisation som kan hjälpa sin personal är en punkt som även tagits upp tidigare i kapitel 16.1.

17.7 Organisationen

Det är delade åsikter kring vilken nytta FIB resulterar i inom MRF. De intervjuade tycker ofta inte det ena eller det andra utan många ser både bra och dåliga saker med FIB. En heltidsanställd ser det vara bra med kortare tider samtidigt som den ser att FIB kanske inte gett det utfallet som det hoppades på och det som personalen utsätts för ses inte vara så bra. En heltidsanställd och likaså viss FIB-personal ställer sig frågande till om det är någon skillnad till följd av FIB jämfört med att åka samlat i släckbilen. Det finns även några Bm som är tveksamma till om insatser har blivit bättre till följd av FIB. En snabbare uppstart nämns av några men en brandman menar att den tidsskillnaden kanske man ändå kan jobba in om man åker som samlad styrka. Även på frågan huruvida personalen upplever att de vill fortsätta med FIB, är det delade meningar (se figur 2 & 3). En större andel SL svarar ja medan brandmännen är mer skeptiska och svaren är mer lika fördelade mellan ja och nej. Detta skiljer sig mot de externa SL och Bm som alla svarat att de vill fortsätta med FIP och att det känns bra som det är i dagsläget. Dock har de varit färre medverkande och en större grupp externa hade behövts för att göra det resultatet säkrare. Varför Bm upplever det sämre än SL belyses på flera platser i resultatet och kan ha sin grund i flera aspekter såsom arbetsmiljö, arbetsledning, fordonspark, insatser med mera. Således är det av värde att se till vilka behov brandmännen har, för att även de ska uppleva FIB fungera bättre.

FIB upplevs idag fungera relativt bra på det stora hela men det anses ha varit brister kopplat till dess införande. Informeringen tycks ha varit bristfällig på flera håll. Vissa upplever att det inte lades fram några argument eller anledningar till varför man skulle börja med det och att det inte fanns utrymme att tycka till själva. En stor skillnad är att brandmännen i regel upplever sig inte ha fått vara med och tycka till innan införandet vilket en heltidsanställd nämner var något som glömdes bort lite. Det kan vara en anledning till att brandmännen överlag är mindre positiva till FIB. Hade deras synpunkter fått komma tillkänna redan innan införandet hade det kanske fungerat bättre även för deras del.

Det finns de SL som tycker att det saknas rutiner för hur FIB ska användas vid olika typer av larm, vilket även framkommer i en olycksutredning av MRF själva (Hansson, 2022). Där beskrivs det att rutiner bör införas kring uppstart av olika händelser där FIB ska ingå och vad de ska förväntas göra. I dagsläget har stationerna själva löst mycket. Vilket är bra, samtidigt som det kan innebära att FIB används på olika sätt inom MRF. Flera hade gärna sett att det vid införandet av FIB även följde med grundläggande information om hur FIB ska användas, som stationerna hade kunnat arbeta utifrån, istället för att själva behöva arbeta fram ett sätt på varje enskild station. Det kan vara därför vara av vikt att MRF tar fram grunder om hur olika situationer ska hanteras med FIB, både vad gäller insatser och användning i vardagen.

Det finns de brandmän som ser att de till följd av att inte ha sitt befäl med sig ha fått ta mer ansvar i bilen. De ser sig ha vuxit lite till följd av att de tar beslut och pratar radio vilket tidigare var SL:s uppgift. Upplevelsen delas även av externa brandmän som ser sig ha höjt sin kunskapsnivå lite genom att ta beslut.

En heltidsanställd uppger att det finns ett beslut om att FIB ska införas på samtliga stationer men nämner samtidigt att den inte tycker att deltidsstationerna behöver vara organiserade på samma sätt. Även andra heltidsanställda nämner att deltidsstationerna bör ha antingen FIB, FIP eller SIB utifrån deras specifika förutsättningar, vilket också kan vara värt att utreda. På vissa stationer kanske det kan finnas en större vinning av att ha en FIP istället för en FIB medan det på en annan station kanske är bäst med en FIB likt idag.

18 Slutsatser

Från de resultat som framkommit och den diskussion kring dem som förts går det att dra flertalet slutsatser kring MRF:s satsning på FIB. Det politiska beslutet att korta tiderna är uppfyllt men vad MRF själva hoppats att åstadkomma med FIB utöver det är det mer otydligt och en del förbättringsåtgärder anses finnas. FIB kan vara en stor omorganisation och denna rapport är en av de djupare utvärderingarna där den operativa personalen på deltidssidan inom MRF har fått delge sin syn på det. Det kan ses vara fullt rimligt att ett relativt nyligen infört koncept inte är felfritt i början och kan behöva injustering efter det att det börjat användas mer utbrett inom organisationen. Följande punkter är några slutsatser ur rapporten, flera som belyser hur FIB-konceptet inom MRF kan förbättras.

Konstateranden:

- FIB upplevs från flera håll kunna göra en första insats och sägs även ha gjorts vid flera tillfällen.
- FIB upplevs fungera bra i avseendet att förbereda insatsen.
- FIB inom MRF har resulterat att den hjälpsökande möts av räddningstjänstpersonal 4-5 minuter tidigare i snitt jämfört med resterande styrka.

Rekommendationer:

- Rutiner för informationsdelgivning och vilka radiokanaler som ska användas bör klargöras av MRF.
- MRF bör säkerställa att det är enkelt för FIB, och även Bm, att både kunna få och be om stöd av organisationen i händelse av psykisk påfrestning.
- Komplettera utrustning på de FIB-bilar där det sägs saknas. Utvärdera även om de FIB-bilar med större tidsskillnad i genomsnitt till sin släckbil kan ha nytta av mer utrustning för att kunna köpa med tid.
- MRF bör förtydliga vilka förväntningar som finns på FIB och vad de ska prioritera när de kommit fram. Antingen fokusera på att göra en första insats eller förbereda insatsen.
- MRF bör ta fram en grundplan med både rutiner, rekommendationer och förslag på hur FIB ska fungera på deltidsstationerna.

Bör utredas:

- Arbetsmiljön upplevs i vissa avseenden ha försämrats för både SL och styrkan sedan FIB införts. Det bör därför ses över vad som kan göras för att förbättra arbetsmiljön, för både FIB och styrkan. Förslagsvis om det är möjligt att förenkla radioutrustningen.
- Utredning bör göras kring om det är möjligt för FIB att åka ensam direkt till sjukvårds- och hjärtstoppslarm istället för via stationen.
- MRF bör se över om det är möjligt att korta anspänningstiden från dagens fem minuter. Detta för att minska responstiden för FIB och få en ännu större tidsvinst.
- Utreda för om FIB är det mest lämpliga för samtliga deltidsstationer och deras förutsättningar eller om FIP eller SIB är bättre.

