Brann-ROS

Storfjord brann og redning 2026 - 2030

KOMMUNESTYRET
SAK 92/26, 29. OKTOBER 2026

Innhold

Endringslogg 3
1. Innledning 4
1.1 Bakgrunn, mål og kontekst 4
Bakgrunn 4
Mål 4
Kontekst 4
1.2 Kompetanse og kvalitet 5
1.3 Metode og oppbygning 5
1.4 Usikkerhet 6
2. Organisering og status 6
2.1 Overordnet ledelse 6
2.2 Lokal beredskapsstyrke 6
2.3 Innsatsstyrke 7
2.4 Stasjoner, kjøretøy og utstyr 8
3. Kartlegging 9
3.1 Risikoelementer 9
3.2 Basishendelser 9
4. Analyse av uønskede hendelser 10
Scenario 1: Brann i boligfelt 11
Scenario 2: Brann i sykehjem eller heldøgnstjeneste 13
Scenario 3: Brann i næringsbygg med gass 15
Scenario 4: Brann på campingplass 17
Scenario 5: Brann i fjøs 19
Scenario 6: Brann i kjøretøy 21
Scenario 7: Skogbrann / lyngbrann 23
Scenario 8: Kollisjon / utforkjøring med lette kjøretøy 25
Scenario 9: Kollisjon / utforkjøring med tungtransport / farlig gods 27
Scenario 10: Kollisjon / utforkjøring med buss 29
Scenario 11: Søk, redning og bistand til andre nødetater i forbindelse 31
med ras / skred / flom eller savnede personer 31
Scenario 12: Overflateredning / drukningsulykke 33
Scenario 13: PLIVO 35
Scenario 14: Miljøforurensing 37
Scenario 15: Større naturkatastrofer 39
5. Avslutning 41
5.1 Oppsummering 41
5.2 Analyserte hendelser presentert i risikomatrise 42
5.3 Funn i analysene og forslag til tiltak 43
5.4 Videre planprosess 45
Vedlegg 1 Riskovurdering (kartlegging) 46
Kilder 53

Endringslogg

Rev./dato	Avsnitt	Beskrivelse av endring	Referanse
08.06.2015		Opprettelse av brann-ROS for Storfjord brann og redning	TES/JJ/PRA
29.10.2026		Full revisjon av dokumentet	VF/JSN/NS KBR/MF

1. Innledning

1.1 Bakgrunn, mål og kontekst

Bakgrunn

Norske kommuner er gjennom lov og forskrift pålagt å gjennomføre en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som sammen med forebyggendeanalyse og beredskapsanalyse skal danne grunnlag for organisering, bemanning og utrusting av brann- og redningsvesenet.

Kommunen skal gjennomføre en risiko- og sårbarhetsanalyse slik at brannvesenet blir best mulig tilpasset de oppgaver det kan bli stilt overfor. (…)

Brann- og eksplosjonsvernloven § 9 andre ledd

Kravene til innhold i ROS-analysen er oppstilt i brann- og redningsvesenforskriftens § 7:

> *Brann- og redningsvesenet skal fastsette formål med risiko- og sårbarhetsanalysen og rammer for risikovurderingsprosessen. Risiko- og sårbarhetsanalysen skal kartlegge og vurdere sannsynligheten for og konsekvensen av uønskede hendelser. Risiko- og sårbarhetsanalysen skal som et minimum omfatte*
>
> a. *risiko og sårbarhet innenfor ansvarsområdet til brann- og redningsvesenet*
> b. *risiko og sårbarhet utenfor ansvarsområdet som kan ha betydning for brann- og redningsvesenet*
> c. *hvordan ulike risiko- og sårbarhetsfaktorer kan påvirke hverandre, og*
> d. *brann- og redningsvesenets evne til å opprettholde egen virksomhet når det utsettes for en uønsket hendelse, og evnen til å gjenoppta virksomheten etter at hendelsen har inntruffet.*
>
> *Brann- og redningsvesenet skal samordne sin risiko- og sårbarhetsanalyse med kommunens helhetlige risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. sivilbeskyttelsesloven § 14.*

Denne analysen skal rulleres minimum hvert fjerde år, jfr. brann- og redningsvesenforskriften § 6 tredje ledd. Storfjord kommune sin Brann-ROS er fra 2015, utarbeidet i samarbeid med Tromsø brann og redning. Arbeidet med denne rulleringen har derfor vært langt på etterskudd.

Mål

Målet med denne ROS-analysen er at kommunen skal få en lettfattelig og konkret analyse med en tydelig lokal forankring. Dette vil gjøre analysen mer anvendelig for Storfjord Brann og Redning (SBR), samt gjøre det enklere å oppdatere den jevnlig, sammenlignet med om man bestiller en lignende rapport eksternt.

Kontekst

Storfjorden utgjør den innerste delen av Lyngenfjorden, som er en av Norges lengste fjordarmer med 1828 innbyggere (2. kvartal 2026). Kommunen ligger sør-østlig av Lyngsalpan og opplever en økende tilstrømning av turister. Kommunen har spredt bosetning på begge sider av fjorden; Vestersida, Melen, Tverrdalen, Oteren, Hatteng (kommunesentrum), Signaldalen, Kitdalen, Østersida, Skibotn (største tettsted) og Skibotndalen. Det er forholdsvis lange avstander, fra Rasteby som grenser til Lyngen til Galgo på grensa til Finland. Kommunen grenser til både Sverige og Finland, samt Lyngen, Tromsø, Balsfjord, Kåfjord og Målselv. Store deler av kommunens areal består av fjord og fjell, i tillegg til mange ferskvann, bekker og elvedrag. De største elvene er Kitdalselva, Signaldalselva og Skibotnelva. Europavei E6/ E8 går tvers igjennom hele kommunen. I tillegg er det et stort løypenett med skuterløyper, og forholdsvis mange campingplasser.

Kommunen har en aldrende befolkning og spredt bosettingsmønster, noe som påvirker både tjenestebehov, samfunnssikkerhet og beredskap. Næringslivet er preget av transport, reiseliv, primærnæringer og offentlig tjenesteyting, mens E6 og E8 utgjør kritiske transportårer for bosetting, næringsliv, redningstjeneste og evakuering.

1.2 Kompetanse og kvalitet

Analysen er utarbeidet av Storfjord brann- og redning (SBR), hvor man har basert seg på intern kompetanse, erfaringstall og prognoser. I tillegg har følgende instanser vært invitert til å komme med sine bidrag: Politiet, Ambulansetjenesten, Sivilforsvaret, Heimevernet, nabobrannvesen, administrativ ledelse i kommunen og overordnet brannmyndighet (Lyngenfjord brann og redning).

1.3 Metode og oppbygning

Fremgangsmåten har vært en kategorisert kartlegging av bygningsmasse, infrastruktur og områder med menneskelig aktivitet i kommunens geografi, kalt *risikoelementer*. Deretter har vi merket av for hvilke *basishendelser* vi anser som relevant risiko for uønskede hendelser i disse. Ut fra denne oversikten har vi valgt ut et sett med hendelser som danner grunnlag for analysen.

(…) Risiko- og sårbarhetsanalysen skal kartlegge og vurdere sannsynligheten for og konsekvenser av uønskede hendelser. (…)
Brann- og redningsvesenforskriften § 7 første ledd

ROS-analysen bygger på helhetlig ROS-analyse for Storfjord kommune (26.02.2020), hvor følgende punkter, sammen med andre relevante risiki, er lagt til grunn for uønskede hendelser omtalt i kapittel 3: Brann i bygning og områder med mange mennesker (p. 3.1.1), større trafikkulykke på vei (p. 3.1.3), trafikkulykke i Larsbergtunellen (p. 3.1.4), skips- og båtulykke i fjordbassenget (p. 3.1.5), skog- og lyngbrann (p. 3.1.9), bortfall av EKOM (p. 3.2.10) og terror, sabotasje, skyte- og gisselhendelser (p. 3.3.2).

