

# Handlingsprogram

för förebyggande verksamhet och räddningstjänst  
inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg.



Handlingsprogram - för förebyggande verksamhet och räddningstjänst inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg, gällande från och med 2022-01-01.

Handlingsprogrammets delar är antagna av olika församlingar, se tabell nedan. För de delar som är antagna av respektive medlemskommun framgår detta efter respektive berört stycke i dokumentet.

*Tabell 1: Förteckning av beslut om antagande.*

<b>Antagande församlingen</b>	<b>Beslutshänvisning</b>	<b>Datum</b>
Direktionen för Räddningstjänsten Östra Skaraborg	D § 118, 2021-12-16	2021-12-16
Skövde kommun, kommunstyrelsen	KS § 194, 2021-12-13	2021-12-13
Mariestads kommun, kommunstyrelsen	KS § 249, 2021-12-20	2021-12-20
Hjo kommun, kommunfullmäktige	KF § 5, 2022-03-03	2022-03-03
Tibro kommun, kommunstyrelsen	KS § 184, 2021-12-07	2021-12-07
Karlsborgs kommun, kommunstyrelsen	KS § 140, 2021-12-15	2021-12-15
Töreboda kommun, kommunfullmäktige	Kf § 126, 2021-12-20	2021-12-20
Gullspångs kommun, kommunstyrelsen	KS § 392, 2021-12-15	2021-12-15

## Förord

I en föränderlig omvärld krävs att vi fortsatt kan känna och uppleva trygghet och tillit till det skydd som samhället erbjuder.

Vi inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg har som uppgift att tillsammans med andra organisationer och myndigheter skapa en trygg och säker miljö. Ibland räcker inte våra gemensamma resurser i samhället till, vilket ställer krav på oss enskilda människor att ta ansvar för att motverka oönskade händelser.

För att nå ett tryggt och säkert samhälle krävs dels ett förbyggande arbete och dels ett skadeavhjälpande arbete. Våra medarbetare med sin särskilda kompetens utövar tillsyn, bistår med råd och upplysningar och, om det värsta händer, begränsar konsekvenserna och effekterna av en olycka.

Räddningstjänsten Östra Skaraborg är ett kommunalförbund med medlemskommunerna Skövde, Mariestad, Hjo, Tibro, Karlsborg, Töreboda och Gullspång.

Överenskommelse har ingåtts med Räddningstjänsten Västra Skaraborg om gemensam systemledning från och med 2022-01-01. Direktionens bedömning är att gemensam systemledning väl svarar mot de krav som Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap ställer på kommunerna. Överenskommelse med två närliggande räddningstjänster om ömsesidig redundans kring ledningscentraler och medarbetare har också träffats.

Räddningstjänsten Östra Skaraborg leds av en direktion bestående av politiker från de i förbundet ingående kommunerna. Handlingsprogrammet utarbetas av direktionen och antas en gång per mandatperiod och beskriver hur arbetet med skydd mot olyckor ska genomföras, utvärderas och kvalitetssäkras.

I handlingsprogrammet redovisas också de delar av kommunernas uppdrag enligt lag om skydd mot olyckor som inte överförts till kommunalförbundet.

Handlingsprogrammet gäller från och med 2022-01-01.

Ulrica Johansson  
Direktionens ordförande

# Innehållsförteckning

<b>FÖRORD</b> .....	<b>II</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING</b> .....	<b>III</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>1</b>
<b>2 BESKRIVNING AV KOMMUNEN (FÖRBUND OCH MEDLEMSKOMMUNER)</b> .....	<b>2</b>
<b>3 STYRNING AV SKYDD MOT OLYCKOR</b> .....	<b>6</b>
<b>4 RISKER</b> .....	<b>10</b>
4.1 ÖVERGRIPANDE .....	10
4.2 BRAND I BYGGNAD .....	15
4.3 BRAND UTOMHUS ( <i>BRAND I ANNAT ÄN BYGGNAD</i> ).....	19
4.4 TRAFIKOLYCKA .....	20
4.5 OLYCKA MED FARLIGA ÄMNER .....	26
4.6 NATUROLYCKA.....	29
4.7 DRUNKNING.....	39
4.8 FARTYGSOLYCKA .....	40
<b>5 VÄRDERING</b> .....	<b>42</b>
<b>6 MÅL</b> .....	<b>47</b>
<b>7 FÖREBYGGANDE – FÖRMÅGA OCH VERKSAMHET</b> .....	<b>52</b>
7.1 TILLSYN .....	54
7.2 STÖD TILL DEN ENSKILDE .....	55
7.3 RENGÖRING OCH BRANDSKYDDSKONTROLL.....	56
7.4 ÖVRIGA FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER .....	57
<b>8 RÄDDNINGSTJÄNST – FÖRMÅGA OCH VERKSAMHET</b> .....	<b>59</b>
8.1 ÖVERGRIPANDE .....	59
8.2 PER OLYCKSTYP.....	65
8.3 LEDNING I RÄDDNINGSTJÄNSTEN .....	70
8.4 SAMTIDIGA OCH OMFATTANDE RÄDDNINGSSATSER .....	72
8.5 RÄDDNINGSTJÄNST UNDER HÖJD BEREDSKAP .....	72
<b>9 UPPFÖLJNING, UTVÄRDERING OCH LÄRANDE</b> .....	<b>74</b>
<b>BILAGA A – DOKUMENTFÖRTECKNING</b> .....	
<b>BILAGA B – BESKRIVNING AV SAMRÅD</b> .....	
<b>BILAGA C – HAMNAR OCH DESS GRÄNSER I VATTEN</b> .....	

# 1 Inledning

Aktuellt dokument utgör handlingsprogram för förebyggande verksamhet enligt 3 kap. 3 § lag om skydd mot olyckor och för räddningstjänst enligt 3 kap. 8 § lag om skydd mot olyckor.

Handlingsprogrammet utgör ett samlat dokument för räddningstjänstförbundet och samtliga medlemskommuner; Skövde, Mariestad, Hjo, Tibro, Karlsborg, Töreboda och Gullspångs kommuner.

De delar av uppdraget enligt lag om skydd mot olyckor som, enligt förbundsordningen, är överförda från medlemskommunerna till räddningstjänstförbundet beslutas av förbundsdirektionen och de delar som inte är överförda beslutas av respektive kommun, kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige.

Handlingsprogrammet beskriver förbundet och medlemskommunerna, hur arbetet enligt lag om skydd mot olyckor styrs, vilka risker för olyckor som föreligger inom det geografiska området, hur riskerna värderas, mål för förbundets och medlemskommunernas arbete enligt lagstiftningen, förebyggande- och räddningstjänstförmåga och verksamhet samt hur arbetet följs upp, utvärderas och skapar lärdom.

## 2 Beskrivning av kommunen (förbund och medlemskommuner)

I detta kapitel beskrivs hur förbundet och respektive medlemskommuns geografiska område ser ut.

### 2.1 Räddningstjänstförbundet

Kommunalförbundet Räddningstjänsten Östra Skaraborg utgörs av sju medlemskommuner. Den sammanlagda folkmängden uppgick 2020-12-31 till 123 242 personer. Skövde kommun är den största kommunen. I det geografiska området finns i tätorterna industrier, vårdlokaler, utbildningslokaler och försvarsmaktsanläggningar. I de norra delarna finns stora arealer skogsområden. Kommunikationsmässigt märks i huvudsak västra stambanandel och E 20. Förbundet har gräns mot statligt vatten i form av Vätern och Vättern och genomskärs av Göta kanal. Undantaget kommunerna med kuststräckor och området kring Göta kanal minskar andelen som vistas inom det geografiska området under sommaren. Övriga delar av året sker en ökning av de som vistas där bland annat till följd av högskola och utbildning av värnpliktiga.

Merparten av befolkningen i området är bosatt i medlemskommunernas centralorter.

De största tätorterna är i fallande ordning: Skövde, Mariestad, Tibro, Töreboda, Hjo, Karlsborg och Gullspång. Befolkningsökningen under den senaste tioårsperioden har i huvudsak koncentrerats till de större tätorterna där Skövde är den tätort som ökat mest. Andelen äldre ökar främst i de något mindre kommunerna.

Byggnadsbeståndet inom det geografiska området varierar med stor utbyggnadstakt i de större tätorterna dit också industri koncentreras. Äldre koncentrerad bebyggelse återfinns i Mariestad och Hjo stadskärnor. Större industrier är koncentrerade till Skövde, Mariestad och Tibro. I Karlsborg och Skövde finns större anläggningar för Försvarsmakten.

Mellan medlemskommunerna som och andra kommuner sker dagligen arbetspendling med såväl allmänna kommunikationer som med personbilar. Västra stambanan är mycket intensivt trafikerad med såväl persontrafik som godstransporter, vilka även inkluderar transporter med farligt gods. I luften sker kontinuerligt flygtrafik med flertalet överflygningar i syd-nordlig riktning. Till hamnen i Otterbäcken, Gullspång, sker en omfattande handelssjöfart medan övriga hamnar i Vätern och Vättern främst trafikeras av en stor mängd fritidsbåtar. Flygplatsen i Skövde avvecklas under 2022 enligt beslut av kommunfullmäktige.

### 2.2 Skövde kommun

Skövde kommun ligger mitt i Skaraborg, mellan landets två största insjöar och landets två största städer. Skövde domineras av berget Billingen som är ett platåberg norr och väster om tätorten Skövde. Kommunens östra delar kan bäst beskrivas som kulturlandskap med skogs- och jordbruk. Även kommunens södra delar utgörs av omväxlande skog- och jordbruksmark. Förutom Billingen är Skövde beläget på ett förhållandevis icke-kuperat område.

Invånarantalet är strax under 57 000 invånare och kommunens vision är att vara 60 000 invånare år 2025. Ett mål som med dagens tillväxttakt ser ut att kunna uppnås.

Ca 94% av kommunens invånare är boende i någon av kommunens största tätorter. De största tätorterna i kommunen är i tur och ordning:

Tätort	Befolkning
Skövde	Ca 46 600
Skultorp	Ca 3800
Stöpen	Ca 1380
Tidan	Ca 970

Övriga tätorter i kommunen har en folkbokförd befolkning mellan 250-900 invånare.

I kommunen finns tillgång till normal kommunal serviceverksamhet som förskolor, grundskolor, gymnasieskolor, äldreboenden, vårdcentraler, behovsprövade boenden, friluftsanläggningar etc. Utöver detta finns bland annat drivmedelsanläggningar, hotell, större samlingslokaler, äventyrsbad, köpcentrum, regionsjukhus, regementen, flygplats, högskola och tillverkningsindustrier i kommunen.

Byggnadsbeståndet i kommunen varierar mycket, genom allt från nybyggnationer i nyetablerade bostadsområden, förtätningar i centrum samt ombyggnad av fritidshus. samtidigt som det finns ett åldrande bostadsbestånd i övrigt. I centrala delarna av Skövde finns en äldre kulturminnesmärkt trähusbebyggelse.

Västra stambanan går igenom staden och då Skövde är beläget mitt emellan Stockholm och Göteborg är staden en knutpunkt för tågtrafik, både gällande godstrafik och persontrafik.

(KS § 194, 2021-12-13)

## 2.3 Mariestads kommun

Mariestads kommun är belägen i nordöstra delen Västra Götalands län vid Vänerns östra strand. Till Mariestads kommun hör Torsö och Kalvö skärgård samt Naturparken Djurö. Mariestads kommun gränsar i nordöst till Gullspångs kommun, i öster till Töreboda kommun, i söder till Skövde kommun och i väster till Götene kommun.

I nordväst har kommunen en maritim gräns mot Säffle kommun i Värmlands län. Mariestads kommun har en lång kuststräcka på 14 mil. Ån Tidån rinner genom kommunen och mynnar i Väneren genom ett tillflöde i centrala Mariestad. Mariestads kommun ingår tillsammans med Lidköping och Götene i ett biosfärområde utsett av Unesco.

Mariestad är en sjöstad, där 1600-talshus samsas med moderna bostadsområden med sjönära lägen. En stor del av centrala Mariestad, Gamla Stan, utgörs av äldre trähusbebyggelse med korta eller inga avstånd mellan byggnader.

Mariestad är centralort och övriga tätorter är Ullervad, Lugnås, Lyrestad, Tidavad, Hasslerör och Sjötorp. Göta kanal har sitt inlopp i Sjötorp.

I kommunen finns tillgång till kommunal serviceverksamhet som exempelvis som förskolor, grundskolor, gymnasieskolor, äldreboenden, vårdcentraler, behovsprövade boenden samt friluftsanläggningar. Utöver detta finns bland annat drivmedelsanläggningar, hotell, större samlingslokaler, köpcentrum, sjukhus, högskola och tillverkningsindustrier i kommunen. I kommunen finns även en tankstation för vätgas som drivs av en solcellsanläggning.

Vad gäller infrastruktur så är E20 största vägen som passerar genom Mariestads kommun och riksväg 26 utgör ytterligare en större väg. Genom kommunen går vidare järnvägen Kinnekullebanan för främst persontåg och begränsad mängd godståg.

Mariestads kommun har en landareal på 1 503 km<sup>2</sup> och tillhör grupp C6 - ”Mindre stad/tätort” enligt SKR:s kommungruppsindelning för 2017, dvs. minst 15 000 och mindre än 40 000 invånare i kommunens största tätort.

I slutet av år 2020 var 24 513 invånare folkbokförda i Mariestads kommun, en minskning med 24 personer från 2019.

Tätort	Befolkning
Mariestad	16 524
Ullervad	837
Lugnås	613
Hasslerör	312
Lyrestad	553
Sjötorp	414

(KS § 249, 2021-12-20)

## 2.4 Hjo kommun

Hjo kommun ligger vid Vätterns västra strand och har 2021 en befolkning på 9 214. Där cirka 1 500 är 65 år eller äldre. Kommunen består av en samlad tätort, *Hjo Stad*, och flertalet mindre orter i omnejd. Hjo är en pendlingskommun där fler pendlar ut till arbete än som pendlar in till kommunen. Kommunen har

en småbåtshamn med hobby och yrkesfiskeri. Bostadsbebyggelsen i tätorten består av en blandning av äldre trähus från bland annat 1800talet och flerfamiljshus och villor av nyare datering. Hjo räknas till en av Sveriges tre trästäder.

Utöver det har Hjo ett industriområde med småskalig produktion där vissa företagare nyttjar och lagrar farliga ämnen i begränsad utsträckning.

I övrigt är kommunen välbesökt av turister och besökare under sommarhalvåret då dessa nyttjar bland annat badplatser, utomhusbad, camping/ställplatser och naturreservat samt stadspark.

Hjo kommuns topografi består av flack åkermark i de västra delarna, kuperad skogsmark i norr och söder samt mindre tätorter i periferin till Hjo Stad. Hjo kommuns totala area är 584 kvadratkilometer, varav 297 är land och 287 vatten.

KF § 5, 2022-03-03

## 2.5 Tibro kommun

Tibro kommun är belägen i den nordöstra delen av Västra Götalands län. Tibro kommun gränsar till Karlsborg, Skövde, Töreboda och Hjo kommun. Tibro är huvudtätort och övriga orter är Fagersanna och Hönsa.

I kommunen finns tillgång till normal kommunal serviceverksamhet som förskolor, grundskolor, äldreboenden, vårdcentraler, behovsprövade boenden samt friluftsanläggningar. Utöver detta finns bland annat drivmedelsanläggningar, samlingslokaler och industrier i kommunen.

De huvudsakliga infrastrukturstråk som passerar genom kommunen är riksväg 49 som passerar väster om tätorten Tibro samt öster om Fagersanna och väg 201 som passerar söder om tätorten.

Större vattendrag inom kommunen är sjön Örlen och genom tätorten från söder mot norr rinner även ån Tidån.

Tibro kommun har en landareal på ca 236,8 km<sup>2</sup> och tillhör grupp B4 – ”Pendlingskommun nära större stad/tätort” enligt SKR:s kommungruppsindelning för 2017, dvs. kommuner där minst 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan mindre ort och/eller där minst 40 procent av den sysselsatta dagbefolkningen bor i annan kommun.

I mitten av 2021 var 11 240 personer folkbokförda i Tibro kommun.

(KS § 184, 2021-12-07)

## 2.6 Karlsborgs kommun

Karlsborg kommun är belägen i den nordöstra delen av Västra Götalands län. Tibro kommun gränsar till Askersund, Tibro och Töreboda kommun. Karlsborg är huvudtätort och övriga orter är Forsvik, Udenäs och Mölltorp.

Karlsborgs kommun ligger invid Vätterns strand och har en strandremsa på 350 km. Staden Karlsborg har en militärisk historia och Karlsborgs fästning är en av landets bäst bevarade fästningar. Idag bedriver Försvarmakten verksamhet i flera delar av kommunen. I Karlsborg mynnar Göta kanal ut i Vättern. I Karlsborg finns stora delar av Tivedens nationalpark.

I kommunen finns tillgång till normal kommunal serviceverksamhet som förskolor, grundskolor, äldreboenden, vårdcentraler, behovsprövade boenden samt friluftsanläggningar. Utöver detta finns bland annat drivmedelsanläggningar, hotell, samlingslokaler och industrier i kommunen.

De huvudsakliga infrastrukturstråk som passerar genom kommunen är riksväg 49 som passerar genom tätorten Karlsborg samt väg 202 som går nordväst ut norr om tätorten mot Udenäs.

Större vattendrag inom kommunen är sjöarna Vättern, Norra delen av Viken samt Bottensjön.

Karlsborg kommun har en landareal på ca 797,4 km<sup>2</sup> och tillhör Grupp C7 - ”Pendlingskommun nära mindre stad/tätort” i kommungruppsindelningen för 2017, dvs. kommuner där minst 30 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan mindre ort och/eller där minst 30 procent av den sysselsatta dagbefolkningen bor i annan kommun.

(KS § 140, 2021-12-15)



## 2.7 Töreboda kommun

Töreboda kommun är belägen i nordöstra delarna av Västra Götalands län och gränsar i nordöst till Laxå kommun i Örebro län, i öster till Karlsborgs kommun, i sydöst till Tibro kommun, i sydväst till Skövde kommun, i nordväst till Mariestads kommun och i norr till Gullspångs kommun.

Ån Tidån rinner genom kommunens sydvästra hörn och Göta kanal korsar kommunen och löper även genom stadskärnan.

Töreboda är centralort. Övriga tätorter är Moholm och Älgårås.

I kommunen finns tillgång till kommunal serviceverksamhet som exempelvis förskolor, grundskolor, äldreboende, vårdcentral, behovsprövade boenden samt friluftsanläggningar. Utöver detta finns bland annat drivmedelsanläggningar, hotell, samlingslokaler och industrier i kommunen.

De huvudsakliga infrastrukturstråk som passerar kommunen är Västra stambanan samt vägarna 200, 201 och 202. Västra stambanan är relativt hårt trafikerad både med gods- och persontrafik och löper mer eller mindre rakt igenom Törebodas stadskärna. Trafiken på Göta kanal består enbart av fritidsbåtar och passagerarbåtar, ingen godstrafik trafikerar kanalen.

Töreboda kommun har en landareal på 541 km<sup>2</sup> och tillhör grupp c7 – ”Pendlingskommun nära mindre stad/tätort” enligt SKR:s kommungruppsindelning för 2017, dvs. kommuner där minst 30 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan mindre ort och/eller där minst 30 procent av den sysselsatta dagbefolkningen bor i annan kommun.

I slutet av år 2020 var 9 281 personer folkbokförda i Töreboda kommun.

(Kf § 126, 2021-12-20)

## 2.8 Gullspångs kommun

Gullspångs kommun är belägen i den nordöstra delen av Västra Götalands län. Gullspångs kommun gränsar till Töreboda och Mariestad samt till Kristinehamns kommun i Värmlands län, till Degerfors och Laxå kommun i Örebro län. Gullspång kommun har även en maritim gräns till Säffle kommun i Värmlands län och Gullspångsälven rinner genom kommunen. Hova och Gullspång är huvudtätorter och övriga tätorter är Otterbäcken, Skagersvik och Gårdsjö.

I kommunen finns tillgång till normal kommunal serviceverksamhet som förskolor, grundskolor, äldreboenden, vårdcentraler, behovsprövade boenden samt friluftsanläggningar. Utöver detta finns bland annat drivmedelsanläggningar, hotell, samlingslokaler och industrier i kommunen.

De huvudsakliga infrastrukturstråk som passerar genom kommunen är västra stambanan som går genom östra delen av kommunen, bland annat genom orten Gårdsjö i nordöstra Gullspång. Västra stambanan är relativt hårt trafikerad med person- och godstrafik. Även järnvägen Kinnekullebanan passerar igenom kommunen och ansluter i Gårdsjö till Västra stambanan. Kinnekullebanan trafikerar av godståg mellan Gårdsjö och Mariestad samt regionala persontåg.

Vad gäller vägar går E20 genom kommunen och passerar tätorten Hova samt riksväg 26 som passerar Otterbäcken och Gullspång. Vidare går väg 200 mellan Gullspång och Hova.

I kommunen finns Vänerns enda naturliga djuphamn. Den ligger i Otterbäcken i västra delen av kommunen. Verksamheten är inriktad på bulk gods med stuveri, spedition och klarering. Generellt sett finns det i Väneren allttjämt en relativt omfattande yrkessjöfart där ett antal hamnar hanterar oljeprodukter, bulk gods, styckegods, trävaror, olika former av skogsprodukter och kemiska produkter.

I Gullspångsälven finns också en vattenkraftsdamm som ägs av Fortum AB.

Gullspångs kommun har en landareal på ca 315 km<sup>2</sup> och tillhör grupp c7 – ”Pendlingskommun nära mindre stad/tätort” enligt SKR:s kommungruppsindelning för 2017, dvs. kommuner där minst 30 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan mindre ort och/eller där minst 30 procent av den sysselsatta dagbefolkningen bor i annan kommun.

I slutet av 2020 var 5 169 personer folkbokförda i Gullspångs kommun.

(KS § 392, 2021-12-15)

### 3 Styrning av skydd mot olyckor

Lag (2003:778) och förordning (2003:789) om skydd mot olyckor trädde i kraft den 1 januari 2004.

Syftet med lagen är att i hela landet bereda människors liv och hälsa samt egendom och miljö ett med hänsyn till de lokala förhållandena tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor

De övergripande målsättningarna för lagstiftningen är att

- skydda människors liv och hälsa samt egendom och miljö mot olyckor
- skapa bättre förmåga i samhället att förebygga och hantera situationer som kan leda till räddningsinsatser, samt
- förbättra möjligheterna att minska antalet olyckor.

Strukturen i lagen har ett medborgarfokus och är uppbyggd kring tre skeden av en olycka - före, under och efter. Lagen är tydlig när det gäller ansvarsfördelningen mellan den enskilde, kommunen och staten.

Genom angivandet av nationella mål för förebyggande och skadeavhjälpande verksamhet har lagstiftaren gett anvisning om syftet med lagen och om inriktningen för vad respektive ansvarig - den enskilde, kommunen och staten - ska vidta för åtgärder och vilka resurser som behövs. De nationella målen är;

- räddningstjänsten ska planeras och organiseras så att insatserna kan påbörjas inom godtagbar tid och genomföras på ett effektivt sätt.
- förebyggande verksamhet som staten och kommunerna ansvarar för enligt denna lag ska planeras och organiseras så att den effektivt bidrar till att förebygga bränder och andra olyckor samt förhindra eller begränsa skador till följd av bränder och andra olyckor. Särskild vikt ska läggas vid att förhindra människors död och andra allvarliga skador.

#### 3.1 Räddningstjänstförbundet

I syfte att på bästa sätt för medborgaren omhänderta lagens intentioner har sju kommuner valt att gå samman i en gemensam organisation för att hantera operativ räddningstjänst vid olyckor samt förebyggande åtgärder mot brand. Utöver detta har förbundet tilldelats ett antal tilläggsuppgifter. Övriga uppgifter som lagen om skydd mot olyckor ställer på kommunerna hanteras av respektive medlemskommun.

Direktionen består av två ordinarie ledamöter och två ersättare från vardera varje medlemskommun. Skövde kommun tillsätter alltid ordförande, medan vice ordförande väljs internt.

Handlingsprogrammet för Räddningstjänsten Östra Skaraborg är antaget 2021-12-16 av Direktionen för kommunalförbundet. Kommunens ansvar enligt lag om skydd mot olyckor åligger Direktionen utifrån uppdraget i förbundsordningen avseende räddningstjänst och förebyggande åtgärder mot brand. Ansvaret för förebyggande åtgärder rörande trafikolyckor, drunkningar, utsläpp av farliga ämnen, med mera, åvilar respektive medlemskommun, närmare redovisat nedan.

Av ändamålsparagrafen framgår att Räddningstjänsten Östra Skaraborg ska:

- hålla en för medlemskommunerna gemensam räddningstjänst,
- ansvara för förebyggande åtgärder mot brand,
- ansvara för rengöring (sotning) och brandskyddskontroll,
- verka för skydd mot andra olyckor än brand, utan att andras ansvar inskränks,
- ansvara för tillstånd och tillsyn gällande brandfarliga och explosiva varor,
- tillhandahålla utbildning till medlemskommunernas medarbetare,
- ansvara för räddningstjänst under höjd beredskap,

Utöver ovanstående uppgifter utför förbundet IVPA-insatser (konstaterat eller befarat andnings- och hjärtstopp) och medverkar i suicidprevention.

Förbundets roll i samhällets krishanteringssystem, kopplat till lag om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap, är som samverkande organisation och användbar resurs för medlemskommunernas krisledningsnämnder när det egna ansvaret att utföra räddningsinsatser inte lägger hinder i vägen.

### 3.2 Skövde kommun

I reglementet för Kommunstyrelsen framgår det att Kommunstyrelsen har huvudansvaret för att leda, utveckla och samordna arbetet med riskhantering i kommunen

På sektornivå är ansvaret för det förebyggande arbetet fördelat mellan sektorerna beroende på var kompetenserna inom respektive område finns.

Det övergripande ansvaret för samordningen av det förebyggande arbetet på sektornivå ligger på sektor Styrning och verksamhetsstöd (SSV).

(KS § 194, 2021-12-13)

### 3.3 Mariestads kommun

Handlingsprogrammet är antaget av kommunstyrelsen som tillika övergripande ansvarar för kommunens uppgifter enligt lagen om skydd mot olyckor (2003:778) som inte ålagts kommunalförbundet Räddningstjänsten Östra Skaraborg (RÖS).

RÖS ansvarar för medlemskommunernas räddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor (2003:778). RÖS ansvarar vidare för att åtgärder vidtas så att bränder och skador till följd av bränder förebyggs samt, utan att andras ansvar inskränks verka för att åstadkomma skydd mot andra olyckor än bränder som annars åvilar medlemskommunerna. Kommunalförbundet RÖS ansvarar också för att hindra, förebygga och begränsa skador på liv, hälsa, miljö och egendom som kan uppkomma genom brand eller explosion orsakad av brandfarliga eller explosiva varor. Kommunalförbundet skall vidare fullgöra de uppgifter inom det civila försvaret som, enligt lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778), annars åvilar medlemskommunerna beträffande räddningstjänst under höjd beredskap.

Mariestads kommun har ett nära samarbete med Töreboda och Gullspångs kommuner inom ett flertal områden och har fyra gemensamma nämnder. Dessa nämnder är Teknisk nämnd, Miljö- och byggnadsnämnd, IT-nämnd och Lönenämnd. Ansvaret för att förebygga trafikolyckor, drunkningsolyckor och kommunens systematiska brandskyddsarbete åligger via delegation den gemensamma tekniska nämnden.

(KS § 249, 2021-12-20)

### 3.4 Hjo kommun

Kommunfullmäktige antar Handlingsprogram för kommunens arbete enligt Lagen om skydd mot olyckor (2003:778) LSO. Gällande handlingsprogram är antaget av kommunstyrelsen.

Kommunstyrelsen i Hjo kommun ansvarar för att åtaganden enligt LSO fullföljes.

Kommunstyrelsen med hjälp av delegation till tjänstemannaförvaltningen tillser att Hjo kommun:

- ansvarar för förebyggande verksamheten kopplat till natur och miljörelaterade olyckor.
- ansvarar också för att brandvattenförsörjningen är adekvat installerat och förbinder sig att underhålla denna för Räddningstjänstens nyttjande. Detta innefattar även branddammar och vattentag för brandbekämpande ändamål.
- ansvarar för säkerhetsanordningar vid kommunala badplatser, hamnar och liknande platser.
- ska samverka och informera berörda parter inom sitt geografiska område om förebyggande åtgärder och därmed underlätta för den enskilde att fullgöra sina skyldigheter.

KF § 5, 2022-03-03

### **3.5 Tibro kommun**

Handlingsprogrammet är antaget av kommunstyrelsen som tillika övergripande ansvarar för kommunens uppgifter enligt lagen om skydd mot olyckor som inte ålagts kommunalförbundet Räddningstjänsten Östra Skaraborg.

RÖS ansvarar för medlemskommunernas räddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor (2003:778). RÖS ansvarar vidare för att åtgärder vidtas så att bränder och skador till följd av bränder förebyggs samt, utan att andras ansvar inskränks verka för att åstadkomma skydd mot andra olyckor än bränder som annars åvilar medlemskommunerna. Kommunalförbundet RÖS ansvarar också för att hindra, förebygga och begränsa skador på liv, hälsa, miljö och egendom som kan uppkomma genom brand eller explosion orsakad av brandfarliga eller explosiva varor. Kommunalförbundet skall vidare fullgöra de uppgifter inom det civila försvaret som, enligt lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778), annars åvilar medlemskommunerna beträffande räddningstjänst under höjd beredskap.

Tibro kommun köper samordningsansvaret via avtal av säkerhetsenheten i Karlsborgs kommun för skydd mot olyckor enligt LSO.

(KS § 184, 2021-12-07)

### **3.6 Karlsborgs kommun**

Handlingsprogrammet är antaget av kommunstyrelsen som tillika övergripande ansvarar för kommunens uppgifter enligt lagen om skydd mot olyckor som inte ålagts kommunalförbundet Räddningstjänsten Östra Skaraborg.

RÖS ansvarar för medlemskommunernas räddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor (2003:778). RÖS ansvarar vidare för att åtgärder vidtas så att bränder och skador till följd av bränder förebyggs samt, utan att andras ansvar inskränks verka för att åstadkomma skydd mot andra olyckor än bränder som annars åvilar medlemskommunerna. Kommunalförbundet RÖS ansvarar också för att hindra, förebygga och begränsa skador på liv, hälsa, miljö och egendom som kan uppkomma genom brand eller explosion orsakad av brandfarliga eller explosiva varor. Kommunalförbundet skall vidare fullgöra de uppgifter inom det civila försvaret som, enligt lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778), annars åvilar medlemskommunerna beträffande räddningstjänst under höjd beredskap.

Karlsborgs kommuns säkerhetsenhet har samordningsansvaret för kommunens skydd mot olyckor enligt LSO.

(KS § 140, 2021-12-15)

### **3.7 Töreboda kommun**

Kommunstyrelsen ansvarar övergripande för kommunens uppgifter enligt lagen om skydd mot olyckor (2003:778) som inte ålagts kommunalförbundet Räddningstjänsten Östra Skaraborg (RÖS).

RÖS ansvarar för medlemskommunernas räddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor (2003:778). RÖS ansvarar vidare för att åtgärder vidtas så att bränder och skador till följd av bränder förebyggs samt, utan att andras ansvar inskränks verka för att åstadkomma skydd mot andra olyckor än bränder som annars åvilar medlemskommunerna. Kommunalförbundet RÖS ansvarar också för att hindra, förebygga och begränsa skador på liv, hälsa, miljö och egendom som kan uppkomma genom brand eller explosion orsakad av brandfarliga eller explosiva varor.

Kommunalförbundet ska vidare fullgöra de uppgifter inom det civila försvaret som, enligt lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778), annars åvilar medlemskommunerna beträffande räddningstjänst under höjd beredskap.

Töreboda kommun har ett nära samarbete med Mariestads och Gullspångs kommuner inom ett flertal områden och har fyra gemensamma nämnder. Dessa nämnder är teknisk nämnd, miljö- och byggnadsnämnd, IT-nämnd och lönenämnd. Ansvaret för att förebygga trafikolyckor, drunkningsolyckor, och kommunens systematiska brandskyddsarbete åligger via delegation den gemensamma tekniska nämnden.

(Kf § 126, 2021-12-20)

### 3.8 Gullspångs kommun

Handlingsprogrammet är antaget av kommunstyrelsen som tillika övergripande ansvarar för kommunens uppgifter enligt lagen om skydd mot olyckor som inte ålagts kommunalförbundet Räddningstjänsten Östra Skaraborg.

RÖS ansvarar för medlemskommunernas räddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor (2003:778). RÖS ansvarar vidare för att åtgärder vidtas så att bränder och skador till följd av bränder förebyggs samt, utan att andras ansvar inskränks verka för att åstadkomma skydd mot andra olyckor än bränder som annars åvilar medlemskommunerna. Kommunalförbundet RÖS ansvarar också för att hindra, förebygga och begränsa skador på liv, hälsa, miljö och egendom som kan uppkomma genom brand eller explosion orsakad av brandfarliga eller explosiva varor. Kommunalförbundet skall vidare fullgöra de uppgifter inom det civila försvaret som, enligt lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778), annars åvilar medlemskommunerna beträffande räddningstjänst under höjd beredskap.

Gullspångs kommun har ett nära samarbete med Mariestads och Törebodas kommuner inom ett flertal områden och har fyra gemensamma nämnder. Dessa nämnder är Teknisk nämnd, Miljö- och byggnadsnämnd, IT-nämnd och Lönenämnd. Ansvaret för att förebygga trafikolyckor, drunkningsolyckor, arbete med klimatanpassning och kommunens systematiska brandskyddsarbete åligger via delegation tekniska nämnden.

(KS § 392, 2021-12-15)

## 4 Risker

De risker som beskrivs i handlingsprogrammet utgår från ett antal olyckstyper som definieras i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter och allmänna råd om innehåll och struktur i kommunens handlingsprogram för förebyggande verksamhet och räddningstjänst, MSBFS 2021:1. Utöver dessa olyckstyper behandlas andra olyckstyper som är specifika för respektive medlemskommun, ex. olyckor med båttrafik för de medlemskommuner som ligger vid någon av de stora sjöarna Vänern och Vättern.

Grunden till beskrivningen av riskerna utgår i huvudsak från Räddningstjänstens analys av risker som antogs 2019-12-04 och behandlar frekventa händelser under perioden 2012-2017. Utöver analysen kommer underlaget också från räddningstjänstens verksamhetssystem samt MSB:s statistik- och analysverktyg IDA.

Enligt lag om skydd mot olyckor ska varje kommun ha ett skydd mot olyckor som är likvärdigt med andra kommuner som har liknande lokala förhållanden. Likvärdigt skydd mot olyckor erhålls genom en kombination av tillräckligt omfattande olycksförebyggande åtgärder och räddningstjänst, skadeavhjälpanande åtgärder. I räddningstjänstens analys av risker är det i huvudsak skadeavhjälpanande åtgärder som bedöms och då är det tiden från hjälpbehov uppstår till hjälp från samhället erhålls som tydligast beskriver om likvärdigt skydd mot olyckor föreligger. För att kunna bedöma om likvärdigt skydd mot olyckor föreligger har varje medlemskommun, i analysen av risker, jämförts med tio likvärdiga kommuner.

Likvärdiga kommuner utgörs av kommuner som ingår i samma kommungruppsindelning enligt Sveriges kommuner och regioner, SKR, och är närmast befolkningsmässigt. Generellt har varje medlemskommun jämförts med de fem närmast mindre och de fem närmast större kommunerna i samma kommungruppsindelning. I de fall det inte har funnits fem mindre eller fem större kommuner i samma kommungruppsindelning har fler större eller mindre tagits med så att jämförelsen alltid sker med tio likvärdiga kommuner. I de fall en annan medlemskommun ingår bland de jämförda kommunerna har denna tagits bort och nästa kommun som är större eller mindre har lagts till.

Förbundet har, enligt ändamålsparagrafen i förbundsordningen, inom det förebyggande arbetet endast ansvar för att förebygga brand. Detta innebär att ansvaret för förebyggande åtgärder mot övriga olyckstyper som behandlas nedan är uppdelat mellan förbundet och respektive medlemskommun.

### 4.1 Övergripande

I aktuellt kapitel sammanfattas de risker som finns inom förbundet samt respektive medlemskommun på en övergripande nivå.