Att svara på rubrikens frågeställning görs inte lämpligast med ett enbart ett ja eller nej. Det ligger både i betraktarens ögon till vilka aspekter man ser till. Det går att se att FIB ger en tidsvinst och bra insatsförberedelse samtidigt som det finns en del problemområden som exempelvis rutiner och arbetsmiljö som bör försöka åtgärdas. I nuläget fungerar FIB nog inte fullt så bra MRF kanske hade tänkt sig vid införandet, men det ses dock fungera i det stora hela med rum för förbättring. Med åtgärdsförslagen som presenteras menar rapporten dock på att det är möjligt att skapa en bättre arbetsmiljö, en bättre fungerande organisation och en mer lyckad satsning på FIB än den som redan gjorts.

19 Vidare studier

Som slutsatserna redovisade så finns det både rekommendationer och saker som MRF bör utreda vidare. Det finns således flera aspekter som kan ses utgöra vidare studier och fortsatt arbete. Rapporten har även haft sina begränsningar och avgränsningar vilket kan medföra att det även finns vidare arbete och fortsatta studier att göra på den fronten också och inte bara specifikt för MRF:s del. I detta kapitel följer en del tankar och idéer på vad som hade kunnat utgöra fortsatt arbete.

Rapporten har en avgränsning som nämns i kapitel 1.5 där det beskrivs att rapporten enbart fokuserar på Sverige. Vidare arbete hade kunnat vara att inkludera utländska källor i form av litteratur och även kartlägga om det finns liknande lösningar som FIB i andra delar av landet. Kanske har utländska räddningstjänster löst liknande problematik med deltidstationer och tidsvinst på andra sätt. En jämförelse med utländska räddningstjänster hade således varit ett intressant fortsatt arbete.

I samtal med MRF framkom det att det inte finns några nationella riktlinjer för hur en FIB/FIP-enhet bör vara utformad och utrustad. MRF och andra räddningstjänster har därför själva behövt skapa sina FIB-enheter utan att kunna ta stöd i några vidare riktlinjer. Vidare arbete hade därför kunnat vara att försöka ta fram rekommendationer för hur en FIB/FIP-enhet bör vara utrustad. Både vad gäller förarmiljö med radiokommunikation samt den operativa utrustningen som krävs för att kunna göra en första insats. Här menar MRF-personal att MSB borde vara med att ta fram rekommendationer för räddningstjänster att ta stöd i vid införande av FIB/FIP. MRF beskrev själva att det hade varit hjälpsamt att få riktlinjer för vad som borde vara grundläggande utrustning i en FIB-bil. I dagsläget är alla MRF:s FIB-bilar utrustade på samma sätt. Samtidigt kan det tänkas att vardera brandstation har sina unika förutsättningar och tidsvinst som sågs i tabell 6. Det kan således tänkas att utrustningen bör vara lika i grunden och sedan specifik till respektive brandstations behov. Här finns det möjlighet för vidare arbete inom detta område, vad bör finnas på en brandstations FIB med större sannolikhet för drunkningsolyckor och längre tid mellan FIB och styrkan? Vad bör finnas på en brandstations FIB som mest åker på trafikolyckor och där styrkan kommer kort efter FIB-bilen? Troligtvis bör deras utrustningsnivå se olika ut för att möta deras respektive utmaningar.

20 Referenser

- Andersson, L.-G. (2016). Räddningsplankan besöker Räddningstjänsten Sävsjö. *Räddningsplankan*(Nr. 3), ss. 6-7.
- Björnberg, F., & Melin, G. (2003). *Att beställa och utforma räddningsinsatser*. Räddningsverket.
- Elmqvist, C., & Almerud Österberg, S. (2011). *Utvärdering av FIP - Värends Räddningstjänst*. Värends Räddningstjänst & Linnéuniversitetet.
- Fakta om deltidbrandmän*. (u.d.). Hämtat från blideltidsbandman.nu: <https://blideltidsbrandman.nu/fakta/> den 3 Dec 2023
- Frindberg, S. (den 22 Maj 2018). FIP och dess arbetsmiljö. *Räddningsledaren*, s. 16.
- Gustavsson, J., & Andersson, R. (2019). *Förstudie - Räddningstjänst i ett föränderligt samhälle*. Karlstads universitet, Riskhantering. MSB.
- Hansson, T. (2022). *Lägenhetsbrand med dödlig utgång*. Sundsvall: Medelpads Räddningstjänstförbund.
- Hansson, T., & Andersson, M. (2022). *Dödsbrand med snabb brandspridning*. Sundsvall: Medelpads Räddningstjänstförbund.
- Hermansson, K., Högberg, D., & Melin, G. (2008). *Utvärdering av Första Insats Person, FIP i Jönköpings kommun under 2006 och 2007*. Jönköping.
- Höst, M., Regnell, B., & Runesson, P. (2006). *Att genomföra examensarbete*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Jaldell, H. (2004). *Tidsfaktorns betydelse vid räddningstjänstinsatser - en uppdatering av en samhällsekonomiskt studie*. Karlstad: Räddningsverket.
- Lago, U. (den 22 Maj 2018). FIP - en mogen tonåring. *Räddningsledaren*, s. 6. Hämtat från Föreningen Sveriges Brandbefäl (SBB).
- Lantz, E. (2011). *FiP - Ett kostnadseffektivt hjälpmedel för ett likvärdigt skydd mot olyckor?* Lund: Brandteknik och Riskhantering, Lunds Tekniska Högskola. Lunds universitet.
- Lantz, E., & Runefors, M. (2021). Recruitment, retention and resignation among Non-Career Firefighters. *International Journal of Emergency Services*, 26-39.
- Lantz, E., Nilsson, B., Elmqvist, C., Fridlund, B., & Svensson, A. (2023). Serving the community while balancing multiple responsibilities - experiences working as a paid part-time firefighter. *International Journal of Emergency Services*, 17-28.
- Larsson, P. (den 1 Jun 2021). Satsar på Fip på ort utan brandstation. *Tjugofyra7*. Hämtat från Tjugofyra7: <https://www.tjugofyra7.se/amnesomraden/frivillighet/2015/fip-i-kvicksund/> den 28 Nov 2023
- Lång, E. (2012). *Är införandet av förstainsatsperson samhällsekonomiskt lönsamt? En kostnadsnyttoanalys av FIP-verksamheten i Jönköpings kommun*. Karlstad: Karlstad Universitetet.
- Medelpads Räddningstjänstförbund. (2020). *Rapport - Risk och Konsekvensanalys införande av FIB (första insats befäl) på Njurunda brandstation*. Medelpads Räddningstjänstförbund.
- Medelpadsräddningstjänstförbund. (2021). *Rapport - Risk och konsekvensanalys införande av FIB (första insats befäl) på Stöde brandstation*. Medelpads Räddningstjänstförbund.