Brann- og redningsvesenet skal samordne sin risiko- og sårbarhetsanalyse med kommunens helhetlige risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. Sivilbeskyttelsesloven § 14.
Brann- og redningsvesenforskriften § 7 siste ledd

På lik linje med andre brannvesen må SBR være dimensjonert for å håndtere brann i boliger, hytter og næringsbygg. Når det gjelder gasser har vi et visst omfang av farlige gasser i næringsbygg som utgjør en risiko vi må være forberedt på. Brann i vegetasjon er en betydelig risiko, da vi har mye utmark og utstrakt bruk av denne. Brann i kjøretøy med E6/ E8 må vi dimensjoneres for, noe som oppstår regelmessig. Brann på campingplass utgjør særlig risiko med stor tetthet av vogner på et begrenset område. Med europavei rett gjennom kommunen har vi erfaringsmessig mange tilfeller av trafikkulykker, herunder høyenergiulykker, dessverre ofte med alvorlige utfall. I tillegg har vi omfattende transport av farlig gods langs våre veier, samt busser og persontransport. Storfjord har store områder med sjø, vann og elver, med aktiv bruk av disse året gjennom med påfølgende fare for drukning. Gjennom bruken av kommunens vidstrakte natur opplever vi jevnlig å måtte bistå i søk etter forulykkede eller savnede personer. Naturkatastrofer er noe SBR må være forberedt på å bistå i en overordna beredskapssammenheng, men det er vanskelig å se for seg at SBR skal være dimensjonert for slike hendelser alene. Særlig med et klima i endring og mer ekstremvær. Miljøforurensninger på sin side forekommer jevnlig i ulik skala og element, noe kommunen har en plikt til å være forberedt på å håndtere, jf. forurensningsloven med tilhørende forskrift.

Kommunen skal organisere, bemanne og utruste brann- og redningsvesenet på bakgrunn av en
- risiko- og sårbarhetsanalyse
- forebyggendeanalyse, og
- beredskapsanalyse.
Brann- og redningsvesenforskriften § 6 første ledd

1.4 Usikkerhet

Det vil alltid være en usikkerhet i en ROS-analyse, både i hva som kan inntreffe og konsekvensene av dette. Målet kan heller ikke være at SBR skal dimensjoneres for alt, men at ROS-analysen blir et redskap for å adressere og håndtere usikkerheten. Vi har derfor brukt en modell som gjør erfaringstall og subjektive vurderinger om til en verdi, for å kunne ta objektive avgjørelser for hva SBR skal dimensjoneres for.

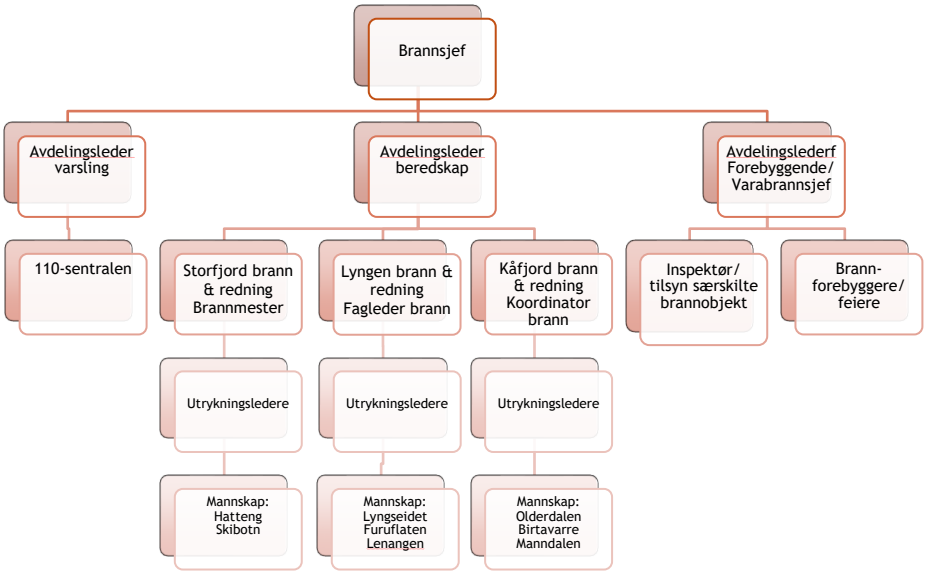
2. Organisering og status

2.1 Overordnet ledelse

Kommunene Storfjord, Lyngen og Kåfjord har siden 2022 hatt et samarbeid om forebyggende virksomhet og beredskap gjennom Lyngenfjord brann og redning (LBR). Organisasjonen består av brannsjef/ avdelingsleder beredskap, i tillegg til varabrannsjef/ avdelingsleder forebyggende virksomhet og feiere/ brannforebyggere. Disse funksjonene behandles ikke videre i denne kontekst. På beredskapssida er det brannsjef/ avdelingsleder beredskap som har et overordnet faglig- og operativt ansvar.

2.2 Lokal beredskapsstyrke

Storfjord brann og regning (SBR) utgjør som kommunens brannvesen én av tre brigader under LBR. I henhold til Brann- og redningsvesenforskriften §9 skal kommunen sørge for etablering og drift av et brannvesen som kan ivareta beredskapsmessige oppgaver etter loven på en effektiv og sikker måte. Daglig drift utføres av brannmester/ brigadeleder. Samme forskrift §13 definerer at Brann- og redningsvesenets samlede styrke skal bemannes med minst 16 personer, der minst fire skal være kvalifiserte som utrykningsledere.



2.3 Innsatsstyrke

SBR sin innsatsstyrke består av i alt 16 brannkonstabler, fordelt med ni på Hatteng og sju i Skibotn. Alle brannkonstabler har p.t. lovpålagt grunnutdanning.

Ni av styrkens konstabler oppfyller per i dag krav til å være røykdykkere, fordelt med seks på Hatteng og tre i Skibotn.

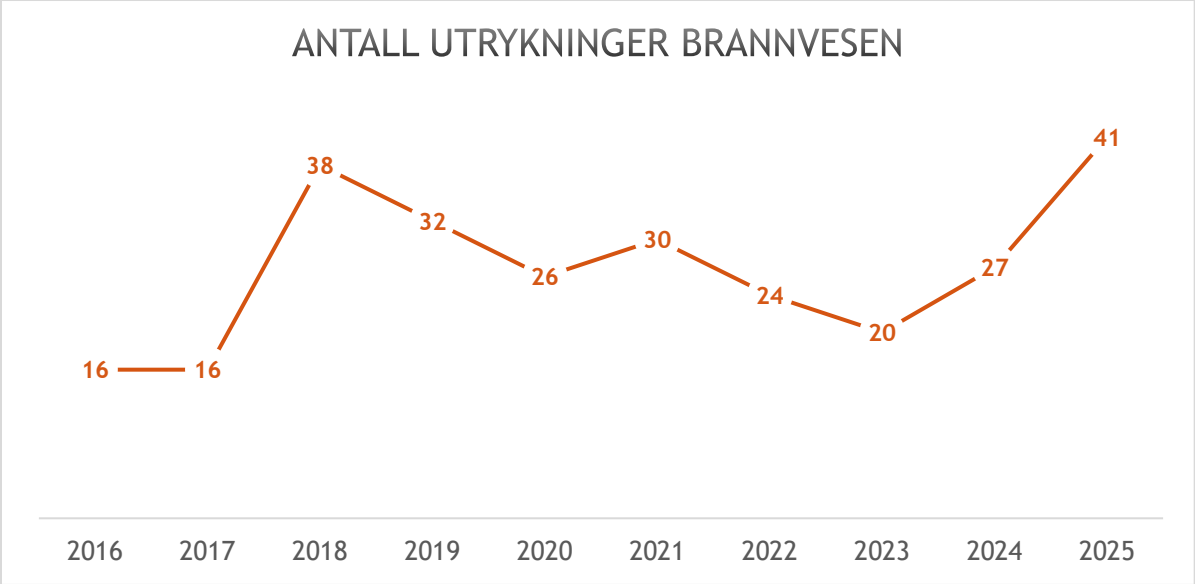
Ni av styrkens konstabler har førerkort klasse C/ lastebil. Merk: Brannbilen i Skibotn er registrert som motorredskap og kan kjøres med førerkort klasse T kode 142. Totalt 11 konstabler har kode 160 (rett til å kjøre utrykning/ blålys).