#### 4.1.1 Räddningstjänstförbundet

Riskbilden inom förbundets geografiska ansvarsområde är både komplex och förändrar sig ständigt. De större medlemskommunerna har en större förändring än de mindre medlemskommunerna. Inom det geografiska området finns skog, flertalet sjöar och vattendrag, stora industrier och stora publika anläggningar. Inom det geografiska området finns både stadsbebyggelse och flera tätorter vilka innebär en differentierad och komplex riskbild. Det finns en hög andel äldre invånare, vilka är högt representerade av de som skadas eller avlider till följd av bränder.

Några framträdande förhållandena som identifierats och kan leda till stora eller komplexa olyckor är:

- Industrier som klassas som farlig verksamhet och transporter av farligt gods, vilka väntas öka i takt med samhällets utveckling. Detta ställer krav på balans mellan planerade exploateringar och ett ökat riskmedvetande i form av säkerhet i den fysiska planeringen.
- Antalet olyckor och andra händelser till följd av extrema väderhändelser ökar. Inom kommunens geografiska område finns dessutom skredkänsliga och översvämningkänsliga områden.
- Inom kommunens geografiska område finns ett antal anläggningar där det tidvis vistas många människor där en brand kan få stora konsekvenser för människors liv och hälsa.

Under den senaste tioårsperioden, 2011-2020 inträffade årligen i medeltal ca 1300 olyckor som föranledde räddningsinsatser inom förbundet. Den mest frekventa händelsen är automatlarm utan brandtillbud som står för ca 48 % av alla händelser. Utöver detta är de mest frekventa händelserna i förbundet trafikolyckor

17 % (218), brand eller brandtillbud i annat än byggnad 11 % (142) följt av brand eller brandtillbud i byggnad 10 % (132).

Skövde kommun står för nästan hälften av alla insatser i förbundet följt av Mariestad som står för en fjärdedel. Övriga insatser är jämnt fördelade på övriga kommuner. Denna fördelning har varit relativt oförändrad under den studerade perioden, med undantag för Gullspångs kommun vars insatser ökade kraftigt från 59 till 127 mellan 2014 och 2015.

Bland de frekventa händelserna, brand i byggnad, brand i annat än byggnad, trafikolycka, sjukvårdslarm och automatlarm utgörs hälften av automatlarm. Näst vanligast förekommande händelsetyp är trafikolycka, medan övriga händelsetyper är relativt jämnt fördelade. I Skövde är 62 % av händelserna automatlarm utan brandtillbud, vilket är klart högsta andelen bland förbundets kommuner. Här spelar antalet automatlarmade verksamheter in.

Sett till antal händelser per 1000 invånare så är andelen trafikolyckor och andelen brand i byggnad störst i Gullspångs kommun och andelen brand i annat än byggnad är störst i Karlsborgs kommun bland förbundets kommuner. Andelen sjukvårdslarm bland kommuner inom förbundet är störst i Hjo kommun.

Sett till antal händelser per 1000 invånare och år gällande brand i byggnad är värdet för Gullspångs kommun dubbelt så högt som jämfört med riket. Värdet är även nästan dubbelt så högt som för samtliga övriga medlemskommuner i förbundet. Flest bränder sker i juni och december i Gullspång där kommunen sticker ut jämfört med övriga medlemskommuner.

För antal händelser gällande brand i annat än byggnad per 1000 invånare och år är det Gullspång, Töreboda och Karlsborg som ligger högst i förbundet och även över medel för riket. Generellt sker fler bränder sommartid och på kvällstid.

Antal händelser gällande trafikolycka per 1000 invånare och år är högst i Gullspång, där värdet är dubbelt så högt som för övriga kommuner i förbundet med undantag för Mariestad, där värdet ligger över medel. Medelvärdet för förbundet kommuner ligger under medelvärdet för riket.

Antalet akuta sjukvårdslarm som sker i förbundets medlemskommuner är hälften så många som i övriga riket. Flest i förbundet sker i Gullspång och minst i Skövde. I Hjo ses en tydlig ökning i augusti månad, en ökning som inte ses i övriga kommuner.

Fyra av förbundets kommuner, Skövde, Mariestad, Gullspång och Töreboda, ligger över medel för riket i antal automatlarm per 1000 invånare och år. Lägst ligger Hjo kommun. I riket ses en kraftig ökning under sommaren, denna ökning ses inte i förbundet.

Antalet dödsolyckor i trafiken per 1000 invånare är generellt sett lågt i förbundet. Mariestad och Karlsborg är de kommuner som ligger över medel i respektive jämförd kommungrupp. De har även högst värden inom förbundet, där Mariestad är högst. Lägst antal dödsolyckor i trafiken per 1000 invånare i förbundets kommuner har Töreboda och Hjo.

Riskbilden inom kommunens geografiska område för höjd beredskap utgår från länsstyrelsens och Försvarmaktens beskrivning av aktuell hotbild. Inom kommunens geografiska område finns det flera samhällsviktiga verksamheter, som vid ett bortfall, kan påverka befolkningens överlevnad men som också på sikt kan påverka landets försvarsförmåga. Det bedöms också finnas rent militära mål som kan vara föremål för angrepp. De samhällsviktiga verksamheter som identifierats som prioriterade bedöms också kunna vara sannolika mål vid ett väpnat angrepp. De verksamheter som identifierats, tillhör samhällsfunktioner som berör transporter, drivmedel, elförsörjning samt telekommunikationer.

De två mest framträdande förhållandena som identifierats kunna leda till stora skador och skadeutfall under höjd beredskap är:

- Ett angrepp med fjärrstridsmedel, där framförallt, samhällsviktiga funktioner förbekämpas bedöms vara det initialt största hotet mot kommunen. De inledande angreppen med fjärrstridsmedel bedöms framförallt riktas mot knutpunkter för både väg- och järnvägstransport, drivmedelsdepåer samt knutpunkter för el- och telekommunikation.
- Det andra förhållandet, i ett senare skede, kommer att utgöra grunden för planering och dimensionering av kommunens räddningstjänst är ett begränsat väpnat angrepp inom kommunens geografiska område med större markstrider som följd. Risk för flyganfall mot mål i anslutning till kommunens tätorter bedöms också som sannolika i anslutning till markstrider.

Förbundet har utarbetat en särskild hotbildsanalys för höjd beredskap. Analysen är med hänsyn till rikets säkerhet sekretessbelagd.

#### 4.1.2 Skövde kommun

Riskbilden inom kommunens geografiska ansvarsområde är både komplex och förändrar sig ständigt. Inom det geografiska området finns skog och ett antal mindre sjöar med tillhörande badplatser, men även omfattande höghusbebyggelse, stora industrier och stora publika anläggningar. Inom det geografiska området finns både stadsbebyggelse och flera mindre tätorter vilka innebär en differentierad och komplex riskbild.

De mest framträdande förhållandena som identifierats kunna leda till stora eller komplexa olyckor är:

- Industrier som klassas som farlig verksamhet och där det genomförs omfattande mängder av transporter av farligt gods där verksamheterna många gånger pågår i eller i närheten av tätbebyggda områden. Detta ställer krav på balans mellan planerade exploateringar och ett ökat riskmedvetande i form av säkerhet i den fysiska planeringen.
- Långa perioder med varma temperaturer och torra i skog och mark med stora skogsbränder som följd
- Angrepp med fjärrstridsmedel mot militära mål i anslutning till centrala Skövde. Framtida om- och nybyggnation och exploatering bör utgå ifrån de utpekade riskområdena som finns för Skövde garnison.

Under den senaste tioårsperioden inträffade årligen mellan 500–700 olyckor som föranledde räddningsinsatser. Vanligt förekommande olyckor är trafikolyckor, bränder utomhus, bränder i byggnader samt automatlarm utan brandtillbud. Flertalet räddningsinsatser genomfördes på eftermiddagar och kvällar framförallt avseende bränder och trafikolyckor. Vi ser inga skäl till att denna trend skulle förändras framöver.

Cirka 20 procent av de olyckor som inträffar är till följd av brand. Av dessa drygt 100 bränder per år inträffar omkring 50 i byggnader och 50 utomhus. Vid jämförelse med riksgenomsnittet och per tusen invånare ligger kommunen något lägre både när det bränder i byggnader och bränder utomhus. Antalet bränder har ökat under den senaste tioårsperioden och nu är snittet ca 105 bränder per år. Flertalet av bränderna har inträffat i bostäder och de vanligaste orsakerna till bostadsbränder har varit glömd spis och fel i utrustning där vi också sett en tydlig ökning under perioden. Även framöver har vi skäl att tro att denna trend kommer hålla i sig.

Antalet räddningsinsatser till följd av trafikolyckor visar en ojämn nivå under perioden med toppar och dalar från år till år. Antalet personskadorna till följd av trafikolyckor har dock minskat under perioden. Flertalet ombyggnationer i Skövde kommuns vägnät som syftar till att skapa bättre och säkrare flöden i trafik genomförs i nutid, och därför har vi skäl att tro på en trend med minskat antal trafikolyckor.

Riskbilden inom kommunens geografiska område för höjd beredskap utgår från länsstyrelsens beskrivning av aktuell hotbild. Inom kommunens geografiska område finns det flera samhällsviktiga verksamheter, som vid ett bortfall, kan påverka befolkningens överlevnad men som också på sikt kan påverka landets försvarsförmåga. De samhällsviktiga verksamheter som identifierats som prioriterade bedöms också kunna vara sannolika mål vid ett väpnat angrepp. De verksamheter som identifierats, tillhör samhällsfunktioner som berör transporter, drivmedel, elförsörjning samt telekommunikationer.

De två mest framträdande förhållandena som identifierats kunna leda till stora skador och skadeutfall under höjd beredskap är:

Ett angrepp med fjärrstridsmedel, där framförallt, samhällsviktiga funktioner förbekämpas bedöms vara det initialt största hotet mot kommunen. De inledande angreppen med fjärrstridsmedel bedöms framförallt riktas mot knutpunkter för både väg- och järnvägstransport, drivmedelsdepåer samt knutpunkter för el- och telekommunikation.

Det andra förhållandet, i ett senare skede, kommer att utgöra grunden för planering och dimensionering av kommunens räddningstjänst är ett begränsat väpnat angrepp inom kommunens geografiska område med större markstrider som följd.

Då Skövde kommun innehar ett av Sveriges största regementsområden med tillhörande skolor och centra är risk för flyganfall sannolika i anslutning till markstrider. Regementsområdet är centralt beläget i Skövde stad med närhet till järnvägsspår, centralstation och Volvos industriområde. Risken för skador på icke militära mål vid ett flyganfall är därför överhängande.

(KS § 194, 2021-12-13)



### 4.1.3 Mariestads kommun

Inom kommunens geografiska områdesansvar finns olika typer av risker som skulle kunna leda till en räddningsinsats och riskbilden är i ständig förändring. Den vanligaste händelsen i Mariestads kommun förutom automatlarm är trafikolyckor som leder till räddningsinsats följt av brand i byggnad. Kommun har en hög andel trafikolyckor med dödlig utgång per år jämfört med likartade kommuner enligt Räddningstjänsten Östra Skaraborgs analys av risker.

Några av de mest framträdande förhållandena i Mariestads kommun som identifieras kunna leda till stora eller komplexa olyckor är:

- Trafiktätheten och de höga hastigheterna på de större vägarna som passerar genom kommunen.
- Klimatförändringarnas effekter med ökat antal extrema väderhändelser som kan föranleda olyckor med räddningsinsats som följd
- Anläggningar inom kommunen som hanterar farliga ämnen och anläggningar som omfattas av Sevesodirektivet samt transporter av farligt gods genom eller i närheten av tätorter och vattentäcker i kommunen.

(KS § 249, 2021-12-20)

### 4.1.4 Hjo kommun

Hjo kommun har ett begränsat antal olyckor som sker inom kommungränsen, de flesta är kopplade till vägnätet. Naturpåverkan i form av översvämningar är direkt kopplad till ökade och omfattande nederbördsområden som passerar kommunen främst sommartid. Den ökade periodvisa vår och sommarvärmen till följd av ett ändrat klimat kan medföra höga temperaturer i trånga gator i de centrala delarna på staden samt inomhus i den äldre delen av bebyggelsen.

Pendlingstrafiken och sommarens turism påverkar trafiksituation och fördelar det största trafikflödet till sommarhalvåret. Periodvis kan parkeringssituation föranleda problem i trafikflödet och blockad av utfarts och tillfartsvägar.

Kommunen har en stagnerade till låg tillväxt i befolkningen med ett större antal äldre bosatta i tätorten. Den närmsta tioårsperioden väntas antalet äldre i befolkningen öka, medförande högre krav på anpassning av kommunens resurser och infrastruktur, ökade behov av förebyggande arbete för ovan nämnda värmeböljor och allmänhetens brandskydd.

Tätorten ligger intill östra Skaraborgs vattenuttag, Vättern, området intill tätorten är ett vattenskyddsområde och Hjoåns dalgång är ett naturreservat. Tätorten innehåller också en av Sveriges tre återstående trästäder, med kulturhistoriska värden. Detta föranleder behovet av att underhålla brandvattenpostnätet i staden för att säkerställa en lyckad räddningsinsats vid brand i den delen av bebyggelsen och minska risken för spridning.

Turistsäsongen medför ett stort antal personer i hamnområdet dagtid och vissa kvällar. Besökarna håller sig oftast till det vattennära området kring södra strandpromenaden, hamnen och stadsparken. Större folksamlingar och avståndet till polisstationer och bevakningsresurser ökar responstiden vid en eventuell antagonistiskt motiverad våldshändelse i folktäta områden.

Topografien i tätorten är plan med enstaka mindre vattendrag som löper från väst till öst och har sina utlopp i Vättern. Sydöst om tätorten reser topografien sig något och mynnar ut i Mullsjön som bildar en plåtå. Kommunens västra del domineras av åker och ängsmark som innefattar mindre hussamlingar och insprängda tätorter, medan norra och södra delarna mestadels består av skogsmark med gles bebyggelse. Topografins beskaffenhet ses inte som en större risk för naturpåverkan, skogens beskaffenhet och utbredning bedöms inte påverka kommunens verksamhet nämnvärt under stormar eller bränder.

Inom ramen för höjd beredskap och de konsekvenser som vid ett begränsat väpnat angrepp kan orsaka skada anses Hjo kommun inte direkt utgöra ett mål för markstrider, flyganfall eller fjärrbekämpning. Däremot är närheten till Garnisonerna i Karlsborg och Skövde, Skaraborgs kanaliserande topografi i de norra och sydöstra delarna samt tätortens hamnområde aspekter som kan föranleda involvering under eventuella marktrupperelser och inkvartering av förband. Dessa aspekter kan indirekt leda till markstrider, flyganfall och fjärrbekämpning. På grund av kommunens mindre invånarantal och bebyggelse kan detta medföra att stridande parter, under ett begränsat väpnat angrepp vid höjd beredskap, anser de kollaterala konsekvenser på civil samhället försumbara.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.1.5 Tibro kommun**

Inom kommunens geografiska område finns olika typer av risker som skulle kunna leda till en räddningsinsats och riskbilden är i ständig förändring. Andelen trafikolyckor är relativt låg i kommunen jämfört med likartade kommuner enligt Räddningstjänsten Östra Skaraborgs analys av risker.

Tibro är Skandinaviens största logistikcentrum för möbelindustrin, vilket innebär en stor andel transporter främst via riksväg 49 till och från Tibro. Nio av tio svensktillverkade möbler passerar Tibro på sin väg från tillverkare till butiker och konsumenter. Detta kan leda till ökad risk för trafikolycka kopplat till tunga fordon främst längs väg 49.

Klimatförändringarnas effekter med ökat antal extrema väderhändelser som kan föranleda olyckor med räddningsinsats som följd finns med i den övergripande riskbilden. Vidare kopplat till väderhändelser innebär kommunens placering till ån Tidån gör att det kan finnas vissa översvämningrisker.

I kommunen finns industrier som hanterar farliga ämnen samt en sevesoverksamhet av lägre kategorin i bergtäkten Karlshaga.

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **4.1.6 Karlsborgs kommun**

Inom kommunens geografiska område finns olika typer av risker som skulle kunna leda till en räddningsinsats och riskbilden är i ständig förändring. Andelen trafikolyckor är relativt låg i kommunen jämfört med likartade kommuner enligt Räddningstjänsten Östra Skaraborgs analys av risker.

I kommunen finns industrier som hanterar farliga ämnen samt Sevesoverksamheter av lägre kategorin i Nammo Vanäsverken AB samt bergtäkten Brosundet Forsvik. Det finns, utöver Sevesoverksamheterna, två farliga verksamheter i kommunen, Provplats Karlsborg och Edet dammanläggning.

I Karlsborg finns två militära flygplatser, dels Karlsborgs flygplats (tidigare Västgöta flygflottilj F6) och dels Flugebyns flygfält. Karlsborgs flygplats är en riktig flygplats med asfalterad bana och tillhörande faciliteter medan Flugebyns flygfält är ett gräsfält.

Klimatförändringarnas effekter med ökat antal extrema väderhändelser som kan föranleda olyckor med räddningsinsats som följd finns med i den övergripande riskbilden.

(KS § 140, 2021-12-15)

#### **4.1.7 Töreboda kommun**

Inom kommunens geografiska område finns olika typer av risker som skulle kunna leda till en räddningsinsats och riskbilden är i ständig förändring. Enligt Räddningstjänstens Östra Skaraborgs analys av risker har kommunen relativt få olyckor totalt och med antalet invånare i beaktande.

Några av de mest framträdande förhållandena i Töreboda kommun som identifieras kunna leda till stora eller komplexa olyckor är Västra stambanans trafikmängd och spårdragningen genom centrum som medför risk för påkörning samt olyckor med farligt gods med stor påverkan.

Klimatförändringarnas effekter med ökat antal extrema väderhändelser som kan föranleda olyckor med räddningsinsats som följd är också ett framträdande förhållande i den övergripande riskbilden.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.1.8 Gullspångs kommun**

Inom kommunens geografiska område finns olika typer av risker som skulle kunna leda till en räddningsinsats och riskbilden är i ständig förändring. Andelen trafikolyckor är relativt hög i kommunen jämfört med likartade kommuner enligt Räddningstjänsten Östra Skaraborgs analys av risker.

Några av de mest framträdande förhållandena i Gullspångs kommun som identifieras kunna leda till stora eller komplexa olyckor är trafiktätheten på de större vägarna som Riksväg 26 och E20 som passerar genom kommunen och nära Hova tätort samt Västra stambanan och Kinnekullebanans genomfart i kommunen.

Klimatförändringarnas effekter med ökat antal extrema väderhändelser som kan föranleda olyckor med räddningsinsats som följd är också ett framträdande förhållande i den övergripande riskbilden. Vidare

Kopplat till väderhändelser innebär kommunens placering vid Vänern och Gullspångsälven att det finns vissa översvämningrisker.

Ytterligare ett förhållande relevant i sammanhanget är anläggningar inom kommunen som hanterar farliga ämnen och Vänerhamn AB som omfattas av Sevesodirektivet samt transporter av farligt gods genom eller i närheten av tätorter och vattentäkter i kommunen där olyckor kan få konsekvens på människor och miljö.

Ett dammhaveri på kraftstationen i Gullspångsälven innebär att flodvågen generellt dämpas ut i nedströmmande sjöar och att effekten därmed blir relativt lokal längs biflödena men det utströmmande vattnet kan leda till ras och skred i slänter upp- och nedströms dammen, erosionskador enligt kommunens risk och sårbarhetsanalys vilken skulle kunna resultera i olyckor med behov av räddningsinsats.

(KS § 392, 2021-12-15)

## **4.2 Brand i byggnad**

### **4.2.1 Räddningstjänstförbundet**

Brand i byggnad är en olyckstyp som kan delas in i flera olika undertyper av olyckor som, inom förbundets och medlemskommunernas geografiska område, varierar avseende hur ofta de sker och med vilka konsekvenser de ger upphov till.

Bland förbundets kommuner sker flest antal brand i byggnad i Skövde och därefter i Mariestad. Antalet brand i byggnad som sker i Skövde kommun utgör en tredjedel av det totala antalet som sker i hela förbundet.

Sett till antalet brand i byggnad per 1000 invånare sticker Gullspångs kommun ut kraftigt där det sker dubbelt så många bränder än de kommuner med näst flest, vilka är Mariestad och Töreboda. I Skövde kommun sker minst antal brand i byggnad per 1000 invånare bland förbundets kommuner.

Det finns en svag trend utifrån vilken månad på året bränderna sker, sett till hela förbundet. Generellt sker en ökning under januari, juni och december. Gullspångs kommun sticker ut mest i antal bränder per 1000 invånare under sommar- och vintermånaderna där antalet är det dubbla jämfört med förbundets medelvärde.

Sett till vilken veckodag bränderna sker finns ingen trend utan bränderna sker jämnt fördelat över hela veckan. Däremot finns en tydlig trend vad gäller vilken tid på dygnet bränderna sker. Mellan klockan 12 och 20 sker dubbelt så många bränder som mellan klockan 00 och 08.

#### **4.2.1.1 Brand i bostad**

Den bostadskategori det är vanligast att det brinner i, inom förbundet, är villor. Här sker bränderna mer än dubbelt så ofta som i någon annan bostadskategori. De kommuner som sticker ut mest är Gullspång, Töreboda och Hjo där det brinner mer än fyra gånger så ofta i en villa som i någon annan kategori. I Skövde och Mariestad sker ungefär hälften av alla bränder i bostäder i villor och en femtedel i flerbostadshus.

Sett till omfattning av en brand i bostad vid räddningstjänstens ankomst är det vanligast att branden ej pågick, vilket är fallet vid en tredjedel av bränderna. Vid resterande bränder är omfattningen jämnt fördelad mellan att pågå i startobjektet, i startutrymmet samt i flera utrymmen i samma brandcell. Det är väldigt ovanligt att branden pågår i flera brandceller vid ankomst.

Den slutgiltiga omfattningen är i ca en fjärdedel av bränderna i flera brandceller. Detta innebär att ca en fjärdedel av alla brand i bostad går från att endast omfatta en brandcell till flera brandceller efter att räddningstjänsten kommit till platsen.

Sett till när brand i bostad sker så är det vanligast i januari och december. Under dessa månader sker det dubbla antalet bränder jämfört med maj och augusti, då antalet är som lägst.

Den veckodag som är vanligast att brand i bostad sker är lördag. Då sker ca 50% fler bränder än för övriga dagar inom förbundet.

Den tid på dygnet då det oftast brinner är eftermiddag och kväll. Efter midnatt och fram till lunch sker endast en liten andel av alla brand i bostad.

## 4.2.2 Skövde kommun

I Skövde sker relativt få bränder i byggnad, men brandens omfattning vid räddningstjänstens ankomst skiljer sig från den nationella jämförelsen. Jämfört med övriga kommuner har färre bränder slocknat eller släckts vid räddningstjänstens ankomst och fler bränder har spridit sig inom startutrymmet. Därmed har fler bränder nått en större omfattning vid räddningstjänstens ankomst jämfört med övriga kommuner, men trots detta är den slutliga omfattningen av branden likvärdig.

Var det brinner någonstans skiljer sig mellan Skövde och jämförda kommuner. I Skövde sker en mindre andel av bränderna i bostäder. Istället sker en större andel av bränderna i allmän verksamhet och industrier.

### 4.2.2.1 Brand i bostad

För bränder i bostäder är det också skillnader mellan Skövde och jämförda kommuner. Andelen bränder i flerbostadshus och villor är mindre i Skövde än jämförda kommuner. Samtidigt är andelen bränder i rad-, par- eller kedjehus och bränder i övriga byggnader inklusive åldringsvård betydligt högre i Skövde än jämförda kommuner.

Sett till statistiken för bostäder så utgörs en majoritet av bostäderna i Skövde av flerbostadshus. I denna statistik tillförs dock även rad-, par- eller kedjehus och övriga boenden till kategorin flerbostadshus. Sammantalet kan det då konstateras att något fler bränder sker i boenden som utgör flerbostadshus, vilket överensstämmer med bostadsfördelningen inom Skövde kommun. Omfattningen av bränderna i bostäder skiljer sig på samma sätt, som för brand i byggnad, mot jämförda kommuner.

Omfattningen är generellt sett något större vid ankomst, men den slutliga omfattningen är likvärdig.

Andelen bränder i bostäder per månad, veckodag och tid på dygnet ligger samtliga under medelvärdet för jämförda kommuner. Det inträffar flest bränder i bostäder i Skövde under juni-juli och november-januari. Bränderna är relativt jämnt fördelade över veckan men under dagen inträffar flest bränder mellan klockan 12 och 20.

Antalet dödsbränder är lågt i Skövde då det i snitt sker en dödsbrand vart fjärde år, att jämföra med medelvärdet 2,4 dödsbränder på fyra år för jämförda kommuner.

## 4.2.3 Mariestads kommun

I Mariestad sker något fler bränder i byggnad, sett per 1000 invånare, än i de jämförda kommunerna. De bränder som inträffar har likvärdig omfattning och slutlig omfattning som jämförda kommuner.

Var bränder inträffar skiljer sig mellan Mariestad och jämförda kommuner. I Mariestad sker en mindre andel av bränder i byggnader, i bostäder och i allmän verksamhet än för jämförda kommuner. Samtidigt sker en betydligt större andel av bränderna i industrier, vilket kan behöva utredas vidare.

### 4.2.3.1 Brand i bostad

Av alla bränder i bostäder skiljer sig fördelningen jämfört med övriga kommuner. Andelen bränder i flerbostadshus är 25 procentenheter lägre i Mariestad än i jämförda kommuner. Samtidigt är andelen bränder i rad-, par- eller kedjehus 20 procentenheter högre. Även bränder i villor och bränder i övriga byggnader, inklusive åldringsvård, är något mer vanligt förekommande i Mariestad än i jämförda kommuner.

Bränder i bostäder har slocknat eller blivit släckta före räddningstjänstens framkomst i 44 % av fallen, vilket överensstämmer med övriga jämförda kommuner. Både omfattningen vid ankomst och den slutliga omfattningen överensstämmer överlag relativt väl med medeltalen för övriga kommuner. Fler bränder släcks i startföremålet i Mariestad och färre bränder släcks efter att de spridits från startutrymmet, men innan spridning till annan brandcell.

Bränder i bostäder i Mariestads kommun inträffar oftast i januari, april, oktober och december. De flesta av dessa bränder inträffar på måndagar, med en viss förhöjd förekomst på tisdagar och på helger, oftast dag- eller kvällstid mellan 08-20.

Det inträffar relativt många dödsbränder i Mariestads kommun, jämfört med övriga kommuner. Antalet dödsbränder per år är, tillsammans med en annan kommun, högst bland jämförda kommuner. I Mariestad sker i snitt tre dödsbränder på fyra år, att jämföra med medel på en dödsbrand vart tredje år. Även antalet omkomna per 1000 invånare överstiger medelvärdet med det dubbla.

#### **4.2.4 Hjo kommun**

Var det brinner någonstans skiljer sig mellan Hjo och jämförda kommuner, främst i att färre bränder sker i industrier och allmän verksamhet. Fler bränder sker istället i övrig verksamhet.

I Hjo kommun är andelen bränder som har slocknat vid ankomst, eller som är begränsade till startföremålet, 16 procentenheter lägre än i de jämförda kommunerna. Andelen bränder som omfattar startutrymmet, eller som omfattar flera utrymmen i samma brandcell är 22 procentenheter högre än jämförbara kommuner. Inga bränder har vid ankomst spridits till annan brandcell. Detta innebär att fler bränder har spridits vidare inom startbrandcellen, men är kvar i samma brandcell som branden startade i, vid framkomst.

Den slutliga omfattningen av bränder i byggnad har i större utsträckning spridit sig till fler utrymmen i startbrandcellen eller till fler brandceller medan andelen som släckts i startutrymmet är färre. Detta innebär att den slutliga omfattningen är större än för jämförda kommuner. Totalt har en tredjedel av bränderna spridits till annan brandcell när räddningstjänsten avslutats, trots att ingen brand haft denna omfattning vid ankomst.

##### **4.2.4.1 Brand i bostad**

Var bränder i bostäder inträffar skiljer sig i Hjo jämfört med övriga kommuner. Av alla bränder i bostäder sker 97 % av bränderna i småhus, att jämföra med 66 % för jämförda kommuner. Andelen bränder i flerbostadshus är 20 procentenheter lägre i Hjo än jämförda kommuner. Detta trots att Hjo har en likvärdig fördelning mellan de två boendetyperna som jämförda kommuner.

Även vid brand i bostad är andelen bränder som har slocknat vid ankomst, eller som är begränsade till startföremålet, lägre än i de jämförda kommunerna. Andelen som spridit sig till startutrymmet är högre och andelen som spridit sig till flera utrymmen i samma brandcell är 17 procentenheter högre än i jämförda kommuner. Vid den slutliga omfattningen är det en större andel av bränderna som spridit sig till fler brandceller och fler utrymmen i samma brandcell.

I januari och mars sker flest bränder i bostäder i Hjo. Det sker något fler bränder på tisdagar, onsdagar och lördagar. Bränderna är relativt jämnt fördelade över dygnet.

Antalet dödsbränder per år är nästan tre gånger så många i Hjo som medel för jämförda kommuner. I snitt sker en dödsbrand vartannat år i jämförelse med en vart sjätte år för jämförda kommuner.

#### **4.2.5 Tibro kommun**

Jämfört med övriga kommuner har färre bränder slocknat eller släckts vid räddningstjänstens ankomst och fler bränder har spridit sig inom startutrymmet. Därmed har fler bränder nått en större omfattning vid räddningstjänstens ankomst jämfört med övriga kommuner. Även den slutliga omfattningen skiljer sig genom att fler bränder får en större omfattning. Detta innebär att bränder har en större omfattning både vid ankomst och i slutlig omfattning.

I Tibro är andelen brand i övrig verksamhet högre än medel medan brand i allmän verksamhet är lägre.

##### **4.2.5.1 Brand i bostad**

I Tibro inträffar mer än hälften av alla bränder i bostäder i villor. Detta stämmer överens med jämförda kommuner. Störst skillnader ses i andelen bränder i rad-, par- eller kedjehus, som är större i Tibro och bränder i flerfamiljshus som är lägre.

Precis som för bränder i byggnader så har bränder i bostäder en något större omfattning både vid ankomst och efter avslutad insats.

Inom Tibro kommun inträffar flest bränder i bostäder i juni-juli samt september-januari jämfört med övriga månader. En nedgång i frekvens kan ses på torsdagar och söndagar och störst andel av bränderna inträffar dag- och kvällstid mellan 12-16 och 20-24.

Inga dödsbränder har inträffat i Tibro under den studerade perioden. Det bör noteras att så även är fallet för ytterligare fem kommuner i jämförelsen.

#### **4.2.6 Karlsborgs kommun**

Generellt sett brinner det mer sällan i byggnader i Karlsborgs kommun än medel för jämförda kommuner. Av de bränder som uppstår i byggnader släcks nästan hälften i startföremålet. Ytterligare en fjärdedel av bränderna släcks i startutrymmet. Andelen bränder som sprider sig till fler brandceller är lägre i Karlsborg än för jämförda kommuner. Sammantaget får bränder i byggnad därmed generellt en mindre slutlig omfattning i Karlsborgs kommun. Det ska dock nämnas att det är något fler bränder som sprider sig till flera byggnader än i jämförda kommuner.

Två tredjedelar av alla bränder i byggnader sker i bostäder, vilket överensstämmer med övriga kommuner. Det brinner dock oftare i allmän verksamhet än i jämförda kommuner. Samtidigt brinner det sällan i industrier i Karlsborg, endast 2 % av bränderna mot 19 % för jämförda kommuner.

##### **4.2.6.1 Brand i bostad**

Av alla bränder i bostäder inträffar mer än hälften i villor, vilket är något lägre än i jämförda kommuner. Andelen bränder i rad-, par- eller kedjehus är 14 procentenheter högre i Karlsborg och även andelen bränder i övriga boenden, inkl. åldringsvård, är större i Karlsborg.

Brandens omfattning vid ankomst är betydligt lägre i Karlsborgs kommun jämfört med övriga kommuner. Enbart 7 % av alla bränder i bostäder har spridits utanför startutrymmet vid räddningstjänstens framkomst, detta kan jämföras med 23 % av bränderna i jämförda kommuner. Även den slutliga omfattningen visar på en betydligt lägre omfattning, 93 % av alla bränder släcks i startutrymmet, jämfört med 61 %, bland de jämförda kommunerna.

Bränder i bostäder inträffar oftast i april, juli, oktober samt december, och mer sällan övriga månader. Flest bostadsbränder startar på tisdagar och lördagar, mellan 12-24.

Antalet dödsbränder i Karlsborg överstiger medel bland jämförda kommuner, framförallt för att fem av de jämförda kommunerna inte har haft några dödsbränder under aktuell period. Fyra av de jämförda kommunerna har, tillsammans med Karlsborg, haft i snitt en dödsbrand på fyra år.

#### **4.2.7 Töreboda kommun**

Var det brinner någonstans skiljer sig mellan Töreboda och jämförda kommuner främst i att färre bränder sker i industrier. För bränder i bostäder är det också skillnader. Andelen bränder i villor är fler i Töreboda medan andelen bränder i flerbostadshus är mer än 6 gånger mindre än i jämförda kommuner. Detta trots att Töreboda har en likvärdig fördelning mellan de två boendetyperna som jämförda kommuner.

I Töreboda kommun är andelen bränder som har slocknat vid ankomst, eller som är begränsade till startföremålet lägre än medel för jämförda kommuner. Andelen bränder som omfattar startutrymmet är däremot större. Totalt sett är därmed andelen bränder som vid ankomst har en stor omfattning likvärdig med övriga kommuner. Den slutliga omfattningen är något mindre än medel i jämförbara kommuner.

Av alla bränder som sker i byggnader inträffar 60 % i bostäder. Detta är likvärdigt med jämförda kommuner, som har en något större andel bränder i industrier jämfört med Töreboda.

##### **4.2.7.1 Brand i bostad**

I Töreboda sker 81 % av alla bostadsbränder i villor, vilket är 21 procentandelar högre än övriga kommuner, medan brand i flerbostadshus är 21 procentandelar lägre än övriga kommuner.

Vid brand i bostad är det betydligt ovanligare att branden har slocknat vid framkomst i Töreboda jämfört med andra kommuner. Totalt sett är omfattningen något större vid framkomst än i jämförda kommuner. Den slutliga omfattningen är relativt likvärdig med jämförda kommuner, dock har fler bränder spridit sig till annan brandcell.

I januari sker den överlägset största andelen bränder i bostäder i Töreboda, mer än dubbelt så många som medelvärdet. Övriga månader är relativt lika. Bränderna inträffar främst på lördagar under dag- och kvällstid mellan 12-24.

Antalet dödsbränder per år är tre gånger så hög i Töreboda. I snitt sker en dödsbrand vartannat år i jämförelse med en vart sjunde år för jämförda kommuner. Det ska nämnas att fem av de jämförda kommunerna inte hade någon dödsbrand under studerad tid, vilket påverkar medelvärdet.

## 4.2.8 Gullspångs kommun

I Gullspång sker relativt många bränder i byggnader, men brandens omfattning vid räddningstjänstens ankomst skiljer sig inte mycket från den nationella jämförelsen. Den skillnad som kan ses är att något större andel bränder fortfarande pågår vid räddningstjänstens ankomst och något fler har spridit sig till flera brandceller.

Den slutliga omfattningen för bränder skiljer sig inte mycket från övriga kommuner. Det som kan ses är att något fler bränder stannat i objektet som först antändes medan något färre stannat i utrymmet där branden startade. Därmed är det fler bränder som pågått och haft större omfattning vid ankomst, men bränder har inte en större slutlig omfattning.

Var det brinner någonstans skiljer sig mellan Gullspång och jämförda kommuner. I Gullspång är andelen bränder i bostad 15 procentenheter mindre än för jämförda kommuner. Istället sker en större andel av bränderna i industrier.

### 4.2.8.1 Brand i bostad

För bränder i bostäder ses en skillnad mellan Gullspång och jämförda kommuner. Andelen bränder i flerbostadshus är betydligt mindre i Gullspång och samtidigt är andelen bränder i rad-, par- eller kedjehus betydligt högre än i jämförda kommuner. Detta trots att fördelningen av småhus och flerbostadshus är likvärdig i samtliga kommuner.

Bostadsbränder har en något mindre omfattning vid ankomst i Gullspångs kommun. Tre fjärdedelar av alla bostadsbränder har inte spridits utanför startutrymmet. Vid ankomst har 5 % av bränderna spridits till annan brandcell. Vid den slutliga omfattningen är det en betydligt större andel bränder som spridit sig till fler brandceller, 45 %, vilket kan jämföras med 34 % i övriga kommuner. I Gullspångs kommun har inga bränder släckts efter att de spridits till flera utrymmen inom samma brandcell, antingen släckts bränder i startutrymmet eller så sprids de till flera brandceller.