- MSB. (2022). *Säkerhet i vägtrafikmiljö*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).
- Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap. (2014). *Räddningstjänst i siffror 2013*. Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap.
- Runefors, M. (2019). Measuring the Capabilities of the Swedish Fire Service to Save Lives in Residential Fires. *Fire Technology*.
- Räddningstjänsten Dala Mitt. (u.d.). *Våra Räddningsstationer*. Hämtat från Räddningstjänsten Dala Mitt: https://www.dalamitt.se/v%C3%A5r-organisation/v%C3%A5ra-r%C3%A4ddningsstationer__212 den 7 Dec 2023
- Räddningstjänsten Skaraborg. (2023). *Införande av FIP i Karlsborgs kommun - Projektksammanställning samt utvärdering efter 18 månader*. Skövde.
- Sjöström, M. (den 24 Maj 2017). Fip - resurs och viktig roll. *Tjugofyra7*. Hämtat den 28 Nov 2023
- Strömgren, M. (den 22 Maj 2018). FIP - stor nytta till (alltför) stor risk? *Räddningsledaren*, s. 15.
- Sundsvalls kommun. (den 26 Nov 2021). *Räddningstjänsten - AAR. Ånge, Medelpad, Sverige*.
- Svennson, A., Almerud Österberg, S., Fridlund, B., Stening, K., & Elmqvist, C. (2018). Firefighters as first incident persons- Breaking the chain of events and becoming a new link in the chain of survival. *International Journal of Emergency Services*, 120-133.
- Svensson, S. (den 29 Aug 2022). Det ena får inte utesluta det andra. *Tjugofyra7*. Hämtat från <https://www.tjugofyra7.se/asikter/debatt/2013/det-ena-far-inte-utesluta-det-andra/> den 28 Nov 2023
- SVT Nyheter. (den 26 maj 2023). *SVT Nyheter*. Hämtat från <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/stor-brist-pa-deltidsbrandman-beredskapen-fortsatt-hotad> den 29 Nov 2023
- Wallen, M., & Jorlin, E. (den 2 Jan 2020). När behövs den sista insatspersonen? *Swedish Firefighters*. Hämtat från <https://firefighters.se/2020/01/02/nar-behovs-den-sista-insatspersonen/> den 29 Nov 2023
- Wangström, J. (den 1 Jun 2021). Melin gillar verkstad. *Tjugofyra7*. Hämtat från <https://www.tjugofyra7.se/amnesomraden/raddningstjanst/2014/melin-gillar-verkstad/> den 28 Nov 2023

Bilagor

Bilaga A – Samtyckesblankett

Samtyckesblankett för intervjuer inom Hugo Neijs examensarbete

Examensarbetet

Sedan 2017 har Medelpads Räddningstjänstförbund(MRF) arbetat aktivt med att införa Första InsatsBefäl (FIB) på sina RiB-stationer. MRF är nu intresserade av att utvärdera om den nytta de förväntade sig av att införa FIB stämmer överens med det faktiska utfallet. ”Nytta” i det här fallet blir ett samlingsbegrepp för alla de fördelar som FIB eventuellt kan medföra. Nyttan skulle exempelvis kunna vara hur ofta de är snabbare på plats, hur ofta det är FIB som tidigt bryter ett skadeförlopp, om de bidrar till att skapa en större trygghet i samhället, bidrar till en effektivare uppstart av en insats med mera. Det är Medelpads Räddningstjänstförbunds intresse kring detta som ligger till grund för detta examensarbete.

Syftet med arbetet är att utvärdera nytta för MRF av att ha infört FIB i sin RiB-verksamhet.

Målet med arbetet är att kunna redovisa utfallet av den satsning som MRF gjort på FIB.

Din medverkan

Ditt deltagande i denna intervju går ut på att jag får ta del av din erfarenhet, upplevelse och arbete med eller kring FIP/FIB.

Jag kommer ställa frågor varpå du får svara hur mycket eller hur lite du vill eller inget alls. Därav kan tidsåtgången variera något. Jag siktar dock på att försöka hålla introduktion, intervju och avslutning till cirka 2 timmar.

Medan du svarar på frågorna kommer jag samtidigt som jag lyssnar att anteckna dina svar. Du kan när som helst välja att avbryta intervjun och ångra ditt samtycke, du behöver i så fall inte uppge någon anledning till detta. Medan vi pratar och jag antecknar kommer intervjun även att spelas in i ljudformat. Detta är för att jag i efterhand ska kunna fylla i det jag eventuellt inte hinner anteckna under själva intervjutillfället samt för noggrannare analys. Inspelningen kommer inte att transkriberas ordagrant utan det ni svarar på frågorna kommer att sammanfattas.

När vi diskuterat alla frågor som jag har att bjuda på och vi känner oss nöjda eller att vi av annan anledning anser oss klara med intervjun så kommer jag utifrån tagna anteckningar återkoppla i överskådliga drag vad du svarat på frågorna. Du har då möjlighet att dra tillbaka något som du ångrar eller komplettera något till det du redan sagt. Intervjun tillsammans med annat intervju material kommer sedan att analyseras av mig vid senare tillfälle.

Personuppgifter

Dina personuppgifter såsom kontaktuppgifter och ljudinspelning kommer enbart att hanteras av mig.

Dina svar kommer vara anonyma i slutrapporten.

Samtycke till medverkande

Genom ikryssad ruta så bekräftar jag att jag har fått information om examensarbetet både muntligt och skriftligt samt kunnat ställa frågor om detta före min medverkan.

Plats och datum	Underskrift
Kontaktuppgifter för återkoppling (mejl och telefonnummer)	Namnförtydligande

Bilaga B – Intervjuguide för FIB

Intervjuguide för FIB

Intervjun ingår som en del i mitt examensarbete vid Lunds Tekniska högskola.

Examensarbetet

Sedan 2017 har Medelpads Räddningstjänstförbund(MRF) arbetat aktivt med att införa Första InsatsBefäl (FIB) på sina RiB-stationer. MRF är nu intresserade av att utvärdera om den nytta de förväntade sig av att införa FIB stämmer överens med det faktiska utfallet. "Nytta" i det här fallet blir ett samlingsbegrepp för alla de fördelar som FIB eventuellt kan medföra. Nyttan skulle exempelvis kunna vara hur ofta de är snabbare på plats, hur ofta det är FIB som tidigt bryter ett skadeförlopp, om de bidrar till att skapa en större trygghet i samhället, bidrar till en effektivare uppstart av en insats med mera. Det är Medelpads Räddningstjänstförbunds intresse kring detta som ligger till grund för detta examensarbete.