Fire av styrkens konstabler er utrykningsledere, fordelt med to på Hatteng og to i Skibotn. Alle fire har lovpålagt utdanning.

Den lokale styrken ledes i det daglige av brannmester/ brigadeleder. I tillegg fyller to konstabler rollen som stasjonsansvarlige, hhv. for Hatteng- og Skibotn.

Innsatsstyrken øver jevnlig. Konstablene øver seks ganger i året, og røykdykkerne har 10 øvelser i året.

SBR har ingen fast vaktordning, og innsatsberedskapen er derfor avhengig av at utrykningsleder, røykdykkere, sjåfører og øvrige konstabler er tilgjengelige og kan respondere på alarm. Et lag på fire personer regnes normalt som minimum for å kunne løse ulike typer oppdrag.



Antall utrykninger for brannvesenet omfatter alle typer hendelser (f.eks. bilulykker og redningsoppdrag) i tillegg til rene brannoppdrag. Tallene svinger i stor grad for de siste 10 åra, men ligger i snitt på 27 utrykninger per år. Antall utrykninger i 2025 var det høyeste for hele perioden. (SSB 12058)

2.4 Stasjoner, kjøretøy og utstyr

Hovedbrannstasjonen ligger på Hatteng, med Skibotn som underbrannstasjon. I tillegg har vi IUA-lager i Skibotn.

Hatteng: Brannbil 3000 liter, tankbil 13500 liter, ekstra mannskapsbil og kapellhenger. Brann- og redningsrelatert utstyr. Overflateredningsutstyr.

Skibotn: Brannbil 3000 liter, ekstra mannskapsbil og ATV. Brann- og redningsrelatert utstyr. Overflateredningsutstyr.

IUA-lager: Båt m/ 15hk motor, bilfrakthenger, oljelenser mv.

Bilene er gamle, fra 20-30 år, og det blir stadig vanskeligere å holde de i orden. Ny hovedbrannbil er bestilt, med forventet levering høsten 2027.

3. Kartlegging

3.1 Risikoelementer

I ROS-analysen har vi kartlagt totalt 154 risikoelementer (se vedlegg 1). Flere av disse kan falle inn under flere kategorier, men er plassert der vi vurderer det som mest passende. Hensikten med kategoriseringen er ikke nødvendigvis å få det inn under riktigst mulig kategori, men at elementet er kartlagt og at analysen tar høyde for relevante basishendelser. Listen er ikke uttømmende, men er satt inn i et interaktivt dokument som kan oppdateres fortløpende Med risikoelementer menes bygningsmasse, infrastruktur og områder med menneskelig aktivitet. Disse har vi sortert i 13 kategorier:

- **Boligfelt**: Forholdsvis tett ansamling av bolighus innenfor et begrenset geografisk område.
- **Spredt boligbebyggelse:** Enkeltstående bygg og større avstand mellom bolighus.
- **Hyttefelt:** Forholdsvis tett ansamling av hytter innenfor et begrenset geografisk område.
- **Spredt hyttebebyggelse**: Enkeltstående bygg og større avstand mellom hytter.
- **Campingplasser**: Tett ansamling av campingvogner og bobiler med eller uten spikertelt.
- **Verneverdige bygg:** Bevaringsverdig eller fredet bygning som har gjennomgått en kulturhistorisk vurdering og er identifisert som verneverdig.
- **Overnattingsteder**: Alle typer bygg hvor det er kjent at det foregår overnatting i liten eller stor skala.
- **Forsamlingshus**: Alle typer bygg hvor mennesker samles til ulike typer arrangement, primært på dagtid.
- **Dyrehold/ fjøs**: De steder og bygg hvor primært bønder driver med aktivt dyrehold.
- **Industri/ næring**: Bygg og områder hvor det utøves næringsvirksomhet.
- **Kraftstasjoner**: Infrastruktur hvor det produseres energi i liten eller stor skala.
- **Trafikk**: Ulik type kjøretøytransport som foregår i kommunen og infrastruktur som veier og tunneler.
- **Friluftsliv**: Menneskelig aktivitet som foregår på fritiden i kommunens natur, samt infrastruktur som legger til rette for dette.

3.2 Basishendelser

Med basishendelser menes de ulike type hendelser brannvesenet må forvente å stå ovenfor, basert på de erfaringstall SBR har opparbeidet seg. Disse har vi delt inn i følgende ni kategorier:

- **Brann/ eksplosjon:** Brann i bygningsmasse, kjøretøy eller annet materiell, samt fare for ulike gasseksplosjoner.
- **Skog-/ lyng-/ gressbrann:** Ulike branner i vegetasjon.
- **Trafikkulykke**: Kollisjoner, utforkjøringer og ulykker med harde og myke trafikanter involvert.
- **Miljøforurensning/ CBRNE**: Alle typer miljøutslipp og hendelser med farlige stoffer.
- **Ras/ skred/ flom**: Jordras, steinras, snøskred, flom og oversvømmelse i tilknytning til menneskelig infrastruktur eller hvor mennesker og/ eller dyr er i utsatt fare.
- **Drukning**: Hendelser hvor mennesker og/ eller dyr står i fare for å drukne i sjø, vann eller elver.
- **Søk og redning**: Hendelser hvor mennesker og/ eller dyr er meldt savnet og må letes etter, eller trenger hjelp til å ta seg ut av terrenget.
- **Hjelpeoppdrag**: Ulike type bistand til andre nødetater.
- **PLIVO**: Brannvesenets nødvendige innsats ved pågående livstruende vold, definert av politiet.

4. Analyse av uønskede hendelser

Det er viktig at basishendelsene er konkrete, slik at vi kan vurdere hvilke hendelser SBR må dimensjoneres for. Derfor har vi gjort et utvalg på 15 scenarioer innenfor de ulike risikoelementene som er kartlagt. For å sikre forsvarlig dimensjonering har vi valgt å balansere utvelgelsen mellom hendelser vi er godt kjent med at forekommer, samt hendelser som utgjør særlig risiko for uønskede hendelser i kommunens kontekst.

For å vurdere hvorvidt den uønskede hendelsen krever tiltak benytter vi oss av en modell, hvor vi foretar en sannsynlighetsvurdering basert på erfaringstall fra hendelser hvor SBR har vært involvert de senere år, samt hva vi må forvente av framtidsprognoser. Dette gir oss en sannsynlighetsverdi mellom én og tre, fra lav til høy. Deretter gjør vi en tilsvarende vurdering av konsekvensen av hver hendelse, med samme verdirangering, fra ubetydelig til alvorlig. Ved å multiplisere verdiene for sannsynlighet og konsekvens får vi et tall som lar oss sette hendelsen inn i en fargekodet modell.

Analysen av den uønskede hendelsen vil kunne avdekke et behov eller tiltak uansett, men plassering på gule eller røde felt kan hjelpe SBR å prioritere hvilke tiltak som er mest nødvendig.
På de neste sidene følger de 15 uønskede hendelsene analysen bygger på, og vår vurdering av disse.

	1 **Liten konsekvens** Ubetydelige skader på mennesker, dyr, materiell eller miljø	2 **Middels konsekvens** Betydelige skader på mennesker, dyr, materiell eller miljø	3 **Høy konsekvens** Alvorlige skader på mennesker, dyr, materiell eller miljø
1 **Lite sannsynlig** Sjeldnere enn hvert. 10. år	1	2	3
2 **Sannsynlig** Inntreffer hvert 10. år	2	4	6
3 **Meget sannsynlig** Inntreffer én eller flere ganger i året	3	6	9

Formel: Sannsynlighet x Konsekvens

1-2: Tiltak kan vurderes	3-4: Tiltak bør vurderes	6-9: Tiltak må iverksettes

Scenario 1: Brann i boligfelt

I Storfjord er det definert til sammen 23 boligfelt og bebygde områder med tettere bebyggelse. Disse områdene representerer bebyggelse hvor mennesker oppholder seg over lengre tid, og brann i slike områder kan medføre alvorlige konsekvenser for liv og helse, materielle verdier og miljø. Selv om de fleste boligbranner begrenses til én bygning, kan det under gitte forhold oppstå brannspredning til nærliggende bygninger eller vegetasjon. Risikoen påvirkes blant annet av bygningsstruktur, avstand mellom bygg, topografi, værforhold og tilgangen på slokkeressurser. Analysen av denne hendelsen skal bidra til å belyse sannsynlighet, mulige konsekvenser og eventuelle utfordringer knyttet til forebygging og håndtering av brann i kommunens boligområder.