Fördelningen av bränder över året är relativt likvärdig i Gullspångs kommun, med något fler i januari, maj, juni och december. Flest bränder inträffar på måndagar och andelen bränder är störst mellan klockan 16 och 20.

Antalet dödsbränder ligger strax över medelvärdet för jämförda kommuner. I snitt sker en dödsbrand vart fjärde år att jämföra med en vart femte år för jämförda kommuner.

## 4.3 Brand utomhus (*brand i annat än byggnad*)

### 4.3.1 Räddningstjänstförbundet

Totalt sett så larmas förbundet till ca 150 händelser om brand i annat än byggnad, per år. Ca en tredjedel av händelserna är i Skövde kommun. Händelsetypen utgör ca 12 % av förbundets samtliga larm.

Sett till antal händelser per 1000 invånare och år ligger tre kommuner, Gullspång, Töreboda och Karlsborgs kommuner, marginellt över medelvärdet på 1,6 händelser per 1000 invånare per år för riket. Skövde, Hjo samt Tibro ligger långt under medelvärdet för riket på 1 händelser per 1000 invånare och år.

Det sker oftare brand i annat än byggnad under årets varmare månader. Under maj till augusti sker ungefär dubbelt så många bränder per månad jämfört med november till februari.

Sett till när på dygnet bränderna inträffar så är det ca 4 ggr vanligare på eftermiddag/kväll än på morgon/förmiddag.

### 4.3.2 Skövde kommun

I Skövde kommun sker relativt få händelser med brand i annat än byggnad. Skövde ligger lägst bland de jämförda kommunerna sett till antalet händelser per 1000 invånare och år. Av totala andelen händelser i Skövde kommun utgör händelsetypen 9 %. Om Automatlarm som ej föranleder en räddningsinsats tas bort så utgör händelsetypen 24 %.

### **4.3.3 Mariestads kommun**

I Mariestads kommun sker lika många händelser som medelvärdet för jämförda kommuner sett till antalet händelser per 1000 invånare och år. Av totala andelen händelser i Mariestads kommun utgör händelsetypen 11 %. Om Automatlarm som ej föranleder en räddningsinsats tas bort utgör händelsetypen 22%.

### **4.3.4 Hjo kommun**

I Hjo kommun sker relativt få händelser med brand i annat än byggnad. Hjo ligger bland de tre kommuner med lägst antal händelser bland de jämförda kommunerna sett till antalet insatser per 1000 invånare och år. Av totala andelen händelser i Hjo kommun utgör händelsetypen 14 %. Om Automatlarm som ej föranleder en räddningsinsats tas bort utgör händelsetypen 21 %.

### **4.3.5 Tibro kommun**

I Tibro kommun sker relativt få händelser med brand i annat än byggnad. Tibro ligger lägst bland de jämförda kommunerna sett till antalet händelser per 1000 invånare och år. Av totala andelen händelser i Tibro kommun utgör händelsetypen 13 %. Om Automatlarm som ej föranleder en räddningsinsats tas bort utgör händelsetypen 21 %.

### **4.3.6 Karlsborgs kommun**

I Karlsborgs kommun sker lika många händelser som medelvärdet för jämförda kommuner sett till antalet händelser per 1000 invånare och år. Av totala andelen händelser i Karlsborgs kommun utgör händelsetypen 21 %. Om Automatlarm som ej föranleder en räddningsinsats tas bort utgör händelsetypen 36 % vilket är en relativt hög siffra jämfört med förbundets övriga medlemskommuner.

### **4.3.7 Töreboda kommun**

I Töreboda kommun sker ungefär lika många händelser som medelvärdet för jämförda kommuner sett till antalet händelser per 1000 invånare och år. Av totala andelen händelser i Töreboda kommun utgör händelsetypen 17 %. Om Automatlarm som ej föranleder en räddningsinsats tas bort utgör händelsetypen 29 %.

### **4.3.8 Gullspångs kommun**

I Gullspångs kommun sker ungefär lika många händelser som medelvärdet för jämförda kommuner sett till antalet händelser per 1000 invånare och år. Av totala andelen händelser i Gullspångs kommun utgör händelsetypen 13 %. Om Automatlarm som ej föranleder en räddningsinsats tas bort utgör händelsetypen 20 %.

## **4.4 Trafikolycka**

Trafikolyckor är en vanligt förekommande olyckstyp och det inträffar regelbundet olyckor med svåra personskador och dödsfall inom medlemskommunerna.

### **4.4.1 Skövde kommun**

Trafikolyckor är en vanligt förekommande olyckstyp och det inträffar regelbundet olyckor med svåra personskador inom kommunen. Antalet trafikolyckor varierar från år till år under en tioårsperiod, men antalet döda på grund av trafikolyckor är lågt och kommunen ligger under snittet för landet.

I majoriteten av trafikolyckorna är en personbil inblandad.

Det ökade antalet mopedbilar och motorfordon med LGF-skylt (A-traktor) kan ge en ändrad trafikbild med ökad risk för olyckor som följd.

(KS § 194, 2021-12-13)



#### **4.4.1.1 Trafikolycka personbil**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats där en personbil är inblandad stod för majoriteten av olyckorna under 2020 (76 av 88) i kommunen vilket är i linje med den nationella statistiken där personbilar är inblandade i 85 % av trafikolyckorna.

Antalet olyckor där personbil är inblandad har legat på en hög nivå den senaste fem åren.

(KS § 194, 2021-12-13)

#### **4.4.1.2 Trafikolycka tungt fordon**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats med tungt fordon var under 2017-20 13-14 olyckor/år vilket kan jämföras med 2011-2016 där det var 6-9 olyckor/år. Det kan konstateras att antalet trafikolyckor med tungt fordon har ökat i Skövde kommun.

Risk för trafikolycka med tungt fordon bedöms främst föreligga på riksväg 26 och 49 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(KS § 194, 2021-12-13)

#### **4.4.1.3 Trafikolycka spårfordon**

I kommunen har det den senaste tioårsperioden skett 8 händelser klassade som trafikolycka med spårfordon. Risk för spårtrafikolycka föreligger på Västra stambanan som passerar genom kommunen samt centrala delarna av Skövde. Risk för olycka föreligger också på Mariesjöterminalen där hantering av godstransporter på järnväg sker. Järnvägen har en del oöversiktliga övergångar där det kan antas att risk föreligger och suicidproblematik är något som bör beaktas i samband med riskbilden kring järnvägar.

(KS § 194, 2021-12-13)

### **4.4.2 Mariestads kommun**

Räddningstjänsten larmades till totalt 31st trafikolyckor under 2020, 55st under 2019 och 50st 2018 i Mariestads kommun vilket visar att trafikolyckor förekommer men i mindre omfattning jämfört med tidigare år. Mariestads kommun har en hög andel trafikolyckor med dödlig utgång per år jämför med likartade kommuner enligt Räddningstjänsten Östra Skaraborgs analys av risker.

En stor andel av olyckorna sker på E20 som är den största vägen som passerar genom kommunen. Ökade trafikmängder på E20 bedöms öka olycksrisken då bland annat lokal trafik som ska korsa alternativt köra ut på E20 får allt svårare enligt rapport från Trafikverket.

Vid en olycka på eller i anslutning till E20 bedöms det i dagsläget av Trafikverket att det finns begränsade möjligheter till omledning av trafik på sträckan mellan Götene och Mariestad vilket skulle kunna bidra till ökad risk för följdolyckor.

En ytterligare väg där det kan antas att en risk för trafikolycka i kommunen föreligger är Riksväg 26 som utöver E20 är den större vägen genom kommunen.

Andra platser där det kan antas att en förhöjd risk föreligger är i närhet av skolor och förskolor vid uteverksamhet och hämtning/lämning.

Förhållanden som övergripande bedöms påverka risken för trafikolycka i kommunen är brist på hastighetsefterlevnad, oaktsamhet till trafikregler samt olika typer av natur- och väderföreteelser som t.ex. snö, halka, kraftig blåst och nedfallna träd.

Vidare har det kommit nya fordonstyper som exempelvis elbilar som gör att räddningstjänsten kan behöva genomföra en annan typ av räddningsinsats vilket är en identifierad risk enligt kommunens Risk-och sårbarhetsanalys.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.4.2.1 Trafikolycka personbil**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats där en personbil är inblandad stod för majoriteten av olyckorna under 2020 (25st) i kommunen vilket är i linje med den nationella statistiken där personbilar är inblandade i 85 % av trafikolyckorna. Detta kan jämföras med 2018 (45st) och 2019 (49st) i kommunen där man ser en minskning av trafikolyckor med personbilar. Den förmodade huvudorsaken till en trafikolycka med

personbil inblandad har i 90% varit oavsiktlig följd av mänsklig handling, mänsklig handling med oklar avsikt eller att orsaken inte gick att bedöma. Övriga förmodade orsaker har främst varit naturföreteelser som t.ex. nedfallna träd eller kraftig blåst.

Risk för trafikolycka med personbil antas främst föreligga på E20 samt riksväg 26 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.4.2.2 Trafikolycka tungt fordon**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats med tungt fordon var under 2020 7st vilket kan jämföras med 12st 2019 samt 2018. Det kan konstateras att antalet trafikolyckor med tungt fordon har minskat i Mariestadskommun.

Risk för trafikolycka med tungt fordon bedöms främst föreligga på E20 samt riksväg 26 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.4.2.3 Trafikolycka spårfordon**

I Mariestads kommun har det enligt räddningstjänstens statistik varit 1 händelse klassad som trafikolycka med spårfordon i Mariestads kommun sedan 2016. Risk för spårtrafikolycka föreligger på Kinnekullebanan som passerar genom kommunen. Järnvägen har en del obehagade övergångar där det kan antas att risk föreligger och suicidproblematik är något som bör beaktas i samband med riskbilden kring järnvägar

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.4.3 Hjo kommun**

I perioden 2018 – 2020 har det skett 37 trafikolyckor i Hjo kommun. Majoriteten av dessa hade personbilar som involverad part.

Olyckor i trafiken kan ske vid:

- hastighetsöverträdelse,
- farliga omkörningar, oaktsamhet vid passage av korsning med högerregel,
- oaktsamhet till trafikreglerna och
- framförande av fordon i gångfartsområde.

I snitt sker en trafikolycka 1 gång per månad i Hjo kommun.

Konsekvenserna av en trafikolycka är att eventuella tillfartsvägar in och ut ur tätorten kan bli blockerade under en längre tid. Landsvägsnätet med smalare vägbana kan blockeras och försvåra framkomligheten på landsbygden.

Olyckor kan leda till personskador och/eller egendomsskador vid singelolycka. Grusvägsnätet som är utbrett utanför tätorterna medför en ökad risk för viltolyckor i skymning och gryningstider. Avstånd mellan väg och skogsbryn är oftast väldigt kort och inga viltstängsel finns att tillgå. Mindre regelbunden och tung trafik på dessa vägar bidrar också till att vilt rör sig mindre skyggt kring vägnätet.

Det finns inga aktiva järnvägsspår i kommunen och därför finns det inga särskilda risker kopplat till spårolyckor.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.4.3.1 Trafikolycka personbil**

De flesta trafikolyckor som inträffar i kommunen är personbilsolyckor. Det höga flödet av personbilar in och ut ur kommunen kopplat till sommarhalvårets besöksturism och övriga årets pendeltrafik medför en ökad risk för olyckor i samband med in och utfart i tätorten.

Den täta bebyggelsen i huvudtätortens centrala delar medför ökad risk för personbilsolyckor med oskyddade trafikanter. Detta gäller främst för området kring Ban och Hamngatan samt torget.

Vägledningen med torget som del av ringvägledningen i tätorten medför ett stort trafikflöde som orsakar trafikstockningar vid rusningstrafik och under turishögsäsongen.

De långa raka gatorna som inte till dags datum kantas av refuger, farthinder eller andra farthindrande anordningar medför en risk för olycka mellan fortkörare och fotgängare som rör sig kring övergångsställena på dessa gator, detta gäller framförallt större folkströmningar sommarhalvåret som rör sig mellan de perifera parkeringsplatserna och hamnområdet.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.4.3.2 Trafikolycka tungt fordon**

Den tunga trafiken som passerar kommunen, har sin destination i eller ursprung i Hjo, passerar främst via väg 195 och 194. Dessa vägar är välanpassade för den sortens trafik och riskerna som består är vid rondeller och in och utfarer från mindre insiktsskymda vägar.

Den trafik som har sitt mål någonstans i Hjo Stad har goda möjligheter att nyttja väg 195 för att kringgå tätorten och nå sitt mål i det norra industriområdet. Detta område har bredare gator och få icke yrkestrafikanter.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.4.4 Tibro kommun**

Räddningstjänsten larmades till totalt 9st trafikolyckor under 2020, 11st under 2019 och 12st 2018 i Tibro kommun.

Risk för vägtrafikolycka föreligger på bland annat riksväg 49 som passerar förbi Tibro tätort samt övriga mindre vägar i kommunen. Eventuella ökade trafikmängder på riksväg 49 kan öka olycksrisken.

Saker som övergripande bedöms påverka risken för trafikolycka i kommunen är brist på hastighetsefterlevnad, oaktsamhet till trafikregler samt olika typer av natur- och väderföreteelser som t.ex. snö, halka, kraftig blåst och nedfallna träd.

Vidare har det kommit nya fordonstyper som exempelvis elbilar som gör att räddningstjänsten kan behöva genomföra en annan typ av räddningsinsats.

(KS § 184, 2021-12-07)

##### **4.4.4.1 Trafikolycka personbil**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats där en personbil är inblandad stod för majoriteten av olyckorna under 2020 (9st) i kommunen vilket är i linje med den nationella statistiken där personbilar är inblandade i 85 % av trafikolyckorna. Detta kan jämföras med 2018 (11st) och 2019 (11st) i kommunen där man ser en viss minskning av trafikolyckor med personbilar. Den förmodade huvudorsaken till en trafikolycka med personbil inblandad har i 90% varit oavsiktlig följd av mänsklig handling, mänsklig handling med oklar avsikt eller att orsaken inte gick att bedöma.

Risk för trafikolycka med personbil antas främst föreligga på riksväg 49, samt väg 201 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(KS § 184, 2021-12-07)

##### **4.4.4.2 Trafikolycka tungt fordon**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats med tungt fordon var under 2020 1st vilket kan jämföras med 0st 2019 samt 3st 2018. Det kan konstateras att antalet trafikolyckor med tungt fordon har minskat i Karlsborg kommun.

Risk för trafikolycka med tungt fordon bedöms främst föreligga på riksväg 49 samt väg 202 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **4.4.5 Karlsborgs kommun**

Räddningstjänsten larmades till totalt 8st trafikolyckor under 2020, 8st under 2019 och 14st 2018 i Karlsborg kommun.

Risk för vägtrafikolycka föreligger på bland annat riksväg 49 som passerar genom Karlsborg tätort samt övriga mindre vägar i kommunen. Eventuella ökade trafikmängder på riksväg 49 kan öka olycksrisken och då främst i tätorten.

Saker som övergripande bedöms påverka risken för trafikolycka i kommunen är brist på hastighetsefterlevnad, oaktsamhet till trafikregler samt olika typer av natur- och väderföreteelser som t.ex. snö, halka, kraftig blåst och nedfallna träd.

Vidare har det kommit nya fordonstyper som exempelvis elbilar som gör att räddningstjänsten kan behöva genomföra en annan typ av räddningsinsats.

(KS § 140, 2021-12-15)

#### **4.4.5.1 Trafikolycka personbil**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats där en personbil är inblandad stod för majoriteten av olyckorna under 2020 (6st) i kommunen vilket är i linje med den nationella statistiken där personbilar är inblandade i 85 % av trafikolyckorna. Detta kan jämföras med 2018 (13st) och 2019 (7st) i kommunen där man ser en viss minskning av trafikolyckor med personbilar. Den förmodade huvudorsaken till en trafikolycka med personbil inblandad har i 90% varit oavsiktlig följd av mänsklig handling, mänsklig handling med oklar avsikt eller att orsaken inte gick att bedöma.

Risk för trafikolycka med personbil antas främst föreligga på riksväg 49 samt väg 202 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(KS § 140, 2021-12-15)

#### **4.4.5.2 Trafikolycka tungt fordon**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats med tungt fordon var under 2020 1st vilket kan jämföras med 1st 2019 samt 1st 2018. Det kan konstateras att antalet trafikolyckor med tungt fordon har minskat i Karlsborg kommun.

Risk för trafikolycka med tungt fordon bedöms främst föreligga på riksväg 49 samt väg 202 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(KS § 140, 2021-12-15)

### **4.4.6 Töreboda kommun**

Räddningstjänsten larmades till totalt 9 trafikolyckor under år 2020, 16 under år 2019 och 18 år 2018 i Töreboda kommun.

Risk för vägtrafikolycka föreligger på Väg 200 och väg 202 som passerar genom Törebodas tätort samt övriga mindre vägar i kommunen. Andra platser där det kan antas att en förhöjd risk föreligger är i närhet av skolor och förskolor vid uteverksamhet och hämtning/lämning.

Förhållanden som övergripande bedöms påverka risken för trafikolycka i kommunen är brist på hastighetsefterlevnad, oaktsamhet till trafikregler samt olika typer av natur- och väderföreteelser som t.ex. snö, halka, kraftig blåst och nedfallna träd.

Vidare har det kommit nya fordonstyper som exempelvis elbilar som gör att räddningstjänsten kan behöva genomföra en annan typ av räddningsinsats.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.4.6.1 Trafikolycka personbil**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats där en personbil är inblandad stod för majoriteten av olyckorna under 2020 (8st) i kommunen vilket är i linje med den nationella statistiken där personbilar är inblandade i 85 % av trafikolyckorna. Detta kan jämföras med 2019 (16st) och 2018 (16st) i kommunen där man ser en minskning av trafikolyckor med personbilar. Den förmodade huvudorsaken till en trafikolycka med personbil inblandad har varit oavsiktlig följd av mänsklig handling, mänsklig handling med oklar avsikt eller att orsaken inte gick att bedöma. Övriga förmodade orsaker har främst varit naturföreteelser som t.ex. nedfallna träd, viltolycka eller kraftig blåst.

Risk för trafikolycka med personbil antas främst föreligga på väg 202 samt väg 200 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.4.6.2 Trafikolycka tungt fordon**

Under 2020 var det inga olyckor med tungt fordon som resulterat i räddningsinsats i Töreboda kommun vilket kan jämföras med 2st 2019 samt 1 händelse under 2018. Det kan konstateras att antalet trafikolyckor med tungt fordon har minskat i Töreboda kommun.

Risk för trafikolycka med tungt fordon antas främst föreligga på väg 202 samt väg 200 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.4.6.3 Trafikolycka spårfordon**

I Töreboda kommun har det enligt räddningstjänstens statistik varit 1 händelse klassad som trafikolycka med spårfordon under 2020, ingen under 2019 och 1 händelse under 2018.

Risk för spårtrafikolycka finns lägst med Västra stambanan som passerar genom kommunen och särskilt där stambanan går igenom Töreboda tätort/centrum. Järnvägen har obevakade övergångar där det kan antas att risk föreligger och suicidproblematik är något som bör beaktas i samband med riskbilden kring järnvägar.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.4.7 Gullspångs kommun**

Räddningstjänsten larmades till totalt 14st trafikolyckor under 2020, 24st under 2019 och 24st 2018 i Gullspångs kommun. Under 2020 var det 14st vägtrafikolyckor.

Risk för vägtrafikolycka föreligger på bland annat E20 och riksväg 26 som passerar förbi Hova tätort samt övriga mindre vägar i kommunen. Ökade trafikmängder på E20 bedöms öka olycksrisken då bland annat lokal trafik som ska korsa alternativt köra ut på E20 får allt svårare enligt rapport från Trafikverket. Andra platser där det kan antas att en förhöjd risk föreligger är i närhet av skolor och förskolor vid uteverksamhet och hämtning/lämning.

Saker som övergripande bedöms påverka risken för trafikolycka i kommunen är brist på hastighetsefterlevnad, oaktsamhet till trafikregler samt olika typer av natur- och väderföreteelser som t.ex. snö, halka, kraftig blåst och nedfallna träd.

Vidare har det kommit nya fordonstyper som exempelvis elbilar som gör att räddningstjänsten kan behöva genomföra en annan typ av räddningsinsats.

(KS § 392, 2021-12-15)

##### **4.4.7.1 Trafikolycka personbil**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats där en personbil är inblandad stod för majoriteten av olyckorna under 2020 (10st) i kommunen vilket är i linje med den nationella statistiken där personbilar är inblandade i 85 % av trafikolyckorna. Detta kan jämföras med 2018 (21st) och 2019 (21st) i kommunen där man ser en minskning av trafikolyckor med personbilar. Den förmodade huvudorsaken till en trafikolycka med personbil inblandad har i 90% varit oavsiktlig följd av mänsklig handling, mänsklig handling med oklar avsikt eller att orsaken inte gick att bedöma. Övriga förmodad orsak har varit viltolycka.

Risk för trafikolycka med personbil antas främst föreligga på E20 samt riksväg 26 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(KS § 392, 2021-12-15)

##### **4.4.7.2 Trafikolycka tungt fordon**

Olyckor som resulterat i räddningsinsats med tungt fordon var 4st under 2020 vilket kan jämföras med 6st under 2019 4st under 2018.

Risk för trafikolycka med tungt fordon bedöms främst föreligga på E20 samt riksväg 26 som utgör de större vägarna i kommunen men detta behöver utredas ytterligare.

(KS § 392, 2021-12-15)

#### 4.4.7.3 Trafikolycka spårfordon

Under 2020 skede inga spårtrafikolyckor i Gullspångs kommun. Risk för spårtrafikolycka föreligger lägst med Västra stambanan som passerar genom östra delen av kommunen och troligen särskilt där stambanan går igenom orten Gårdsjö. Det föreligger också risk för olycka lägst Kinnekullebanan som går genom kommunen. Järnvägen har en del obehagliga övergångar där det kan antas att risk föreligger och suicidproblematik är något som bör beaktas i samband med riskbilden kring järnvägar.

(KS § 392, 2021-12-15)

## 4.5 Olycka med farliga ämnen

### 4.5.1 Skövde kommun

Försvarmakten är starkt representerad i kommunen genom två regementen, Trängregementet och Skaraborgs Regemente P4 samt Markstridsskolan. I kommunen finns också större industrier som hanterar farliga ämnen, t.ex. Cementa, Volvo Powertrain AB, Volvo Personvagnar AB m.fl.

I kommunen finns Sevesoverksamheter av lägre kategorin i Volvo Powertrain AB samt två bergtäkter, Skanska Asphalt och Betong AB samt Swerock AB. Det finns, förutom Sevesoverksamheterna, två övriga farliga verksamheter i kommunen: Skövde flygplats samt Jackson AB.

Västra stambanan går genom Skövde kommun där både passagerartåg och godståg passerar. Ursparning av tåg med farliga ämnen kan innebära fara för vissa bostadsområden, industriområden och handelsområden i Skövdes centrala delar om det sker på spår i anslutning till Resecentrum, men även om det sker på Godsterminalen i Mariesjö

Vissa delar av centrala Skövde har stängts av för transport av farligt god på landväg i syfte att minska risken för olyckor med farliga ämnen.

Antalet insatser kopplat till utsläpp av farligt ämne/fara för utsläpp på en relativt låg nivå med ca 14 insatser per år under en tioårsperiod. Skövde kommun ska fortsatt samverka med ovanstående aktörer i syfte att förebygga olyckor som kan skada kommunens befolkning och byggnader.

(KS § 194, 2021-12-13)

### 4.5.2 Mariestads kommun

Olycka med farliga ämnen innefattar främst utsläpp av farliga ämnen och kan dels ske i anslutning till byggnader/verksamheter såsom industrier, bensinstationer, laboratorier och ishallar, dels i samband med transporter på väg eller järnväg, s.k. farligt gods-olyckor. Farliga ämnen kan exempelvis vara brandfarliga, explosiva, giftiga, frätande eller radioaktiva. Dessa typer av olyckor kan leda till allvarliga skador på liv, hälsa, egendom och miljö samt kräva omfattande räddningsinsatser.

I kommunen finns ett antal anläggningar som hanterar farliga ämnen där olyckor kan leda till omfattande utsläpp i luft eller vatten samt andra olyckor som påverkar befolkningen i närområdet. Anläggningar som omfattas av Sevesodirektivet är Metsä-Tissue AB, Bergtäkt – Jättabergen, Bergtäkt - Äskekärr Lugnås. Vidare har Länsstyrelsen fattat beslut om att farlig verksamhet bedrivs vid Electrolux Home Products AB och Metsä Tissue AB.

En vanlig orsak enligt kommunens risk- och sårbarhetsanalys till utsläpp av farliga ämnen vid anläggningar är i samband med lossning/lastning av transporter, bränder och tekniska haverier. I Mariestads kommun hände detta senast 2018 då det skede 1 olycka/tillbud som ledde till räddningsinsats.

Vidare finns risk för olycka med farliga ämnen i samband med transporter (farligt gods-olyckor) i kommunen. Farligt gods rekommenderas transport på särskilt avsedda klassificerade vägar. Det finns primär och sekundärled beslutad av länsstyrelsen i samråd med kommuner och övriga myndigheter. Inom MTG-kommunerna finns både primära och sekundära farleder där farligt gods transporteras både dag- och nattetid genom eller i närheten av tätorter och vattentäkter.

I Mariestads tätort transporteras farligt gods som främst rör gasol, natriumditionit,

petroleumprodukter till Metsä Tissue AB. Explosiva och oxiderande ämnen transporteras till bergtäkterna i Jättabergen och Lugnås söder om Mariestad, längs E20. Förutom dessa transporteras farligt gods av olika sorter genom kommunen på väg E20 och riksväg 26 (utgör primär väg för transport av farligt gods)

och på Vänern. Det mest vanliga förekommande ämnet är petroleumprodukter som transporteras till drivmedelsstationer inom MTG-området.

Risk för mindre läckage av drivmedel och olja föreligger vidare vid trafikolyckor i kommunen.

Transporter av oljeprodukter som vid ett läckage bedöms kunna ge påslag i Mariestads kommun sker främst i hamnarna i Karlstad, Kristinehamn, Gruvön och Skoghall. Utöver utsläpp från oljetankfartyg kan utsläpp av dieselbrännolja ske från alla handelsfartyg som trafikerar Vänern. Även ett sådant utsläpp kan medföra saneringsarbete om oljan når land. Utsläpp av farligt ämne i Vänern medför skador som kan ha både kort- och långvarig påverkan på den marina miljön och dess djur- och växtliv samt risk för påverkan på kommunens dricksvattenuttag.

Mellan 2018-2020 har det skett 2 olyckor där farligt gods varit inblandat enligt Räddningstjänstens Östra Skaraborgs statistik men inget utsläpp av farligt gods har skett i samband med dessa olyckor.

(KS § 249, 2021-12-20)

### **4.5.3 Hjo kommun**

I perioden 2018 – 2020 har det skett 7 olyckor kopplat till utsläpp av farliga ämnen i Hjo kommun.

Hjo Kommun har i juni 2021 inga Seveso-anläggningar inom sitt geografiska område.

Småbåtshamnen i Hjo Stad har begränsad yrkestrafik med majoriteten yrkes/fritidsfiskare med mindre båtar.

Utsläpp av drivmedel från fritidsbåtar och fiskebåtar kan förekomma i mindre omfattning och vid bunkring och lastning.

Mindre utsläpp enligt ovan kan ske när helst bunkring/tankning av småbåtar genomförs.

Trafikolyckor som har utsläpp av farliga ämnen till följd kan ske när drivmedelslastade fordon passerar genom kommunen och Hjo Stad samt vid påfyllnadspumpning vid drivmedelsstationer.

Mindre kemiska utsläpp kan ske vid verksamhet i Hjos industriområde.

Konsekvenserna av ett utsläpp på landsväg är en längre avspärning av aktuell vägsträcka, omfattande saneringsarbeten som kan påverka markägare med lantbruk eller boskapsverksamhet.

Utsläpp av farliga ämnen vid en olycka i tätorten kan medföra omfattande skador på privat egendom i bostadsområde, grundvattenförgiftning och liv och hälsa vid utsläpp av aerosol-ämnen eller annat hälsovådligt ämne.

Ett utsläpp på land eller vatten kan ge påverkan på Vätterns vattenskyddsområde och dricksvattenuttag till flera kommuner.

Ett utsläpp i Vättern kan medföra konsekvenser för det marina djurlivet.

KF § 5, 2022-03-03

### **4.5.4 Tibro kommun**

Olycka med farliga ämnen innefattar främst utsläpp av farliga ämnen och kan dels ske i anslutning till byggnader/verksamheter såsom industrier, bensinstationer, laboratorier och ishallar, dels i samband med transporter på väg eller järnväg, s.k. farligt gods-olyckor. Farliga ämnen kan exempelvis vara brandfarliga, explosiva, giftiga, frätande eller radioaktiva. Olyckor med omfattande utsläpp i luft eller vatten som påverkar befolkningen i närområdet kan leda till allvarliga skador på liv, hälsa, egendom och miljö samt kräva omfattande räddningsinsatser.

I Tibro kommun finns det industrier som hanterar farliga ämnen samt en verksamhet som omfattas av Seveso direktivet vid bergtäkten Karlshaga.

Risk för mindre läckage av drivmedel och olja föreligger vid trafikolyckor i kommunen

Vidare finns risk för olycka med farliga ämnen i samband med transporter (farligt gods-olyckor) i kommunen. Farligt gods rekommenderas transport på särskilt avsedda klassificerade vägar. Riksväg 49 och väg 201 utgör samtliga transportleder för farligt gods i Tibro kommun. Det mest vanliga förekommande ämnet är petroleumprodukter som transporteras till drivmedelsstationer inom Tibro kommuns närområde.

I Tibro kommun har det under perioden 2018-2020 varit 0 olyckor med räddningsinsats kopplad till utsläpp eller överhängande fara för utsläpp av farligt gods last.

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **4.5.5 Karlsborgs kommun**

Olycka med farliga ämnen innefattar främst utsläpp av farliga ämnen och kan dels ske i anslutning till byggnader/verksamheter såsom industrier, bensinstationer, laboratorier och ishallar, dels i samband med transporter på väg eller järnväg, s.k. farligt gods-olyckor. Farliga ämnen kan exempelvis vara brandfarliga, explosiva, giftiga, frätande eller radioaktiva. Olyckor med omfattande utsläpp i luft eller vatten som påverkar befolkningen i närområdet kan leda till allvarliga skador på liv, hälsa, egendom och miljö samt kräva omfattande räddningsinsatser.

I Karlsborg kommun finns det industrier som hanterar farliga ämnen samt en verksamheter som omfattas av Seveso direktivet.

Risk för mindre läckage av drivmedel och olja föreligger vid trafikolyckor i kommunen samt båttrafik.

Vidare finns risk för olycka med farliga ämnen i samband med transporter (farligt gods-olyckor) i kommunen. Farligt gods rekommenderas transport på särskilt avsedda klassificerade vägar. Riksväg 49 och väg 202 utgör samtliga transportled för farligt gods i Karlsborg kommun. Det mest vanliga förekommande ämnet är petroleumprodukter som transporteras till drivmedelsstationer inom Karlsborg kommuns närområde samt till viss del explosiva varor.

I Karlsborg kommun har det under perioden 2018-2020 varit 2 olyckor med räddningsinsats kopplad till utsläpp eller överhängande fara för utsläpp av farligt gods last.

(KS § 140, 2021-12-15)

#### **4.5.6 Töreboda kommun**

Olycka med farliga ämnen innefattar främst utsläpp av farliga ämnen och kan dels ske i anslutning till byggnader/verksamheter såsom industrier, bensinstationer, laboratorier och ishallar, dels i samband med transporter på väg eller järnväg, s.k. farligt gods-olyckor.

Farliga ämnen kan exempelvis vara brandfarliga, explosiva, giftiga, frätande eller radioaktiva. Olyckor med omfattande utsläpp i luft eller vatten som påverkar befolkningen i närområdet kan leda till allvarliga skador på liv, hälsa, egendom och miljö samt kräva omfattande räddningsinsatser.

I Töreboda kommun finns det industrier som hanterar farliga ämnen samt två farliga verksamheter, Källbergs industri AB samt Göta kanal dammanläggning där olyckor kan leda till omfattande utsläpp i luft eller vatten samt andra olyckor som påverkar befolkningen i närområdet.

En vanlig orsak enligt kommunens risk- och sårbarhetsanalys till utsläpp av farliga ämnen vid anläggningar är i samband med lossning/lastning av transporter, bränder och tekniska haverier. I Töreboda kommun har det under perioden 2018-2020 varit en olycka med räddningsinsats kopplad till utsläpp eller fara för utsläpp av farligt ämne.

Vidare finns risk för olycka med farliga ämnen i samband med transporter (farligt gods-olyckor) i kommunen. Farligt gods rekommenderas transport på särskilt avsedda klassificerade vägar. Det finns primär och sekundärled beslutad av länsstyrelsen i samråd med kommuner och övriga myndigheter. I Töreboda kommun utgör delar av väg 202 transportled för farligt gods och Västra stambanan utgör primärled för transport av farligt gods. Farligt gods transporteras vidare i närheten av Haboskogens och Slättes grundvattentäkter i kommunen där olycka skulle kunna få påverkan på kommunens dricksvattenförsörjning. Det mest vanliga förekommande ämnet är petroleumprodukter som transporteras till drivmedelsstationer inom MTG-området.

Risk för mindre läckage av drivmedel och olja föreligger vidare vid trafik- och båtolyckor i kommunen.

I Töreboda kommun har det under perioden 2018-2020 har det inte skett några olyckor med räddningsinsats kopplad till utsläpp eller överhängande fara för utsläpp av farligt gods last.

(Kf § 126, 2021-12-20)



#### 4.5.7 Gullspångs kommun

Olycka med farliga ämnen innefattar främst utsläpp av farliga ämnen och kan dels ske i anslutning till byggnader/verksamheter såsom industrier, bensinstationer, laboratorier och ishallar, dels i samband med transporter på väg eller järnväg, s.k. farligt gods-olyckor. Farliga ämnen kan exempelvis vara brandfarliga, explosiva, giftiga, frätande eller radioaktiva. Olyckor med omfattande utsläpp i luft eller vatten som påverkar befolkningen i närområdet kan leda till allvarliga skador på liv, hälsa, egendom och miljö samt kräva omfattande räddningsinsatser.

I Gullspångs kommun finns det industrier som hanterar farliga ämnen samt en verksamhet som omfattas av sevesodirektivet, Vänerhamn AB där olycka kan leda till omfattande utsläpp i luft eller vatten samt andra olyckor som påverkar befolkningen i närområdet. En vanlig orsak enligt kommunens risk- och sårbarhetsanalys till utsläpp av farliga ämnen vid anläggningar är i samband med lossning/lastning av transporter, bränder och tekniska haverier. I Gullspångs kommun har det under perioden 2018-2020 varit 1 olycka med räddningsinsats kopplad till utsläpp eller fara för utsläpp av farligt ämne.

Risk för mindre läckage av drivmedel och olja föreligger vidare vid trafik- och fartygsolyckor i kommunen

Vidare finns risk för olycka med farliga ämnen i samband med transporter (farligt gods-olyckor) i kommunen. Farligt gods rekommenderas transport på särskilt avsedda klassificerade vägar. Det finns primär och sekundärled beslutad av länsstyrelsen i samråd med kommuner och övriga myndigheter. Västra stambanan, Väg 26, E20 och väg 200 utgör samtliga transportled för farligt gods i Gullspångs kommun. Det mest vanliga förekommande ämnet är petroleumprodukter som transporteras till drivmedelsstationer inom MTG-området.

Transporter av oljeprodukter som vid ett utläckage bedöms kunna ge påslag i Gullspångs kommun sker främst till hamnarna i Karlstad, Kristinehamn, Gruvön och Skoghäll. Utöver utsläpp från oljetankfartyg kan utsläpp av dieselbrännolja ske från alla handelsfartyg som trafikerar Väneren. Även ett sådant utsläpp kan medföra saneringsarbete om oljan når land. Utsläpp av farligt ämne i Väneren medför skador som kan ha både kort- och långvarig påverkan på den marina miljön och dess djur- och växtliv samt risk för påverkan på kommunens dricksvattenuttag.