Syftet med arbetet är att utvärdera nytta för MRF av att ha infört FIB i sin RiB-verksamhet. Målet med arbetet är att kunna redovisa utfallet av den satsning som MRF gjorts på FIB.

Din medverkan

Ditt deltagande i denna intervju går ut på att jag får ta del av din erfarenhet, upplevelse och arbete med eller kring FIB.

Jag kommer ställa frågor varpå du får svara hur mycket eller hur lite du vill eller inget alls. Därav kan tidsåtgången variera något. Jag siktar dock på att försöka hålla introduktion, intervju och avslutning till cirka 2 timmar.

Medan du svarar på frågorna kommer jag samtidigt som jag lyssnar att anteckna dina svar. Du kan när som helst välja att avbryta intervjun och ångra ditt samtycke, du behöver i så fall inte uppge någon anledning till detta. Medan vi pratar och jag antecknar kommer intervjun även att spelas in i ljudformat. Detta är för att jag i efterhand ska kunna fylla i det jag eventuellt inte hinner anteckna under själva intervjutillfället samt för noggrannare analys. Inspelningen kommer inte att transkriberas. När vi diskuterat alla frågor som jag har att bjuda på och vi känner oss nöjda eller att vi av annan anledning anser oss klara med intervjun så kommer jag utifrån tagna anteckningar återkoppla i överskådliga drag vad du svarat på frågorna. Du har då möjlighet att dra tillbaka något som du ångrar eller komplettera något till det du redan sagt. Intervjun tillsammans med annat intervjumaterial kommer sedan att analyseras av mig vid senare tillfälle.

Samtycke

Innan vi börjar intervjun vill jag säkerställa att du är införstådd med upplägget och dess syfte samt att du vid samtycke till medverkan även har skrivit under samtyckesblanketten?

Har du någon fråga innan vi börjar? Då startar jag inspelningen.

Vilka är ni?

1. Vad heter ni?
2. Hur länge har ni jobbat inom räddningstjänsten?
 - a. Hur länge har ni arbetat just här?
 - b. Vilken befattning har ni här?
3. Vet ni hur länge ni har haft FIB på eran station?
4. Hur ofta har ni beredskap?
 - a. Hur ofta kör ni FIB?
 - b. Är ni alltid samma styrka? En FIB tillhör ett fast brandmännalag?

Innan FIB

1. Hur fungerade det när larmet gick på eran station före FIB? -Kom alla in hit först då? Hur lång tid upplevde ni att det brukade ta innan ni ryckte ut?
2. På en 4-gradig skala: Hur skulle du säga att detta funkade hos er före FIB?

Dåligt	Inte så bra	Rätt så Bra	Mycket bra

- a. Varför tycker ni det?
- b. Fanns det något som funkade bättre hos er före införandet av FIB?
- c. Fanns det något som funkade sämre hos er före införandet av FIB?

Införandet av FIB

3. Fick ni information om FIB före införandet av FIB?
 - a. Nämnades det några för- eller nackdelar med FIB?
 - b. Nämnades det vad MRF förväntade sig av FIB?
4. Visste ni vad FIB var innan införandet av FIB hos er? Hade ni några egna tankar om FIB före ni informerades om att ni skulle börja?
5. Fick ni utbildning inför att börja åka FIB? Om ja: Hur såg utbildningen ut? Vad ingick?
6. På en 4-gradig skala: Hur väl upplever ni att införandet av FIB gick?

Dåligt	Inte så bra	Rätt så Bra	Mycket bra

Varför tycker ni det?

- a. Upplevde ni några svårigheter?

FIB i dagsläget

Allmänt

7. På en 4-gradig skala: Hur upplever ni att FIB fungerar idag?

Dåligt	Inte så bra	Rätt så Bra	Mycket bra

- a. Varför tycker du det?
 - b. Finns det något som ni tycker fungerar bättre?
 - c. Finns det något som ni tycker fungerar sämre?
8. Vad skulle ni säga är det bästa med FIB? -ni får nämna flera saker
 - a. Vad skulle ni säga är det sämsta med FIB? – ni får nämna flera saker
 9. Vad åker ni helst som befäl? FIB eller släckbilen? Varför tycker ni det?
 10. På en 4-gradig skala: Hur väl tycker ni att FIB idag uppnår det som var tänkt med införandet?

Dåligt	Inte så bra	Rätt så Bra	Mycket bra

- a. Varför tycker ni det?

11. Känner ni att FIB har förutsättningarna för att kunna göra en bra första insats?

12. Vad skulle ni säga är bra egenskaper att ha om man åker FIB?
 - a. Tycker ni att ni inför införandet av FIB fick möjlighet att utveckla dessa egenskaper?
 - b. Är det egenskaper som löpande underhålls/övas på att behålla?

Behov

13. Vad behöver ni som kör FIB för att det ska fungera bra i vardagen när det inte är larm med avseende på mer fysiska saker så som exempelvis fordonet, utrustningen, etc.?
 - a. Får ni det som ni behöver?
 - b. Är det något som kan bli bättre?
14. Vad behöver ni som kör FIB för att det ska fungera bra i vardagen när det inte är larm med avseende på: exempelvis schemahjälp, byte av pass/jour, privatlivet etc.?
 - a. Får ni det som ni behöver?
 - b. Är det något som kan bli bättre?
15. Vad behöver ni som kör FIB för att det ska fungera bra vid larm? Sett både till uttryckning och framme på plats. Utrustning, planering, kommunikation vad som helst.
 - a. Får ni det som ni behöver?
 - b. Är det något som kan bli bättre?

Insats

16. Upplever ni att det finns vissa olyckstyper som ni hanterar bättre sedan ni började åka FIB? Vilka?
17. Upplever ni att det finns vissa olyckstyper som ni hanterar sämre sedan ni började med FIB? Vilka?
 - a. Finns det situationer där ni upplever att det hade varit bättre att inte ha FIB utan istället komma som en samlad styrka istället? Vilka då i så fall?
18. Känner ni som FIB att ni har förutsättningar och förmåga att kunna planera och organisera en insats under framkörning och på plats?
 - a. Vilka förutsättningar behöver ni för att kunna planera och organisera en insats?
 - b. Finns det något som känns bättre, sämre, och kan bli bättre i nuläget?
19. Vilka brukar ni ha kontakt med under framkörningen och tiden ni är ensamma först på platsen?
 - a. Vilken information brukar FIB kunna rapportera till SOS?
 - b. Vet ni som FIB om vilken information SOS vill ha?
20. Känner ni att ni har förutsättningar och förmåga för att kunna ge förberedande order till ankommande styrka under framkörning och på plats?
 - a. Vilka förutsättningar behöver ni för att kunna ge förberedande order?
 - b. Finns det något som känns bättre, sämre, och kan bli bättre i nuläget?
 - c. Vilka typer av förberedande order brukar ni kunna ge till ankommande styrka?
21. Känner ni att FIB har förutsättningarna och förmågorna för att uppstarten av en insats ska bli snabbare och effektivare? Hur då?
 - a. Vilka förutsättningar behöver ni för att kunna ge förberedande order?
 - b. Finns det något som känns bättre, sämre, och kan bli bättre i nuläget?
22. Hur upplever ni tiden till framkomst för FIB jämfört med resterande styrka? Snabbare, lika, långsammare?