Scenario	
Nattestid oppstår det brann i en enebolig fra 1990-tallet i boligfeltet Sommersetlia, som består av mer enn 30 boliger. Ved adressen er det registrert fire hjemmehørende personer. Når nødetatene varsles er det uklart om alle har kommet seg ut av bygningen eller om det fortsatt befinner seg personer inne i boligen. Brannen oppdages på et relativt tidlig tidspunkt, men har allerede fått et visst omfang ved innsatsstart. Hendelsen skjer om sommeren i ferieperioden etter en lengre periode med tørt vær. Det er lett vind fra øst. Situasjonen medfører behov for samtidig redningsinnsats, evakuering av utsatte naboboliger og slokkeinnsats for å begrense videre brannspredning.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Vind øker faren for spredning av brann til nærliggende bygninger og vegetasjon. Tørt vær og tørre omgivelser øker sannsynligheten for antennelse og rask brannspredning. Trekonstruksjoner kan gi rask brannutvikling.	Myndighetskrav bidrar til at ny bebyggelse prosjekteres og oppføres med hensyn til brannsikkerhet, fremkommelighet og nødvendig avstand mellom bygg. LBR har etablerte rutiner for tilsyn med fyringsanlegg og ildsteder, noe som bidrar til å avdekke feil og mangler samt redusere sannsynligheten for brann. SBR har motiverte mannskaper med godt oppmøte ved utrykninger, noe som styrker beredskapsevnen og sikrer tilgjengelige ressurser ved hendelser. SBR har stasjoner både Hatteng og Skibotn, noe som setter brannvesenet i stand til å imøtekomme brann- og redningsvesenforskriften § 22 sitt krav om 20 til 30-minutters utrykningstid for brann i og utenfor tettsteder. SBR har gode rutiner for utdanning konstabler, utrykningsledere og røykdykkere, noe som bidrar til god håndtering av brannhendelser. Det er etablert brannhydranter i de største boligfeltene, noe som bidrar til god tilgang på slokkevann.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
En brann i boligfelt kan utløse andre hendelser. Brannen kan spre seg til vegetasjon og utvikle seg til en utmarksbrann. Den kan også spre seg til garasjer og verkstedbygg med gass, med eksplosjonsfare som konsekvens. Hendelsen kan også føre til strømbrudd, stenging av veier eller behov for omfattende evakuering. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av brannen.

Risikovurdering		
Det oppstår boligbrann eller branntilløp i kommunen om lag en gang per år, men det er noe sjeldnere at disse boligene ligger i boligfelt eller tettbygd område.	***Menneskeliv:*** 1 - Statistisk er det lav sannsynlighet for at det dør mennesker i boligbrann i Storfjord. ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 3 – brann i boliger medfører store materielle tap, over 5 millioner. ***Miljø:*** 2 – utslipp av røyk, sot og forurenset slokkevann til et begrenset område	4
Samlet sannsynlighet: 2	**Samlet konsekvens: 2**	**Risiko: 2 x 2 = 4 (middels)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder eller sjåfør kl. C.
Kompetanse	Ingen spesielle sårbarheter.
Utstyr	• Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil. • Det er begrenset med luft eller tilgang til å fylle luft til røykdykkerne på en effektiv måte. • Det er begrenset tilgang på slokkevann utenom regulerte boligfelt.
Annet	• Det mangler innsatsplan for brann i boligfelt.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
Ingen aktuelle tiltak ut over det som allerede er nevnt som eksisterende tiltak.	• Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Anskaffe kompressor for effektiv fylling av flere luftflasker om gangen for å sikre tilgang til luft ved langvarige hendelser. • Utarbeide innsatsplan for brann i boligfelt.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
SBR har minimumsbemanning, så ved en langvarig hendelse vil vi være avhengig av å kunne spille på andre ressurser (som f.eks. nabobrannvesen og sivilforsvaret) dersom det oppstår en ny hendelse umiddelbart, eller dersom det er behov for vaktskifte.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som middels, i gult område av matrisen, og oppfølging og tiltak må vurderes.

Scenario 2: Brann i sykehjem eller heldøgnstjeneste

I Storfjord har vi ett kommunalt sykehjem, kommunale omsorgsboliger og botilbud på Hatteng og Skibotn, i tillegg til private helseinstitusjoner i Skibotn. Helse- og omsorgsinstitusjoner representerer et særskilt risikobilde ved brann, da mange beboere er avhengige av assistanse for å kunne varsles, evakueres eller bringes i sikkerhet.

Scenario	
Det oppstår nattestid brann i et beboerrom i den skjermede avdelingen ved sykehjemmet. Sykehjemmet har om lag 20 beboere, hvorav minst halvparten trenger assistanse ved evakuering. På vakt er kun to ansatte. Brannalarmen utløses, og de ansatte må raskt lokalisere brannen og starte evakuering av beboerne. Flere beboere har demens og kan være desorienterte eller motsette seg rømning. Røyk sprer seg til korridorer og tilstøtende rom før alle beboere er brakt i sikkerhet. Begrenset bemanning gjør evakueringen krevende, og det er risiko for alvorlig personskade eller tap av liv dersom brannen utvikler seg raskt.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Beboere med demens eller psykiske helseutfordringer kan utilsiktet forårsake brann gjennom uoppmerksomhet, feil bruk av elektrisk utstyr eller annen risikofylt atferd. Sykehjemmet består av flere byggetrinn med ulike tekniske løsninger og bygningsmessige forhold, noe som kan komplisere orientering, seksjonering og evakuering ved brann. Lav bemanning på natt innebærer begrenset kapasitet til samtidig å håndtere brannen og gjennomføre assistert evakuering av et stort antall hjelpetrengende beboere.	Ansatte ved sykehjemmet gjennomfører regelmessig opplæring i brannvern, og i brannvesenet gjennomføres jevnlige øvelser ved denne objekttypen for å opprettholde kompetanse og beredskap. Tekniske brannforebyggende installasjoner er nylig oppgradert, sprinkleranlegg begrenser brannutvikling, og LBR gjennomfører regelmessige §13-tilsyn som bidrar til å avdekke og følge opp avvik. Nattugla gir økt tilsyn og tidligere oppdagelse av uønskede hendelser. Ved en hendelse sikrer direktevarsling til 110-sentralen rask mobilisering av brann- og redningsressurser. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også etablert røykdykkertjeneste og gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Tilgjengelige brannhydranter ved sykehjemmet sikrer tilstrekkelig slokkevann, og motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
En brann i sykehjem eller annen heldøgns helseinstitusjon kan utløse andre hendelser. Brannen kan spre seg til boliger og boligfelt. Den kan også spre seg til vegetasjon og utvikle seg til en utmarksbrann. Hendelsen kan også føre til strømbrudd, stenging av veier eller behov for omfattende evakuering. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av brannen.

