

**Prehospital Sjukvårdsledning®**  
**PS Plus**  
**Fortbildning 2016**

PS plus fortbildning inleddes med en presentation och redovisade erfarenheter från regionerna. Vi diskuterade framförallt två punkter.

- Namnet på den funktion som ska förstärka en prehospital sjukvårdsledning.
- Vilket uppdrag/ roll/ mandat denna funktion bör ha.

# Namn på funktionen

Vi diskuterade och röstade om ett annat namn på funktionen än PS plus. Efter flertalet förslag och omröstning framkom FSL (Förstärkt sjukvårdsledning) som det starkaste.

För att minska risken för missförstånd med annan sjukvårdsledning bör namnet tydliggöra dess prehospitalla plats. Vi i PS-fakulteten föreslår därför att funktion kallas FSP (Förstärkt sjukvårdsledning prehospitalt). Detta är också en benämning som redan börjat användas i Kronoberg och Blekinge.

Benämningen på funktionen är en rekommendation för att hitta ett nationellt gemensamt synsätt. I ett skadeområdet ska funktionen utmärkas "Stab" eller "Sjukvårdsledare".

# Uppdraget för funktionen

Det är en regional fråga hur/ när funktionen ska nyttjas. Funktionen kan nyttjas för förstärkning av prehospita sjukvårdsledning vid händelser med stora krav. Funktionen kan också användas vid specifikt uppdrag vid publika evenemang

Funktionen ska stödja den prehospita sjukvårdsledningen men bör ha mandat att överta sjukvårdsledarens roll. I skadeområdet ska funktionen således utmärkas "Stab" eller "Sjukvårdsledare".

Alla PS-utbildade ska verka utifrån PS-konceptet i alla händelser

Under fortbildningen fortsatte vi med föreläsningar om händelser på järnväg - övning, forskning och räddningstjänst vid tågkrasch. Nedan hittar du mer material från delar av dessa föreläsningar.

Övning Tyko

<http://www.socialstyrelsen.se/publikationer2016/2016-10-7>

Forskning

[Forsberg, R. & Saveman, B-I. \(2011\). Survivors' experiences from a train crash. \*International Studies on Qualitative Health and Wellbeing\*, 6: 8401.](#)

Räddning

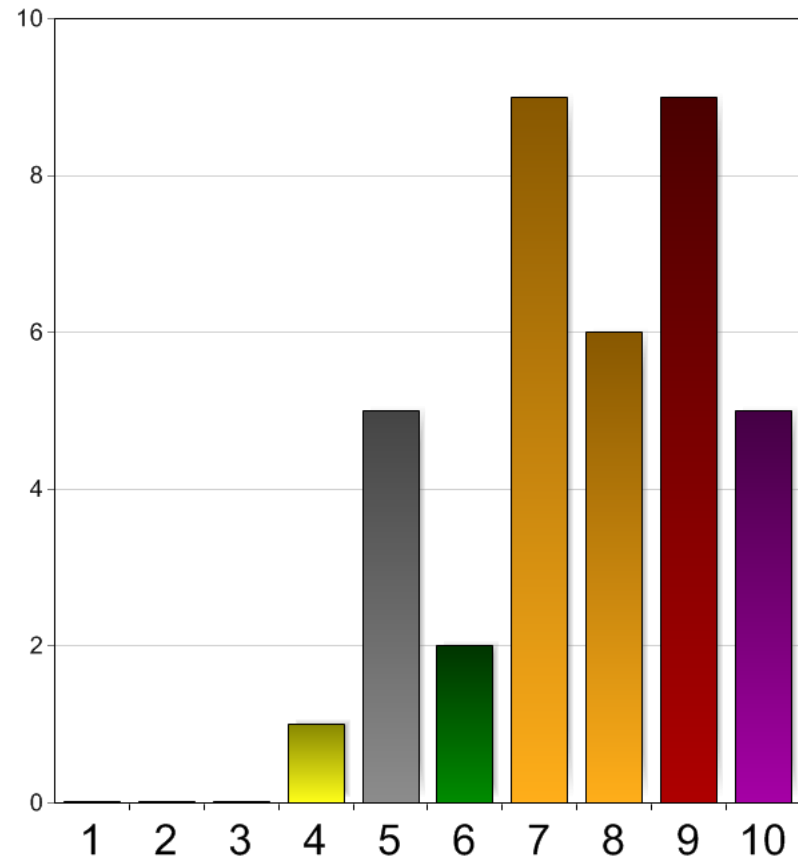
[www.raddningtag.se](http://www.raddningtag.se)  
[www.rib.se](http://www.rib.se)

Dag två bestod främst av regionsvisa diskussioner. Målet var att skapa en gemensam checklista för tåghändelser genom att säkerställa planering – genomförande – uppföljning. Detta översattes med beslut – åtgärder – information och gemensamt försökte vi finna vilka delar i detta som var viktigast i en tåghändelse.

Förslag på checklista bifogas, fullt fri att ändras och utformas efter individuellt tycke.