- a. På en 4-gradig skala: Hur ofta upplever ni att FIB kommer snabbare fram till olycksplatser, jämfört med resterande styrka?

Sällan	Det händer då o då men inte så ofta	Det händer ofta	Alltid

- b. Ungefär hur mycket snabbare tidsmässigt skulle ni säga? 1 min 5 min?

23. Upplever ni att FIB kan påverka en olyckas omfattning? Hur då?

- a. På en 4-gradig skala: Hur ofta upplever ni att FIB kan bryta eller bromsa skadeförloppet i de fall FIB är först på plats?

Sällan	Det händer då o då men inte så ofta	Det händer ofta	Alltid

Varför tycker ni det?

- b. Vilka förmågor krävs på FIB i den situationen skulle ni säga?

24. Hur känns det att vara först på plats? -Känner ni obehag/otrygghet?

- a. Ser ni några risker med att åka som FIB? -Exempelvis att vara först på plats?

- i. Finns några särskilda situationer som upplevs extra riskfyllda när ni är först på plats som FIB?

- b. Ser ni förbättringspotential kopplat till riskerna?

25. Har ni upplevt situationer där man som FIB känner sig maktlös? Vilken typ?

- a. På en 4-gradig skala: Hur ofta skulle ni säga att ni känner er maktlösa?

Sällan	Det händer då o då men inte så ofta	Det händer ofta	Alltid

Varför tycker ni det?

26. Känns det sämre att inte åka alla samlat?

27. Upplever ni att det finns risk för att man som FIB kan komma att ha fullt upp med förstainsats och inte kan utföra det som också förväntas av FIB? Ex rapportera till ankommande styrka, SOS/LC, förbereda nästa steg

28. Har ni någon uppfattning av hur allmänheten uppfattar FIB-enheten? (Att det är en enhet som rör sig i samhället.)

29. Har ni sett någon oväntad effekt av att ha FIB? För samhället, räddningstjänsten, ni själva?

30. Känner ni att FIB gör nytta?

- a. Har du några särskilda exempel på där FIB har gjort nytta?

31. På en 4-gradig skala: Tycker ni att ni ska fortsätta med FIB? Känner ni att det är värt det hos er?

Nej inte alls	Nej men med visst arbete skulle det kunna bli det	Ja men det finns utrymme för förbättring	Ja, detta känns bra

- a. Varför tycker du det?

Avslutning

Ungefär här så tar mina frågor slut och då undrar jag om du har något du vill tillägga?

Därmed så är intervjun till ända och jag tänkte sammanfatta lite vad som har sagts. Säg till om det är något ni ångrar, vill ändra eller tillägga under tiden.

Då är vi klara med intervjun och jag kommer att renskriva detta ytterligare och återkoppla det till er för kontroll att det känns rätt för er. Har jag era kontaktuppgifter?

Då tror jag vi är klara. Har du någon fråga innan jag avslutar inspelningen? Om vi inte har något mer att ta upp eller fråga om så tackar jag så mycket och avslutar inspelningen.

Bilaga C – Intervjuguide för Bm

Intervjuguide för brandmän

Intervjun ingår som en del i mitt examensarbete vid Lunds Tekniska högskola.

Examensarbetet

Sedan 2017 har Medelpads Räddningstjänstförbund(MRF) arbetat aktivt med att införa Första InsatsBefäl (FIB) på sina RiB-stationer. MRF är nu intresserade av att utvärdera om den nytta de förväntade sig av att införa FIB stämmer överens med det faktiska utfallet. "Nytta" i det här fallet blir ett samlingsbegrepp för alla de fördelar som FIB eventuellt kan medföra. Nyttan skulle exempelvis kunna vara hur ofta de är snabbare på plats, hur ofta det är FIB som tidigt bryter ett skadeförlopp, om de bidrar till att skapa en större trygghet i samhället, bidrar till en effektivare uppstart av en insats med mera. Det är Medelpads Räddningstjänstförbunds intresse kring detta som ligger till grund för detta examensarbete.

Syftet med arbetet är att utvärdera nytta för MRF av att ha infört FIB i sin RiB-verksamhet. Målet med arbetet är att kunna redovisa utfallet av den satsning som MRF gjorts på FIB.

Din medverkan

Ditt deltagande i denna intervju går ut på att jag får ta del av din erfarenhet, upplevelse och arbete med eller kring FIB.

Jag kommer ställa frågor varpå du får svara hur mycket eller hur lite du vill eller inget alls. Därav kan tidsåtgången variera något. Jag siktar dock på att försöka hålla introduktion, intervju och avslutning till cirka 2 timmar.

Medan du svarar på frågorna kommer jag samtidigt som jag lyssnar att anteckna dina svar. Du kan när som helst välja att avbryta intervjun och ångra ditt samtycke, du behöver i så fall inte uppge någon anledning till detta. Medan vi pratar och jag antecknar kommer intervjun även att spelas in i ljudformat. Detta är för att jag i efterhand ska kunna fylla i det jag eventuellt inte hinner anteckna under själva intervjutillfället samt för noggrannare analys. Inspelningen kommer inte att transkriberas. När vi diskuterat alla frågor som jag har att bjuda på och vi känner oss nöjda eller att vi av annan anledning anser oss klara med intervjun så kommer jag utifrån tagna anteckningar återkoppla i överskådliga drag vad du svarat på frågorna. Du har då möjlighet att dra tillbaka något som du ångrar eller komplettera något till det du redan sagt. Intervjun tillsammans med annat intervjumaterial kommer sedan att analyseras av mig vid senare tillfälle.

Samtycke

Innan vi börjar intervjun vill jag säkerställa att du är införstådd med upplägget och dess syfte samt att du vid samtycke till medverkan även har skrivit under samtyckesblanketten?

Har du någon fråga innan vi börjar? Då startar jag inspelningen.

Vilka är ni?