Risikovurdering		
Det oppstår branntilløp med jevne mellomrom, men ikke hvert år,	***Menneskeliv:*** 2 – Det vil være mulig å evakuere beboerne. ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 3 – brann i institusjonsbygg medfører store materielle tap, over 5 millioner. ***Miljø:*** 2 – utslipp av røyk, sot og forurenset slokkevann til et begrenset område	
Samlet sannsynlighet: 2	**Samlet konsekvens: 2**	**Risiko: 2 x 2 = 4 (middels)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder eller sjåfør kl. C. • Det må være minst tre røykdykkere som møter opp for å kunne gjennomføre røykdykking, og det er en viss sannsynlighet for at det ikke vil være nok ved oppmøte.
Kompetanse	Ingen spesielle sårbarheter.
Utstyr	• Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil. • Det er begrenset med luft eller tilgang til å fylle luft til røykdykkerne på en effektiv måte.
Annet	• Det er krevende å gjennomføre evakuering med så få personer tilgjengelig på vakt på sykehjemmet. • Det mangler innsatsplan for brann i sykehjem.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
Sikre at det til enhver tid er gode rutiner for opplæring av ansatte ved sykehjemmet når det kommer til forebyggende tiltak.	• Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Anskaffe kompressor for effektiv fylling av flere luftflasker om gangen for å sikre tilgang til luft ved langvarige hendelser. • Utarbeide innsatsplan for brann i institusjonsbygg.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
SBR har minimumsbemanning, så ved en langvarig hendelse vil vi være avhengig av å kunne spille på andre ressurser (som f.eks. sivilforsvaret) dersom det oppstår en ny hendelse umiddelbart, eller dersom det er behov for vaktskifte.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som middels, i gult område av matrisen, og oppfølging og tiltak må vurderes.

Scenario 3: Brann i næringsbygg med gass

I Storfjord har vi to næringsbygg med store gasstanker og såvidt SBR har kjennskap til to-tre næringsbygg med mindre gassbeholdere. I tillegg må vi ta høyde for mindre private verksteder og bygg med gass vi ikke kjenner til. De vanligste gassene vi må ta hensyn til er oksygen og propan. Skulle det oppstå brann i næringsbygg med gass vil behovet være det samme som ved vanlig brann, men med noe ekstra kompetanse og til dels noe ekstra utstyr.

Scenario	
Det oppstår brann i vaskeriet på dagtid i et industriområde nær barnehage, hotell, helsebygg, hovedvei og øvrig bebyggelse i sentrum. Brannen utvikler kraftig røyk som driver mot omkringliggende virksomheter og utgjør en fare for personer i området. Situasjonen vurderes å kreve evakuering av nærliggende bygg og deler av området for å ivareta liv og helse. Nødetatene må etablere sikkerhetssoner og stenge berørte veier. Hendelsen medfører betydelige forstyrrelser i trafikk og samfunnsfunksjoner, og det er risiko for personskader, miljøskade og spredning av brann til nærliggende bygninger dersom situasjonen ikke raskt bringes under kontroll.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Menneskelige feil eller tilsiktede handlinger kan føre til branntilløp eller brann i virksomheten. Eldre utstyr kan ha økt risiko for teknisk svikt, overoppheting eller elektriske feil som kan utløse brann. Gass som benyttes eller lagres i tilknytning til virksomheten kan bidra til raskere brannutvikling og øke konsekvensene dersom brann oppstår.	Anleggseier og virksomheten er forutsatt å etterleve gjeldende krav til brannsikkerhet, noe som bidrar til å forebygge brann og redusere konsekvensene dersom en hendelse oppstår. LBR gjennomfører regelmessige §13-tilsyn som bidrar til å avdekke og følge opp avvik. Ved en hendelse sikrer direktevarsling til 110-sentralen rask mobilisering av brann- og redningsressurser. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også etablert røykdykkertjeneste og gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
En brann i næringsbygg med gass kan utløse andre hendelser. Brannen kan spre seg til boliger og boligfelt. Den kan også spre seg til vegetasjon og utvikle seg til en utmarksbrann. Hendelsen kan også føre til strømbrudd, stenging av veier eller behov for omfattende evakuering. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av brannen.

Risikovurdering		
Hendelser som dette oppstår sjeldnere enn hvert 10. år.	***Menneskeliv:*** 1 – Mennesker i anlegget og området rundt vil evakueres før det evt. oppstår eksplosjon. ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 3 – brann i slike anlegg medfører store materielle tap, over 5 millioner. ***Miljø:*** 2 – utslipp av røyk, sot og forurenset slokkevann til et begrenset område	2
Samlet sannsynlighet: 1	**Samlet konsekvens: 2**	**Risiko: 1 x 2 = 2 (lav)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder, røykdykkere eller sjåfør kl. C.
Kompetanse	• For få av SBR sine mannskaper har kunnskap om type gass og farepotensial.
Utstyr	• Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil. • Det er begrenset med luft eller tilgang til å fylle luft til røykdykkerne på en effektiv måte.
Annet	• Politiet er langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver. • Det mangler innsatsplan for brann i bygg og anlegg med gass.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Sikre at det til enhver tid er gode rutiner for opplæring av ansatte ved anlegget. • God overvåking av systemet.	• Øke kompetansen på type gass og farepotensiale i brannvesenet. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Anskaffe kompressor for effektiv fylling av flere luftflasker om gangen for å sikre tilgang til luft ved langvarige hendelser. • Utarbeide innsatsplan for brann i bygg og anlegg med gass.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
SBR har minimumsbemanning, så ved en langvarig hendelse vil vi være avhengig av å kunne spille på andre ressurser (som f.eks. sivilforsvaret) dersom det oppstår en ny hendelse umiddelbart, eller dersom det er behov for vaktskifte.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som lav, i grønt område av matrisen, og tiltak kan vurderes.

Scenario 4: Brann på campingplass

I Storfjord har vi kjennskap til 10 campingplasser, hvorav noen er kommersielt drevne, mens resten er organisert på andre måter. Dette medfører variasjoner i drift, oppfølging og oversikt over brannsikkerhetsforhold. Det spesielle med brann på campingplasser er at belegget ofte er høyest i helger og ferier, noe som innebærer at mange personer kan bli berørt av en hendelse. Samtidig kan tilgjengelige beredskapsressurser være redusert sammenlignet med øvrige deler av året på grunn av ferieavvikling og sesongmessige forhold.

Scenario	
Det oppstår brann i et spikertelt på den større campingplassen ved Slettnes en lørdagskveld mens mange mennesker oppholder seg på området. Brannen sprer seg raskt til en tilstøtende campingvogn, og det er fare for videre spredning mellom tett plasserte vogner, spikertelt og grillområder. Propangassflasker finnes flere steder på campingplassen og bidrar til økt fare for eksplosjoner og rask brannutvikling. Campingplassen ligger om lag ti minutter fra nærmeste brannstasjon, og brannen har fått utvikle seg betydelig før brannvesenet ankommer. Det oppstår behov for evakuering av gjester, og det er risiko for omfattende materielle skader og personskader.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Utstrakt bruk av åpen flamme til grilling, oppvarming og matlaging øker sannsynligheten for at brann kan oppstå. Kort avstand mellom campingvogner, spikertelt og andre enheter gir høy risiko for rask brannspredning. Propangass lagres og benyttes i de fleste enheter, noe som kan bidra til eksplosjoner og økt brannutvikling. Spikertelt og tilbygg er ofte oppført i lett brennbare materialer som kan føre til hurtig brannspredning. Varierende kvalitet og dekning av brannvarslingssystemer kan medføre forsinket oppdagelse og varsling av brann. Tilgang til og omfang av slokkemidler varierer mellom enhetene, noe som kan begrense muligheten for tidlig innsats.	Avstandsregler mellom campingvogner, spikertelt og andre enheter bidrar til å redusere risikoen for brannspredning. Campingplasser kan få risikobaserte tilsyn etter §13 dersom LBR mottar bekymringsmelding eller andre forhold tilsier. Veldrevne campingplasser har etablerte rutiner og krav til leietakere som styrker det forebyggende brannvernet. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også etablert røykdykkertjeneste og gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
En brann på campingplass kan utløse andre hendelser. Brannen kan spre seg til boliger og boligfelt. Den kan også spre seg til vegetasjon og utvikle seg til en utmarksbrann. Hendelsen kan også føre til strømbrudd, stenging av veier eller behov for omfattende evakuering. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av brannen.