I Gullspångs kommun har det under perioden 2018-2020 varit 0 olyckor med räddningsinsats kopplad till utsläpp eller överhängande fara för utsläpp av farligt gods last.

(KS § 392, 2021-12-15)

## 4.6 Naturolycka

### 4.6.1 Skövde kommun

I kommunen har det den senaste tioårsperioden endast skett 24 räddningsinsatser kopplat till översvämning av vattendrag, stormskada eller ras, skred eller slamström.

(KS § 194, 2021-12-13)

#### 4.6.1.1 Ras/skred

Risk för skred föreligger vid Ömsåravinen, med skada på åkermark som följd. Sannolikheten för skred bedöms dock som liten.

(KS § 194, 2021-12-13)

#### 4.6.1.2 Extrema snöfall

Långvarig nederbörd i form av snö kan även bli allvarligt och ta på samhällets resurser. Snöfall i regionen beräknas minska med klimatförändringen. Men den andel av totalnederbörden som faller i form av intensiva regn eller snöfall har blivit större i och med att mängden vattenånga i luften har ökat. Kortvariga men intensiva nederbördstyper blir även sannolikt mer vanligt framöver med klimatförändringarna. Detta på grund av den ökade avdunstningen och ökade vattenånghalt som följer uppvärmningen.

Rikliga snöfall kan orsaka problem i samhället, speciellt om det är kombinerat med stark vind. Detta kan resultera i stora problem med framkomlighet på vägar, skador på byggnader, ledningar och träd samt stora behov av snöröjning.

(KS § 194, 2021-12-13)

#### **4.6.1.3 Översvämning/höga vattennivåer**

I kommunen rinner ett mindre antal vattendrag som skulle kunna översvämmas och leda till skador på personer och egendom. Tidån, Lången och Ösan är exempel på vattendrag som skulle kunna översvämmas, men där risken är liten.

Kommunen har tagit fram en skyfallskartering i syfte att se risken för att samhällsviktiga verksamheter påverkas vid skyfall. I dagsläget finns inga större risker för att verksamheter direkt påverkas.

Dock finns ett antal viadukter i kommunen som vid skyfall kan vattenfyllas med begränsningar i framkomlighet som följd. I och med det föreligger risk att olika verksamheter påverkas då tillgängligheten i transportvägar begränsas

(KS § 194, 2021-12-13)

#### **4.6.1.4 Extrema temperaturer, torka, värmebölja**

Torka och vattenbrist kan innebära stora konsekvenser inom många områden i samhället som exempelvis jordbruk, skogsbruk och dricksvattenproduktion. Värmeböljor kan leda till ökad påverkan på riskgrupper med ökat omsorgsbehov som följd.

Vidare ökar risken för brand vid torka där stora skogsbränder kan leda till mycket omfattande och komplexa räddningsinsatser som vid exempelvis branden i Västmanland år 2014.

(KS § 194, 2021-12-13)

### **4.6.2 Mariestads kommun**

Det finns olika sorters extrema naturolyckor varav en del är våldsamma, till exempel ett häftigt ösregn eller en storm. Andra byggs upp genom att någon viss väderlek dominerar under en längre tid, till exempel en värmebölja eller osedvanligt kallt väder. En längre period med torka eller ihållande regn kan också leda till extrema förhållanden.

En av klimatförändringarnas effekter är att det kommer bli allt vanligare med extrema väderhändelser som i sin tur kan förväntas ge ökade behov av räddningsinsatser i olika typer av sammanhang.

Mellan 2018-2020 har det skett 2 händelser som föranledde räddningsinsats kopplat till översvämning av dagvatten- eller avloppssystem samt 2 händelser kopplat till stormskada i Mariestads kommun.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.6.2.1 Ras/skred**

Skred och ras, är snabba massrörelser i jordtäcket eller i berggrunden, som kan skada människor och orsaka stora skador på mark och byggnader inom det drabbade området och inom det markområde nedanför slänten där skred- och rasmassorna hamnar. Ett skred eller ras är i många fall en följd av en naturlig erosionsprocess och kan utlösas av riklig nederbörd eller av mänskliga ingrepp i naturen. Skred och ras kan inträffa utan förvarning. Ett skred kan orsaka stora materiella kostnader som ger upphov till ekonomiska förluster för mark/fastighetsägare. Dessutom kan människor dödas eller skadas i samband med skred.

Mariestads kommun ligger i det område Statens Geotekniska Institut (SGI) betecknat ha medelhöga risker för ras och skred. I och med förändringar i klimatet förväntas riskerna för ras, skred och erosion generellt sett att öka.

Ytterligare information om Ras/Skred finns i kommunens klimatanpassningsplan.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.6.2.2 Skyfall**

Ett skyfall kan lokalt orsaka extrema flöden och översvämning men kan också orsaka ras och skred längs med vattendrag som normalt är små. Mest problematiskt blir det om det sker i en tätort då nederbörden inte kan samlas upp utan hamnar på asfalt, betong och andra ytor som inte drar åt sig vattnet. Detta vatten leds istället till dagvattensystemet som då kan bli överbelastat och bland annat leda till begränsningar i framkomlighet på vägnätet vilket kan leda till trafikolyckor med räddningsinsats som följd.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.6.2.3 Storm**

Stormar med vindbyar över 25 m/s kan orsaka skador på byggnader och människor med risk för kringflygande föremål. Stormar anses inte vara ett fenomen som ökar i och med klimatförändringarna. Med en fortsatt uppvärmning och nederbördsökning kan omfattningen av stormfällning öka i Sverige vilket kan leda till räddningsarbete både i form av olyckor och röjning. En storm kan förorsaka risk för avbrott i elförsörjningen som beroende på årstid kan få olika omfattning och påverkan på människor, kommunens verksamheter och näringslivet.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.6.2.4 Extrema snöfall**

Långvarig nederbörd i form av snö kan även bli allvarligt och ta på samhällets resurser. Snöfall i regionen beräknas minska med klimatförändringen. Men den andel av totalnederbörden som faller i form av intensiva regn eller snöfall har blivit större i och med att mängden vattenånga i luften har ökat. Kortvariga men intensiva nederbördstyper blir även sannolikt mer vanligt framöver med klimatförändringarna. Detta på grund av den ökade avdunstningen och ökade vattenånghalt som följer uppvärmningen.

Rikliga snöfall kan orsaka problem i samhället, speciellt om det är kombinerat med stark vind. Detta kan resultera i stora problem med framkomlighet på vägar, skador på byggnader, ledningar och träd samt stora behov av snöröjning.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.6.2.5 Översvämning/höga vattennivåer**

Översvämningsrisker från sjön Vätern ökar i takt med ökad nederbörd, något som riskerar att påverka kommunen och med Mariestads centralorts placering vid sjön. Det kan leda till avskurna vägar och annan påverkan på samhällsviktig verksamhet och övergripande försvåra framkomligheten på vägnätet.

Översvämningar kan också påverka avlopp och dricksvattenförsörjningen med bland annat förorenat dricksvatten som följd samt skada på miljö, fastigheter och egendom.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.6.2.6 Extrema temperaturer, torka, värmebölja**

Torka och vattenbrist kan innebära stora konsekvenser inom många områden i samhället som exempelvis jordbruk, skogsbruk och dricksvattenproduktion. Värmeböljor kan leda till ökad påverkan på riskgrupper med ökat omsorgsbehov som följd.

Vidare ökar risken för brand vid torka där stora skogsbränder kan leda till mycket omfattande och komplexa räddningsinsatser som vid exempelvis branden i Västmanland år 2014.

(KS § 249, 2021-12-20)

### **4.6.3 Hjo kommun**

I perioden 2018 – 2020 skedde 1 naturolycka kopplat till storm i Hjo kommun. Sommaren 2021 skedde begränsade översvämningar i samband med skyfall. Detta påverkade framförallt vägnät och privata fastighetsägare.

I sitt geografiska område har Hjo två generella avrinningsområden för nederbörd och smältvatten; Mullsjön och Vättern. Avrinningen varierar mellan 50 – 400 mm för kommunens landsbygd och 50 – 200 mm för Hjo Stad (Tätort).

(Avrinning är de vattenmassor som inte absorberas av marken, dagvattensystem o dyl. utan rinner på ytan)

Naturolyckor kan i Hjo uppträda vid:

- stora nederbörds mängder i skur-säsong under sommarhalvåret,
- stora snömängder under vår, höst och vinter,
- värmeböljor under vår och sommaren,
- ihållande regnperioder med skiftande temperaturer som fryser och tinar marken.

Olyckans art kan variera från skred, storm, värme till översvämning med mera.

Konsekvenserna kan bli personsador vid översvämningar, värmeböljor och stormar. Värmeböljor kan slå hårt mot den enskilde, framförallt äldre, samt de med särskilda behov.

Fastigheter, gator och andra byggnadstekniska inrättningar kan försvagas eller ta allvarlig skada vid översvämningar och stormar.

Översvämningar kan förorena dricksvattenuttaget, försvåra avlopps/dagvattensystemets korrekta funktion samt orsaka skada på privat egendom och försvåra framkomlighet på gator i tätorten.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.6.3.1 Ras/skred**

Hjo kommun ligger inte inom något riskområde för skred/ras. Mindre skred och jordförskjutningar kan ske i samband med ökade nederbörds mängder. Detta beskrivs i avsnittet *Naturolyckor, skyfall*.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.6.3.2 Skyfall**

Risken för skyfall i Hjo bedöms som lika stor som i övriga Skaraborg och utgörs främst av åskrelaterade nederbördsområden som uppstår under sommaren. Dessa skyfall hotar att översvämma dagvattensystemen, förorena dricksvattentäcker och ledningar samt orsaka skador på fastigheter med källarutrymmen. Samhällsviktig verksamhet bedöms kunna påverkas i medelstor utsträckning och risken för samhällsstörningar ökar med flera efter varandra följande skyfallsområden som passerar kommunen. Huvudsakliga riskområden är som nämnt; dricksvattenförsörjning, dagvatten och avloppsledningar.

Grusvägnätet medför att skyfall ökar risken för vägavbrott, där delar av vägen över eller under sköljs av vattenflöden och därmed gör vägen obrukbar. Senast sommaren 2021 skedde flera sådana skyfall som orsakade skador på vägar som hindrade skolskjuts och annan regelbunden trafik att passera.

Avrinningen på åkermark kan vid skyfall medföra att mindre lager av jordmån sköljs bort och kan medföra att vägar blockeras eller diken fylls så att dess funktion hindras eller försämras.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.6.3.3 Storm**

Hjo kommuns träbebyggelse med äldre byggtekniker och takinfästningar, tunnare glasrutor och vindfång i gavlar, taknockar och balkonger med mera, medför risker under stormar och hårda vindar. Risken består i att material lossnar från byggnader och träffar andra sårbara delar på byggnader eller oskyddade personer på marken. Detta kan medföra stora ekonomiska kostnader. Tätortens östra sida som ligger direkt mot Vättern medför ökad risk för ohindrade vindbyar in mot bebyggelsen som sedan kanaliseras i de trängre gatorna i den äldre delen av tätorten. Dessa vindbyar kan medföra risk för person och materiella skador på parkerade fordon.

Äldre träd i stadsparken löper risk att skadas vid storm och fällas eller delvis ryckas ur marken. Risken att nedfallande grenar skadar fotgängare är stor i detta område vid storm.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.6.3.4 Extrema snöfall**

Med hänsyn till extremväderutvecklingen kopplat till klimatförändringarna bedöms risken för större snöfallsmängder ökat de senaste åren. Även om snöfall generellt sätt minskat under vinterhalvåret har risken för enstaka svåra snöfallsområden, framförallt senare på vinter/vår, ökat.

En kombination av stora snömängder och hårda vindar kan orsaka stora drivbildningar och hindra samhällsviktig verksamhet inom vårdområdet att nå sina destinationer. I övrigt hindras trafiksituationen markant då många privata fordon parkeras längs eller på gatorna och snöröjningen försvåras.

Elnätet påverkas inte i tätorten då de flesta ledningar är underjordiska.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.6.3.5 Översvämning/höga vattennivåer**

Hjo kommun ligger inte i ett område som bedöms ha stor risk för översvämningar, däremot bidrar närheten till Vättern till att det kvarstår en risk för enskilda fastigheter in till strandområden och även jordbruksmark. Även områden nära Mullsjön har risk att drabbas av översvämningar då sjön är grund och snabbt kan påverkas av större nederbördsmängder eller inflöden.

Den största risken för höga vattennivåer och översvämningar finns vid stora nederbördsmängder, dessa kan också indirekt medföra att mindre vattendrag ökar i storlek och utsätter intilliggande fastigheter för mindre översvämningar.

Konsekvenserna är främst materiella skador och i lågpunkterna kan också dricksvattenförsörjningen och avloppssystemet påverkas.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.6.3.6 Extrema temperaturer, torka, värmebölja**

Den äldre delen av bebyggelsen medför en ökad risk vid extrem kyla eller värme. Den sämre standarden på isoleringsförmåga och ventilation/kylningsförmåga medför risker för boendena. Det är främst den äldre delen av befolkningen och personer med särskilda behov som är beroende och bundna till sitt boende på ett permanent sätt, som löper stor risk att drabbas vid extrema temperaturer.

I värsta fall kan framförallt extrem värme orsaka dödsfall genom vätskebrist, hypertermi (Värmeslag) eller allmän utmattning.

Byggnader som inte hålls att ha plusgrader inomhus och omkring vattenledningar löper risk att skadas av sprängda ledningar och senare vattenskador.

Extrema temperaturer kan också medföra risk för att infrastrukturella anordningar som drivs av förbränning och till viss del el, slås ut. Detta medför en ökad risk för avbrott i dricksvattenförsörjningen och avloppsvattenhanteringen.

Ett ökat elbehov under varma perioder kan medföra ökade kostnader för el och även elbrist som kan medföra svårigheter att förvara färskmat, kyla vätska och driva kylande och ventilerande anordningar samt den allmänna driften av samhällsviktig verksamhet.

Extrem värme kan medföra längre perioder av torka som kan påverka kommunens matproducenter och generellt tillgången till djur och lantbruksprodukter. Brister i tillförsel, höjda priser eller felslagna skördar medför stora risker för den breda massan av befolkningen och särskild äldre och personer med beroende av personlig hjälp i dagliga ärenden eller sämre ekonomi.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.6.4 Tibro kommun**

Det finns olika sorters extrema naturolyckor varav en del är våldsamma, till exempel ett häftigt ösregn eller en storm. Andra byggs upp genom att någon viss väderlek dominerar under en längre tid, till exempel en värmebölja eller osedvanligt kallt väder. En längre period med torka eller ihållande regn kan också leda till extrema förhållanden.

Mellan perioden 2018-2020 har det skett 0 naturolycka i Tibro kommun som föranledde räddningsinsats.

En av klimatförändringarnas effekter är att det kommer bli allt vanligare med extrema väderhändelser som i sin tur kan förväntas ge ökade behov av räddningsinsatser i olika typer av sammanhang.

(KS § 184, 2021-12-07)

##### **4.6.4.1 Ras/skred**

Skred och ras, är snabba massrörelser i jordtäcket eller i berggrunden, som kan skada människor och orsaka stora skador dels på mark och byggnader inom det drabbade området, dels inom det markområde nedanför slänten där skred- och rasmassorna hamnar. Ett skred eller ras är i många fall en följd av en naturlig erosionsprocess och kan utlösas av riklig nederbörd eller av mänskliga ingrepp i naturen. Skred och ras kan inträffa utan förvarning.

Ett skred kan orsaka stora materiella kostnader som ger upphov till ekonomiska förluster för mark/fastighetsägare. Dessutom kan människor dödas eller skadas i samband med skred. Tibro kommun

ligger i det område Statens Geotekniska Institut (SGI) betecknat ha låga risker för ras och skred. I och med förändringar i klimatet förväntas riskerna för ras, skred och erosion generellt sett att öka

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **4.6.4.2 Skyfall**

Ett skyfall kan lokalt orsaka extrema flöden översvämning men kan också orsaka ras och skred längs med vattendrag som normalt är små. Nästintill alla skyfall inträffar sommartid och i samband med kraftiga skurar. Mest problematiskt blir det om det sker i en tätort då nederbörden inte kan samlas upp utan hamnar på asfalt, betong och andra ytor som inte drar åt sig vattnet. Detta vatten leds istället till dagvattenssystemet som då kan bli överbelastat och bland annat leda till begränsningar i framkomlighet på vägnätet vilket kan leda till trafikolyckor med räddningsinsats som följd men även översvämning i fastigheter.

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **4.6.4.3 Storm**

Stormar med vindbyar över 25 m/s kan orsaka skador på byggnader och människor med risk för kringflygande föremål. Stormar anses inte vara ett fenomen som ökar i och med klimatförändringarna. Med en fortsatt uppvärmning och nederbördsökning kan omfattningen av stormfällning öka i Sverige framöver vilket kan leda till räddningsarbete både i form av olyckor och röjning. En storm kan förorsaka risk för avbrott i elförsörjningen som beroende på årstid kan få olika omfattning och påverkan på människor, kommunens verksamheter och näringslivet.

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **4.6.4.4 Extrema snöfall**

Långvarig nederbörd i form av snö kan även bli allvarligt och ta på samhällets resurser. Snöfall i regionen beräknas minska med klimatförändringen. Men den andel av totalnederbörden som faller i form av intensiva regn eller snöfall har blivit större i och med att mängden vattenånga i luften har ökat. Kortvariga men intensiva nederbördstyper blir även sannolikt mer vanligt framöver med klimatförändringarna. Detta på grund av den ökade avdunstningen och ökade vattenånghalt som följer uppvärmningen.

Rikliga snöfall kan orsaka problem i samhället, speciellt om det är kombinerat med stark vind. Detta kan resultera i stora problem med framkomlighet på vägar, skador på byggnader, ledningar och träd samt stora behov av snöröjning.

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **4.6.4.5 Översvämning/höga vattennivåer**

Översvämningsrisker ökar i takt med ökad nederbörd och mindre vattendrag kan snabbt påverkas av kraftig nederbörd medan ett översvämningsförlopp för sjön Örlen är mer osannolikt. Översvämnningar kan leda till avskurna vägar och annan påverkan på samhällsviktig verksamhet och övergripande försvåra framkomligheten på vägnätet. Översvämnningar kan också påverka avlopp och dricksvattenförsörjningen med bland annat förorenat dricksvatten som följd samt skada på miljö, fastigheter och egendom.

I Tibro kommun är främst placeringen vid ån Tidan den ökade risken för översvämnningar i och med klimatförändringarna som riskerar påverka kommunen.

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **4.6.4.6 Extrema temperaturer, torka, värmebölja**

Torka och vattenbrist kan innebära stora konsekvenser inom många områden i samhället som exempelvis jordbruk, skogsbruk och dricksvattenproduktion. Värmeböljor kan leda till ökad påverkan på riskgrupper med ökat omsorgsbehov som följd.

Vidare ökar risken för brand vid torka där stora skogsbränder kan leda till mycket omfattande och komplexa räddningsinsatser som vid exempelvis branden i Västmanland 2014.

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **4.6.5 Karlsborgs kommun**

Det finns olika sorters extrema naturolyckor varav en del är våldsamma, till exempel ett häftigt ösregn eller en storm. Andra byggs upp genom att någon viss väderlek dominerar under en längre tid, till exempel en värmebölja eller osedvanligt kallt väder. En längre period med torra eller ihållande regn kan också leda till extrema förhållanden.

Mellan perioden 2018-2020 har det skett 0 naturolycka i Karlsborg kommun som föranledde räddningsinsats.

En av klimatförändringarnas effekter är att det kommer bli allt vanligare med extrema väderhändelser som i sin tur kan förväntas ge ökade behov av räddningsinsatser i olika typer av sammanhang.

(KS § 140, 2021-12-15)

##### **4.6.5.1 Ras/skred**

Skred och ras, är snabba massrörelser i jordtäcket eller i berggrunden, som kan skada människor och orsaka stora skador dels på mark och byggnader inom det drabbade området, dels inom det markområde nedanför slänten där skred- och rasmassorna hamnar. Ett skred eller ras är i många fall en följd av en naturlig erosionsprocess och kan utlösas av riklig nederbörd eller av mänskliga ingrepp i naturen. Skred och ras kan inträffa utan förvarning.

Ett skred kan orsaka stora materiella kostnader som ger upphov till ekonomiska förluster för mark/fastighetsägare. Dessutom kan människor dödas eller skadas i samband med skred. Karlsborg kommun ligger i det område Statens Geotekniska Institut (SGI) betecknat ha medel låga risker för ras och skred och då främst kopplat till Vaberget. I och med förändringar i klimatet förväntas riskerna för ras, skred och erosion generellt sett att öka

(KS § 140, 2021-12-15)

##### **4.6.5.2 Skyfall**

Ett skyfall kan lokalt orsaka extrema flöden översvämning men kan också orsaka ras och skred längs med vattendrag som normalt är små. Nästintill alla skyfall inträffar sommartid och i samband med kraftiga skurar. Mest problematiskt blir det om det sker i en tätort då nederbörden inte kan samlas upp utan hamnar på asfalt, betong och andra ytor som inte drar åt sig vattnet. Detta vatten leds istället till dagvattensystemet som då kan bli överbelastat och bland annat leda till begränsningar i framkomlighet på vägnätet vilket kan leda till trafikolyckor med räddningsinsats som följd men även översvämning i fastigheter.

(KS § 140, 2021-12-15)

##### **4.6.5.3 Storm**

Stormar med vindbyar över 25 m/s kan orsaka skador på byggnader och människor med risk för kringflygande föremål. Stormar anses inte vara ett fenomen som ökar i och med klimatförändringarna. Med en fortsatt uppvärmning och nederbördsökning kan omfattningen av stormfällning öka i Sverige framöver vilket kan leda till räddningsarbete både i form av olyckor och röjning. En storm kan försäkra risk för avbrott i elförsörjningen som beroende på årstid kan få olika omfattning och påverkan på människor, kommunens verksamheter och näringslivet.

(KS § 140, 2021-12-15)

##### **4.6.5.4 Extrema snöfall**

Långvarig nederbörd i form av snö kan även bli allvarligt och ta på samhällets resurser. Snöfall i regionen beräknas minska med klimatförändringen. Men den andel av totalnederbörden som faller i form av intensiva regn eller snöfall har blivit större i och med att mängden vattenånga i luften har ökat. Kortvariga men intensiva nederbördstyper blir även sannolikt mer vanligt framöver med klimatförändringarna. Detta på grund av den ökade avdunstningen och ökade vattenånghalt som följer uppvärmningen.

Rikliga snöfall kan orsaka problem i samhället, speciellt om det är kombinerat med stark vind. Detta kan resultera i stora problem med framkomlighet på vägar, skador på byggnader, ledningar och träd samt stora behov av snöröjning.

(KS § 140, 2021-12-15)

#### **4.6.5.5 Översvämning/höga vattennivåer**

Översvämningens risker ökar i takt med ökad nederbörd och mindre vattendrag kan snabbt påverkas av kraftig nederbörd medan ett översvämningensförlopp för sjön Vättern, Bottensjön och Viken är osannolikt. Översvämningar kan leda till avskurna vägar och annan påverkan på samhällsviktig verksamhet och övergripande försvåra framkomligheten på vägnätet. Översvämningar kan också påverka avlopp och dricksvattenförsörjningen med bland annat förorenat dricksvatten som följd samt skada på miljö, fastigheter och egendom.

(KS § 140, 2021-12-15)

#### **4.6.5.6 Extrema temperaturer, torka, värmebölja**

Torka och vattenbrist kan innebära stora konsekvenser inom många områden i samhället som exempelvis jordbruk, skogsbruk och dricksvattenproduktion. Värmeböljor kan leda till ökad påverkan på riskgrupper med ökat omsorgsbehov som följd.

Vidare ökar risken för brand vid torka där stora skogsbränder kan leda till mycket omfattande och komplexa räddningsinsatser som vid exempelvis branden i Västmanland 2014.

(KS § 140, 2021-12-15)

### **4.6.6 Töreboda kommun**

Det finns olika sorters extrema naturolyckor varav en del är våldsamma, till exempel ett häftigt ösregn eller en storm. Andra byggs upp genom att någon viss väderlek dominerar under en längre tid, till exempel en värmebölja eller osedvanligt kallt väder. En längre period med torka eller ihållande regn kan också leda till extrema förhållanden.

Mellan perioden 2018-2020 har det skett en naturolycka i år 2020 och en år 2019 i Töreboda kommun som föranledde räddningsinsats.

En av klimatförändringarnas effekter är att det kommer bli allt vanligare med extrema väderhändelser som i sin tur kan förväntas ge ökade behov av räddningsinsatser i olika typer av sammanhang.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.6.6.1 Ras/skred**

Skred och ras, är snabba massrörelser i jordtäcket eller i berggrunden, som kan skada människor och orsaka stora skador på mark och byggnader inom det drabbade område och inom det markområde nedanför slänten där skred- och rasmassorna hamnar. Ett skred eller ras är i många fall en följd av en naturlig erosionsprocess och kan utlösas av riklig nederbörd eller av mänskliga ingrepp i naturen. Skred och ras kan inträffa utan förvarning.

Ett skred kan orsaka stora materiella kostnader som ger upphov till ekonomiska förluster för mark/fastighetsägare. Dessutom kan människor dödas eller skadas i samband med skred. Töreboda kommun ligger i det område Statens Geotekniska Institut (SGI) betecknat ha medelhöga risker för ras och skred. I och med förändringar i klimatet förväntas riskerna för ras, skred och erosion generellt sett att öka

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.6.6.2 Skyfall**

Ett skyfall kan lokalt orsaka extrema flöden och översvämning men kan också orsaka ras och skred längs med vattendrag som normalt är små. Nästintill alla skyfall inträffar sommartid och i samband med kraftiga skurar.

Mest problematiskt blir det om det sker i en tätort då nederbörden inte kan samlas upp utan hamnar på asfalt, betong och andra ytor som inte drar åt sig vattnet. Detta vatten leds istället till dagvattenssystemet som då kan bli överbelastat och bland annat leda till begränsningar i framkomlighet på vägnätet vilket kan leda till trafikolyckor med räddningsinsats som följd.

(Kf § 126, 2021-12-20)



#### **4.6.6.3 Storm**

Stormar med vindbyar över 25 m/s kan orsaka skador på byggnader och människor med risk för kringflygande föremål. Stormar anses inte vara ett fenomen som ökar i och med klimatförändringarna. Med en fortsatt uppvärmning och nederbördsökning kan omfattningen av stormfällning öka i Sverige vilket kan leda till räddningsarbete både i form av olyckor och röjning. En storm kan förorsaka risk för avbrott i elförsörjningen som beroende på årstid kan få olika omfattning och påverkan på människor, kommunens verksamheter och näringslivet.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.6.6.4 Extrema snöfall**

Långvarig nederbörd i form av snö kan även bli allvarligt och ta på samhällets resurser. Snöfall i regionen beräknas minska med klimatförändringen. Men den andel av totalnederbörden som faller i form av intensiva regn eller snöfall har blivit större i och med att mängden vattenånga i luften har ökat. Kortvariga men intensiva nederbördstyper blir även sannolikt mer vanligt framöver med klimatförändringarna. Detta på grund av den ökade avdunstningen och ökade vattenånghalt som följer uppvärmningen.

Rikliga snöfall kan orsaka problem i samhället, speciellt om det är kombinerat med stark vind. Detta kan resultera i stora problem med framkomlighet på vägar, skador på byggnader, ledningar och träd samt stora behov av snöröjning.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.6.6.5 Översvämning/höga vattennivåer**

Översvämningsrisker ökar i takt med ökad nederbörd och Mindre vattendrag kan snabbt påverkas av kraftig nederbörd medan ett översvämningsförlopp för en stor sjö som Väneren är mer långdraget. Översvämningar kan leda till avskurna vägar och annan påverkan på samhällsviktig verksamhet och övergripande försvåra framkomligheten på vägnätet. Översvämningar kan också påverka avlopp och dricksvattenförsörjningen med bland annat förorenat dricksvatten som följd samt skada på miljö, fastigheter och egendom.

I Töreboda kommun är främst utvecklingen i Tidån och den ökade risken för översvämningar i och med klimatförändringarna som riskerar påverka kommunen.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.6.6.6 Extrema temperaturer, torka, värmebölja**

Torka och vattenbrist kan innebära stora konsekvenser inom många områden i samhället som exempelvis jordbruk, skogsbruk och dricksvattenproduktion. Värmeböljor kan leda till ökad påverkan på riskgrupper med ökat omsorgsbehov som följd.

Vidare ökar risken för brand vid torka där stora skogsbränder kan leda till mycket omfattande och komplexa räddningsinsatser som vid exempelvis branden i Västmanland år 2014.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.6.7 Gullspångs kommun**

Det finns olika sorters extrema naturolyckor varav en del är våldsamma, till exempel ett häftigt ösregn eller en storm. Andra byggs upp genom att någon viss väderlek dominerar under en längre tid, till exempel en värmebölja eller osedvanligt kallt väder. En längre period med torka eller ihållande regn kan också leda till extrema förhållanden.

Mellan perioden 2018-2020 har det skett 1 naturolycka i Töreboda kommun som föranledde räddningsinsats och olyckan var kopplad till stormskada.

En av klimatförändringarnas effekter är att det kommer bli allt vanligare med extrema väderhändelser som i sin tur kan förväntas ge ökade behov av räddningsinsatser i olika typer av sammanhang.

(KS § 392, 2021-12-15)

#### **4.6.7.1 Ras/skred**

Skred och ras, är snabba massrörelser i jordtäcket eller i berggrunden, som kan skada människor och orsaka stora skador dels på mark och byggnader inom det drabbade området, dels inom det markområde nedanför slänten där skred- och rasmassorna hamnar. Ett skred eller ras är i många fall en följd av en naturlig erosionsprocess och kan utlösas av riklig nederbörd eller av mänskliga ingrepp i naturen. Skred och ras kan inträffa utan förvarning.

Ett skred kan orsaka stora materiella kostnader som ger upphov till ekonomiska förluster för mark/fastighetsägare. Dessutom kan människor dödas eller skadas i samband med skred. Gullspångs kommun ligger i det område Statens Geotekniska Institut (SGI) betecknat ha medelhöga risker för ras och skred för ras och skred. I och med förändringar i klimatet förväntas riskerna för ras, skred och erosion generellt sett att öka

(KS § 392, 2021-12-15)

#### **4.6.7.2 Skyfall**

Ett skyfall kan lokalt orsaka extrema flöden översvämning men kan också orsaka ras och skred längs med vattendrag som normalt är små. Nästintill alla skyfall inträffar sommartid och i samband med kraftiga skurar. Mest problematiskt blir det om det sker i en tätort då nederbörden inte kan samlas upp utan hamnar på asfalt, betong och andra ytor som inte drar åt sig vattnet. Detta vatten leds istället till dagvattensystemet som då kan bli överbelastat och bland annat leda till begränsningar i framkomlighet på vägnätet vilket kan leda till trafikolyckor med räddningsinsats som följd.

(KS § 392, 2021-12-15)

#### **4.6.7.3 Storm**

Stormar med vindbyar över 25 m/s kan orsaka skador på byggnader och människor med risk för kringflygande föremål. Stormar anses inte vara ett fenomen som ökar i och med klimatförändringarna. Med en fortsatt uppvärmning och nederbördsökning kan omfattningen av stormfällning öka i Sverige framöver vilket kan leda till räddningsarbete både i form av olyckor och röjning. En storm kan förorsaka risk för avbrott i elförsörjningen som beroende på årstid kan få olika omfattning och påverkan på människor, kommunens verksamheter och näringslivet.

(KS § 392, 2021-12-15)

#### **4.6.7.4 Extrema snöfall**

Långvarig nederbörd i form av snö kan även bli allvarligt och ta på samhällets resurser. Snöfall i regionen beräknas minska med klimatförändringen. Men den andel av totalnederbörden som faller i form av intensiva regn eller snöfall har blivit större i och med att mängden vattenånga i luften har ökat. Kortvariga men intensiva nederbördstyper blir även sannolikt mer vanligt framöver med klimatförändringarna. Detta på grund av den ökade avdunstningen och ökade vattenånghalt som följer uppvärmningen.

Rikliga snöfall kan orsaka problem i samhället, speciellt om det är kombinerat med stark vind. Detta kan resultera i stora problem med framkomlighet på vägar, skador på byggnader, ledningar och träd samt stora behov av snöröjning.

(KS § 392, 2021-12-15)

#### **4.6.7.5 Översvämning/höga vattennivåer**

Översvämningsrisker ökar i takt med ökad nederbörd och mindre vattendrag kan snabbt påverkas av kraftig nederbörd medan ett översvämningsförlopp för en stor sjö som Vänern är mer långdraget. Översvämnningar kan leda till avskurna vägar och annan påverkan på samhällsviktig verksamhet och övergripande försvåra framkomligheten på vägnätet. Översvämnningar kan också påverka avlopp och dricksvattenförsörjningen med bland annat förorenat dricksvatten som följd samt skada på miljö, fastigheter och egendom.

I Gullspångs kommun är främst placeringen vid Vänern och Gullspångsäven och den ökade risken för översvämnningar i och med klimatförändringarna som riskerar påverka kommunen och framförallt orten Otterbäcken.

(KS § 392, 2021-12-15)

#### **4.6.7.6 Extrema temperaturer, torka, värmebölja**

Torka och vattenbrist kan innebära stora konsekvenser inom många områden i samhället som exempelvis jordbruk, skogsbruk och dricksvattenproduktion. Värmeböljor kan leda till ökad påverkan på riskgrupper med ökat omsorgsbehov som följd.

Vidare ökar risken för brand vid torka där stora skogsbränder kan leda till mycket omfattande och komplexa räddningsinsatser som vid exempelvis branden i Västmanland 2014.

(KS § 392, 2021-12-15)

## **4.7 Drunkning**

### **4.7.1 Skövde kommun**

I kommunen har det den senaste tioårsperioden endast skett 7 räddningsinsatser kopplat drunkningsolyckor. I framtiden skulle detta antal kunna komma att öka pga. bristande simkunnighet hos vuxna och barn. Kommunens badplatser är till huvuddel relativt långgrunda och väl utrustade med skyltar och räddningsutrustning för att förhindra drunkning.

(KS § 194, 2021-12-13)

### **4.7.2 Mariestads kommun**

Antalet räddningsinsatser där den utlösande händelsen har varit drunkning eller drunkningstillbud, var i Mariestads kommun 4 st. under år 2018, 1 st. under år 2019 och 4 st. under 2020.

Några identifierade aktiviteter som skulle kunna leda till räddningsinsats i samband med drunkning i kommunen är bad vid anordnad plats och andra platser, åkande av båt eller annan vattenfarkost, isaktivitet med och utan fordon samt dykning. Drunkningsolycka kan vidare förekomma när vuxna och barn med bristande simkunskap vistas intill vatten samt där bad tillsammans med båttrafik förekommer.

(KS § 249, 2021-12-20)

### **4.7.3 Hjo kommun**

I perioden 2018 – 2020 har inga drunkningsolyckor skett i Hjo kommun.

Drunkningsolyckor kan förekomma vid:

- bad i Guldkroksbadet,
- bad eller aktiviteter i Vättern,
- bad eller aktiviteter i Mullsjön
- bad eller aktiviteter i andra vattendrag

Vidare kan drunkning ske vid:

- bad från båt/fartyg,
- fiske eller allmän vistelse på/i eller nyttjande av båt, fartyg, kanot, vattenskoter eller dylikt.

Drunkning kan ske vid vuxnas oaktsamhet på medföljande barn med bristande simkunnighet, vid lek i vatten och vid stor trängsel i vattenbrynet. Även vuxna med bristande simkunnighet kan råka ut för drunkningsolyckor vid bristande uppsyn och handledning.

En drunkningsolycka kan ytterst leda till att en person avlider. Drunkning kan också medföra psykologiska besvär för individen samt anhöriga till denne.

KF § 5, 2022-03-03

### **4.7.4 Tibro kommun**

Under perioden 2018 till 2020 har det förekommit 0 räddningsinsatser där den utlösande händelsen har varit drunkning eller drunkningstillbud i Tibro kommun.

Identifierade aktiviteter som skulle kunna leda till räddningsinsats i samband med drunkning i kommunen är bad vid anordnad plats och andra platser, åkande av båt eller annan vattenfarkost, isaktivitet med och utan fordon samt dykning. Drunkningsolycka kan vidare förekomma när vuxna och barn med bristande simkunskap vistas intill vatten samt där bad tillsammans med båttrafik förekommer.