1. Vad heter ni?
2. Hur länge har ni jobbat inom räddningstjänsten?
 - a. Hur länge har ni arbetat just här?
 - b. Vilken befattning har du här?
3. Vet du hur länge ni har haft FIB på eran station?
4. Hur ofta har ni beredskap?
 - a. Är det alltid samma person som är FIB i eran styrka?

Innan FIB

1. Hur fungerade det när larmet gick på eran station före FIB? -Kom alla in hit först då? Hur lång tid upplevde ni att det brukade ta innan ni ryckte ut?

2. På en 4-gradig skala: Hur skulle du säga att detta funkade hos er före FIB?

Dåligt	Inte så bra	Rätt så Bra	Mycket bra

- Varför tycker ni det?
- Fanns det något som funkade bättre hos er före införandet av FIB?
- Fanns det något som funkade sämre hos er före införandet av FIB?

Införandet av FIB

- Fick ni information om FIB före införandet av FIB?
 - Nämndes det några för- eller nackdelar med FIB?
 - Nämndes det vad MRF förväntade sig av FIB?
- Visste ni vad FIB var innan införandet av FIB hos er?
- Fick ni utbildning inför att börja med FIB på eran station?
 - Hur såg utbildningen ut?
- På en 4-gradig skala: Hur väl upplever ni att införandet av FIB gick?

Dåligt	Inte så bra	Rätt så Bra	Mycket bra

Varför tycker ni det?

- Upplevde ni några svårigheter?

FIB i dagsläget

Allmänt

7. På en 4-gradig skala: Hur upplever ni att FIB fungerar idag?

Dåligt	Inte så bra	Rätt så Bra	Mycket bra

- Varför tycker du det?
 - Finns det något som ni tycker fungerar bättre?
 - Finns det något som ni tycker fungerar sämre?
8. Vad skulle ni säga är det bästa med FIB? -ni får nämna flera saker
- Vad skulle ni säga är det sämsta med FIB? – ni får nämna flera saker
9. På en 4-gradig skala: Hur väl tycker ni att FIB idag uppnår det som var tänkt med införandet?

Dåligt	Inte så bra	Rätt så Bra	Mycket bra

- Varför tycker ni det?

10. Har ni någon uppfattning av hur allmänheten uppfattar FIB-enheten? (Att det är en enhet som rör sig i samhället.)
11. Har ni sett någon oväntad effekt av att ha FIB? För samhället, räddningstjänsten, ni själva?
12. Känner ni att FIB gör nytta?

13. På en 4-gradig skala: Tycker ni att ni ska fortsätta med FIB? Känner ni att det är värt det hos er?

Nej inte alls	Nej men med visst arbete skulle det kunna bli det	Ja men det finns utrymme för förbättring	Ja, detta känns bra

a. Varför tycker du det?

14. Vad skulle ni säga är bra egenskaper att ha om man åker FIB?

Insats

15. Upplever ni att det finns vissa olyckstyper som er station hanterar bättre sedan ni började med FIB? Vilka?

16. Upplever ni att det finns vissa olyckstyper som er station hanterar sämre sedan ni började med FIB? Vilka?

a. Finns det situationer där ni upplever att det hade varit bättre att inte ha FIB utan istället komma som en samlad styrka istället? Vilka då i så fall?

17. Känner ni att FIB planerar och organiserar en insats bättre tills att ni kommer fram jämfört med före FIB?

a. Varför/varför inte?

18. Känner ni att FIB ger er förberedande order tidigare än före FIB?

a. Vilka typer av förberedande order brukar ni kunna få från FIB?

b. Vad känns bättre, sämre, och kan bli bättre?

c. Hur känner ni er utifrån den information ni får till er från FIB? (-förberedda, tryggare)

19. Upplever ni att FIB underlättar för en snabbare och mer effektiv uppstart av insats?

20. Hur upplever ni tiden till framkomst för FIB jämfört med resterande styrka? Snabbare, lika, långsammare?

a. På en 4-gradig skala: Hur ofta upplever ni att FIB kommer snabbare fram till olycksplatser, jämfört med resterande styrka?

Sällan	Det händer då o då men inte så ofta	Det händer ofta	Alltid

b. Ungefär hur mycket snabbare tidsmässigt skulle ni säga? 1 min 5 min?

21. Upplever ni att FIB kan påverka en olyckas omfattning? Hur då?

a. På en 4-gradig skala: Hur ofta upplever ni att FIB kan bryta eller bromsa skadeförloppet i de fall FIB är först på plats?

Sällan	Det händer då o då men inte så ofta	Det händer ofta	Alltid

Varför tycker ni det?

22. Ser ni några risker med att åka som FIB? -Exempelvis att vara först på plats?

a. Ser ni förbättringspotential kopplat till riskerna?

23. Hur känns det att inte åka alla samlat?

Avslutning

Ungefär här så tar mina frågor slut och då undrar jag om du har något du vill tillägga?

Därmed så är intervjun till ända och jag tänkte sammanfatta lite vad som har sagts. Säg till om det är något ni ångrar, vill ändra eller tillägga under tiden.

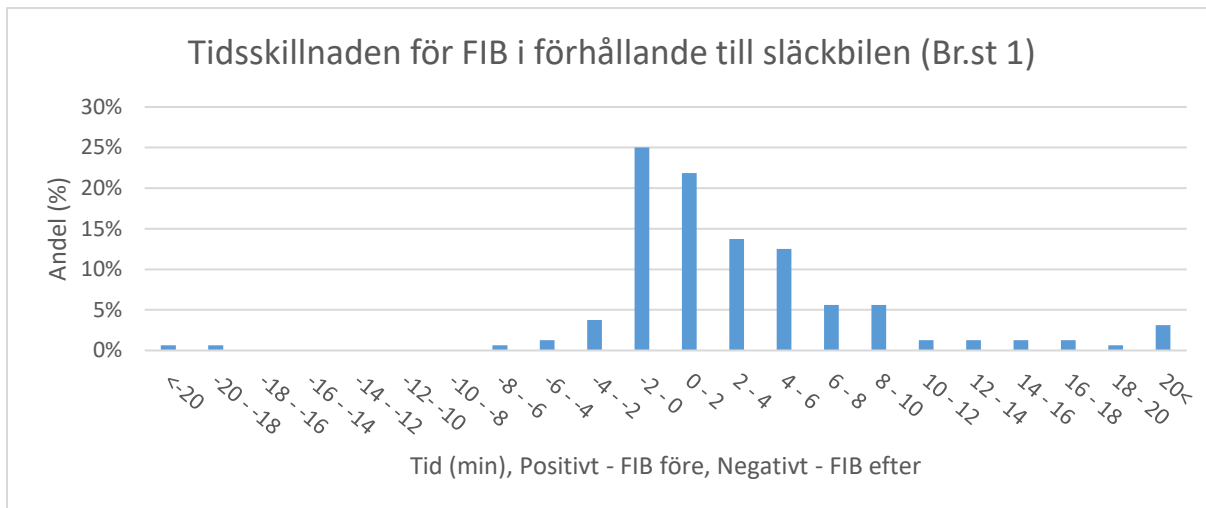
Då är vi klara med intervjun och jag kommer att renskriva detta ytterligare och återkoppla det till er för kontroll att det känns rätt för er. Har jag era kontaktuppgifter?