Risikovurdering		
Tilløp til slike hendelser oppstår hvert år.	***Menneskeliv:*** 1 – Mennesker i anlegget og området rundt vil evakueres før det evt. oppstår fare for liv. ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 2 – brann i slike anlegg medfører betydelige materielle tap, inntil 5 millioner. ***Miljø:*** 2 – utslipp av røyk, sot og forurenset slokkevann til et begrenset område	**6**
Samlet sannsynlighet: 3	**Samlet konsekvens: 2**	**Risiko: 3 x 2 = 6 (høy)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider, som ofte er da campingplassene benyttes mest. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder, røykdykkere eller sjåfør kl. C.
Kompetanse	Ingen særskilte sårbarheter.
Utstyr	• Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil. • Det er varierende tilgang på slokkevann nær campingplassene.
Annet	• Det er mange villcampingplasser i kommunen, og disse er det mindre kontroll over. • Politiet er ofte langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen beregne å utføre politioppgaver. • Det mangler innsatsplan for brann på campingplasser.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Tilsyn og ulovlighetsoppfølging av villcampingplasser. • Tilsyn og oppfølging av myndighetskrav på etablerte campingplasser. • Eiere må ha gode rutiner for å sikre opplæring av ansatte og brukere.	• Stille krav om tilstrekkelig slokkevann på campingplasser. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide innsatsplan for brann på campingplasser.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
SBR har minimumsbemanning, så ved en langvarig hendelse vil vi være avhengig av å kunne spille på andre ressurser (som f.eks. sivilforsvaret) dersom det oppstår en ny hendelse umiddelbart, eller dersom det er behov for vaktskifte.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som høy, i rødt område av matrisen, og oppfølging og tiltak må iverksettes.

Scenario 5: Brann i fjøs

I Storfjord har vi kjennskap til 17 fjøs med aktivt dyrehold. Å redde dyreliv er en av de sentrale oppgavene brannvesenet har, i tillegg til å begrense materielle skader ved brann. Det krever en spesiell kompetanse å håndtere dyr som gjerne blir redd og stresset ved brann. Desto større dyret er, jo større er sannsynligheten for skader på dyret selv eller personell som prøver å hjelpe i evakueringen.

Scenario	
Det oppstår brann i en større driftsbygning med om lag 350 geiter i Signaldalen på dagtid en ukedag. Brannen utvikler seg i den forholdsvis nye fjøsbygningen, og store verdier samt et betydelig antall dyr er truet. Nærmeste brannstasjon ligger om lag 15 minutter unna, og brannen får tid til å utvikle seg før innsatsstyrkene ankommer. Manglende tilgang på slokkevann i umiddelbar nærhet vanskeliggjør slokkeinnsatsen og kan forsinke effektiv brannbekjempelse.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Teknisk utstyr og elektriske installasjoner kan svikte og føre til brann. Lagring av drivstoff og andre brannfarlige væsker kan bidra til raskere brannutvikling og økte konsekvenser. Begrenset bemanning på stedet kan forsinke oppdagelse av brannen og iverksetting av tiltak for å begrense skadeomfanget.	Fjøs skal ha rømningsveier, slokkeutstyr, brannsikker ventilasjon og tiltak som begrenser brannspredning. Ved bestemte dyretall kreves brannvarslingsanlegg, og elektriske anlegg skal kontrolleres minst hvert tredje år. Bygningstekniske løsninger og øvrige krav til brannsikkerhet er utformet for å forebygge brann og begrense spredning dersom en hendelse oppstår. Håndslokkere gir mulighet for rask innsats i en tidlig fase av brannforløpet. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. Brannvesenet har tilgang på tankbil fortsatt at det er nok personell på oppmøte til å kjøre den. SBR har også etablert røykdykkertjeneste og gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
En brann i fjøs kan utløse andre hendelser. Brannen kan spre seg til boliger og andre nærliggende bygninger. Den kan også spre seg til vegetasjon og utvikle seg til en utmarksbrann. Hendelsen kan også føre til strømbrudd, stenging av veier eller behov for omfattende evakuering. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av brannen.

Risikovurdering		
Slike hendelser oppstår sjeldnere enn hvert 10. år.	***Menneskeliv:*** 1 – Det er lite sannsynlig at det er folk til stede i bygget. ***Dyreliv:*** 3 – Det er stor fare for at en stor andel av besetningen vil brenne inne eller dø / måtte avlives pga. skader ***Materielle verdier:*** 3 – brann i slike anlegg medfører store materielle tap, over 5 millioner. ***Miljø:*** 2 – utslipp av røyk, sot og forurenset slokkevann til et begrenset område	3
Samlet sannsynlighet: 1	**Samlet konsekvens: 3**	**Risiko: 1 x 3 = 3 (middels)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider, som ofte er da campingplassene benyttes mest. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder, røykdykkere eller sjåfør kl. C.
Kompetanse	• Brannvesenet mangler kompetanse på å håndtere dyr i brann.
Utstyr	• Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil. • Det er ikke slokkevann tilgjengelig i nærheten av fjøsene.
Annet	• Politiet er langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver. • Det mangler innsatsplan for brann i fjøs.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Tilsyn og oppfølging av myndighetskrav i fjøs. • Bønder må ha gode rutiner for å sikre opplæring av seg selv og evt. ansatte.	• Sørge for at det i styrken til en hver tid er et tilstrekkelig antall klasse C-sjåfører for å sikre at både brannbil og tankbil kan kjøres ut. • Vurdere tiltak for å øke tilgangen til slokkevann. • Vurdere kompetansehevingstiltak på håndtering av dyr under brann. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide innsatsplan for i fjøs.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
SBR har minimumsbemanning, så ved en langvarig hendelse vil vi være avhengig av å kunne spille på andre ressurser (som f.eks. sivilforsvaret) dersom det oppstår en ny hendelse umiddelbart, eller dersom det er behov for vaktskifte.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som middels, i gult område av matrisen, og oppfølging og tiltak må vurderes

Scenario 6: Brann i kjøretøy

I Storfjord har vi mye vei, herunder europavei som går tvers igjennom kommunen med mye trafikk. I tillegg er vi en geografisk stor kommune med forholdsvis store avstander. En brann i kjøretøy vil kunne være eksplosjonsfarlig, da det innebærer drivstoff. En ny utfordring er brann i batteripakker til elektriske biler, som viser seg vanskelig å slokke. Ved brann i bil kan vi forvente at bilen går tapt, og fokuset blir å redde ut personer og hindre spredning.

Scenario	
En lastebil uten farlig gods på vei ned Skibotndalen oppdager ved Lullesletta at det har oppstått brann i understellet som følge av varmgang i bremsene. Brannen har spredt seg til dekkene og er i ferd med å forplante seg til lasten. Sjåføren har stanset kjøretøyet og kommet seg i sikkerhet, men trafikken på E6 stopper opp i begge retninger. Hendelsen skjer en fredag ettermiddag i mai, med relativt høy trafikkbelastning. Nærmeste brannstasjon ligger om lag ti minutter unna. Ved varsling er det uklart om kjøretøyet har elektrisk eller fossilt drivstoff, noe som skaper usikkerhet om innsatsbehov og slokketaktikk.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Mangelfull kompetanse eller feilvurderinger hos sjåfør kan føre til at varmgang, tekniske feil eller andre faresignaler ikke oppdages eller håndteres tidsnok. Eldre kjøretøy kan ha økt sannsynlighet for teknisk svikt som kan føre til brann. Dersom hendelsen involverer et elektrisk kjøretøy, kan brannen være mer krevende å håndtere og kreve andre innsatsmetoder enn ved kjøretøy med fossilt drivstoff.	SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Det øves jevnlig på slokking av brann i kjøretøy. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
En brann i kjøretøy kan utløse andre hendelser. Brannen kan spre seg til vegetasjon og utvikle seg til en utmarksbrann. Hendelsen vil ofte føre til stenging av veier. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av brannen.