# I vilken utsträckning känner jag mig situationsmedveten nog att agera som sjukvårdsledare vid en tågkrasch

1. 1 Inte alls
2. 2
3. 3
4. 4
5. 5
6. 6
7. 7
8. 8
9. 9
10. 10 Mycket väl situationsmedveten



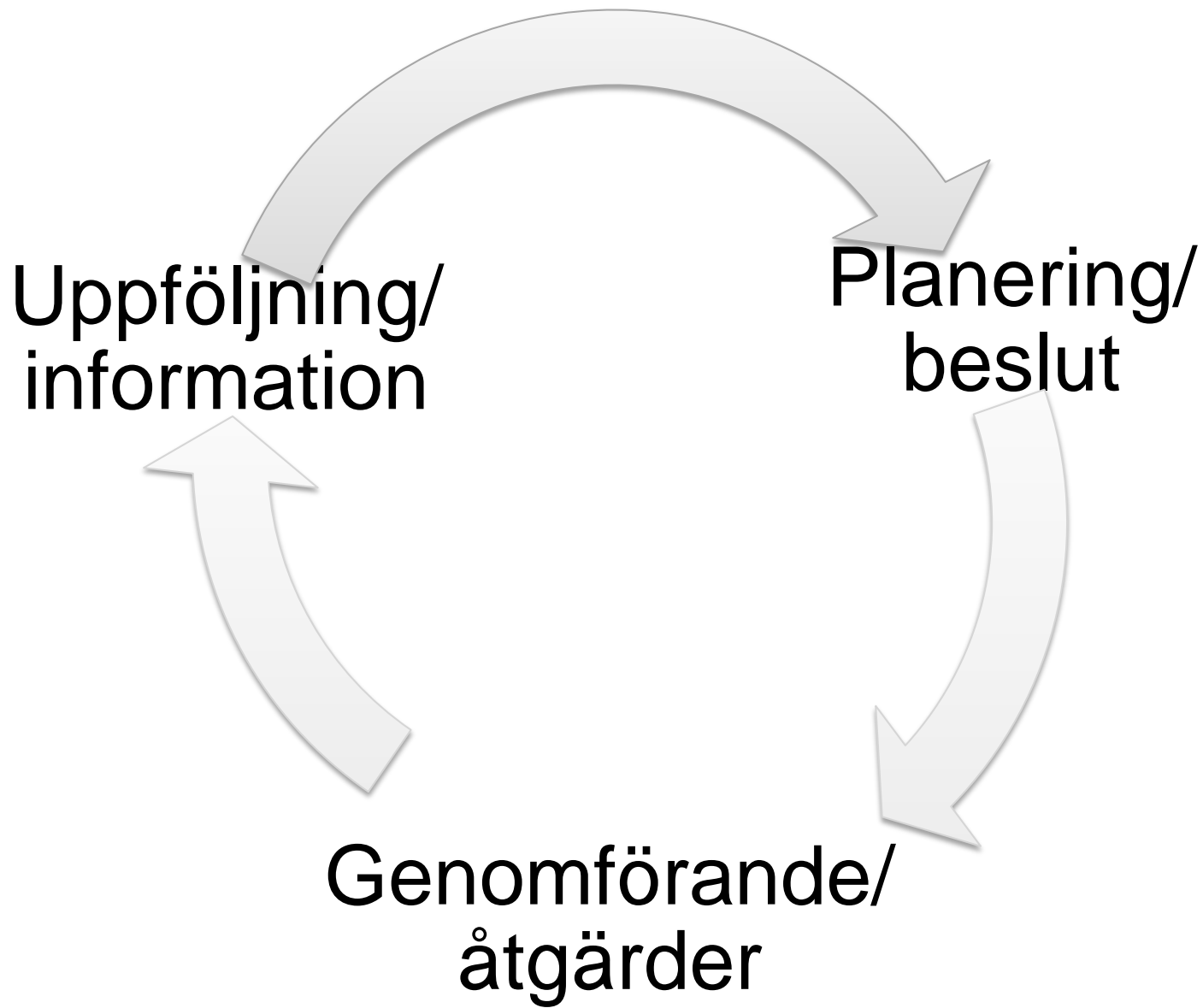
# Effekter av stress

- Drar förhastade slutsatser
- Över/underskattar problem
- Har svårt att hantera mycket information
- Är otydlig, svårtolkad och ostrukturerad
- Tappar nyanser
- Blir operativ, dvs. håller sig i praktiskt arbete
- Fokuserar på vad som hänt istället för vad som ska göras
- Får försämrad tidsuppfattning och prioriteringsförmåga.
- Avvaktar istället för att vara proaktiv



# Bemästringsstrategier

- Planering
- Söka information
- Direkt handling
- Positivt tänkande
- Självkontroll
- Reducera hotet
- Distansering



# Scenario

Ett passagerartåg har spårat ur och vält i svårtillgänglig terräng.

Det är 500 m till tåget från närmsta väg. Det är mörkt och 5 grader varmt kl. 18.00 en tisdag 5 oktober. Det blåser 4 m/s. Närmsta vägen är en lågtrafikerad väg men med bred körbana, nog att vända ett räddningsfordon på. Från denna plats är det 20 minuter till det större sjukhuset i regionen. Platsen nås på 20 minuter från det att ni blir larmade.