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **4.7.5 Karlsborgs kommun**

Under perioden 2018 till 2020 har det förekommit 4 räddningsinsatser där den utlösande händelsen har varit drunkning eller drunkningstillbud i Karlsborg kommun.

Identifierade aktiviteter som skulle kunna leda till räddningsinsats i samband med drunkning i kommunen är bad vid anordnad plats och andra platser, åkande av båt eller annan vattenfarkost, isaktivitet med och utan fordon samt dykning. Drunkningsolycka kan vidare förekomma när vuxna och barn med bristande simkunskap vistas intill vatten samt där bad tillsammans med båttrafik förekommer.

(KS § 140, 2021-12-15)

#### **4.7.6 Töreboda kommun**

Det har inte förekommit några räddningsinsatser där den utlösande händelsen har varit drunkning eller drunkningstillbud i Töreboda kommun mellan perioden 2018-2020.

Identifierade aktiviteter som skulle kunna leda till räddningsinsats i samband med drunkning i kommunen är bad vid anordnad plats och andra platser, åkande av båt eller annan vattenfarkost, is-aktivitet med och utan fordon samt dykning. Drunkningsolycka kan vidare förekomma när vuxna och barn med bristande simkunskap vistas intill vatten samt där bad tillsammans med båttrafik förekommer.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.7.7 Gullspångs kommun**

Under perioden 2018 till 2020 har det förekommit 2 räddningsinsatser där den utlösande händelsen har varit drunkning eller drunkningstillbud i Gullspångs kommun (1 2018 och 1 2019).

Identifierade aktiviteter som skulle kunna leda till räddningsinsats i samband med drunkning i kommunen är bad vid anordnad plats och andra platser, åkande av båt eller annan vattenfarkost, isaktivitet med och utan fordon samt dykning. Drunkningsolycka kan vidare förekomma när vuxna och barn med bristande simkunskap vistas intill vatten samt där bad tillsammans med båttrafik förekommer.

(KS § 392, 2021-12-15)

### **4.8 Fartygsolycka**

#### **4.8.1 Mariestads kommun**

Statistik för fartygsolyckor i Mariestads kommun finns ej att tillgå via MSB:s analysverktyg IDA.

Fartygsolycka innefattar kollision, grundstötning, drunkning eller brand ombord och kan resultera i personskador, drunkningsolyckor, miljöfarliga utsläpp, förlisning och egendomsskador. Risk för fartygsolycka med fritidsbåtar och passagerarbåtar föreligger i främst kustnära vatten i Vänerne och i kommunens hamn- och slussområden på grund av ökad trängsel under främst turistsäsong.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **4.8.2 Hjo kommun**

I perioden 2018 – 2020 har inga Fartygsolyckor skett i Hjo kommun. I Vätternvattnet har 36 olyckor som föranlett sjöräddning inträffat under 2020. (33 (2019), 39 (2018))

Olyckor med båt eller fartyg innefattar grundstötning, kollision, förlisning, drunkning eller tekniska problem.

Fartygsolyckor kan ske vid:

- In och utpassage ur Hjo hamn.
- Vid manövrering inom hamnen samt i kustnära vatten på Vättern.

Grundstötningar och fartygskollisioner kan ske vid osäker och ovan navigering eller manövrering av fartyget. Vattenskoterolyckor kan ske i samband med oaktsamt framförande i närhet av badplats eller intill infart till hamnområde. Tekniska fel i motor eller styrning kan orsaka en fartygsolycka i form av kollision eller grundstötning. Fel i maskineri kan förorsaka brand ombord på fartyg eller båtar och leda till förlisning, drunkning av besättning och personskador.

Ovan kan också orsakas av sjöfylleri eller grovt sjöfylleri.

En fartygskollision kan medföra personskador, drunkningsolyckor, miljöfarliga utsläpp, förlisning och egendomsskador.

Drunkning kan leda till död.

Miljöfarliga utsläpp kan leda till omfattande sanering och begränsat nyttjande av vattenväg eller vattenresurs samt allvarligt påverka det marina djurlivet.

Förlisning kan leda till blockerade farleder, begränsa framkomlighet och bärgningsinsatser som kräver kvalificerade resurser.

Egendomsskador kan leda till skadeståndskrav.

KF § 5, 2022-03-03

#### **4.8.3 Karlsborgs kommun**

Fartygsolycka innefattar kollision, grundstötning, drunkning eller brand ombord och kan resultera i personskador, drunkningsolyckor, miljöfarliga utsläpp, förlisning och egendomsskador. Viss risk för olycka med fartyg och fritidsbåtar och föreligger i Vättern, Bottensjön och Viken.

(KS § 140, 2021-12-15)

#### **4.8.4 Töreboda kommun**

Statistik för fartygsolyckor i Töreboda kommun finns ej att tillgå via MSB:s analysverktyg IDA. Fartygsolycka innefattar kollision, grundstötning, drunkning, tekniskt fel eller brand ombord och kan resultera i personskador, drunkningsolyckor, miljöfarliga utsläpp, förlisning och egendomsskador. Risk för fartygsolycka med fritidsbåtar och passagerarbåtar föreligger i Göta kanal och sjön Viken under främst turistsäsongen. I sammanhanget bör också gästhamnar nämnas där det kan antas att ökad risk för olycka föreligger på grund av trängsel i hamnområden.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **4.8.5 Gullspångs kommun**

Statistik för fartygsolyckor i Gullspångs kommun finns ej att tillgå via MSB:s analysverktyg IDA.

Fartygsolycka innefattar kollision, grundstötning, drunkning eller brand ombord och kan resultera i personskador, drunkningsolyckor, miljöfarliga utsläpp, förlisning och egendomsskador. Risk för fartygsolycka med fritidsbåtar och passagerarbåtar föreligger i främst kustnära vatten i Väneren och med större fartyg i anslutning till Vänerhams ABs verksamhet i Otterbäcken

(KS § 392, 2021-12-15)

## 5 Värdering

Förbundet har, enligt ändamålsparagrafen i förbundsordningen, endast ansvar för att förebygga brand. Detta innebär att ansvaret för de förebyggande åtgärder mot övriga olyckstyper som behandlas nedan är uppdelat mellan förbundet och respektive medlemskommun.

### 5.1 Räddningstjänstförbundet

Cirka hälften av alla händelser i förbundet sker i Skövde, medan Gullspång, Hjo och Tibro har minsta andelen. Fördelningen av händelser följer invånarantalet då Skövde är största kommunen och Gullspång, Hjo och Tibro de med minst invånarantal. Hälften av alla händelser utgörs av automatlarm utan brandtillbud. I Skövde är 62 % av alla händelser just automatlarm och fyra kommuner i förbundet har fler antal automatlarm per 1000 invånare än riket i stort. En trolig orsak till den höga andelen automatlarm i Skövde är att det i kommunen finns en större andel automatlarmade samhällsverksamheter, skolor och vårdinrättningar än i övriga kommuner.

Efter automatlarm är det trafikolyckor som utgör den högsta andelen händelser. Dock ligger förbundet under medelvärdet för riket. Sett till antal trafikolyckor per 1000 invånare har Gullspång dubbelt så många som medelvärdet för förbundet medan Mariestad har det högsta antalet trafikolyckor med dödlig utgång per 1000 invånare. Genom Mariestad och Gullspång går E20, en stor andel av trafikolyckorna sker längst med denna väg.

Sett till antal händelser gällande brand i byggnad har Gullspång dubbelt så många händelser per 1000 invånare som medel för förbundet. En tredjedel av alla bränder i byggnader inträffar i Skövde.

I samtliga kommuner i förbundet sker den klart största andelen bostadsbränder i småhus, vilket stämmer överens med bostadsfördelningen. Vid räddningstjänstens ankomst vid bränder i bostäder pågick inte bränderna i en tredjedel av fallen. Efter räddningstjänstens ankomst har bränderna i en fjärdedel av fallen spridits till flera brandceller. Det är vanligast med brand i bostad i januari och december, lördag samt eftermiddag och kväll.

I förbundets medlemskommuner sker hälften så många akuta sjukvårdslarm som i resten av riket. Sjukvårdslarm är en kategori som inte omfattas av LSO utan av Hälso- och sjukvårdslagen. Detta innebär att avtal och larmplaner ser olika ut runt om i landet och att jämförelsen snarare visar att förbundet larmas på färre händelser än övriga riket och inte att det sker färre händelser.

Responstiden i Karlsborg är ca 30 % längre än medel för förbundet och medel för riket. Faktorer som kan påverka responstiden är att brandstationen är placerad i norra utkanten av tätorten. Detta medför bland annat att det tar längre tid för brandmännen att ta sig till stationen vid händelser samt längre framkörningstider för händelser i södra delarna av kommunen. I Karlsborg finns även en bro som måste passeras för att nå centrum och södra delarna av kommunen. Bron går över Göta kanal och på grund av broöppning kan tiderna påverkas. Även kommunens geografiska förutsättningar med långa avstånd från norr till söder kan påverka den långa responstiden. Larmbehandlingstiden i Karlsborg är låg och bidrar därmed inte till de långa responstiderna som snarare beror på anspänningstid och framkörningstid.

Hjo har lång responstid vid akuta sjukvårdslarm, men ej vid övriga händelser.

#### 5.1.1 Likvärdigt skydd mot olyckor

Samtliga medlemskommuner inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg bedöms ha ett likvärdigt skydd mot olyckor förutom Karlsborg, vid jämförelse med likvärdiga kommuner i landet. För flera kommuner finns enstaka aspekter eller frågeställningar som sticker ut i jämförelsen men som idag inte bedöms medföra att likvärdigt skydd mot olyckor inte föreligger. Dessa aspekter och frågeställningar kan ha inverkan på nästa analys och handlingsprogram om ett antal år och behöver därför utredas vidare för att kunna hanteras i ett tidigt skede innan de blir ett problem.

Karlsborg bedöms inte ha ett likvärdigt skydd mot olyckor på grund av de långa responstiderna vid olika typer av händelser i kommunen. Responstiderna visar hur lång tid det tar för den hjälpsökande att få samhällets hjälp vid en olycka, varför det blir styrande i bedömningen av ett likvärdigt skydd mot olyckor. Det bedöms också som osannolikt att räddningstjänsten kan vara på plats i de södra delarna av tätorten på maximalt 10 minuter för att utgöra alternativ utrymningsväg med stegutrustning. Detta trots att byggnader i området är byggda med dessa förutsättningar och förutsätter att räddningstjänsten har tillräckligt snabb insatstid.

Åtgärder behöver vidtas på kort och lång sikt för att sänka responstiden i Karlsborgs kommun och säkerställa tillgång till alternativ utrymningsväg i tätorten Karlsborg. Åtgärder på kort sikt behöver implementeras så snart som möjligt och skulle t.ex. kunna utgöras av införande av förstainsatsperson, FIP, så att samhällets invånare får hjälp snabbare än idag. Långsiktiga åtgärder är en bättre placering av brandstationen i kommunen som medger snabb hjälp till invånarna samt tillräckligt snabb insatstid till byggnader med alternativ utrymningsväg via räddningstjänstens stegutrustning. Det behöver också utvärderas var kommunens räddningsvärn gör bäst nytta, i Udenäs med 244 invånare eller i Mölltorp med 1 085 invånare. De långsiktiga åtgärderna är omfattande och behöver utredas vidare innan de implementeras.

## 5.2 Skövde kommun

Skövde kommun har relativt få olyckor totalt sett och, sett till antalet invånare, godtagbara responstider och jämförbar slutlig omfattning på bränder. Även dödsolyckor i trafiken, och till följd av bränder, är få sett ur ett nationellt perspektiv.

Antalet automatlarm utan brandtillbud är väsentligt högre än i de jämförda kommunerna. Det ska dock noteras att dessa insatser inte är orsakade av olyckshändelser, utan snarare av tekniska fel eller handhavandefel på det larmade objektet.

Fördelningen av bränder i byggnad visar att en större andel bränder sker i allmänna byggnader och industrier jämfört med övriga kommuner. Detta kan bero på att det finns relativt många byggnader med sådan verksamhet inom Skövde kommun. Många av dessa verksamheter är också försedda med automatiska brand- och utrymningslarm, som vidarekopplas till räddningstjänsten.

Andelen bränder i byggnad, som har slocknat eller släckts vid räddningstjänstens framkomst, är lägre i Skövde kommun jämfört med övriga kommuner. Det är svårt att säga vad detta beror på, antingen sker färre släckförsök av privatpersoner, som istället väljer att invänta räddningstjänsten, vilket i sig kan bero på att privatpersoner har en bristande kunskap om brandsläckning, eller inte har tillgång till rätt släckutrustning. Det kan också vara så att de bränder som släcks av privatpersoner inte inkommer som larm till räddningstjänsten i lika stor omfattning.

Att den slutliga omfattningen av bränder är likvärdig med övriga kommuner, trots att omfattningen vid ankomst är något större, kan troligtvis bero på de relativt korta responstiderna kombinerat med en bra släckinsats efter framkomst. Då bränderna sällan har spridits utanför startutrymmet är den första räddningsstyrkan väl anpassad för att kunna släcka branden i detta skede.

De låga kostnaderna för olyckor kan bero av att olyckorna är relativt få och att den slutliga omfattningen av bränder är likvärdig med jämförbara kommuner. Kostnaden för räddningstjänst är också låg, vilket till del kan förklaras av att Skövde har betydligt färre hel- och deltidsanställd brandpersonal, sett till antalet kommuninvånare.

Sett till ovan redovisade parametrar kan det konstateras att Skövde kommun kan anses ha ett likvärdigt, eller bättre, skydd mot olyckor än de jämförda kommunerna. Det bör dock utredas vidare om den relativt låga bemanningen, och därmed låga kostnaden för räddningstjänsten, kan medföra problem med att bereda ett likvärdigt skydd i framtiden, då Skövde kommun fortsätter att växa.

(KS § 194, 2021-12-13)

## 5.3 Mariestads kommun

Skyddet inom kommunen för de risker som orsakar flest olyckor har värderats och bedöms i stort bestå av ett likvärdigt skydd mot olyckor som likvärdiga kommuner.

I och med det höga antalet dödsolyckor i trafiken behöver arbetet med trafiksäkerhet fortgå i kommunen för att nå målet 0 döda och alvarligt skadade i trafiken enligt kommunens beslutade trafiksäkerhetsprogram. Den högre risknivån för olycka på E20 och Riksväg 26 där en stor andel av olyckorna sker bedöms vara på grund av främst höga hastigheter och trafiktäthet.

På grund av att farligt gods transporteras genom eller i närheten av tätort och vattentäcker i kommunen samt existerande anläggningar som hanterar farliga ämnen behöver risken bevakas och ett adekvat skydd säkerställas då en olycka kan få stor påverkan på bl.a. liv och hälsa, miljö med eventuell komplex räddningsinsats som följd.

Allmänheten kan varnas genom utlösande av signalen ”Viktigt meddelande till Allmänheten” som innebär att den som nås skall bege sig inomhus, stänga dörrar, fönster och ventilations samt lyssna på riksradien P4.

Risken för naturolyckor bedöms i framtiden öka i kommunen på grund av klimatförändringar. Detta ställer högre krav på fortsatt arbete med riskanalyser, klimatanpassning och omvärldsbevakning för att minimera konsekvens/risk för olycka kopplat till olika typer av väderhändelser.

Risken för drunknings och fartygsolyckor i Mariestads kommun bör fortsatt bevakas med anledning av den långa kuststräcka, hamnen och antal olika badplatser som finns i kommunen.

En svaghet i skyddet mot olyckor anses vara bristen på systematiskt och samordnat konsekvens- och riskanalysarbete specifikt kopplat till kommunens skyldigheter enligt lagen om skydd mot olyckor. Ett samordnat arbete med grund i ovan redovisade risker är vidare nödvändigt för att säkerställa ett tillfredställande skydd för medborgarna och effektiva förebyggande åtgärder.

(KS § 249, 2021-12-20)

## 5.4 Hjo kommun

För de riskområden som redovisats ovan och som framgår i kommunens risk och sårbarhetsanalys finns det idag ett adekvat skydd för; *drunkningsolyckor*. Skyddet består främst av säkerhetsanordningar, rutiner för incidenthantering och larmning samt personella resurser.

För kategorierna; *Trafikolyckor*, *Naturolycka*, *olyckor med farliga ämnen* och *fartygsolycka* finns det ett tillfredsställande skydd för: *Trafikolyckor*, *olyckor med farliga ämnen* och *fartygsolyckor*. Skyddet består av snabb respons från larmresurser, en vägledning av passerande trafik runt tätorten och mindre tungtrafik samt låga hastigheter samt förbudszoner vissa tider inom Hjo Stad. I övrigt kompletteras skyddet av trafiktekniska hinder och förbättringar som möjliggör ett bra flöde. Dessutom är hamnens utformning ämnat att förenkla ut och inpassage.

Skyddet brister i:

- oklar ansvarsfördelning mellan Räddningstjänst och kommun i bland annat längre saneringsarbete,
- ledningsstruktur vid krishantering,
- incidentrapportering och kartläggning,
- systematisk konsekvens och riskanalysarbete

För kategorin *Naturolyckor* bedöms skyddet vara bristfälligt. Bedömningen grundar sig i risken med väderpåverkan i form av värme, vattenflöden och vind och statusen på den äldre bebyggelsen.

Skyddet brister i:

- ledningsstruktur vid krishantering,
- Rutiner för förebyggande, incidentrapportering, kartläggning samt
- systematisk konsekvens och riskanalysarbete

För de *övergripande riskerna* bedöms det operativa skyddet vara tillfredställande med bristen av samordning och sammanställt analysarbete och krisledningsförmåga.

Avsaknaden av allvarliga eller återkommande händelser i riskkategorierna och en organisatorisk förändring har föranlett att ett systematiskt, utvärderat och prövat skydd för respektive riskområde inte kan säkerställas.

Kommunen har påbörjat arbetet för att skapa en krisorganisation som ska kunna arbeta med beredskap, hantering och ledning av ovan riskscenarion. Med detta arbete och med riskanalyser till stöd kommer kartläggning, ansvarsfördelning och systematik skapas.

För att ytterligare öka skyddet av den enskilde har kommunen i samverkan enligt LSO påbörjat arbetet för att stärka den enskilde patientens eller brukarens brandskydd i det privata boendet.

KF § 5, 2022-03-03



## 5.5 Tibro kommun

Skyddet inom kommunen för de risker som redovisats ovan som kan orsaka olyckor har värderats och bedöms i stort bestå av ett likvärdigt och tillräckligt skydd mot olyckor som likvärdiga kommuner.

Trots den låga andelen trafikolyckor bör arbetet med trafiksäkerhet fortgå för att säkerställa ett fortsatt tillfredställande skydd. Skyddet på det kommunala vägnätet består bland annat i låga hastigheter vid riskområden, farthinder, belysning, möjlighet för medborgare via kommunens hemsida till incidentrapportering/felanmälan samt utvecklingsarbete för att separera oskyddade trafikanter och motorfordon. Förebyggande åtgärder för att minska olyckor på riksväg 49 åligger ansvaret främst hos Trafikverket.

Trots att farligt gods transporteras genom eller i närheten av tätorten i kommunen bedöms risken dock som låg att en olycka kan få stor påverkan på bl.a. liv och hälsa samt miljö med eventuell komplex räddningsinsats som följd. Allmänheten kan varnas genom utlösande av signalen ”Viktigt meddelande till Allmänheten” som innebär att den som nås skall bege sig inomhus, stänga dörrar, fönster och ventilations samt lyssna på riksradiation P4.

Risken för naturolyckor bedöms i framtiden kunna öka i kommunen på grund av klimatförändringar vilket ställer krav på omvärldsbevakning för att minimera konsekvens/risk för olycka kopplat väderhändelser.

Risken för drunknings- och båtolyckor i Tibro kommun bedöms som låg men bör fortsatt bevakas. Skyddet för drunkningsolyckor består av livräddningsutrustning på specifika riskutsatta platser samt rekommendationer om badförbud i bl.a. ån Tidan.

En svaghet i skyddet mot olyckor anses vara viss brist på systematiskt och samordnat konsekvens och riskanalysarbete specifikt kopplat till kommunens skyldigheter enligt lagen om skydd mot olyckor och ovan redovisade risker för att säkerställa ett tillfredställande skydd för medborgarna och effektiva förebyggande åtgärder.

(KS § 184, 2021-12-07)

## 5.6 Karlsborgs kommun

Skyddet inom kommunen för de risker som redovisats ovan som kan orsaka olyckor har värderats och bedöms i stort bestå av ett likvärdigt och tillräckligt skydd mot olyckor som likvärdiga kommuner.

Trots den relativt låga andelen trafikolyckor bör arbetet med trafiksäkerhet fortgå för att säkerställa ett fortsatt tillfredställande skydd. Skyddet på det kommunala vägnätet består bland annat i låga hastigheter vid riskområden, farthinder, belysning, möjlighet för medborgare via kommunens hemsida till incidentrapportering/felanmälan samt utvecklingsarbete för att separera oskyddade trafikanter och motorfordon. Förebyggande åtgärder för att minska olyckor på riksväg 49 åligger ansvaret främst hos Trafikverket.

Trots att farligt gods transporteras genom eller i närheten av tätorten i kommunen bedöms risken dock som låg att en olycka kan få stor påverkan på bl.a. liv och hälsa samt miljö med eventuell komplex räddningsinsats som följd. Allmänheten kan varnas genom utlösande av signalen ”Viktigt meddelande till Allmänheten” som innebär att den som nås skall bege sig inomhus, stänga dörrar, fönster och ventilations samt lyssna på riksradiation P4.

Risken för naturolyckor bedöms i framtiden kunna öka i kommunen på grund av klimatförändringar vilket ställer krav på omvärldsbevakning för att minimera konsekvens/risk för olycka kopplat väderhändelser.

Risken för drunknings- och båtolyckor i Karlsborg kommun bedöms som låg men bör fortsatt bevakas. Skyddet för drunkningsolyckor består av livräddningsutrustning på specifika riskutsatta platser samt rekommendationer om badförbud på vissa plaster inom kommunen.

En svaghet i skyddet mot olyckor anses vara viss brist på systematiskt och samordnat konsekvens och riskanalysarbete specifikt kopplat till kommunens skyldigheter enligt lagen om skydd mot olyckor och ovan redovisade risker för att säkerställa ett tillfredställande skydd för medborgarna och effektiva förebyggande åtgärder.

(KS § 140, 2021-12-15)

## 5.7 Töreboda kommun

Skyddet inom kommunen för de risker som redovisats ovan som kan orsaka olyckor har värderats och bedöms i stort bestå av ett likvärdigt och tillräckligt skydd mot olyckor som likvärdiga kommuner.

Skyddet på det kommunala vägnätet består bland annat i låga hastigheter vid riskområden, farthinder, belysning, möjlighet för medborgare till incidentrapportering/felanmälan samt utvecklingsarbete för att separera oskyddade trafikanter och motorfordon.

På grund av att farligt gods transporteras genom eller i närheten av tätort och vattentäcker i kommunen samt existerande anläggningar som hanterar farliga ämnen behöver risken analyseras ytterligare och adekvat skydd säkerställas då en olycka kan få stor påverkan på bl.a. liv och hälsa, miljö med eventuell komplex räddningsinsats som följd. Allmänheten kan varnas genom utlösande av signalen ”Viktigt meddelande till Allmänheten” som innebär att den som nås skall bege sig inomhus, stänga dörrar, fönster och ventilations samt lyssna på riksradien P4.

Risken för naturolyckor bedöms i framtiden öka i kommunen på grund av klimatförändringar vilket ställer högre krav på fortsatt arbete med riskanalyser, klimatanpassning och omvärldsbevakning för att minimera konsekvens/risk för olycka kopplat till olika typer av väderhändelser.

Risken för drunknings- och fartygsolyckor i Töreboda kommun bör fortsatt bevakas och analyseras ytterligare så att ett tillfredställande skydd kan säkerställas. Skyddet för drunkningsolyckor består av livräddningsutrustning på specifika riskutsatta platser samt badförbud vid Göta kanals slussar och broar.

En svaghet i skyddet mot olyckor anses vara bristen på systematiskt och samordnat konsekvens- och riskanalyserarbete specifikt kopplat till kommunens skyldigheter enligt lagen om skydd mot olyckor och ovan redovisade risker för att säkerställa ett tillfredställande skydd för medborgarna och effektiva förebyggande åtgärder.

(Kf § 126, 2021-12-20)

## 5.8 Gullspåns kommun

Skyddet inom kommunen för de risker som redovisats ovan som kan orsaka olyckor har värderats och bedöms i stort bestå av ett likvärdigt och tillräckligt skydd mot olyckor som likvärdiga kommuner.

I och med den höga andelen trafikolyckor bör arbetet med trafiksäkerhet fortgå enligt kommunens beslutade trafiksäkerhetsprogram för att säkerställa ett tillfredställande skydd. Skyddet på det kommunala vägnätet består bland annat i låga hastigheter vid riskområden, farthinder, belysning, möjlighet för medborgare till incidentrapportering/felanmälan samt utvecklingsarbete för att separera oskyddade trafikanter och motorfordon. En utmaning för kommunen är arbetet med förebyggande åtgärder för att minska olyckor på E20 som till viss del förklarar det höga antalet trafikolyckor och riksväg 26 då ansvaret för allmänna vägar främst vilar hos Trafikverket.

På grund av att farligt gods transporteras genom eller i närheten av tätort och vattentäcker i kommunen samt existerande anläggningar som hanterar farliga ämnen behöver risken analyseras ytterligare och adekvat skydd säkerställas då en olycka kan få stor påverkan på bl.a. liv och hälsa samt miljö med eventuell komplex räddningsinsats som följd. Allmänheten kan varnas genom utlösande av signalen ”Viktigt meddelande till Allmänheten” som innebär att den som nås skall bege sig inomhus, stänga dörrar, fönster och ventilations samt lyssna på riksradien P4.

Risken för naturolyckor bedöms i framtiden öka i kommunen på grund av klimatförändringar vilket ställer högre krav på fortsatt arbete med riskanalyser, klimatanpassning och omvärldsbevakning för att minimera konsekvens/risk för olycka kopplat till olika typer av väderhändelser.

Risken för drunknings och fartygsolyckor i Gullspång kommun bör fortsatt bevakas och analyseras ytterligare i och med Vänerhamns ABs verksamhet i Otterbäcken. Skyddet för drunkningsolyckor består av livräddningsutrustning på specifika riskutsatta platser samt badförbud i hamnområdet och vid markerade kablar.

En svaghet i skyddet mot olyckor anses vara bristen på systematiskt och samordnat konsekvens och riskanalyserarbete specifikt kopplat till kommunens skyldigheter enligt lagen om skydd mot olyckor och ovan redovisade risker för att säkerställa ett tillfredställande skydd för medborgarna och effektiva förebyggande åtgärder.

(KS § 392, 2021-12-15)

## 6 Mål

Förbundet har, enligt ändamålsparagrafen i förbundsordningen, endast ansvar för att förebygga brand. Detta innebär att ansvaret för målsättningar gällande förebyggande åtgärder mot övriga olyckstyper som behandlas nedan är uppdelat mellan förbundet och respektive medlemskommun.

### 6.1 Räddningstjänstförbundet

Förbundet ser ett behov av särskilt riktade målsättningar för att säkerställa att den förebyggande verksamheten effektivt bidrar till att förebygga bränder och förhindrar eller begränsar skador till följd av bränder samt för att förhindra människors död och andra allvarliga skador på grund av brand. Riktade målsättningar behövs också för att säkerställa att den operativa verksamheten ska kunna påbörjas inom godtagbar tid och genomföras på ett effektivt sätt.

Inom förbundet finns också vissa identifierade områden som förbundet behöver arbeta vidare med. För dessa har specifika målsättningar tagits fram.

Målsättningarna som presenteras i handlingsprogrammet är övergripande och gäller hela organisationen. Samtliga delar av organisationen ska arbeta för att nå målen, hur man gör det kan skilja mellan olika delar av organisationen. I räddningstjänstens verksamhetsplan, som upprättas årligen, ska lokala och kortsiktiga mål sättas upp för respektive avdelning och enhet inom organisation som gör att målen i handlingsprogrammen uppnås.

#### 6.1.1 Generella målsättningar för förbundet

De generella målsättningarna förbundet gäller för samtliga medlemskommuner.

##### 6.1.1.1 Förebygga bränder

En stor del i att minska skador på människor, egendom och miljö till följd av bränder är att se till att antalet bränder och framförallt antalet utvecklade bränder kontinuerligt blir färre.

*Målsättning:* Antalet bränder och utvecklade bränder i byggnader per 1 000 invånare ska, i medeltal, minska med minst 10 % under perioden<sup>1</sup>.

*Uppföljning:* Uppföljning av målet sker i delårs- och årsrapport genom jämförelser av resultatet från öppna jämförelser<sup>2</sup>.

##### 6.1.1.2 Förhindra eller begränsa skador

För oss är det viktigaste att skydda liv och hälsa genom att säkerställa att ingen ska omkomma i bränder och att de som skadas i bränder ska vara så få som möjligt.

*Målsättning:* Inga ska omkomma i bränder och antalet skadade i bränder per 1 000 invånare ska, i medeltal, minska med minst 20 % under perioden<sup>1</sup>.

*Uppföljning:* Uppföljning av målet sker i delårs- och årsrapport genom jämförelser av resultatet från öppna jämförelser<sup>2</sup>.

##### 6.1.1.3 Påbörja räddningsinsatser inom godtagbar tid

För att kunna minska skador på människor, egendom och miljö är en förutsättning att räddningstjänsten är på plats tillräckligt snabbt så att den hjälpsökande får samhällets hjälp så tidigt som möjligt.

---

<sup>1</sup> Perioden avser en fyraårsperiod där första perioden startar 2022-01-01.

<sup>2</sup> Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) publicerar årligen, Öppna jämförelser, som utgör indikatorer för arbetet med trygghet och säkerhet i landets kommuner.

*Målsättning:* Räddningstjänsten ska i genomsnitt vara på plats vid en händelse inom 10 minuter för 75 % av händelserna och inom 20 minuter för 95 % av händelserna under perioden<sup>1</sup>.

*Uppföljning:* Uppföljning av målet sker i delårs- och årsrapport genom jämförelser av resultatet från öppna jämförelser<sup>2</sup>.

#### **6.1.1.4 Effektiva räddningsinsatser**

En viktig del för att minska skador på människor, egendom och miljö är att räddningstjänstens insatser är effektiva och kontinuerligt blir effektivare.

*Målsättning:* Räddningstjänstens insatser, gällande bränder och trafikolyckor, ska vara effektiva och kontinuerligt bli effektivare genom att en händelses negativa utveckling ska stoppas eller vändas till en positiv utveckling, i genomsnitt, inom 20 minuter (*omställningspunkten*) från att räddningstjänsten är framme på plats under perioden<sup>1</sup>.

*Uppföljning:* Uppföljning av målet sker i delårs- och årsrapport genom att analysera berörda tidsaspekter i räddningstjänstens verksamhetssystem.

#### **6.1.1.5 Allmänhetens förmåga till räddningsinsats**

Allmänheten finns på plats vid en stor del av de bränder som inträffar varje år och är i många fall den som genomför en första åtgärd mot branden. Bränder där en första åtgärd kan göras i tidigt skede kan släckas eller dämpas till räddningstjänsten är på plats, vilket minskar skador på människor, egendom och miljö.

*Målsättning:* Allmänhetens möjlighet att vidta åtgärder vid bränder, som allmänheten upptäcker, ska öka genom att andelen bränder där någon annan än räddningstjänsten, ex. allmänheten, påbörjat insatsen, i medeltal, ska vara minst 45 % under perioden<sup>1</sup>.

*Uppföljning:* Uppföljning av målet sker i delårs- och årsrapport genom jämförelser av resultatet från öppna jämförelser<sup>2</sup>.

### **6.1.2 Specifika målsättningar för förbundet**

De specifika målsättningarna gäller enbart för de kommuner där förutsättningar identifierats som förbundet avser hantera.

#### **6.1.2.1 Förebygga bränder i Gullspångs kommun**

I Gullspångs kommun har det konstaterats att antalet bränder i byggnad per 1000 invånare är väldigt högt i förhållande till jämförbara kommuner. Det är viktigt att antalet bränder i Gullspångs kommun hamnar på en nivå som är godtagbar där ett likvärdigt skydd mot olyckor kan anses föreligga vid jämförelse med andra likvärdiga kommuner.

*Målsättning:* Antalet bränder och utvecklade bränder per 1000 invånare i Gullspångs kommun ska minska under perioden<sup>1</sup> för att hamna under medelvärdet för kommungruppen.

*Uppföljning:* Uppföljning av målet sker i delårs- och årsrapport genom jämförelser av resultatet från öppna jämförelser<sup>2</sup>.

#### **6.1.2.2 Förmåga till räddningsinsats i Karlsborgs kommun**

I Karlsborgs kommun har det konstaterats att responstiden, generellt för alla frekventa händelsetyper, är väldigt lång. En förutsättning för att kunna minska skador på människor, egendom och miljö är att räddningstjänstens insats kan påbörjas tidigt. Det är viktigt att responstiden i Karlsborgs kommun hamnar på en nivå som är godtagbar där ett likvärdigt skydd mot olyckor kan anses föreligga vid jämförelse med andra likvärdiga kommuner.

*Målsättning:* Responstiderna i Karlsborgs kommun för alla händelsetyper ska minska under perioden<sup>1</sup> för att hamna under medelvärdet för kommungruppen.

*Uppföljning:* Uppföljning av målet sker i delårs- och årsrapport genom jämförelser av resultatet från öppna jämförelser<sup>2</sup>.

## 6.2 Skövde kommun

Den största utmaningen i verksamheten är att upprätthålla nuvarande nivå på verksamheten samtidigt som vi hela tiden måste vara vaksamma på att gradvis anpassa verksamheten efter nya förutsättningar och risker. För att klara detta behöver vi satsa på kontinuerlig fortbildning av vår personal och ha en god övningsverksamhet som utgår från de behov som finns. Ett viktigt ingångsvärde i strävan mot gradvis utveckling och anpassning är att lära från de räddningsinsatser som genomförs framförallt från kommunens egna olycksundersökningar men även genom att ta del av erfarenheter från insatser på andra håll i landet.

Kommunen ser dock behov av särskilt riktade målsättningar där skyddet för de som lever och vistas i kommunen behöver öka. De särskilda målsättningar kommunen beslutat om är att

- Minska antalet trafikolyckor och allvarliga skador till följd av trafikolyckor inom kommunens vägnät.
- Genomföra samhällsplanering med utgångspunkt från riskbilden som finns i kommunen
- Öka kommunens förmåga att genomföra ett systematiskt brandskyddsarbete
- Fortsatt arbete med klimatanpassning enligt plan med målsättningen att hänsyn tas till kommande klimatförändringar när beslut fattas eller åtgärder vidtas för att minimera risken för naturolyckor.
- Öka simkunnigheten bland barn, unga och vuxna genom att tillse att utbudet av simundervisning möter efterfrågan.

(KS § 194, 2021-12-13)

## 6.3 Mariestads kommun

Det övergripande målet för kommunen är att det ska finnas ett tillfredställande och likvärdigt skydd mot olyckor som beaktar de lokala förhållanden som finns i kommunen. För att nå detta bör det systematiska arbetet med konsekvens och riskanalys kopplat till olyckor som kan leda till räddningstjänst enligt LSO utvecklas och samordnas i kommunen.

Målet är vidare att detta handlingsprogram ska fungera som informationsmaterial till berörda verksamheter inom kommunen för att öka riskmedvetenheten och på sikt effektivisera det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor.

Risikanalyser kopplat till skydd mot olyckor i kommunen kan med fördel framöver delvis samordnas med arbetet med kommunens risk och sårbarhetsanalys. Dock bör beaktas att den statliga ersättningen för kommunernas arbete med krisberedskap och civilt försvar inte får användas för uppgifter som är reglerade i lagen om skydd mot olyckor (LSO) som t.ex. framtagande och vidare uppgifter baserat på detta handlingsprogram.

Kommunen ser särskilt behov av följande målsättningar för att skyddet för de som lever och vistas i kommunen ska hållas på en acceptabel nivå.

- Utse en funktion med samordningsansvar för kommunens skydd mot olyckor.
- Öka medvetenheten kring risker genom detta handlingsprogram inom berörda kommunala verksamheter för att möjliggöra ett effektivt förebyggande arbete för att förbättra medborgarnas skydd.
- Analysera extrema väderhändelser som kan leda till räddningsinsats (naturolyckor).
- Fortlöpande arbeta med att minska antalet döda och svårt skadade till följd av trafikolyckor i enighet med kommunens trafiksäkerhetsplan.
- Fortsatt arbete med klimatanpassning enligt plan med målsättningen att hänsyn tas till kommande klimatförändringar när beslut fattas eller åtgärder vidtas för att minimera risken för naturolyckor.