Då tror jag vi är klara. Har du någon fråga innan jag avslutar inspelningen? Om vi inte har något mer att ta upp eller fråga om så tackar jag så mycket och avslutar inspelningen.

Bilaga D – Statistik för tidsskillnad per station

Nedan redovisas figurer för statistik likt figur 38 dock uppdelat per station för att se hur spridningen kan skilja sig mellan stationerna. Stationernas nummer är inte den verkliga numreringen som stationerna har utan en anonymkod inom rapporten.

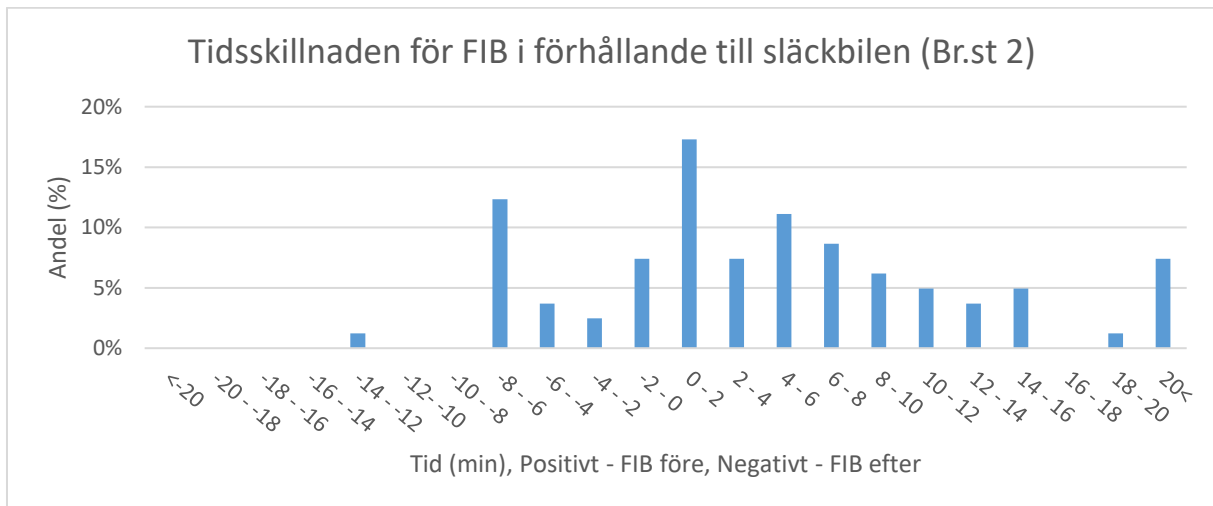
Station 1



Villkor för FIB:s tidsskillnad:	Antal	Andel (%)	Förklaring
0<	106	66,3	FIB är framme <u>före</u> släckbilen
<0	54	33,8	FIB är framme samtidigt eller <u>efter</u> släckbilen

Medelvärde (min)	Standardavvikelse (min)
3:03	6:34

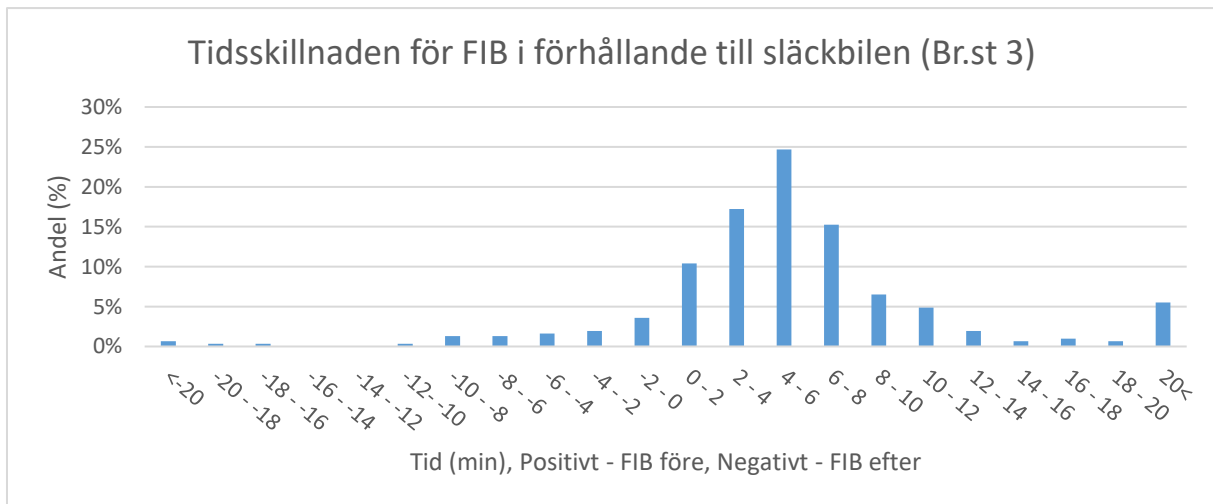
Station 2



Villkor för FIB:s tidsskillnad:	Antal	Andel (%)	Förklaring
0<	55	76,4	FIB är framme <u>före</u> släckbilen
<0	17	23,6	FIB är framme samtidigt eller <u>efter</u> släckbilen