Risikovurdering		
Slike hendelser oppstår sjeldnere enn hvert år.	***Menneskeliv:*** 1 – Sjåføren vil kunne evakuere kjøretøyet før brannen utvikler seg. ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 2 – brann i kjøretøy gir materielle tap inntil 5 millioner. ***Miljø:*** 2 – utslipp av røyk, sot og forurenset slokkevann til et begrenset område	4
Samlet sannsynlighet: 2	**Samlet konsekvens: 2**	**Risiko: 2 x 2 = 4 (middels)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider, som ofte er da campingplassene benyttes mest. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder, røykdykkere eller sjåfør kl. C.
Kompetanse	• Brannvesenet mangler kompetanse på slokking av brann i el-biler.
Utstyr	• SBR mangler brannteppe for slokking av brann i el-biler. • Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil. • Det er ikke slokkevann tilgjengelig alle steder langs hovedferdselsårene.
Annet	• Politiet er langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver. • Det mangler innsatsplan for brann i kjøretøy.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Informasjonstiltak langs veistrekninger med bratt helningsgrad.	• Investere i brannteppe for slokking av brann i el-bil. • Øke brannkorpsets kompetanse for slokking av el-bilbrann. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide innsatsplan for brann i kjøretøy.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
SBR har minimumsbemanning, så ved en langvarig hendelse vil vi være avhengig av å kunne spille på andre ressurser (som f.eks. sivilforsvaret) dersom det oppstår en ny hendelse umiddelbart, eller dersom det er behov for vaktskifte.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som middels, i gult område av matrisen, og oppfølging og tiltak må vurderes

Scenario 7: Skogbrann / lyngbrann

Storfjord kommune har store skog-, utmarks- og fjellområder som i perioder kan være utsatt for skog- og lyngbrann. Faren for brann øker særlig i tørre perioder med lite nedbør, høy temperatur og vind. Slike hendelser kan utvikle seg raskt og være krevende å håndtere på grunn av topografi, begrenset tilgjengelighet og behov for betydelige personell- og materiellressurser. Skog- og lyngbranner kan true liv og helse, bebyggelse, infrastruktur, naturverdier og viktige samfunnsfunksjoner, og vil ofte kreve innsats fra flere aktører over tid.

Scenario	
Et finsk ektepar i 60-årene har stanset på rasteplassen sør for Larsbergtunnelen og oppdager røyk fra skogen nedenfor tunnelinnslaget. Et bål som ikke er tilstrekkelig slukket har antent lyng og vegetasjon, og brannen er i ferd med å spre seg oppover den tørre bakkesiden. Sommeren har vært svært nedbørsfattig, og vegetasjonen er tørr. Ekteparet varsler 110-sentralen, og brannvesenet rykker ut fra Skibotn. Brannen utvikler seg før innsatsstyrkene ankommer, og spredning mot skogsområder og infrastruktur i nærheten av tunnelen gjør situasjonen krevende å håndtere.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Tørre vegetasjonsforhold som følge av langvarig nedbørsmangel gjør at lyng og skog lettere antennes og bidrar til rask brannspredning. Vind kan øke brannintensiteten og føre til at brannen sprer seg hurtig over større områder. Utenlandske besøkende med begrenset kjennskap til lokale forhold og regler for bålbrenning kan øke sannsynligheten for at ild ikke slukkes tilstrekkelig etter bruk.	SBR disponerer 6-hjuling med henger som gir god fremkommelighet i ulendt terreng. Mobile pumper bidrar til å sikre vanntilførsel i områder uten tilgjengelig slokkevann. Ved behov kan båt benyttes for tilgang og innsats fra sjøsiden. Informasjon om bålvett og brannfare gjennomføres periodevis, men er ikke systematisert. Generelt bålforbud reduserer sannsynligheten for at brann oppstår i utmark. Faste bålplasser på etablerte utfartssteder legger til rette for tryggere bruk av åpen ild. Brannsjefen kan ved behov innføre utvidet bålforbud i perioder med høy brannfare. Sivilforsvaret har avdelingslager i Storfjord og kan bidra med personell og utstyr ved større hendelser. Ved omfattende branner kan det anmodes om bistand fra brannhelikopter. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Det øves jevnlig på slokking av skog- og lyngbrann. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
En brann i skog/ lyng kan utløse andre hendelser. Brannen kan spre seg til all slags infrastruktur og bebyggelse. Hendelsen kan også føre til strømbrudd, stenging av veier eller behov for omfattende evakuering. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av brannen.

Risikovurdering		
Det er tilløp til slike branner hvert år.	***Menneskeliv:*** 1 – Ingen tap av menneliv. ***Dyreliv:*** 1 – Noe tap av dyreliv. ***Materielle verdier:*** 2 – brann gir materielle tap inntil 5 millioner. ***Miljø:*** 2 – utslipp av røyk, sot og forurenset slokkevann til et begrenset område	6
Samlet sannsynlighet: 3	**Samlet konsekvens: 2**	**Risiko: 3 x 2 = 6 (høy)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder, røykdykkere eller sjåfør kl. C.
Kompetanse	Ingen særskilte sårbarheter.
Utstyr	• Gamle og lekke slanger. • Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil. • Det er ikke slokkevann tilgjengelig alle steder langs hovedferdselsårene.
Annet	• Det kan brenne på utilgjengelige steder, noe som gjør tilgangen til brannområdet vanskeligere. • Politiet er langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver. • Det mangler innsatsplan for skog- og lyngbrann.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Systematiserte informasjonstiltak ved utfartsområder.	• Samøvelser mellom SBR og Siviliforsvaret. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide innsatsplan for skog- og lyngbrann

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
SBR har minimumsbemanning, så ved en langvarig hendelse vil vi være avhengig av å kunne spille på andre ressurser (som f.eks. sivilforsvaret) dersom det oppstår en ny hendelse umiddelbart, eller dersom det er behov for vaktskifte. Dette er særlig relevant ved skog- og lyngbrann som gir ekstra behov for langvarig innsats pga. ulmebrann og fare for spredning i bakken, og for oppblussing av brann.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som høy, i rødt område av matrisen, og oppfølging og tiltak må iverksettes.

Scenario 8: Kollisjon / utforkjøring med lette kjøretøy

Storfjord kommune gjennomskjæres av E6 og E8, som er viktige transportårer for både lokal, nasjonal og internasjonal trafikk. Dette medfører et relativt høyt antall trafikkulykker og et variert hendelsesbilde som involverer personbiler, tungtransport, busser og turisttrafikk. Dette er en type ulykke SBR dessverre har en god del erfaring med, ettersom vi har mye trafikk gjennom kommunen på E6/E8. Heldigvis ser vi at skadeomfanget er redusert, selv om antall ulykker er relativt stabilt. Dette skyldes trolig teknologi- og kompetanseutvikling hos biler og sjåfører, samt nasjonale nullvisjonsmål. De senere år har vi sett en eksplosiv vekst i turister med leiebil på vinterføre, noe som gir en ny utfordring da mange ikke har tilstrekkelig erfaring eller opplæring til å håndtere krevende kjøreforhold under nordnorske vinterforhold.

Scenario	
En personbil har kjørt av veien ved Solvoll bru og ligger på taket i grøfta. Forbipasserende varsler 110-sentralen etter å ha observert to personer i kjøretøyet. Sjåføren er fastklemt, mens den andre personen er bevisst og roper om hjelp. Det lukter diesel i området, og det er usikkerhet knyttet til lekkasje fra kjøretøyet. Hendelsen skjer vinterstid under glatte kjøreforhold, med mye snø og høye brøytekanter som vanskeliggjør tilkomst og redningsarbeid. Ulykken inntreffer søndag ettermiddag med betydelig trafikk på veien, noe som skaper trafikale utfordringer for nødetatene.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Glatte veier, snø, høye brøytekanter og redusert sikt kan gjøre det vanskeligere å oppdage farer og opprettholde kontroll over kjøretøyet. Veiens utforming med kurver og varierende kjøreforhold kan øke sannsynligheten for utforkjøring. Dårlige eller slitte dekk gir redusert veigrep og lengre bremselengde, noe som kan bidra til at ulykker oppstår.	Fartsgrensen og anbefalt hastighet på veistrekningen er utformet for å redusere sannsynligheten for ulykker under krevende kjøreforhold. Moderne kjøretøy har bedre sikkerhetsløsninger enn tidligere, noe som bidrar til å redusere skadeomfanget ved kollisjoner og utforkjøringer. Ambulanseressursene har forholdsvis kort responstid til området og kan raskt gi avansert medisinsk behandling. SBR disponerer vinsj, klippeutstyr, hurtigfrigjøringsutstyr og førstehjelpsutstyr som gir gode forutsetninger for effektiv redning av fastklemte personer. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Det øves jevnlig på trafikkulykker. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
En brann i et boligfelt kan medføre gjensidig påvirkning med andre hendelser. Brannen kan spre seg til vegetasjon og utvikle seg til en utmarksbrann. Hendelsen kan også føre til strømbrudd, stenging av veger eller behov for omfattende evakuering. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av brannen.