(KS § 249, 2021-12-20)

## 6.4 Hjo kommun

Hjo kommuns största utmaning är att analysera, kartlägga och förebygga risker som inte inträffat på längre tid. I detta arbete behöver kommunen ta stöd i andra kommuners arbete, där detta är baserat på reell kompetens inom risk och olyckskategorierna. Ett sådant forum är medlemskommunerna i Räddningstjänsten östra Skaraborgs kommunalförbund.

Hjo kommun ska sträva efter att uppnå följande *särskilda* mål:

- Underhålla en central krisledningsförmåga.
- Genomföra en riskanalys inom området Naturolyckor en gång per mandatperiod.
- Öka fastighetsägares förmåga och kunskap i att informera om brandskyddet i hemmet, genom samverkan, utbildning och återkommande information till särskild utsatta.
- Skapa en kontinuerlig kartläggning av vägtrafiksituationen inom Hjo Stad och identifiera sårbarheter som ökar risker för olyckor eller utsläpp.
- Systematiskt kartera höga flöden inom Hjo Stad och arbeta förebyggande för att minska värmeböljors påverkan på den enskilde.

Den samlade effekten av att uppnå dessa mål är att Hjo kommun ökar sin förmåga att **identifiera, förebygga** och **hantera** risker och hot på effektivt och ändamålsenligt sätt. Systematik och återkommande arbete ska inte baseras på nödvändighet i en ansträngd situation utan i förebyggande syfte med *visionen att inga risker inträffar*.

KF § 5, 2022-03-03

## 6.5 Tibro kommun

Det övergripande målet för kommunen är att det ska finnas ett tillfredställande och likvärdigt skydd mot olyckor som beaktar de lokala förhållanden som finns i kommunen. För att nå detta bör det systematiska arbetet med konsekvens och riskanalys kopplat till olyckor som kan leda till räddningstjänst enligt LSO utvecklas och samordnas i kommunen.

Målet är vidare att detta handlingsprogram ska fungera som informationsmaterial till berörda verksamheter inom kommunen för att öka riskmedvetenheten och på sikt effektivisera det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor.

Riskanalysarbetet kopplat till skydd mot olyckor i kommunen kan med fördel framöver delvis samordnas med arbetet med kommunens risk och sårbarhetsanalys.

Kommunen ser fortsatt behov av följande målsättningar för att skyddet för de som lever och vistas i kommunen ska fortsatt hållas på en acceptabel nivå.

- Öka medvetenheten kring risker genom detta handlingsprogram inom berörda kommunala verksamheter för att möjliggöra ett effektivt förebyggande arbete för att förbättra medborgarnas skydd.
- Samordnat med kommunens arbete med risk och sårbarhetsanalys analysera extrema väderhändelser utöver risken för extraordinär händelse.
- Fortlöpande arbeta med trafiksäkerhet enligt kommunens trafiksäkerhetsplan.

(KS § 184, 2021-12-07)

## 6.6 Karlsborgs kommun

Det övergripande målet för kommunen är att det ska finnas ett tillfredställande och likvärdigt skydd mot olyckor som beaktar de lokala förhållanden som finns i kommunen. För att nå detta bör det systematiska arbetet med konsekvens och riskanalys kopplat till olyckor som kan leda till räddningstjänst enligt LSO utvecklas och samordnas i kommunen.

Målet är vidare att detta handlingsprogram ska fungera som informationsmaterial till berörda verksamheter inom kommunen för att öka riskmedvetenheten och på sikt effektivisera det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor.

Riskanalysarbetet kopplat till skydd mot olyckor i kommunen kan med fördel framöver delvis samordnas med arbetet med kommunens risk och sårbarhetsanalys.

Kommunen ser fortsatt behov av följande målsättningar för att skyddet för de som lever och vistas i kommunen ska fortsatt hållas på en acceptabel nivå.

- Öka medvetenheten kring risker genom detta handlingsprogram inom berörda kommunala verksamheter för att möjliggöra ett effektivt förebyggande arbete för att förbättra medborgarnas skydd.

- Samordnat med kommunens arbete med risk och sårbarhetsanalys analysera extrema väderhändelser utöver risken för extraordinär händelse.
- Fortlöpande arbeta med trafiksäkerhet enligt kommunens trafiksäkerhetsplan

(KS § 140, 2021-12-15)

## 6.7 Töreboda kommun

Det övergripande målet för kommunen är att det ska finnas ett tillfredställande och likvärdigt skydd mot olyckor som beaktar de lokala förhållanden som finns i kommunen. För att nå detta bör det systematiska arbetet med konsekvens- och riskanalys kopplat till olyckor som kan leda till räddningstjänst enligt LSO utvecklas och samordnas i kommunen.

Målet är vidare att detta handlingsprogram ska fungera som informationsmaterial till berörda verksamheter inom kommunen för att öka riskmedvetenheten och på sikt effektivisera det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor.

Risikanalyset kopplat till skydd mot olyckor i kommunen kan med fördel framöver delvis samordnas med arbetet med kommunens risk och sårbarhetsanalys. Dock bör beaktas att den statliga ersättningen för kommunernas arbete med krisberedskap och civilt försvar inte får användas för uppgifter som är reglerade i lagen om skydd mot olyckor (LSO) som t.ex. framtagande och vidare uppgifter baserat på detta handlingsprogram.

Kommunen ser särskilt behov av följande målsättningar för att skyddet för de som lever och vistas i kommunen ska fortsatt hållas på en acceptabel nivå.

- Öka medvetenheten kring risker genom detta handlingsprogram inom berörda kommunala verksamheter för att möjliggöra ett effektivt förebyggande arbete för att förbättra medborgarnas skydd.
- Analysera extrema väderhändelser som kan leda till räddningsinsats(naturolyckor).
- Fortlöpande arbeta med trafiksäkerhet enligt kommunens trafiksäkerhetsplan.

(Kf § 126, 2021-12-20)

## 6.8 Gullspångs kommun

Det övergripande målet för kommunen är att det ska finnas ett tillfredställande och likvärdigt skydd mot olyckor som beaktar de lokala förhållanden som finns i kommunen. För att nå detta bör det systematiska arbetet med konsekvens och riskanalys kopplat till olyckor som kan leda till räddningstjänst enligt LSO utvecklas och samordnas i kommunen.

Målet är vidare att detta handlingsprogram ska fungera som informationsmaterial till berörda verksamheter inom kommunen för att öka riskmedvetenheten och på sikt effektivisera det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor.

Risikanalyset kopplat till skydd mot olyckor i kommunen kan med fördel framöver delvis samordnas med arbetet med kommunens risk och sårbarhetsanalys. Dock bör beaktas att den statliga ersättningen för kommunernas arbete med krisberedskap och civilt försvar inte får användas för uppgifter som är reglerade i lagen om skydd mot olyckor (LSO) som t.ex. framtagande och vidare uppgifter baserat på detta handlingsprogram.

Kommunen ser särskilt behov av följande målsättningar för att skyddet för de som lever och vistas i kommunen ska fortsatt hållas på en acceptabel nivå.

- Öka medvetenheten kring risker genom detta handlingsprogram inom berörda kommunala verksamheter för att möjliggöra ett effektivt förebyggande arbete för att förbättra medborgarnas skydd.
- Analysera extrema väderhändelser som kan leda till räddningsinsats (naturolyckor).
- Fortlöpande arbeta med att minska antalet döda och svårt skadade till följd av trafikolyckor i enighet med kommunens trafiksäkerhetsplan.

(KS § 392, 2021-12-15)

## 7 Förebyggande – förmåga och verksamhet

Förbundet har, enligt ändamålsparagrafen i förbundsordningen, endast ansvar för att förebygga brand. I detta ansvar ingår tillsyn av den enskildes skyldigheter enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor, stöd till den enskilde gällande frågor relaterade till brand, rengöring och brandskyddskontroll samt övriga förebyggande åtgärder relaterade till brand. Övriga delar åligger respektive medlemskommun att hantera.

### Skövde kommun

Kommunens fortsatta förebyggande arbete bör ta sin utgångspunkt i ovan formulerade mål för att säkerställa att medborgarnas skydd mot olyckor når en adekvat nivå. Det förebyggande arbetet inom Skövde kommun är fördelat mellan olika verksamheter i kommunen och samverkan bedrivs inom den kommunala förvaltningen samt med andra viktiga aktörer inom kommunens geografiska områdesansvar för att minimera risken för olyckor.

Kommunen bedriver ett trafiksäkerhetsarbete enligt ett antaget trafiksäkerhetsprogram och arbetar enligt existerande klimatanpassningsplan som kan betraktas som ett indirekt förebyggande arbete enligt lagen om skydd mot olyckor. Skövde kommun arbetar vid samhällsplanering med att lokalisera ny bebyggelse till den plats där den ur allmän synpunkt är mest lämpad. Underlag för denna bedömning är geotekniska undersökningar för markens stabilitet, översvämningstudier, utredningar för risken till olyckor med farligt gods med mera. Övrigt vad gäller naturolyckor finns en skyfallskartering för Skövdes tätort och verksamhetsspecifika planer för att hantera värmebölja. Vidare finns beredningsplaner för specifika grundvattentäkter.

Simskola för barn, unga och vuxna är det bästa sättet för kommunen att förebygga drunkningsolyckor. Kommunen iordningställer upplåtna badplatser och följer de rekommendationer som finns angående livräddningsutrustning.

(KS § 194, 2021-12-13)

### Mariestads kommun

Kommunens fortsatta förebyggande arbete bör ta sin utgångspunkt i ovan formulerade mål för att säkerställa att medborgarnas skydd mot olyckor når en adekvat nivå. Det förebyggande arbetet inom Mariestads kommun är fördelat mellan olika verksamheter i kommunen och samverkan bedrivs inom den kommunala förvaltningen samt med andra viktiga aktörer inom kommunens geografiska områdesansvar för att minimera risken för olyckor.

Kommunen bedriver ett trafiksäkerhetsarbete enligt ett antaget trafiksäkerhetsprogram kan betraktas som ett indirekt förebyggande arbete enligt lagen om skydd mot olyckor. Förebyggande åtgärder för att minska konsekvenserna vid trafikolyckor på E20 och Riksväg 26 är en utmaning för kommunen då ansvaret för allmänna vägar främst vilar hos Trafikverket. Skyddet på det kommunala vägnätet består bland annat i låga hastigheter vid riskområden, farthinder, belysning, möjlighet för medborgare till incidentrapportering/felanmälan samt utvecklingsarbete för att separera oskyddade trafikanter och motorfordon.

Enligt existerande klimatanpassningsplan arbetar MTG-kommunerna vid samhällsplanering med att lokalisera ny bebyggelse till den plats där den ur allmän synpunkt är mest lämpad. Underlag för denna bedömning är geotekniska undersökningar för markens stabilitet, översvämningstudier, utredningar för risken till olyckor med farligt gods med mera.

Övrigt vad gäller naturolyckor finns en skyfallskartering för Mariestads tätort och verksamhetsspecifika planer för att hantera exempelvis värmebölja och översvämningar. Vidare finns beredningsplaner för specifika grundvattentäkter. För att hantera översvämning har VA-avdelningen rutiner och åtgärdsplaner, nödvändigt materiel i beredskap samt inventering av prioriterade rännstensbrunnar.

För att förebygga drunkningsolyckor har bland annat hänsyn tagits till de krav och rekommendationer som finns angående livräddningsutrustning. Skyddet består av livräddningsutrustning samt badförbud i hamnbassängen, i ån Tidån från bron vid Marieforsleden och norr ut samt i Göta kanals slussar och vid broar.

(KS § 249, 2021-12-20)



## Hjo kommun

Hjo kommuns förebyggande verksamhet kopplat till olyckskategorierna beskrivet i kapitel 3 består till stor del av samverkan mellan viktiga aktörer, såsom industri, kommunala förvaltningar med områdesansvar och stöd till privata aktörer som berörs. Egentillsyn inom den kommunala verksamheten sker främst av ansvariga chefer och säkerhetsfunktionen. Denna tillsyn är sporadisk och behovsstyrd.

Inom ramen för krisberedskap och därmed krisledning genomförs uppföljning av arbetet av Länsstyrelsen en gång per mandatperiod. Även om denna uppföljning fokuserar på *lagen om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser* är de organisatoriska mekanismer av stor nytta även för det förebyggande arbetet enligt *lagen om skydd mot olyckor*. Inte minst då en kris inte nödvändigtvis utesluter olyckor inom tidigare beskrivna kategorier.

Kommunen har förebyggande verksamhet vid badplatser genom anslag och i vissa fall även personell närvaro.

Informationskampanjer utgår årligen i början på sommaren som varnar om och informerar allmänheten om effekterna av extrem värme och brandrisken i skog och mark.

KF § 5, 2022-03-03

## Tibro kommun

Kommunens fortsatta förebyggande arbete bör ta sin utgångspunkt i ovan formulerade mål för att säkerställa att medborgarnas skydd mot olyckor hålls på adekvat nivå. Det förebyggande arbetet inom Tibro kommun är fördelat mellan olika verksamheter i kommunen och samverkan bedrivs inom den kommunala förvaltningen samt med andra viktiga aktörer inom kommunens geografiska områdesansvar för att minimera risken för olyckor.

Kommunen bedriver ett trafiksäkerhetsarbete som kan betraktas som ett indirekt förebyggande arbete enligt *lagen om skydd mot olyckor*.

Vidare enligt kommunens risk och sårbarhetsanalys arbetar Tibro kommun vid samhällsplanering med att lokalisera ny bebyggelse till den plats där den ur allmän synpunkt är mest lämpad. Underlag för denna bedömning är geotekniska undersökningar för markens stabilitet, översvämningsutredning, utredningar för risken till olyckor med farligt gods med mera.

Vad gäller naturolyckor har Räddningstjänsten bedömt översvämningsriskerna för inom Tibro kommun vara relativt låga trots förväntade klimatförändringar.

För att förebygga drunkningsolyckor har bland annat hänsyn tagits till de krav och rekommendationer som finns angående livräddningsutrustning samt avrådan till bad vid specifika platser.

(KS § 184, 2021-12-07)

## Karlsborgs kommun

Kommunens fortsatta förebyggande arbete bör ta sin utgångspunkt ovan formulerade mål för att säkerställa att medborgarnas skydd mot olyckor hålls på adekvat nivå. Det förebyggande arbetet inom Karlsborg kommun är fördelat mellan olika verksamheter i kommunen och samverkan bedrivs inom den kommunala förvaltningen samt med andra viktiga aktörer inom kommunens geografiska områdesansvar för att minimera risken för olyckor.

Kommunen bedriver ett trafiksäkerhetsarbete som kan betraktas som ett indirekt förebyggande arbete enligt *lagen om skydd mot olyckor*.

Vidare enligt kommunens risk och sårbarhetsanalys arbetar Karlsborg kommun vid samhällsplanering med att lokalisera ny bebyggelse till den plats där den ur allmän synpunkt är mest lämpad. Underlag för denna bedömning är geotekniska undersökningar för markens stabilitet, översvämningsutredning, utredningar för risken till olyckor med farligt gods med mera.

Vad gäller naturolyckor har Räddningstjänsten bedömt översvämningsriskerna för inom Karlsborg kommun vara relativt låga trots förväntade klimatförändringar.

För att förebygga drunkningsolyckor har bland annat hänsyn tagits till de krav och rekommendationer som finns angående livräddningsutrustning samt avrådan till bad vid specifika platser.

(KS § 140, 2021-12-15)

## **Töreboda kommun**

Kommunens fortsatta förebyggande arbete bör utgå från ovan formulerade mål för att säkerställa att medborgarnas skydd mot olyckor hålls på adekvat nivå. Det förebyggande arbetet inom Töreboda kommun är fördelat mellan olika verksamheter i kommunen och samverkan bedrivs inom den kommunala förvaltningen samt med andra viktiga aktörer inom kommunens geografiska områdesansvar för att minimera risken för olyckor.

Kommunen bedriver ett trafiksäkerhetsarbete enligt ett antaget trafiksäkerhetsprogram som kan betraktas som ett indirekt förebyggande arbete enligt lagen om skydd mot olyckor. Vad gäller olyckor med farligt gods vid grundvattentäkter i kommunen finns beredskapsplaner för Haboskogen och Slätte.

Enligt kommunens risk och sårbarhetsanalys arbetar MTG-kommunerna vid samhällsplanering med att lokalisera ny bebyggelse till den plats där den ur allmän synpunkt är mest lämpad. Underlag för denna bedömning är geotekniska undersökningar för markens stabilitet, översvämningsutredning, utredningar för risken till olyckor med farligt gods med mera.

Vad gäller naturolyckor finns det inget behov av kartering av översvämningsrisker dock finns fördröjningsmagasin för dagvatten.

För att förebygga drunkningsolyckor har bland annat hänsyn tagits till de krav och rekommendationer som finns angående livräddningsutrustning och som ovan nämnt badförbud vid specifika platser.

(Kf § 126, 2021-12-20)

## **Gullspångs kommun**

Kommunens fortsatta förebyggande arbete bör ta sin utgångspunkt i ovan formulerade mål för att säkerställa att medborgarnas skydd mot olyckor hålls på adekvat nivå. Det förebyggande arbetet inom Gullspångs kommun är fördelat mellan olika verksamheter i kommunen och samverkan bedrivs inom den kommunala förvaltningen samt med andra viktiga aktörer inom kommunens geografiska områdesansvar för att minimera risken för olyckor.

Kommunen bedriver ett trafiksäkerhetsarbete enligt ett antaget trafiksäkerhetsprogram och som kan betraktas som ett indirekt förebyggande arbete enligt lagen om skydd mot olyckor.

Vidare enligt kommunens risk och sårbarhetsanalys arbetar MTG-kommunerna vid samhällsplanering med att lokalisera ny bebyggelse till den plats där den ur allmän synpunkt är mest lämpad. Underlag för denna bedömning är geotekniska undersökningar för markens stabilitet, översvämningsutredning, utredningar för risken till olyckor med farligt gods med mera.

Vad gäller naturolyckor har kartering av översvämningsrisker har gjorts för Gullspångsälven. Räddningstjänsten har utifrån karteringarna bedömt översvämningsriskerna för Gullspångsälven och anser de vara relativt låga dock har karteringarna inte tagit hänsyn till förväntade klimatförändringar.

För att förebygga drunkningsolyckor har bland annat hänsyn tagits till de krav och rekommendationer som finns angående livräddningsutrustning och som ovan nämnt badförbud vid specifika platser.

(KS § 392, 2021-12-15)

## **7.1 Tillsyn**

Räddningstjänstförbundet ansvarar för respektive medlemskommuns tillsyn av den enskildes skyldigheter enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor. Behörig att utföra tillsyn och fatta myndighetsbeslut är de medarbetare som delegerats befogenheter att göra detta från Direktionen för Räddningstjänsten Östra Skaraborg.

Förbundet ställer höga krav på att de som arbetar som tillsynsför rättare, som grupp, har kompetens kring byggnadstekniskt och organisatoriskt brandskydd, farlig verksamhet och relevant lagstiftning för att de ska kunna motivera och förklara upptäckta brister och beslut på ett tydligt och pedagogiskt sätt för den enskilde som blir föremål för en tillsyn. Närmare beskrivning av resurser och kompetens för verksamheten återfinns i organisationens riktlinje för förebyggande verksamheten och utförlig beskrivning av hur beslutsfattandet sker återfinns i räddningstjänstens delegationsordning.

Tillsynen är ett viktigt verktyg för att åstadkomma ett skäligt brandskydd och för att säkerställa att de verksamheter som klassas som farlig verksamhet har en tillräcklig förmåga att göra effektiva inledande åtgärder när det inträffar en olycka eller ett tillbud vid anläggningen. Tillsynen av den enskildes

brandskydd syftar till att kontrollera att byggnader och anläggningar lever upp till kraven i regelverken, både avseende byggnadstekniskt brandskydd och organisatoriskt brandskydd.

Verktyget tillsyn ska framförallt användas för att säkerställa brandskyddet på sådana byggnader och anläggningar där en eventuell brand kan få stora konsekvenser avseende människors liv, hälsa, egendom och miljö. Utöver de byggnader och anläggningar som återfinns i MSB:s föreskrifter ska tillsyn göras där stora risker föreligger, exempelvis vid flerbostadshus där det bedöms finnas behov av att stärka brandskyddet. Industrier är ett exempel på objekt som behöver bedömas utifrån den verksamhet som bedrivs och vilka konsekvenser en brand eller annan olycka i den aktuella byggnaden eller anläggningen skulle kunna medföra. Tillsyn av anläggningar som beslutats omfattas av skyldigheterna i LSO 2 kap. 4 § ska genomföras minst vart tredje år. Hur ofta tillsyn av den enskildes skyldigheter ska genomföras ska bero på typen av objekt och erfarenhet från tidigare tillsyn. Erfarenheter från räddningsinsatser är också ett viktigt urvalskriterium för tillsyn och det ska läggas ett särskilt fokus på att få denna erfarenhetsåterföring mellan den operativa verksamheten och den förebyggande för att öka skyddet i förbundet.

## **7.2 Stöd till den enskilde**

### **7.2.1 Räddningstjänstförbundet**

Intentionen i lagstiftningen är att den enskilde själv utifrån sina förutsättningar ska hantera sina risker. Förbundets skyldighet är att stödja och underlätta för den enskilde att själv hantera sina risker kopplade till brand. Detta görs genom att informera och utbilda i såväl förebyggande som skadeavhjälpande åtgärder samt att medvetandegöra om riskerna. Viktiga målgrupper för det arbetet är fastighetsägare, barn- och skolungdomar, föreningar, kommunens anställda med mera.

### **7.2.2 Skövde kommun**

Den enskilde har det primära ansvaret för att skydda sitt liv, hälsa och egendom samt att inte orsaka olyckor. Den enskilde utgör vidare grunden för samhällets förmåga att förebygga olyckor och minska konsekvensen av de olyckor som ändå inträffar.

Kommunen har ett ansvar att genom information, rådgivning och utbildning underlätta för den enskilde att fullgöra sin skyldighet. Detta görs bland annat genom att informera om risker kopplat till olyckor och bränder samt vad enskilda kan göra för att förebygga dessa.

(KS § 194, 2021-12-13)

### **7.2.3 Mariestads kommun**

Den enskilde har det primära ansvaret för att skydda sitt liv, hälsa och egendom samt att inte orsaka olyckor. Den enskilde utgör vidare grunden för samhällets förmåga att förebygga olyckor och minska konsekvensen av de olyckor som ändå inträffar.

Kommunen har ett ansvar att genom information, rådgivning och utbildning underlätta för den enskilde att fullgöra sin skyldighet. Detta görs bland annat genom att informera om risker kopplat till olyckor och bränder samt vad enskilda kan göra för att förebygga dessa. Under sommarperioden finns också kommunvärdar som rör sig på publika platser och fungerar som stöd till enskilda.

(KS § 249, 2021-12-20)

### **7.2.4 Hjo kommun**

Hjo kommun har inlett ett arbete med Räddningstjänsten östra Skaraborg för att stärka särskild utsattas brandskydd i det egna hemmet. Detta arbete drivs framförallt av Arbets- och Socialtjänst på kommunen men avser också innefatta samhällsbärande privata fastighetsbolag i Hjo Stad.

Målet med arbetet är att informera den enskilde brukaren och hans anhöriga samt genom hemvården och hemtjänsten kunna genomföra enklare brandskyddskontroller i brukarens bostad. Detta ska syfta till att minska risken för dödsbränder där äldre eller personer med särskilda behov inte uppfattar faran eller är oförmögna att ta sig i säkerhet.

I övrigt informerar kommunen om risker vid vistelse intill hamnbassäng, badplatser och pooler genom anslag. Vidare finns det badvakter på plats vid poolområdet på Guldkroksbadet som har möjlighet att assistera och råda besökare.

Badstranden vid Guldkroksbadet har också en larmanordning som gör det möjligt för besökare att larma personal.

KF § 5, 2022-03-03

### **7.2.5 Tibro kommun**

Den enskilde har det primära ansvaret för att skydda sitt liv, hälsa och egendom samt att inte orsaka olyckor. Den enskilde utgör vidare grunden för samhällets förmåga att förebygga olyckor och minska konsekvensen av de olyckor som ändå inträffar.

Kommunen har ett ansvar att genom information, rådgivning och utbildning underlätta för den enskilde att fullgöra sin skyldighet. Detta görs bland annat genom att informera och tillgodose utbildningsmaterial om risker kopplat till olyckor och bränder samt vad enskilda kan göra för att förebygga dessa.

(KS § 184, 2021-12-07)

### **7.2.6 Karlsborgs kommun**

Den enskilde har det primära ansvaret för att skydda sitt liv, hälsa och egendom samt att inte orsaka olyckor. Den enskilde utgör vidare grunden för samhällets förmåga att förebygga olyckor och minska konsekvensen av de olyckor som ändå inträffar.

Kommunen har ett ansvar att genom information, rådgivning och utbildning underlätta för den enskilde att fullgöra sin skyldighet. Detta görs bland annat genom att informera och tillgodose utbildningsmaterial om risker kopplat till olyckor och bränder samt vad enskilda kan göra för att förebygga dessa.

(KS § 140, 2021-12-15)

### **7.2.7 Töreboda kommun**

Den enskilde har det primära ansvaret för att skydda sitt liv, hälsa och egendom samt att inte orsaka olyckor. Den enskilde utgör vidare grunden för samhällets förmåga att förebygga olyckor och minska konsekvensen av de olyckor som ändå inträffar.

Kommunen har ett ansvar att genom information, rådgivning och utbildning underlätta för den enskilde att fullgöra sin skyldighet. Detta görs bland annat genom att informera om risker kopplat till olyckor och bränder samt vad enskilda kan göra för att förebygga dessa.

(Kf § 126, 2021-12-20)

### **7.2.8 Gullspångs kommun**

Den enskilde har det primära ansvaret för att skydda sitt liv, hälsa och egendom samt att inte orsaka olyckor. Den enskilde utgör vidare grunden för samhällets förmåga att förebygga olyckor och minska konsekvensen av de olyckor som ändå inträffar.

Kommunen har ett ansvar att genom information, rådgivning och utbildning underlätta för den enskilde att fullgöra sin skyldighet. Detta görs bland annat genom att informera och tillgodose utbildningsmaterial om risker kopplat till olyckor och bränder samt vad enskilda kan göra för att förebygga dessa.

(KS § 392, 2021-12-15)

## **7.3 Rengöring och brandskyddskontroll**

Kommunens ansvarar för rengöring (sotning) av fasta förbränningsanordningar och att dessa kontrolleras ur brandskyddssynpunkt (brandskyddskontroll) är delegerat till förbundet. Förbundet har sin tur upphandlat tre entreprenörer som utför rengöring och brandskyddskontroll i varsitt distrikt. De tre distrikten utgörs av Skövde i ett distrikt, Mariestad, Töreboda och Gullspång i ett distrikt samt Hjo, Tibro och Karlsborg i ett distrikt. Aktuella entreprenörer påbörjade sitt arbete i januari 2020.

Under avtalsperioden för nuvarande entreprenörer ska en utredning genomföras för att se om rengöring och brandskyddskontroll ska bedrivas helt eller delvis i kommunal regi alternativt fortsätta ske i entreprenadform.

Frister för brandskyddskontroll och vilken utbildning som krävs för att ha behörighet att utföra dessa har beslutats och meddelats genom MSBFS 2014:6. Respektive medlemskommun har beslutat om frister för rengöring med grund i anvisningar i MSBFS 2014:6.

Förbundet ska årligen följa upp att rengöring och brandskyddskontroll sker i enlighet med de beslutade fristerna. Förbundet strävar efter att underlätta egensotning för den enskilde genom att på kommunens hemsida ge information och vägledning. Förbundets ambition är att framöver möjliggöra ansökan om egensotning via e-tjänst.

## **7.4 Övriga förebyggande åtgärder**

### **7.4.1 Räddningstjänstförbundet**

Inom medlemskommunerna stödjer förbundet berörda förvaltningar i ärenden enligt plan och bygglag (2010:900). Det innebär bland annat att vara sakkunnig i brandfrågor i stora delar av byggprocessen. Det handlar också om att i kommunens planprocesser beakta risker som ras- och skred, översvämning, avstånd till olika former av riskfylld verksamhet samt beakta sådant som kan ha betydelse för kommunens förmåga att genomföra insatser som behov av fordon för livräddning på hög höjd, brandposter och behov av framkomlighet för räddningstjänstfordon.

I frågor om serveringstillstånd enligt alkohollagen (2010:1622) bistår förbundet miljö- och hälsoskyddsförvaltningen i frågor om lokalerna är anpassade för det personantal samt verksamhet som anges i ansökan.

Förbundet är även remissinstans till Polismyndigheten i frågor kring säkerhet vid allmän sammankomst, offentlig tillställning, användande av offentlig plats, idrotsevenemang eller fyrverkeri, scenfyrverkeri eller annan pyroteknik enligt ordningslagen (1993:1617) samt tillstånd till hotell- och pensionatverksamhet enligt lag (1966:742) om hotell- och pensionatsrörelse. Förbundet bistår också Trafikverket i trafikplanering vid ny- eller ombyggnation av vägar, järnvägar där man beaktar saker som; insatstider, risk för ras och skred, översvänningsrisk samt avstånd till olika former av riskobjekt och närhet till vattenskyddsområde

Förbundet är remissinstans till länsstyrelsen i frågor om tillstånd till miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. Miljöbalken.

Av nationell statistik framgår att det finns särskilt riskutsatta grupper i befolkningen som är kraftigt överrepresenterade vid dödsbränder. För att dessa grupper ska ha ett tillräckligt skydd mot bränder krävs särskilt anpassade åtgärder. De särskilt riskutsatta grupperna är i hög utsträckning brukare av insatser från vård- och omsorgsförvaltningen i kommunen. För att nå dessa riskgrupper ska ett samarbete initieras med respektive medlemskommun. Syftet med samarbetet är att skapa förutsättning för ett stärkt brandskydd för särskilt riskutsatta.

### **7.4.2 Skövde kommun**

Arbetet med krisberedskap i kommunen har en positiv effekt på det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor i kommunen då risker kopplade till extraordinära händelser och kriser ofta sammanfaller med risk för olyckor.

(KS § 194, 2021-12-13)

### **7.4.3 Mariestads kommun**

Arbetet med krisberedskap i kommunen har en positiv effekt på det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor i kommunen då risker kopplade till extraordinära händelser och kriser ofta sammanfaller med risk för olyckor.

(KS § 249, 2021-12-20)

#### **7.4.4 Hjo kommun**

Hjo kommun arbetar med kartering av översvämnings åtgärder och hållbarhetsplanering för att förebygga beroende av fossila bränslen. Detta arbete har som långsiktigt mål att skapa ett medvetande kring beroende och de omedelbara riskerna med ett förändrat klimat. Ett minskat beroende av fossila bränslen bidrar också till att minska risken för farliga utsläpp av sådana vid leverans eller transport inom Hjo kommun.

Översvämningskarteringen har främst gjorts kring Tidans sträckning genom kommunen och Mullsjöns område, där tidigare nämnd platå orsakat översvämnningar vid skyfall vid enstaka tillfällen de senaste 100 åren.

KF § 5, 2022-03-03

#### **7.4.5 Tibro kommun**

Arbetet med krisberedskap i kommunen har en positiv effekt på det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor i kommunen då risker kopplade till extraordinära händelser och kriser ofta sammanfaller med olycksrisker.

(KS § 184, 2021-12-07)

#### **7.4.6 Karlsborgs kommun**

Arbetet med krisberedskap i kommunen har en positiv effekt på det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor i kommunen då risker kopplade till extraordinära händelser och kriser ofta sammanfaller med olycksrisker.

(KS § 140, 2021-12-15)

#### **7.4.7 Töreboda kommun**

Arbetet med krisberedskap i kommunen har en positiv effekt på det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor i kommunen då risker kopplade till extraordinära händelser och kriser ofta sammanfaller med olycksrisker.

(Kf § 126, 2021-12-20)

#### **7.4.8 Gullspångs kommun**

Arbetet med krisberedskap i kommunen har en positiv effekt på det förebyggande arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor i kommunen då risker kopplade till extraordinära händelser och kriser ofta sammanfaller med olycksrisker.

(KS § 392, 2021-12-15)

## 8 Räddningstjänst – förmåga och verksamhet

I aktuellt kapitel beskrivs räddningstjänstens operativa förmåga och verksamhet på en övergripande nivå, mer detaljerad information finns i, till handlingsprogrammet, underordnade dokument, ex. styrdokument, riktlinjer, osv, som framgår av bilaga A.

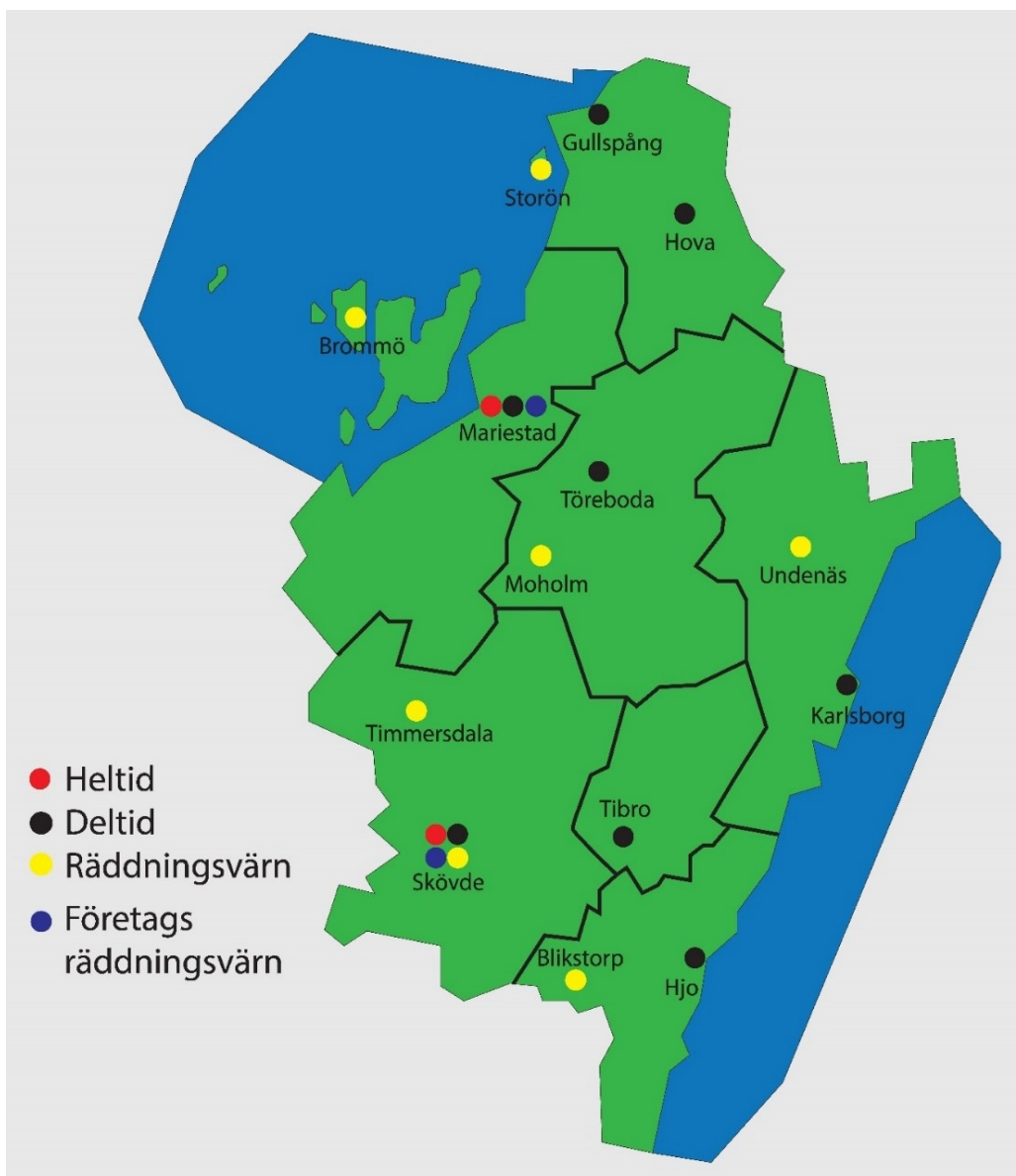
### 8.1 Övergripande

Räddningstjänstens operativa förmåga kan beskrivas utifrån tre omvärldslägen; normalt, vid extraordinär händelse samt under höjd beredskap. Inledningsvis följer en beskrivning av normallägesförmågor.