Medelvärde (min)	Standardavvikelse (min)
6:41	9:57

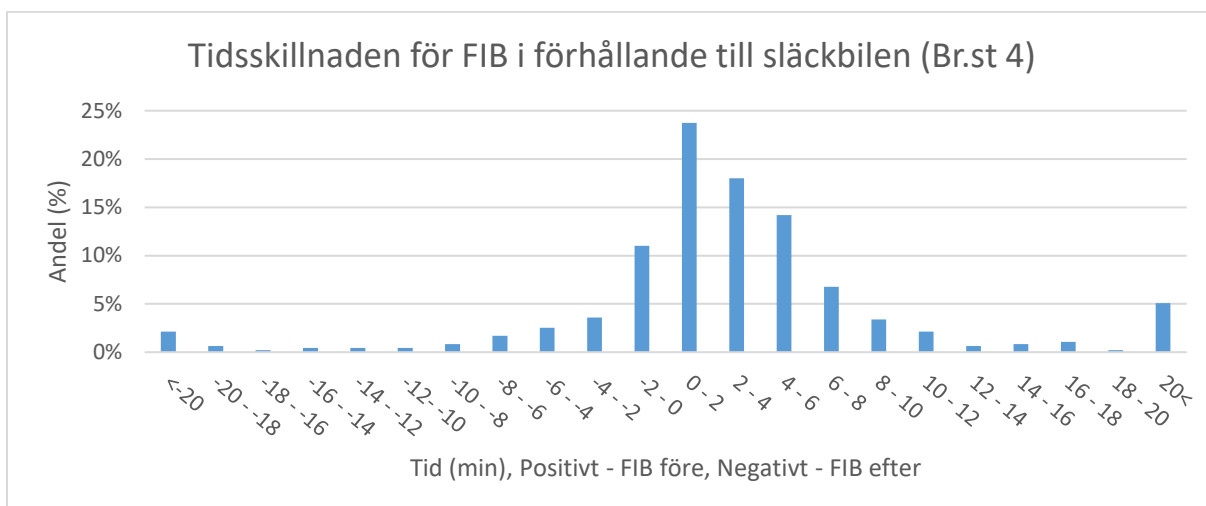
Station 3



Villkor för FIB:s tidsskillnad:	Antal	Andel (%)	Förklaring
0<	265	86,0	FIB är framme <u>före</u> släckbilen
<0	54	14,0	FIB är framme samtidigt eller <u>efter</u> släckbilen

Medelvärde (min)	Standardavvikelse (min)
6:32	13.41

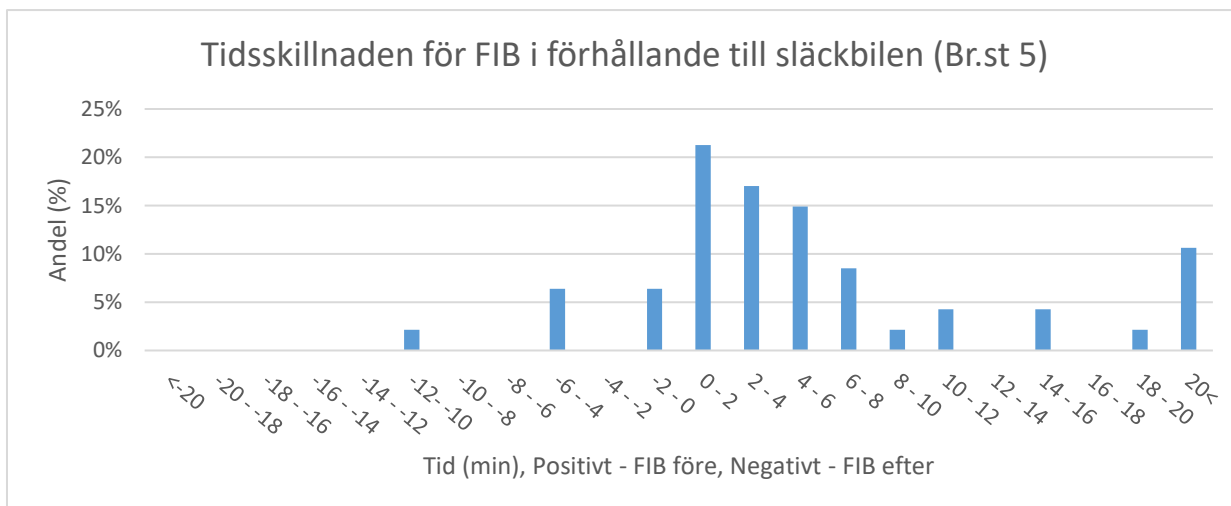
Station 4



Villkor för FIB:s tidsskillnad:	Antal	Andel (%)	Förklaring
0<	342	72,5	FIB är framme <u>före</u> släckbilen
<0	130	27,5	FIB är framme samtidigt eller <u>efter</u> släckbilen

Medelvärde (min)	Standardavvikelse (min)
3:04	9:35

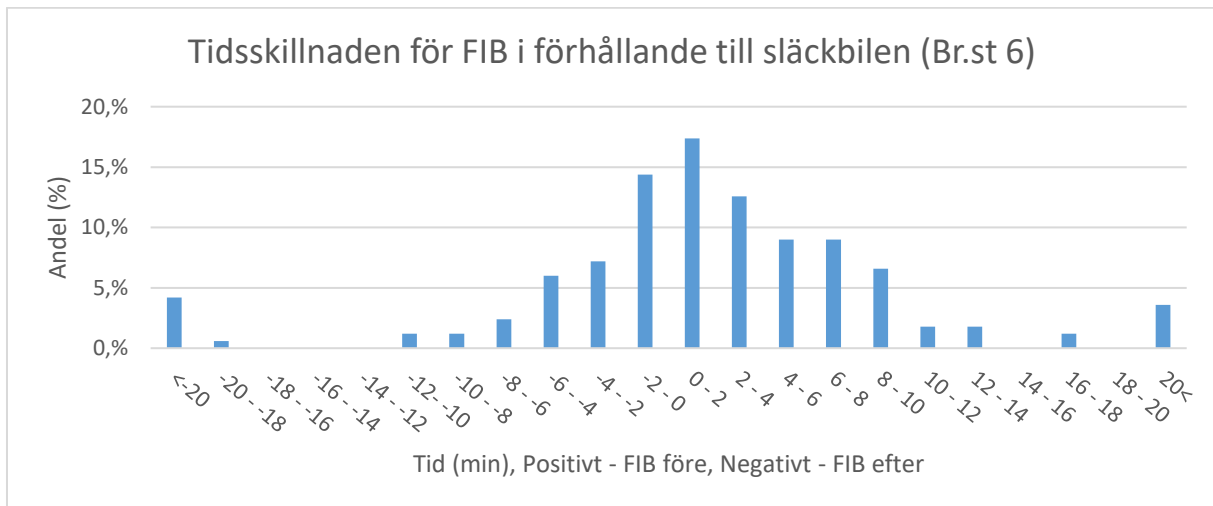
Station 5



Villkor för FIB:s tidsskillnad:	Antal	Andel (%)	Förklaring
0<	37	78,7	FIB är framme <u>före</u> släckbilen
<0	10	21,3	FIB är framme samtidigt eller <u>efter</u> släckbilen

Medelvärde (min)	Standardavvikelse (min)
7:56	14:51

Station 6



Villkor för FIB:s tidsskillnad:	Antal	Andel (%)	Förklaring
0<	100	59,9	FIB är framme <u>före</u> släckbilen
<0	67	40,1	FIB är framme samtidigt eller <u>efter</u> släckbilen

Medelvärde (min)	Standardavvikelse (min)
1:09	16:38