#### 8.1.1 Tillgång till egna resurser

Organisationen för räddningsinsatser består av två räddningsstyrkor heltid, åtta räddningsstyrkor i beredskap (RIB), fyra territoriella räddningsvärn, genom avtal ytterligare två räddningsvärn organiserade vid företag samt ett förstärkningsräddningsvärn. Dessutom tillkommer räddningsvärn som är organiserade sommartid på två öar. Räddningsvärnen utgörs av medarbetare uttagen med tjänsteplikt vilket innebär att de inte har någon beredskap. Därför larmas alltid någon räddningsstyrka heltid eller deltid tillsammans med räddningsvärnen.

Förstärkningsräddningsvärn har inget geografiskt insatsområde utan utgör en förstärkning över ytan. Denna resurs nyttjas för att hantera den förrädsställda förstärkningsmateriel som finns inom förbundet.



Figur 1: Förbundets geografiska område med huvudsaklig placering av egna räddningsresurser

För heltidsanställda medarbetare ska första fordon vara på väg mot olycksplats inom 90 sekunder från larm till resurs, så kallad anspänningstid. På RiB-stationer gäller generellt 5 minuter. I Karlsborg är styrkeledaren första insatsperson med 90 sekunders anspänningstid och övriga personer har sju minuter. RiB-stationen i Mariestad har även den 7 minuters anspänningstid och Skövde 10. Se figur ovan för geografisk placering och tabell nedan för bemanning, anspänningstider och eventuella specialkompetenser samt specialresurser.

Tabell 2: Resurser ställda i jour eller beredskap

Station	Grupsammansättning	Anspänningstid	Specialresurser
Hela ytan	Vakthavande Räddningschef	90 sek	
Skövde	Vakthavande befäl	60 sek	
Skövde	Larm- och ledningsbefäl (Vardagar dagtid)	60 sek	
Hela ytan	Regional insatsledare (Beredskapslagd)	90 sek	Drönare
Skövde	Insatsledare (Vardagar dagtid)	90 sek	Drönare
Mariestad	Insatsledare (Vardagar dagtid)	90 sek	Drönare
Hela ytan	Insatsledare i beredskap (Övrig tid än vardagar dagtid)	90 sek	Drönare
Skövde heltid	SLH+4 BmH	90 sek	Nationell kemresurs Höjdfordon 30 m Terrängfordon Skärsläckare
Skövde RiB	SLD+2 BmD (Förstärks med 2 brandmän genom avtal med industribrandförsvaret vid Volvo till SLD+4 BmD)	10 min	
Tibro RiB	SLD+4 BmD	5 min	Höjdfordon 16 m
Karlsborg RiB	SLD+4 BmD	7 min	Höjdfordon 19 m FIP (Styrkeledare)
Hjo RiB	SLD+4 BmD	5 min	
Mariestad heltid	SLD+4 BmD	90 sek	Höjdfordon 30 m Större båt Tung räddning Skärsläckare
Mariestad RiB	SLD+2 BmD	7 min	
Hova RiB	SLD+4 BmD	5 min	
Gullspång RiB	SLD+4 BmD	5 min	
Töreboda RiB	SLD+4 BmD	5 min	Höjdfordon 16 m Terrängfordon

SLH = Styrkeledare heltid, BmH = Brandman heltid, SLD = Styrkeledare deltid, BmD = Brandman deltid.

Utöver jour- och beredskapslagda resurser förfogar förbundet över ett antal räddningsvärn. Dessa kan utgöra en viktig första resurs snabbt på plats men är också en förutsättning för att bygga uthållighet vid större händelser. Förbundet förfogar över fyra territoriella räddningsvärn året runt samt ytterligare två sommartid (Ö-värn). Därtill ingår två industriräddningstjänster som räddningsvärn till förbundet. För att ytterligare skapa uthållighet finns ett förstärkningsräddningsvärn.



Tabell 3: Övriga resurser utan jour eller beredskap.

Station	Funktion	Kommentar
Timmersdala	2 Gl och 7 Rvm	Uttagna med tjänsteplikt
Undenäs	2 Gl och 7 Rvm	Uttagna med tjänsteplikt
Blikstorp	2 Gl och 7 Rvm	Uttagna med tjänsteplikt
Moholm	2 Gl och 7 Rvm	Uttagna med tjänsteplikt
Volvo Powertrain*	1 Gl och 6 Rvm	Uttagna med tjänsteplikt
Metsä-Tissue*	2 Gl och 9 Rvm	Uttagna med tjänsteplikt
Förstärkningsvärn	1 Gl och 9 Rvm	Uttagna med tjänsteplikt
Brommö Ö-värn	1 Gl och 8 Rvm	Uttagna med tjänsteplikt
Storön Ö-värn	1 Gl och 8 Rvm	Uttagna med tjänsteplikt

Gl = Gruppledare och Rvm = Räddningsvårnsmän. \* Avser industriräddningsvärn, styrs således via avtal.

### 8.1.2 Tillgång till resurser i samverkan med andra kommuner

Med Nerikes Brandkår har avtal tecknats om att räddningsvärdet i Olshammar gör en första räddningsinsats i området Boviken i Karlsborgs kommun. På motsvarande sätt gör förbundet en första insats med räddningsvärdet i Undenäs i södra delarna av Laxå kommun. Vid olycka på E 20 vid länsgränsen inom Gullspångs och laxå kommuner sker insats med den räddningsstyrka som med hänsyn till vajerräcken bedöms ha kortast insatstid.

Med Samhällsskydd Mellersta Skaraborg har tecknats avtal om att räddningsstyrkan i Götene ska göra insats i södra delen av E 20 i Mariestads kommun. Motsvarande gör förbundet första insats utmed riksväg 49 där räddningsstyrkan i Skövde bedöms ha kortast insatstid och räddningsstyrkan i Mariestad i området Årnäs.

Med Bergslagens räddningstjänst har tecknats avtal om att förbundet genom räddningsstyrkan i Gullspång gör första insats i södra delarna av Kristinehamns kommun.

Aktuella avtal finns refererade till i bilaga A.

### 8.1.3 Alarmering av räddningsorganet

Förbundet har avtal med SOS Alarm vilka efter larmanrop via 112 larmar ut resurser enligt av räddningschefen fastställda larmplaner. Det finns två möjligheter för SOS Alarm att larma berörda enheter ur räddningstjänsten, en ordinarie via fast digital förbindelse och en reserv via RAKEL-nätet. Skulle bägge dessa larmvägar vara satta ur funktion kan utalarmering av egna resurser ske via RÖS ledningscentral.

Vid inkommet larmanrop via 112 kopplas förbundets vakthavande befäl in på medlyssning i ett trepartssamtal.

Vid avbrott i 112-funktionen finns rutiner enligt vilka obemannade brandstationer och brandbilsgarage kan bemannas eller uppställning av fordon utrustade med kommunikationsradio ske. Information vid sådan händelse lämnas genom riksradios sändningar.

### 8.1.4 Brandvattenförsörjning

Kontinuerlig tillgång till vatten vid brandsläckning är avgörande för räddningstjänstens möjligheter att genomföra en effektiv släckinsats. Vatten är räddningstjänstens primära släckmedel. Brandvattensystemet behöver vara anpassat och utformat med hänsyn till räddningstjänstens förmåga samt bebyggelsens utformning.

Vad som gäller för brandvattensystemet i detalj är beskrivet i förbundets brandvattenplan som är samverkad med samtliga medlemskommuner och antagen av förbundet i oktober 2021. Nedan beskrivs ansvar och skyldigheter för brandvattensystemet kortfattat.

#### 8.1.4.1 Ansvar och skyldigheter

Brandvattensystemet (*brandposter, ledningsnät, mm.*) är ett kommunalt ansvar om inget annat meddelas i detaljplan eller annat avtal mellan kommunen och fastighetsägare/byggherre. Det är kommunens ansvar enligt plan- och bygglagen att bebyggelse planeras med hänsyn till behovet av brandskydd. Det är också kommunens ansvar enligt lag om skydd mot olyckor att se till att det vidtas åtgärder för att hantera skador till följd av brand.

Räddningstjänsten Östra Skaraborg har, enligt förbundsordningen, inget ansvar för brandvattensystemet utan ansvaret för detta åvilar respektive medlemskommun, både vad gäller upprättande av nya brandposter och underhåll av befintliga brandposter.

#### 8.1.4.2 Brandsläckning i områden utanför verksamhetsområde för allmän vattenförsörjning

I de delar av kommunen där det inte finns någon allmän vattenförsörjning sker brandsläckning med vatten från tankbil som fylls vid eventuellt närliggande brandpost alternativt vid närliggande branddamm eller iordningsställd pumpplats vid vattendrag.

Räddningstjänsten ska ha tillgång till erforderligt antal fordon med vattentank fördelade inom förbundsområdet för att säkerställa tillgången på brandvatten i områden utanför verksamhetsområde för allmän vattenförsörjning.

#### 8.1.5 Responstid

Tiden har en stor påverkan på vilken effekt som kan åstadkommas vid en räddningsinsats och hur stora konsekvenserna blir. Det finns olika tider som beaktas i olika sammanhang där responstiden är viktig för att veta hur snabbt man som invånare kan få hjälp av räddningstjänsten. För andra sammanhang som ex. förmåga enligt bygglagstiftningen är insatstiden viktig för att veta hur snabbt räddningstjänsten är på plats med ex. höjdfordon efter larm till räddningstjänsten. Insatstiden består av anspänningstid och körtid, där anspänningstid är den tid det tar från larm till räddningstjänsten till första fordon lämnar stationen. Anspänningstiden är normalt 1,5 minut för heltidsstyrkor och 5, 7 eller 10 minuter för deltidstyrkor.

Responstid är tiden från att 112 anropet besvaras av larmcentralen (SOS-alarm) till dess att räddningstjänsten anländer till skadeplatsen med första resurs. Responstiden består av handläggningstid för räddningstjänst hos larmcentralen samt räddningstjänstens insatstid. Räddningstjänstens responstid för den senaste femårsperioden framgår i tabell 4 nedan för respektive kommun.

Tabell 4: Räddningstjänstens responstid, mediantid i minuter, per kommun.

Kommun	2016	2017	2018	2019	2020	Medel
Gullspång	11,6	11,1	13,5	14,0	13,4	<b>12,7</b>
Hjo	13,8	16,1	11,8	13,8	13,5	<b>13,8</b>
Karlsborg	19,0	18,5	20,6	20,8	25,0	<b>20,8</b>
Mariestad	12,6	13,7	12,5	13,7	12,6	<b>13,0</b>
Skövde	12,4	11,7	10,7	11,4	11,2	<b>11,5</b>
Tibro	13,0	13,6	15,8	11,6	14,6	<b>13,7</b>
Töreboda	17,8	12,7	14,0	14,7	13,4	<b>14,5</b>

Handläggningstid för räddningstjänst är tiden från att 112 anropet besvaras av larmcentralen (SOS-alarm) till dess första larm går ut till räddningstjänsten. Handläggningstid för räddningstjänst för den senaste femårsperioden framgår i tabell 5 nedan för respektive kommun.

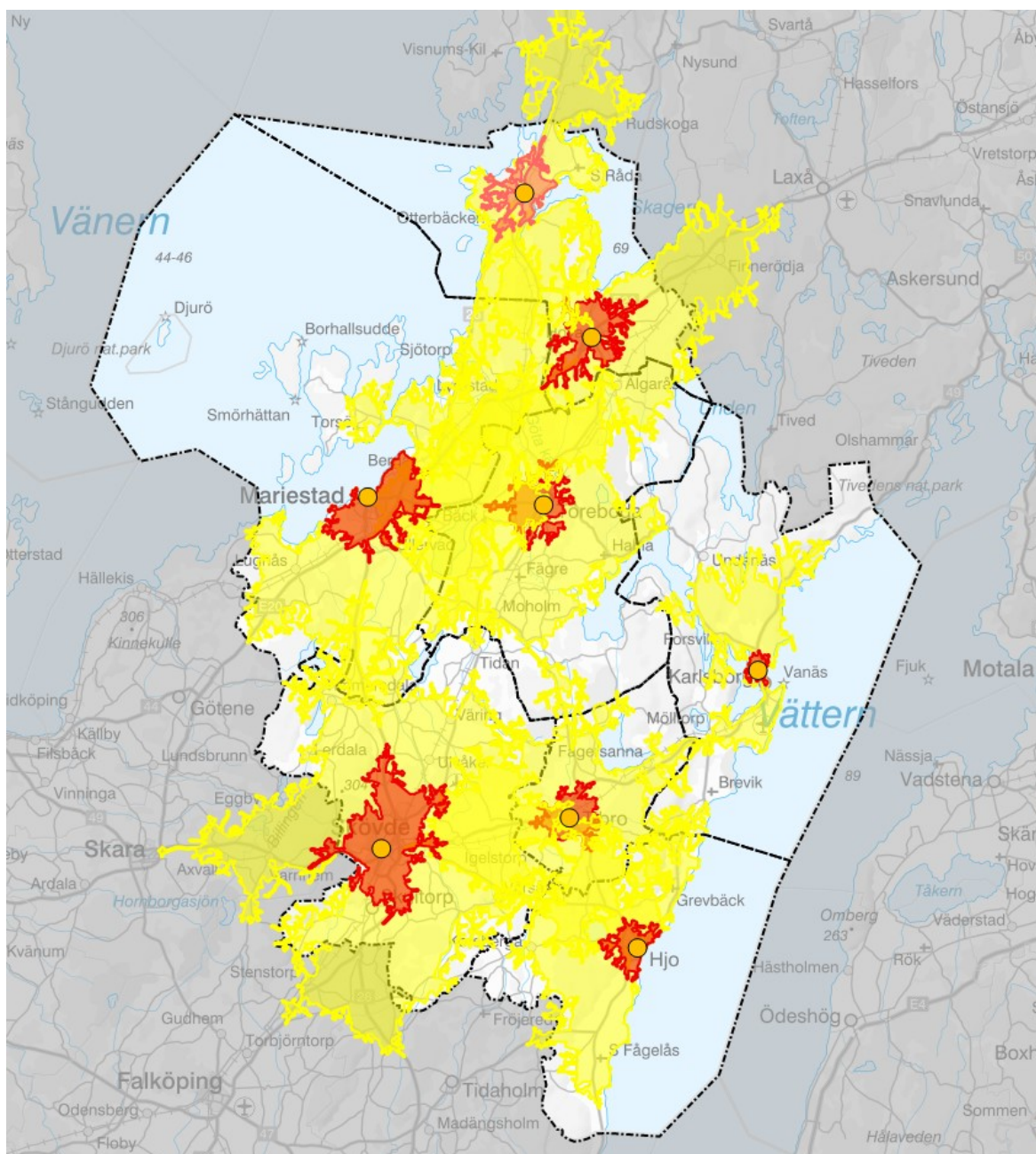
Tabell 5: Handläggningstid för räddningstjänst, mediantid i minuter, per kommun.

Kommun	2016	2017	2018	2019	2020	Medel
Gullspång	2,0	1,6	1,6	1,9	1,9	<b>1,8</b>
Hjo	1,8	1,6	1,4	1,9	2,3	<b>1,8</b>
Karlsborg	2,0	2,1	2,0	1,7	2,5	<b>2,1</b>
Mariestad	2,0	1,9	1,7	1,8	1,9	<b>1,9</b>
Skövde	2,1	1,8	1,7	1,6	1,7	<b>1,8</b>
Tibro	2,0	1,7	1,5	1,7	2,2	<b>1,8</b>
Töreboda	2,3	1,9	2,0	2,1	1,8	<b>2,0</b>

Insatstiden i medlemskommunernas huvudorter är normalt maximalt 10 minuter, utanför huvudorterna och i övriga tätorter är insatstiden normalt maximalt 20 minuter och samtliga delar av förbundets geografiska område ska normalt nås inom maximalt 30 minuter.

Förbundet har satt upp mål för responstiden som beskrivs tidigare i handlingsprogrammet. Det har också konstaterats brister gällande responstiden i Karlsborgs kommun som ska hanteras under handlingsprogrammets giltighetstid. För detta har specifika mål satts upp som också beskrivs tidigare i handlingsprogrammet.

Förbundets insatstider, dvs. anspänningstid och körtid, framgår i figur 2 nedan. Där röda ytor utgör områden med 10 minuters insatstid och gula ytor utgör områden med 20 minuter insatstid. Insatstiderna finns också presenterad i en kartjänst på räddningstjänstens hemsida, [www.rtos.se/insatstider](http://www.rtos.se/insatstider).



Figur 2: Visualisering av responstid från att larm inkommer tills att första räddningsresurs når fram, rött 10 minuters responstid och gult 20 minuters responstid.

### 8.1.6 Överlåtande åt annan att vidta inledande begränsade åtgärder

I nuläget har förbundet bedömt att det inte föreligger något behov att låta någon som inte är kommunalt anställd genomföra vissa inledande, begränsande åtgärder vid en räddningsinsats.

I sammanhanget noteras dock att med olika ambition och förmåga har etablerats sex territoriella räddningsvårn med avsikt att snabbt kunna avbryta skadeförloppet på orter platser dit räddningsstyrka har lång framkörningsväg. Utöver detta har det etablerats ett förstärkningsräddningsvårn med huvudsaklig inriktning mot bekämpning av skogsbränder.

Avtal har också träffats med avsikt att snabbt bryta skadeförloppet och bidra till ökad förmåga med två industribrandförsvaret om första insats inom industriområdet och om tjänstgöring i räddningsvårn under övrig tid.

### **8.1.7 Samverkan med andra aktörer**

Förbundet har i olika omfattning en etablerad samverkan med flera aktörer som länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen, övriga räddningstjänster i länet, Trafikverket, polisen och Försvarmakten. Samverkan sker endera i form av avtal och överenskommelser eller utan formaliserade avtal.

#### **8.1.7.1 Samverkan genom avtal**

Redovisning av vilka avtal som kommunalförbundet har slutit redovisas i Bilaga A.

#### **8.1.7.2 Samverkan utan avtal**

Räddningstjänsten Östra Skaraborg samverkar på olika sätt, utan förekomst av särskilt avtal, med ett flertal andra aktörer i samhället. Nedan redovisas kortfattat de viktigaste samverkansparterna.

##### 8.1.7.2.1 Krishanteringsrådet Östra Skaraborg

Räddningstjänsten genomför årligen, i samverkan med medlemskommunerna (samt kommunerna Falköping och Tidaholm), två möten med Krishanteringsrådet Östra Skaraborg. I rådet ingår företrädare för samverkande myndigheter, kyrkan, näringslivet och frivilligorganisationer. I rådet behandlas gränssnittsfrågor enligt lag om skydd mot olyckor och lag om extra ordinär händelser, mm.

##### 8.1.7.2.2 Länsstyrelsen

Med länsstyrelsen sker samverkan i form av samordning och ledning vid större insatser och händelser i samhället. Inom den förebyggande verksamheten sker samverkan beträffande fastställande av vilka företag som ska anses bedriva farlig verksamhet. Vidare är räddningstjänsten remissinstans i andra tillstånds- och tillsynsändanden.

##### 8.1.7.2.3 Sjukvårdshuvudmannen

Med sjukvårdshuvudmannen sker ofta operativ samverkan på skadeplats. Samverkan med sjukvården syftar till att parterna på en skadeplats ska lösa uppgifterna på ett optimalt sätt för de drabbade givet de samlade resurserna.

##### 8.1.7.2.4 Polismyndigheten

Förbundet samverkar operativt med polismyndigheten på skadeplats för att hantera händelsen på ett optimalt sätt. Polisens uppgifter vid räddningstjänst är bl.a. avspärning, registrering, utrymning och trafikreglering. Förbundet bistår polisen i deras brottsutredande verksamhet med bl.a. sakkunnigutlåtanden. Förbundet kan medverka i statlig räddningstjänst i form av eftersök. Inom det skadeförebyggande området sker samverkan vid utfärdande av tillstånd bl.a. för offentlig tillställning eller begagnande av allmän plats och hotelltillstånd.

##### 8.1.7.2.5 Sjöräddning och miljöräddningstjänst till sjöss

Förbundet medverkar i sjöräddning inom delar av Vänern och Vättern. På motsvarande sätt medverkar förbundet i miljöräddning i Vänern och Vättern. I båda fallen rör det sig om medverkan i statlig räddningstjänst. Samverkan sker med Sjöfartsverket (sjöräddning) och Kustbevakningen (miljöräddning). Vid medverkan i statlig räddningstjänst är förbundets enheter underställda respektive statlig räddningsledare.

##### 8.1.7.2.6 Flygräddning

Enheter från förbundet kan underställas flygräddningsledaren vid statlig flygräddningstjänst.

#### 8.1.7.2.7 Försvarsmakten

Medarbetare och materiel ur Försvarsmakten kan vid större räddningsinsatser medverka i kommunal räddningstjänst. Försvarsmaktens resurser används vid händelser som har såväl geografisk som tidsmässig utbredning. Förbundet prioriterar medverkan i utbildning och övning

#### 8.1.7.2.8 Hot om suicid

Förbundet larmas tillsammans med ambulans och polis vid hot om suicid (själv mord). Syftet med den gemensamma utarmningen är att avbryta det pågående förloppet. Samtliga enheter vid räddningstjänsten deltar i detta uppdrag.

### 8.1.8 Varning och information till allmänheten

Signalen *Viktigt meddelande till allmänheten (VMA)* kan ges inom tätorterna Skövde, Mariestad, Tibro, Töreboda, Karlsborg, Skultorp och Moholm via fast monterade tyfonanläggningar. Varningssignalen kan utlösas från räddningscentralen i Skövde. Inom de områden som saknar fasta tyfonanläggningar kan varningssignalering ske med hjälp av signaldon och högtalare på räddningstjänstens fordon. Möjlighet finns också att via SOS-alarm sända VMA-meddelande via fast och mobil telefoni.

VMA-signalen har följande karaktär:



Figur 3: Signal för VMA.

I samband med att signalen ges kontaktas Sveriges Radio för att via radions kanaler samt television lämna information från räddningsledaren om aktuell händelse. Särskilt i förväg utarbetade meddelande för olika händelser finns på SOS-centralen.

VMA-signalens innebörd är: Gå inomhus, stäng dörrar och fönster, samt om möjligt ventilationen och lyssna på radion för vidare information. Signalen provas en gång per kvartal. VMA-signalen följs av signalen Faran över.

Via tyfonanläggningarna ska under höjd beredskap även kunna ges signal för flyglarm och beredskapslarm. Dessa signaler provas inte i fred.

Ytterligare information lämnas på förbundets hemsida och i samband med signalens provande.

## 8.2 Per olyckstyp

Utifrån de olyckstyper som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap pekar ut i sin föreskrift samt med, tillägget fartygsolyckor, redovisas per olyckstyp den effekt som ska uppnås, vilka nyckeluppgifter som ska lösas och vilka nyckelresurser som erfordras. Redovisningen är vidare fördelad på heltidsstyrka, deltidstyrka och territoriellt räddningsvärn.

### 8.2.1 Brand i byggnad

Händelsetypen brand i byggnad genererar insatser såväl i form av livräddning som egendomsräddning.

Enskild räddningsstyrka kan genomföra insatser vid mindre objekt såsom villa, lägenhet, mindre verksamhetslokal och liknande. Det noteras att räddningsvärn (undantaget industribrandkåren vid Volvo) inte kan genomföra rökdykning

För att tydliggöra vilka effekter som ska uppnås, vilka nyckeluppgifter insatserna innehåller samt vilka nyckelresurser som identifierats görs nedanstående sammanställning.

Tabell 6: Sammanställning av effekt, nyckeluppgifter och nyckelresurser.

Effekt som ska uppnås	Nyckeluppgifter	Nyckelresurser
<ul style="list-style-type: none"><li>Rädda liv och hälsa</li><li>Förhindra brandspridning</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Riskbedömning</li><li>Utrymning via stegar</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Släckbilar</li><li>Bärbara stegar</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Släckning av brand</li> <li>• Förhindra egendomsskador</li> <li>• Förhindra skador på miljön</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utrymning via höjdfordon</li> <li>• Invändig livräddning via rökdykning</li> <li>• Invändig släckning via rökdykning</li> <li>• Säkra olycksplats</li> <li>• Brandsläckning via rökdykning</li> <li>• Akut omhändertagande</li> <li>• Brandgasventilation</li> <li>• Utvändig släckning</li> <li>• Akut restvärdesräddning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höjdfordon</li> <li>• Tankfordon</li> <li>• Andningsskydd</li> <li>• Hoppkudde</li> </ul>
--	--	--

För att hantera ovanstående nyckeluppgifter sammanställs här förbundets samlade förmåga. Nedanstående tabeller ska läsas så att:

	Insats hanteras normalt av enskild styrka
	Insatsen hanteras av först anländ styrka i samverkan med en eller flera förstärkningsenheter
	Uppgiften kan endast lösas i begränsad omfattning

Tabell 7: Sammanställning av förbundets förmåga vid olyckstyp brand i byggnad.

Skadeutbredning	Räddningsstyrka heltid (1 + 4)	Räddningsstyrka deltid (1 + 4)	Räddningsvärn (territoriellt)
Utvändig släckning			
Invändig släckning och livräddning			
Samtidig invändig och utvändig livräddning och släckning			
Invändig släckning i komplicerade miljöer			
Takarbete/håltagning			

### 8.2.1.1 Förmåga till utrymning via fönster med räddningstjänstens stegutrustning

Bebyggelse där alternativ utrymning ska ske via fönster eller balkong med räddningstjänstens stegutrustning inom 10 minuter, enligt krav i Boverkets byggregler, ligger generellt inom området med 10 minuters insatstid förutom området Södra Skogen i Karlsborgs kommun. Området Södra Skogen utgörs av fem punkthus med vardera sex våningsplan.

Bebyggelse där alternativ utrymning ska ske via fönster eller balkong med räddningstjänstens stegutrustning inom 20 minuter, enligt krav i Boverkets byggregler, ligger inom området med 20 minuters insatstid.

### 8.2.2 Brand utomhus (brand i annat än byggnad)

Olyckstypen brand ute kan representeras av ett antal olika händelser såsom terrängbrand, fordonsbränder samt brand i andra föremål än byggnader utomhus.

Tabell 8: Sammanställning av effekt, nyckeluppgifter och nyckelresurser.

Effekt som ska uppnås	Nyckeluppgifter	Nyckelresurser
-----------------------	-----------------	----------------

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rädda liv och hälsa</li> <li>• Förhindra brandspridning</li> <li>• Släckning av brand</li> <li>• Förhindra egendomsskador</li> <li>• Förhindra skador på miljön</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riskbedömning</li> <li>• Brandsläckning</li> <li>• Brandvattenförsörjning</li> <li>• Samverkan med andra aktörer</li> <li>• Logistik</li> <li>• Ledning och samordning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Släckbilar</li> <li>• Tankfordon</li> <li>• Terrängfordon</li> <li>• Motorsprutor</li> <li>• Skogsbrandresurs</li> <li>• Drönare</li> </ul>
---	--	--

Tabell 9: Sammanställning av förbundets förmåga vid olyckstyp brand ute.

Skadeutbredning	Räddningsstyrka heltid (1 + 4)	Räddningsstyrka deltid (1 + 4)	Räddningsvärn
Mindre brand i terräng			
Begränsning till enskilt objekt eller yta			
Insats vid brand i fordon, container mm			
Omfattande brand i terräng			
Brand i upplag			

### 8.2.3 Trafikolycka

Händelsetypen trafikolycka spänner över ett brett spektrum av olyckor. Kraven på insatsers genomförande varierar således. Den mindre trafikolyckan (singelolycka med personbil eller kollision mellan två personbilar) kan normalt hanteras av en styrka. Större och komplicerade olyckor (tåg, buss, lastbil) fordrar vanligen insatser från flera styrkor.

Tabell 10: Sammanställning av effekt, nyckeluppgifter och nyckelresurser.

Effekt som ska uppnås	Nyckeluppgifter	Nyckelresurser
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rädda liv och hälsa</li> <li>• Förhindra följdolyckor</li> <li>• Minska samhällspåverkan</li> <li>• Förhindra egendomsskador</li> <li>• Förhindra skador på miljön</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riskbedömning</li> <li>• Avspärning</li> <li>• Säkra olycksplats på påkörning</li> <li>• Säkra mot brand</li> <li>• Losstagnation</li> <li>• Akut omhändertagande</li> <li>• Förhindra utsläpp</li> <li>• Akut restvärdesräddning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Släckbilar</li> <li>• Tankfordon (Buffertfordon)</li> <li>• Resurs tung räddning</li> </ul>

Tabell 11: Sammanställning av förbundets förmåga vid olyckstyp trafikolycka.

Insatsmoment	Räddningsstyrka heltid (1 + 4)	Räddningsstyrka deltid (1 + 4)	Räddningsvärn
Akut omhändertagande			
Brandsläckning			
Enklare losstagnation av fastklämda och övriga skadebegränsande åtgärder vid trafikolycka och ras			

Komplicerad losstagnning av skadade vid trafikolyckor och ras			
---	--	--	--

## 8.2.4 Olycka med farliga ämnen

Olycka med farliga ämnen omfattar händelser som innebär spridning eller överhängande risk för spridning av ämne vars kemiska, biologiska radiologiska eller nukleära egenskaper innebär fara för liv, egendom eller miljö. Utsläpp av sådant ämne kan föräledas av olyckshändelse, sabotage eller terrorhandling.

Tabell 12: Sammanställning av effekt, nyckeluppgifter och nyckelresurser.

Effekt som ska uppnås	Nyckeluppgifter	Nyckelresurser
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rädda liv och hälsa</li> <li>• Förhindra skadeutbredning</li> <li>• Förhindra egendomsskador</li> <li>• Förhindra skador på miljön</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riskbedömning</li> <li>• Utrymning av drabbade eller hotade</li> <li>• Inrymning av drabbade eller hotade</li> <li>• Varning av allmänhet</li> <li>• Avspärning</li> <li>• Stoppa eller begränsa utsläpp</li> <li>• Sanering</li> <li>• Kemdykning</li> <li>• Ledning och samordning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Släckbilar</li> <li>• Tankfordon</li> <li>• Andningsskydd</li> <li>• Kemsyddsdräkter</li> <li>• Saneringsresurs</li> <li>• Drönare</li> </ul>

Tabell 13: Beskrivning av nivåer för olyckor med farliga ämnen och förbundets förmåga kopplad till dessa.

Nivå	Styrka/enhet	Skyddsutrustning	Varaktighet
Nivå 1	Räddningsstyrka hel- och deltid	Branddräkt Splashdräkt Andningsskydd	≥ 30 min
Nivå 2	Räddningsstyrka heltid Räddningsstyrka deltid Skövde Industribrandkåren Volvo	Branddräkt Kemsyddsdräkt Köldskydd Andningsskydd	≥ 60 min
Nivå 3	MSB Kemenhet	Branddräkt Kemsyddsdräkt Köldskydd Andningsskydd	≥ 120 min

## 8.2.5 Naturolycka

Naturolycka är en olyckstyp som rymmer ett stort antal tänkbara händelser och som inte självklart föranleder en räddningsinsats enligt LSO. Klimatförändringarna skapar över tid en ökande risk för naturolycka som i sin tur kan skapa följdändelser som föranleder en räddningsinsats. Exempel på sådana kan vara skogsbränder, översvämningar, stormfälld skog, grundvattenbrist och snöoväder. Utöver detta kan händelsetypen ras och skred kategoriseras som naturolycka. Insatserna kan ofta kräva stora materiella eller personella resurser och blir utdragna över tid.

Tabell 14: Sammanställning av effekt, nyckeluppgifter och nyckelresurser.

Effekt som ska uppnås	Nyckeluppgifter	Nyckelresurser
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rädda liv</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riskbedömning</li> <li>• Terrängtransport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terrängfordon</li> <li>• Drönare</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>Förhindra skador på egendom</li> <li>Förhindra skador på miljön</li> <li>Skapa förutsättningar för andra aktörer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skapa framkomlighet på väg</li> <li>Förflytta vatten</li> <li>Invallning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pumpar</li> <li>Motorsågar</li> <li>Förstärkningsräddningsvärn</li> <li>Samverkansförmåga externa resurser</li> </ul>
--	--	--

Tabell 15: Sammanställning av förbundets förmåga vid olyckstyp naturolycka.

Skadeutbredning	Räddningsstyrka heltid (1 + 4)	Räddningsstyrka deltid (1 + 4)	Räddningsvärn (territoriellt)
Röja väg (stormfällning)			
Terrängtransport		*	
Länspumpning			
Förflytta större mängd vatten			
Invallning			

\*Förmåga till terrängtransport finns vid RiB-stationerna Hjo, Karlsborg och Töreboda.

### 8.2.6 Drunkning

Inom olyckstypen drunkning besitter förbundet endast förmåga till ytlivräddning. Med detta ska förstås att i enlighet med Arbetsmiljöverkets anvisningar även räddning under vattenytan kan ske under vissa förutsättningar. Förbundet har ingen tillgång till vattendykare. Dessa kan avropas enligt resurslista i räddningscentralen.

Tabell 16: Sammanställning av effekt, nyckeluppgifter och nyckelresurser.

Effekt som ska uppnås	Nyckeluppgifter	Nyckelresurser
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rädda liv</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riskbedömning</li> <li>Ytlivräddning</li> <li>Akut omhändertagande</li> <li>Transport av drabbad till land</li> <li>Transport av drabbad i terräng</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Båtar</li> <li>Hansabräda</li> <li>Terrängfordon</li> <li>Ytlivräddningsdräkter</li> <li>Överlevnadsdräkter</li> <li>Drönare</li> </ul>

Tabell 17: Sammanställning av förbundets förmåga vid olyckstyp drunkning.

Moment	Räddningsstyrka heltid (1 + 4)	Räddningsstyrka deltid (1 + 4)	Räddningsvärn
Ytlivräddning			
Undsättning av person i vatten			

### 8.2.7 Fartygsolycka

Inom kommunerna Mariestad, Gullspång, Hjo, Töreboda och Karlsborg har det konstaterats att risk finns för fartygsolycka. Olyckstypen kan definieras av kollision, grundstötning, drunkning eller brand ombord och kan resultera i personskador, drunkningsolyckor, miljöfarliga utsläpp, förlisning och

egendomsskador. Risk för fartygsolycka med fritidsbåtar och passagerarbåtar föreligger i främst kustnära och i hamn- och slussområden på grund av ökad trängsel under främst turistsäsong.

Händelser kan ske på statligt eller kommunalt vatten. Väner och Vättern tillhör statligt vatten och övriga vattendrag utgör kommunalt ansvar. Ansvar för sjöräddningstjänst vid olyckor på statligt vatten åvilar Sjöfartsverket och i övrigt kommunal räddningstjänst. Ansvar för miljöräddningstjänst till sjöss för statligt vatten åvilar Kustbevakningen fram till ett eventuellt påslag när hamnområde eller land. Kommunal räddningstjänst har ansvar för insatser vid hamnar, kanaler och sjöar.

Förbundet har förmåga att genomföra räddningsinsatser vid bränder och olyckor som involverar fartyg i storleken av en fritidsbåt eller liknande, storlek upp till 12 meter. Vid en olycka som involverar ett större fartyg på kommunalt vatten eller vid grundstötning har förbundet förmåga att begränsa skador i form av släckning av mindre bränder, livräddande insatser, länsning samt länsuppsugning.

Tabell 18: Sammanställning av effekt, nyckeluppgifter och nyckelresurser.

Effekt som ska uppnås	Nyckeluppgifter	Nyckelresurser
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rädda liv och hälsa</li> <li>Förhindra skadeutbredning</li> <li>Förhindra egendomsskador</li> <li>Förhindra skador på miljön</li> <li>Släckning av brand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riskbedömning</li> <li>Brandsläckning</li> <li>Stoppa eller begränsa utsläpp</li> <li>Sanering</li> <li>Ledning och samordning</li> <li>Stoppa/förhindra utflöde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Båtar</li> <li>Hansabrador</li> <li>Ytlivräddningsdräkter</li> <li>Överlevnadsdräkter</li> <li>Brandpumpar</li> <li>Oljeläns</li> <li>Drönare</li> </ul>

Tabell 19: Sammanställning av förbundets förmåga vid olyckstyp fartygsolycka.

Insatsmoment	Räddningsstyrka heltid (1 + 4)	Räddningsstyrka deltid (1 + 4)	Räddningsvärn
Livräddning i vatten			
Begränsa utsläpp			
Akut omhändertagande			
Evakuering från haverist, fritidsbåt			
Evakuering från haverist, handelsfartyg			
Brandsläckning, fritidsbåt			
Brandsläckning mindre omfattning, handelsfartyg			
Brandsläckning större omfattning, handelsfartyg			

### 8.3 Ledning i räddningstjänsten

Räddningstjänsten Östra Skaraborg (RÖS), samarbetar med Räddningstjänsten Västra Skaraborg (RVS) beträffande gemensam systemledning för räddningstjänst. Respektive räddningschef är ansvarig för verksamheterna som bedrivs i förbundens respektive medlemskommuner. I den övergripande ledningen finns även ledningsfunktionerna vakthavande räddningschef och vakthavande befäl (placerad vid räddningscentralen i Skövde) för att bemanna främst rollerna räddningsledningschef respektive driftchef enligt MSB föreskrifter om ledning av kommunal räddningstjänst. Det finns också säkerställt ledningsfunktioner för bemanning av rollerna insatsuppföljning, händelsevärdering, larmvärdering och övrigt ledningsstöd. För mer detaljerad information hänvisas till riktlinjen Ledningsdoktrin med stabstjänst för RÖS-RVS.

### 8.3.1 Övergripande ledning

Den övergripande ledningen sker från brandstationen i Skövde där den gemensamma ledningscentralen för Räddningstjänsten Östra Skaraborg (RÖS) och Räddningstjänsten Västra Skaraborg (RVS) är placerad.

Den övergripande ledningen har teknikstöd för att enkelt kalla in ytterligare medarbetare. Med de samarbetande räddningstjänstorganisationernas resurser bedöms den övergripande ledningen kunna utöka bemanningen med sju personer dygnet runt under sju dygn. Genom samverkansöverenskommelse med omkringliggande ledningssystem (Samhällsskydd Mellersta Skaraborg och Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund) bedöms bemanningen kunna utökas med ytterligare resurser under minst 14 dagar.

### 8.3.2 Ledning av räddningsinsatser

I varje räddningsstyrka som ingår i den gemensamma systemledningen finns en styrkeledare med kompetens för mindre omfattande räddningsinsatser i rollerna som räddningsledare eller sektorchef (ej RiB-styrkan i Lidköping). Vid olyckor som kräver flera insatta räddningsstyrkor finns särskilda ledningsresurser för att hantera ett större behov av behov av ledning och samordning. Vilka resurser som larmas för att leda en räddningsinsats beror på ledningsbehovet för den aktuella händelsen. Inom ledningssystemets geografiska område finns året om, förutom nämnda styrkeledare en regional insatsledare och två insatsledare (dagtid vardagar tre) för att bemanna rollerna insatschef, sektorchef, storsektorchef och sektionschef. Den gemensamma systemledningen har brandbefäl i olika former av beredskap vid brandstationerna i Skövde, Lidköping, Mariestad, Tibro, Töreboda, Hjo, Karlsborg, Gullspång, Hova, Järpås, Vara, Kvänum, Nossebro och Grästorps. Det finns även roller som kan bemannas för skadeområdesnära stabsarbete med mera. För mer information hänvisas till dokumentet Ledningsdoktrin med stabstjänst för RÖS-RVS. Anspänningstiden för de olika resurserna framgår i tabell 20 nedan.

Styrkeledaren i den lokala räddningsstyrkan är den första resurs som bedriver skadeområdesnära ledningsarbete inom förbundet. Det skadeområdesnära ledningsarbetet kompletteras vid behov med ytterligare ledningsfunktioner från den gemensamma systemledningen. Tiden från att larm inkommer till larmcentralen (SOS-alarm) till dess att första räddningsresurs kan påbörja skadeområdesnära ledningsarbete är densamma som responstiden som beskrivits tidigare i tabell 4.

Tabell 20: Anspänningstid och bemanning för respektive station inom den gemensamma systemledningen.

Station	Bemanning	Anspänningstid
Regional insatsledare	1	90 sek telefon
Insatsledare Skövde (Mariestad)	1(2)	90 sek telefon
Heltid Skövde	SL+4 BmH	90 sek
RiB Skövde	SLD + 4 BmD*	10 min
Heltid Mariestad	SL + 4 BmH	90 sek
RiB Mariestad	SLD + 2 BmD	7 min
RiB Tibro	SLD + 4 BmD	5 min
RiB Hjo	SLD + 4 BmD	5 min
RiB Karlsborg	SLD + 4 BmD	7 min
RiB Töreboda	SLD + 4 BmD	5 min
RiB Gullspång	SLD + 4 BmD	5 min
RiB Hova	SLD + 4 BmD	5 min

SLH = Styrkeledare heltid, BmH = Brandman heltid, SLD = Styrkeledare deltid, BmD = Brandman deltid.

\* 2 BmD finansieras av Volvo Group Trucks Operations AB och finns så länge avtal föreligger.

Tiden för att få en högre ledningsresurs (insatsledare) till händelsen är ca 20 minuter i Skövde, Mariestad, Tibro och ca 30 minuter Gullspång, Hjo och Karlsborg. Tiderna bedöms som genomsnittstider med variationer mellan dagtid och beredskapstid för de högre ledningsfunktionerna.

Om ytterligare ledningskompetens (regional insatsledare) behövs kan denna erhållas genom samarbetet om gemensam systemledning och bedöms inom ca 60 minuter nå 90 % av kommuninvånarna.

Kompetenskrav för ledningsfunktionerna framgår av nedanstående tabell.

Tabell 21: Kompetenskrav för ledningsfunktioner.

Befattning	Kompetenskrav
Räddningschef	Brandingenjörsexamen med påbyggnadsutbildning RUB
Vakthavande räddningschef	Ledningskurs 3.3. samt uppfyller fordringarna för lägst regional insatsledare enligt ovan. Brandingenjörsexamen kompletterad med RUB, eller räddningsledning B kompletterad med Tillsyn A eller motsvarande.
Vakthavande befäl	Ledningskurs 3.3, samt uppfyller fordringarna för lägst insatsledare enligt ovan. Räddningsledning B alt Brandmästarexamen, eller Brandingenjörsexamen med RUB
Larm- och ledningsbefäl	Ledningskurs 3.3 samt uppfyller fordringarna för lägst insatsledare enligt ovan. Räddningsledning B alt Brandmästarexamen, eller Brandingenjörsexamen med RUB
Regional insatsledare	Ledningskurs 2B, Räddningsledningskurs och Tillsyn A, eller Brandingenjörsexamen med RUB, eller Räddningsledning B alt. Brandmästarexamen samt Tillsyn A eller motsv.
Insatsledare	Ledningskurs 2A, Räddningsledningskurs samt Tillsyn A, eller Räddningsledning B alt. Brandmästarexamen samt Tillsyn A eller motsv., eller Brandingenjörsexamen med RUB
Styrkeledare	Ledningskurs 1.1, Ledningskurs 1.2, Ledningskurs 1.3 samt Räddningsledningskurs, eller Räddningsledning A eller Brandförmånsexamen (H/D) samt Tillsyn A (ambition för heltidsmedarbetare). (Ambition Ledningskurs 2A, alt. Räddningsledning B för ordinarie styrkeledare heltid.)
Gruppledare	Ledningskurs 1.1 alternativt intern utbildning.

## 8.4 Samtidiga och omfattande räddningsinsatser

Inom förbundet hanteras samtidiga händelser på olika sätt utifrån olyckstyp, men den grundläggande riktlinjen är att närmaste resurs ska larmas i alla lägen. Då resurserna på närmaste station redan är upptagna larmas resurser från näst närmaste station(er). I syfte att minimera insattider kan ej insatta resurser placeras på förutbestämda taktiskt lämpliga platser s.k. täckpunkter (Se Ledningsdoktrin för RÖS-RVS). För att ytterligare säkerställa beredskap för ytterligare händelser kan tjänstgöringsfri medarbetare kallas in. För uthållighet kan resurser avropas från den gemensamma systemledningen eller från angränsande räddningstjänster genom begäran om hjälp för räddningstjänst.

För mindre olyckshändelser, som inte kräver så stor mängd resurser men snabbhet, kan en resurs avdelas från den första händelsen för att kunna hantera den andra.

## 8.5 Räddningstjänst under höjd beredskap

Under höjd beredskap ska kommunerna genom förbundet, förutom kraven i LSO i sin helhet, även ansvara för de uppgifter som tillkommer enligt kapitel 8 samma lag. De ingångsvärden som är nödvändiga för att mer detaljerat beskriva förmågan att utföra uppgifterna är under utveckling.

### 8.5.1 Inledningsvis i planeringen

Förbundet har genomfört en hotbildsanalys som är avstämd med länsstyrelsen, Militärregionen och medlemskommunerna. Hotbildsanalysen är ett sekretessbelagt dokument. Med hotbildsanalysen som grund har kommunen utarbetat en riktlinje för höjd beredskap med en sammanhängande bilaga. Riktlinjen

beskriver i ett här och nu perspektiv hur förbundet kan hantera uppgifterna under höjd beredskap. Riktlinjen med bilaga är öppnad dokument.

Genom övergång till tvåskiftstjänstgöring kan styrkorna fördubblas. Medarbetare i förbundet är krigsplacerad. Hantering av tilläggsuppgifterna är beskrivit, men mera specifik förmåga saknas. Planering för mobilisering och spridning av medarbetare och materiel finns dokumenterat. Förbundet har tillgång till skyddsrumsförteckning och svarar för skötsel och tillsyn av varningsaggregaten (VMA).

Förbundet avvaktar mer detaljerade vägledning vad gäller möjligheter att kunna utföra de uppgifter som anges i 8 kap. 2 § lag om skydd mot olyckor och har dialog med länsstyrelsen.

### **8.5.2 I ett senare skede**

Resurser och möjligheter för att kunna utföra indikering, sanering och andra åtgärder för skydd mot kärnvapen och kemiska stridsmedel finns i den fredstida organisationen, där sådan förmåga bedöms erforderlig enligt hotbildsanalys. Förmågan att hantera CBRNE-händelser i fred skiljer sig inte i större omfattning mot den förmåga som kan komma att krävas för höjd beredskap. För att kunna indikera kemiska stridsmedel har dock förbundet tillgång till särskild indikeringsutrustning, allt från enkla indikeringspapper till avancerad mätutrustning. Planeringen för förmågan att hantera kärnvapenhändelser bedöms kräva stora personella och materiella resurser och har genomförts i samverkan med länsstyrelsen. Livräddande personsanering för C respektive RN kan utföras av all räddningstjänstmedarbetare i operativ tjänst.

Förbundets organisation för räddningstjänst har redan i dagsläget kunskap om kommunens skyddsrum bland annat vad gäller konstruktion och geografiska läge. Planeringen för skyddsrummen omfattar även planering för användandet av tyngre räddnings- och röjningsutrustning för att undsätta när skyddsrummens utrymningsvägar blockerats etc. Intill detta hanteras utifrån förväntat tillförda resurser löses uppgiften i samverkan med medlemskommunernas tekniska kontor (motsv.). Förbundet har planerat för losstagnation av personer i rasmassor med utrustning för tung räddning, Även denna uppgift får i dagsläget hanteras gnom samverkan med andra aktörer.

Förbundet har också planerat för att kunna hantera risker med oexploderad ammunition (OXA) under höjd beredskap, och har egen explosivämneskompetens i kommunens organisation. För närvarande saknas den möjligheten helt. Planeringen omfattar även samverkan med polismyndigheten och Försvarsmakten vad avser röjning av OXA.

Behovet av resurser för transport av skadade vid höjd beredskap har planerats i samverkan med primärkommun och regionen. För närvarande är bedömningen att biträde vid transport av skadade endast kan ske inom skadeområde utifrån tillgängliga resurser.

## 9 Uppföljning, utvärdering och lärande

Räddningstjänster ska löpande och över tid följa upp verksamheten, utvärdera den och se till att organisationen lär av egna och andra räddningstjänster erfarenheter. I avsnittet redovisas förbundets egen uppföljning samt medlemskommunernas.

De uppsatta målen i respektive handlingsprogram (förbundets uppgifter enligt lag om skydd mot olyckor) och kvarstående uppgifter enligt lagen i medlemskommunerna ska följas upp fortlöpande.

### 9.1 Räddningstjänstförbundet

Uppföljning inom förbundet sker genom delårsrapporter och helårsbokslut. I samband med måluppföljningen sker parallellt en koppling till tydliga åtgärder inom ramen för den årliga verksamhetsplaneringen. Resultatet av årlig verksamhet och måluppfyllelse följs upp i delårsrapporter och årsredovisningar då dessa rapporter presenteras dels för direktionen för kommunalförbundet Räddningstjänsten Östra Skaraborg och för kvarstående uppgifter i den styrelse eller nämnd som respektive medlemskommun beslutar om.

I syfte att sträva mot de nationella målen följs handlingsprogrammen upp genom jämförelser med andra kommuner och räddningstjänster som bedöms jämförbara. Resultat och måluppfyllelse redovisas enligt ovan och dokumenteras i förbundets verksamhetsplan samt beaktas i budgetarbetet för kommande år.

Verksamheten ska utvärderas under sista året av varje mandatperiod utifrån målen i handlingsprogrammen. Utvärderingen syftar till att dels kvantifiera effekterna av de egna verksamheterna, dels uppskatta hur utfallet har påverkats av samhällsutvecklingen i övrigt. En del av verksamhetsuppföljningen är särskilt utpekad i lag om skydd mot olyckor och rör olycksundersökningar.

#### 9.1.1 Olycksundersökning

Räddningstjänsten ska, enligt lag om skydd mot olyckor 3 kap. 10 §, när en räddningsinsats är avslutad se till att olyckan undersöks för att i skäligen omfattning klarlägga orsakerna till olyckan, olycksförloppet och hur insatsen har genomförts. Efter avslutad undersökning ska kommunen skicka en undersökningsrapport till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Undersökningen av olyckan görs på olika sätt inom förbundet.

Syftet med olycksundersökning är att i skäligen omfattning klarlägga orsakerna till olyckan, olycksförloppet och hur insatsen har genomförts. Olycksundersökningen syftar också till att följa upp och utvärdera räddningsinsatsernas effektivitet samt att tillvarata erfarenheter för metodutveckling och planering inför framtida räddningsinsatser (erfarenhetsåterföring). Räddningstjänstens olycksundersökning ska inte klarlägga ansvar, skuld eller vållande.

En grundläggande olycksundersökning görs efter samtliga räddningsinsatser genom ifyllande av händelserapport. Ansvarig för detta är inre befäl tillsammans med räddningsledaren.

En fördjupad olycksundersökning görs när händelsen gett upphov till att en eller flera personer har omkommit eller då händelsen gett upphov till omfattande konsekvenser på människa, egendom, miljö och/eller samhälle. Fördjupad olycksundersökning ska också göras för de händelser där det finns ett behov av att följa upp räddningstjänstens egen verksamhet.

Ansvaret för utförande av olycksundersökningar åvilar undersökningsledaren. Inom räddningstjänsten finns minst en medarbetare med kompetens att utgöra undersökningsledare och en eller flera medarbetare som kan utgöra assisterande undersökningsledare.

Beslut om fördjupad olycksundersökning fattas av räddningschefen eller i dennes ställe vakthavande räddningschef (L5).

#### 9.1.2 Stöd till Polismyndigheten och andra myndigheter

Räddningstjänsten ska, enligt förordning om skydd mot olyckor 3 kap. 8 §, biträda vid den utredning som Polismyndigheten eller någon annan myndighet gör med anledning av en olycka vid vilken kommunen ska ansvara för räddningstjänsten eller med anledning av ett tillbud till en sådan olycka.

Hjälp till polismyndigheten kan utgöras av fysisk medverkan vid annan myndighets utredning eller genom att tillhandahålla underlag och/eller kompetens efter förfrågan. En typ av hjälp till polismyndigheten är sakkunnighetsutlåtanden, gällande ex. risk för brandspridning.

## 9.2 Skövde kommun

Handlingsprogrammet och arbetet med målen bör i sin helhet en gång per mandatperiod utvärderas och vid behov revideras. Arbetet med målen bör årligen följas upp och när ett enskilt mål bedöms vara uppfyllt ska detta dokumenteras och användas som grund till utvärderingen. Dokumentation kring måluppfyllnad bör innehålla vilket mål som uppfyllts, hur målet har uppfyllts samt vilka som bedrivit arbetet. Det åligger kommundirektör att utse ansvarig funktion.

Övriga mål kopplade till fortsatt arbete med trafiksäkerhet och klimatanpassning följs upp i enighet med existerande planer av respektive ansvarig verksamhet.

Styrdokument och andra handlingar som utarbetas och revideras kopplade till kommunernas ansvar enligt lagen om skydd mot olyckor ska delges kommunstyrelsen och berörda verksamheter.

(KS § 194, 2021-12-13)

## 9.3 Mariestads kommun

Handlingsprogrammet och arbetet med målen bör i sin helhet en gång per mandatperiod utvärderas och vid behov revideras. Arbetet med målen bör årligen följas upp och när ett enskilt mål bedöms vara uppfyllt ska detta dokumenteras och användas som grund till utvärderingen. Dokumentation kring måluppfyllnad bör innehålla vilket mål som uppfyllts, hur målet har uppfyllts samt vilka som bedrivit arbetet. Det åligger kommunchef att utse ansvarig funktion för det fortsatta arbetet enligt lagen om skydd mot olyckor.

Målen som rör ökad riskmedvetenhet i berörda verksamheter i kommunen samt analysen kopplat till extrema väderhändelser bör följas upp och rapporteras till kommunstyrelsen minst en gång per mandatperiod.

Övriga mål kopplade till fortsatt arbete med trafiksäkerhet och klimatanpassningsplan följs upp i enighet med existerande planer av respektive ansvarig verksamhet.

Styrdokument och andra handlingar som utarbetas och revideras kopplade till kommunernas ansvar enligt lagen om skydd mot olyckor ska delges kommunstyrelsen och berörda verksamheter.

(KS § 249, 2021-12-20)

## 9.4 Hjo kommun

Detta handlingsprogram, arbetet mot måluppfyllnad och den tillhörande uppföljningen av riskanalysarbetet ska följas upp årligen och återrapporteras Kommunstyrelsen.

Vid en bedömning att ett mål i detta handlingsprogram har uppfyllts ska detta skriftligen dokumenteras. Dokumentation ska innehålla vilket mål som uppnåtts, hur arbetet till måluppfyllnad sett ut, vilka aktörer som varit delaktiga och hur kontinuitetsplaneringen för det framtida arbetet inom området ser ut.

I slutet på varje mandatperiod ska det sammanställda arbetet med handlingsprogrammet utvärderas och inventeras kopplat till måluppfyllnad. Utvärderingen ska innehålla samtlig tillförfogande ställda data och dokumentation som ligger till grund för de slutsatser som drages.

Upprättande och revidering av de styrdokument/handlingar som identifierats och kopplas till ovanstående ska revideras och/eller antas i samband med att utvärderingens slutsatser presenterats kommunstyrelsen.

KF § 5, 2022-03-03

## 9.5 Tibro kommun

Handlingsprogrammet skall en gång per mandatperiod utvärderas och vid behov revideras. Arbetet med målen ska följas upp och när ett enskilt mål bedöms vara uppfyllt ska detta dokumenteras och användas som grund till utvärderingen. Dokumentation kring måluppfyllnad ska innehålla vilket mål som uppfyllts, hur målet har uppfyllts samt vilka som bedrivit arbetet.

Övrigt mål kopplade till fortsatt arbete i enighet med handlingsplanen följs upp med existerande planer av respektive ansvarig verksamhet.

Styrdokument och andra handlingar som utarbetas och revideras kopplade till kommunernas ansvar enligt lagen om skydd mot olyckor ska delges kommunstyrelsen och berörda verksamheter.

(KS § 184, 2021-12-07)

## **9.6 Karlsborgs kommun**

Handlingsprogrammet skall en gång per mandatperiod utvärderas och vid behov revideras. Arbetet med målen ska följas upp och när ett enskilt mål bedöms vara uppfyllt ska detta dokumenteras och användas som grund till utvärderingen. Dokumentation kring måluppfyllnad ska innehålla vilket mål som uppfyllts, hur målet har uppfyllts samt vilka som bedrivit arbetet.

Övrigt mål kopplade till fortsatt arbete i enighet med handlingsplanen följs upp med existerande planer av respektive ansvarig verksamhet.

Styrdokument och andra handlingar som utarbetas och revideras kopplade till kommunernas ansvar enligt lagen om skydd mot olyckor ska delges kommunstyrelsen och berörda verksamheter.

(KS § 140, 2021-12-15)

## **9.7 Töreboda kommun**

Handlingsprogrammet och arbetet med målen bör i sin helhet en gång per mandatperiod utvärderas och vid behov revideras. Arbetet med målen bör årligen följas upp och när ett enskilt mål bedöms vara uppfyllt ska detta dokumenteras och användas som grund till utvärderingen. Dokumentation kring måluppfyllnad bör innehålla vilket mål som uppfyllts, hur målet har uppfyllts samt vilka som bedrivit arbetet. Det åligger kommunchef att utse ansvarig funktion.

Målen som rör ökad riskmedvetenhet i berörda verksamheter i kommunen samt analysen kopplat till extrema väderhändelser bör följas upp och rapporteras till kommunstyrelsen minst en gång per mandatperiod.

Övriga mål kopplade till fortsatt arbete med trafiksäkerhet och klimatanpassningsplan följs upp i enighet med existerande planer av respektive ansvarig verksamhet.

Styrdokument och andra handlingar som utarbetas och revideras kopplade till kommunernas ansvar enligt lagen om skydd mot olyckor ska delges kommunstyrelsen och berörda verksamheter.

(Kf § 126, 2021-12-20)

## **9.8 Gullspångs kommun**

Handlingsprogrammet och arbetet med målen bör i sin helhet en gång per mandatperiod utvärderas och vid behov revideras. Arbetet med målen bör årligen följas upp och när ett enskilt mål bedöms vara uppfyllt ska detta dokumenteras och användas som grund till utvärderingen. Det åligger kommunchef att utse ansvarig funktion/person för arbete relaterat till lag om skydd mot olyckor.

Dokumentationen kring måluppfyllnad ska innehålla vilket mål som uppfyllts, hur målet har uppfyllts samt vilka som bedrivit arbetet.

Målen som rör ökad riskmedvetenhet i berörda verksamheter i kommunen samt analysen kopplat till extrema väderhändelser bör följas upp och rapporteras till kommunstyrelsen minst en gång per mandatperiod.

Övrigt mål kopplade till fortsatt arbete med trafiksäkerhet följs upp i enighet med existerande planer av respektive ansvarig verksamhet.

Styrdokument och andra handlingar som utarbetas och revideras kopplade till kommunernas ansvar enligt lagen om skydd mot olyckor ska delges kommunstyrelsen och berörda verksamheter.

(KS § 392, 2021-12-15)



## **Bilaga A – Dokumentförteckning**

I aktuell bilaga beskrivs alla de dokument som ligger till grund för handlingsprogrammet eller utgör ett komplement till handlingsprogrammet uppdelat för förbundet och respektive medlemskommun.

### **Räddningstjänstförbundet**

Förbundsordning för Räddningstjänsten Östra Skaraborg, rev 2018.

Riskanalys för Räddningstjänsten Östra Skaraborg, rev 2019 och löpande

Riktlinje för förebyggande verksamhet, antagen 2020

Riktlinje avseende hälsa och fysisk arbetsförmåga samt rutiner för arbetsanpassning och rehabilitering, 2020

Rökdykarinstruktion, 2019

Ledningsdoktrin med stabstjänst, 2021

Riktlinje för brandvattenförsörjning, 2006

Ansvar och medverkan avseende sjöräddning

Riktlinje avseende räddningstjänst vid vattentäkter, 2006

Riktlinje för operativ räddningstjänst, 2020, under revidering

Riktlinje avseende sakkunnigutlåtande, 2009

Riktlinje för förstärkningsresurser, RäddsamVG, 2020

Rökdykarreglemente, antaget 2020

Reglemente för insats mot farliga ämnen, 2010

Stående order vid extraordinär händelse, 2020

Riktlinje för räddningstjänst under höjd beredskap, 2019

Oljeskyddsplan, 2013

Sjöräddning, 2006

### **Avtal med andra kommunala räddningstjänster**

Avtal med Nerikes Brandkår

Avtal med Samhällsskydd Mellersta Skaraborg

Avtal med Bergslagens Räddningstjänst

### **Avtal med andra aktörer**

Avtal med Volvo Powertrain AB

Avtal med Metsä-Tissue AB

Avtal om hjälp vid kemikalieolyckor

Länsöverenskommelse räddningstjänst

Avtal om sjöräddningsbåt

Avtal med Försäkringsbranschens Restvärdesräddning AB

Avtal med SOS Alarm AB

Avtal med Skaraborgs sjukhus

Avtal med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) om förstärkningsresurs kemenhet

Avsiktsförklaring – räddningstjänsterna Västra Götaland

## **Skövde kommun**

Risk och sårbarhetsanalys 2019-2022 – Skövde kommun

Analys av risker för olyckor inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg.

MSB:s statistik- och analysverktyg IDA.

Skövde kommun Trafikstrategi – Del 1: Program

Lokala ordningsföreskrifter för Skövde kommun

Förbundsordning för Räddningstjänst Östra Skaraborg

## **Mariestads kommun**

Risk och sårbarhetsanalys 2019-2022 – Mariestad, Töreboda och Gullspångs kommuner.

Risk och sårbarhetsanalys 2015-2018 – Mariestad kommun.

Analys av risker för olyckor inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg.

MSB:s statistik- och analysverktyg IDA.

Trafiksäkerhetsprogram för Mariestad, Töreboda och Gullspång.

Klimatanpassningsplan, Mariestads kommun – 2017

Lokala ordningsföreskrifter för Mariestads kommun.

Förbundsordning för Räddningstjänst Östra Skaraborg

## **Hjo kommun**

Risk och sårbarhetsanalys Hjo Kommun 2019 – 2022

Analys av risker för olyckor inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg

MSB:s statistik- och analysverktyg IDA

Trafikprogram 2016 – 2021 Hjo Kommun Dnr. 2015-152

Va-plan för Hjo kommun Dnr. 2019-68

Miljöpolicy Dnr. 1999-261

Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Hjo kommun Dnr. 2014-39

SMHI Vattenwebb 2020-07-22

Sjöfartsverket, Årsstatistik Sjö- och Flygräddning 2020

Sveriges geologiska undersökning- [Riksöversikt över finkorniga jordars skredbenägenhet \(sgu.se\)](https://www.sgu.se/om-sgu/om-sgu-och-omradet/undersokningar/undersokningar-och-projekt/undersokning-2019-2022-riksoversikt-over-finkorniga-jordars-skredbenagenhet)

## **Tibro kommun**

Risk och sårbarhetsanalys 2019-2022 – Tibro kommun.

Risk och sårbarhetsanalys 2015-2018 – Tibro kommun.

Analys av risker för olyckor inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg.

MSB:s statistik- och analysverktyg IDA.

Lokala ordningsföreskrifter för Tibro kommun.

Förbundsordning för Räddningstjänst Östra Skaraborg

## **Karlsborgs kommun**

Risk och sårbarhetsanalys 2019-2022 – Karlsborg kommun.

Risk och sårbarhetsanalys 2015-2018 – Karlsborg kommun.

Analys av risker för olyckor inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg.

MSB:s statistik- och analysverktyg IDA.

Lokala ordningsföreskrifter för Karlsborg kommun.

Föbundsordning för Räddningstjänst Östra Skaraborg

## **Töreboda kommun**

Risk och sårbarhetsanalys 2019-2022 – Mariestad, Töreboda och Gullspångs kommuner.

Risk och sårbarhetsanalys 2015-2018 – Töreboda kommun.

Analys av risker för olyckor inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg.

MSB:s statistik- och analysverktyg IDA.

Trafiksäkerhetsprogram för Mariestad, Töreboda och Gullspång.

Lokala ordningsföreskrifter för Töreboda kommun.

Föbundsordning för Räddningstjänst Östra Skaraborg

## **Gullspångs kommun**

Risk och sårbarhetsanalys 2019-2022 – Mariestad, Töreboda och Gullspångs kommuner.

Risk och sårbarhetsanalys 2015-2018 – Gullspångs kommun.

Analys av risker för olyckor inom Räddningstjänsten Östra Skaraborg.

MSB:s statistik- och analysverktyg IDA.

Trafiksäkerhetsprogram för Mariestad, Töreboda och Gullspång.

Lokala ordningsföreskrifter för Gullspångs kommun.

Föbundsordning för Räddningstjänst Östra Skaraborg

## Bilaga B – Beskrivning av samråd

Handlingsprogrammet har varit föremål för samråd enligt nedan. Lämnade synpunkter av principiell och korrigerande natur har införts i handlingsprogrammets slutliga version. Samrådsredogörelse har tagits fram inför beslut.

Förbundet har beretts tillfälle att genom samrådsremiss yttra sig över medlemskommunernas handlingsplaner avseende de delar av uppdraget enligt lag om skydd mot olyckor som inte överförts till förbundet.

Mottagare av samrådsremiss:

- Förbundets medlemskommuner (Skövde, Mariestad, Töreboda, Tibro, Hjo, Karlsborg och Gullspång)
- Länsstyrelsen Västra Götalands län
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Polisregion Väst
- Västra Götalandsregionen
- Militärregion Väst
- Skövde garnison
- Samhällsskydd Mellersta Skaraborg
- Räddningstjänsten Västra Skaraborg
- Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund
- Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund
- Räddningstjänsten Storgöteborg
- Nerikes Brandkår
- Bergslagens Räddningstjänst
- Sjöfartsverket
- Kustbevakningen
- Trafikverket
- SOS-Alarm
- Arbetstagarorganisationer lokalt (Sveriges Ingenjörer, Vision, Ledarna, Kommunal, Brandmännens Riksförbund)

## Bilaga C – Hamnar och dess gränser i vatten

Lag om skydd mot olyckor innehåller ingen definition av begreppet ”hamn” och inte heller hänvisar lagstiftningen till någon definition i annan lagstiftning för att förtydliga vad som är hamn. Ägarförhållanden i hamnen är inte heller något som avgör vilken aktör som har räddningstjänstansvaret.

Begreppet får därför i första hand tolkas utifrån sin allmänna ordalydelse. Utifrån en ordalydelsestolkning kan följande innebörd av begreppet hamn fås att det är en anläggning som konstruerats för ändamålet att förtöja båtar eller fartyg. Med konstruktion anses att den är tillverkad eller anordnad för ändamålet, till exempel en brygga eller kaj. En ”naturhamn” är därför inte att betrakta som ”hamn”. Ytmässig avgränsning av ”hamn” anses vara det område som ligger innanför bryggor, pirar eller inre vågbrytare. Om ”hamn” utgörs av en brygga – utan att den har någon exakt och tydlig avgränsning, till exempel endast med ”öppet vatten” utanför bryggan – anses den ytmässiga avgränsningen utgöras av bryggans omedelbara närhet.

Mot bakgrund av vad som redogjorts för ovan är det inte för varje enskilt objekt självklart för vad som utgör en hamn och var gränserna för en specifik hamn går. I sjöarna Vänern och Vättern är ansvaret för sjöräddning och miljöräddningstjänst till sjöss statligt med undantag för hamnområden där ansvaret ligger hos förbundet. Det är därför väsentligt att tydliggöra var gränser för hamnområden och ansvar går. Därför har gränserna för större hamnar/hamnområden dokumenterats i aktuell bilaga i sjökort och flygfoton. För mindre hamnar, ex. bryggor, utgörs det kommunala ansvaret av bryggans omedelbara närhet, vilket innefattar området som upptas av båtar som är förtöjda vid aktuell brygga.

### Hamnområde i Mariestad, Vänern



Figur 4: Flygfoto respektive sjökort över hamnområde Mariestad.

## Hamnområden Mariestads kommun



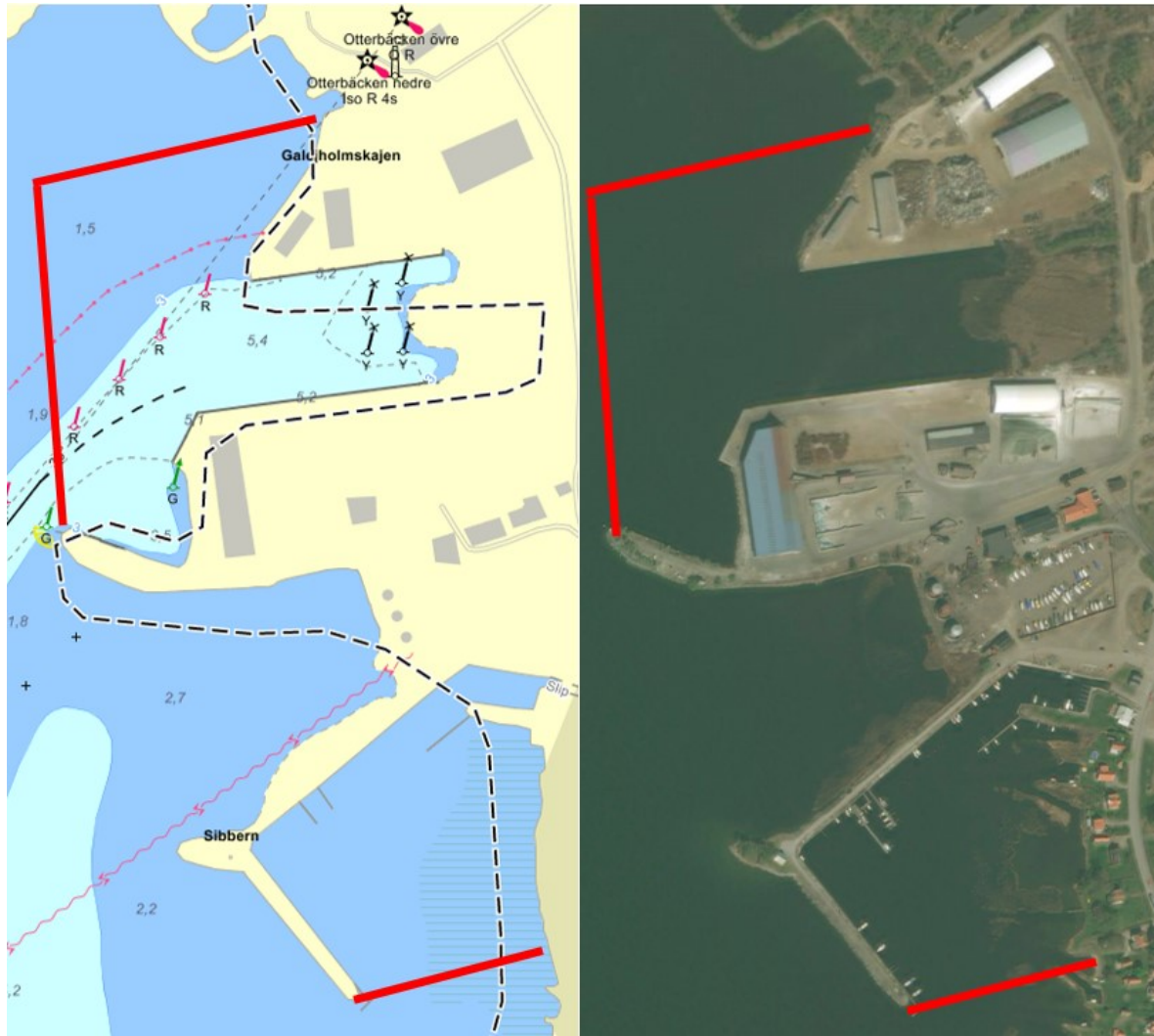
Figur 5: Småbåtshamn Söder Tidans mynning, småbåtshamn Lugnås, småbåtshamn Ekuddens båtgård samt Småbåtshamn Laxhall, Torsö.

## Hamnområde i Sjötorp, Vänern



Figur 6: Flygfoto respektive sjökort över hamnområde Sjötorp.

## Hamnområde i Otterbäcken, Vänern



Figur 7: Flygfoto respektive sjökort över hamnområde Otterbäcken.

## Hamnområden i Karlsborg, Vättern



Figur 8: Flygfoto respektive sjökort över hamnområden Karlsborg.



Figur 9: Småbåtshamn Granvik, småbåtshamn Klanghamn samt småbåtshamn Provplats Karlsborg.





*Figur 10: Småbåtshamn Hanken, småbåtshamn Aspenäset samt småbåtshamn Karlsborgsviken.*



*Figur 11: Småbåtshamn Brevik.*

## Hamnområden i Hjo, Vättern



Figur 12: Flygfoto respektive sjökort över hamnområde Hjo