Risikovurdering		
Det er trafikkulykker i Storfjord hvert år.	***Menneskeliv:*** 2 – Siden 1990 gar det dødd 12 personer, 28 er hardt skadd og 133 er lettere skadd. ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 2 – brann i kjøretøy gir materielle tap inntil 5 millioner. ***Miljø:*** 2 – utslipp av røyk, sot og forurenset slokkevann til et begrenset område	6
Samlet sannsynlighet: 3	**Samlet konsekvens: 2**	**Risiko: 3 x 2 = 6 (høy)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder, røykdykkere eller sjåfør kl. C.
Kompetanse	Ingen særskilte sårbarheter.
Utstyr	• Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil.
Annet	• Det er flere utenlandske sjåfører langs veiene pga. økt turisme, og disse sjåførene har ikke samme kompetanse på vinterføre som de som har tatt norsk sjåføropplæring. • Politiet er langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver. • Det mangler innsatsplan for trafikkulykker.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Utbygging av ny E6/E8 i tråd med Nasjonal transportplan kan bidra til bedre trafikksikkerhet gjennom forbedret veistandard og færre ulykkespunkter. • Målrettede tiltak overfor utenlandske sjåfører kan bidra til økt kunnskap om lokale kjøreforhold, vinterkjøring og gjeldende trafikkregler. • Oppfølging av kommunens trafikksikkerhetsplan kan bidra til å redusere ulykkesrisikoen gjennom systematiske forebyggende tiltak. • Kontrollvirksomhet rettet mot kjøretøy, dekkutrustning, hastighet og føreratferd kan bidra til å forebygge trafikkulykker.	• Samøvelser mellom SBR og lokale bilbergingsselskaper. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide innsatsplan for trafikkulykker.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
En trafikkulykke har liten påvirkning på evnen til å gjenopprette styrkens operasjonelle kapasitet.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som høy, i rødt område av matrisen, og oppfølging og tiltak må iverksettes.

Scenario 9: Kollisjon / utforkjøring med tungtransport / farlig gods

Uten jernbane og mindre frakt på sjøveien kan vi anta at stort sett alt som fraktes nordover eller sørover går gjennom veinettet i vår kommune. Det vi vet er at det er fraktes mye bensin, diesel, propan, LNG-gass og stykkgods gjennom kommunen. Det er veldig uforutsigbart hvor stort omfanget av skadene kan være, avhengig av type stoff og mengde som er involvert. Dette kan strekke seg fra bagatellmessig til enormt store og skadelige eksplosjoner og utslipp for både mennesker og miljø.

Scenario	
En lastebil merket for transport av farlig gods har kjørt av veien og inn i en bergvegg, og sperrer deler av kjørebanen. Forbipasserende varsler 110-sentralen. Sjåføren har kommet seg ut av kjøretøyet, men fremstår desorientert og er vanskelig å kommunisere med på grunn av språkbarrierer. Forsøk på å identifisere lastens innhold gjennom UN-koden mislykkes fordi innringer ikke klarer å lese av skiltet. Brannvesenet rykker ut fra begge stasjoner og må nærme seg ulykkesstedet med stor forsiktighet inntil lasten er identifisert. Hendelsen skjer en mørk høstkveld med kraftig regn, dårlig sikt og store vannmengder på veibanen. Det viser seg etter hvert at kjøretøyet frakter diesel, og at det har oppstått lekkasje fra tank eller last med fare for avrenning til nærliggende terreng og vassdrag.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Kraftig nedbør, dårlig sikt og store vannmengder på veibanen kan redusere kjøretøyets veigrep og gjøre kjøringen mer krevende. Veiens utforming med kurver og varierende siktforhold kan gjøre det utfordrende å håndtere tunge kjøretøy på en sikker måte. Dårlige eller slitte dekk kan gi redusert stabilitet, lengre bremselengde og økt fare for utforkjøring. Manglende kjennskap til lokale forhold, utilstrekkelig kjørekompetanse eller feilvurderinger hos sjåføren kan bidra til at ulykken oppstår.	Norske sjåfører som transporterer farlig gods gjennomgår særskilt opplæring, noe som bidrar til sikker håndtering av last og redusert sannsynlighet for ulykker. Utrykningsledere i brannvesenet har tilleggskompetanse innen håndtering av hendelser med farlig gods, noe som styrker evnen til å gjennomføre en sikker og effektiv innsats. Interkommunalt utvalg mot akutt forurensning (IUA) kan aktiveres ved fare for miljøskade og bidrar med ressurser og kompetanse for å begrense forurensning. SBR har tilgang til båt som kan benyttes ved behov for tilkomst eller innsats fra sjøsiden. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
Kollisjon/ utforkjøring med tungtransport/ farlig gods kan utløse andre hendelser. Brann kan oppstå og slike hendelser vil ofte føre til stenging av veier og behov for evakuering av mennesker i en nærmere angitt radius rundt ulykkesstedet. En annen konsekvens kan være miljøutslipp/ forurensning. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av ulykkeshendelsen.

Risikovurdering		
Det er trafikkulykker med farlig gods i Storfjord ca. hvert femte år.	***Menneskeliv:*** 1 – Ingen menneskeliv går tapt. ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 2 – brann i kjøretøy gir materielle tap inntil 5 millioner. ***Miljø:*** 3 – Avrenning av diesel til omgivelsene. Utslipp av røyk, sot og forurenset slokkevann til et begrenset område	4
Samlet sannsynlighet: 2	**Samlet konsekvens: 2**	**Risiko: 2 x 2 = 4 (middels)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder, røykdykkere eller sjåfør kl. C.
Kompetanse	• Det krever kompetanse å avgjøre farene i situasjonen (eksplosjonsfare, miljøfare, brannfare og forgiftningsfare)
Utstyr	• Det mangler utstyr til å tette lekkasjer. • Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil.
Annet	• Mange kjører stykkgods, og da er ikke kjøretøyet merka med UN-kode. • Politiet er langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver. • Det mangler innsatsplan for trafikkulykker med farlig gods.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Utbygging av ny E6/E8 i tråd med Nasjonal transportplan kan bidra til bedre trafikksikkerhet gjennom forbedret veistandard og færre ulykkespunkter. • Målrettede tiltak overfor utenlandske sjåfører kan bidra til økt kunnskap om lokale kjøreforhold, vinterkjøring og gjeldende trafikkregler. • Kontrollvirksomhet rettet mot kjøretøy, dekkutrustning, hastighet og føreratferd kan bidra til å forebygge trafikkulykker.	• Samøvelser mellom SBR, IUA og lokale bilbergingsselskaper. • Anskaffe utstyr til å tette lekkasjer. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide innsatsplan for trafikkulykker med farlig gods.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
En trafikkulykke har liten påvirkning på evnen til å gjenopprette styrkens operasjonelle kapasitet.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som middels, i gult område av matrisen, og oppfølging og tiltak må vurderes.

Scenario 10: Kollisjon / utforkjøring med buss

Bussulykker har et potensial for store konsekvenser fordi et høyt antall personer kan bli berørt i samme hendelse. Store turbusser kan ha et betydelig antall passasjerer om bord, noe som kan medføre omfattende behov for rednings-, helse- og omsorgsressurser. I Storfjord går deler av veinettet gjennom områder med bratt terreng og langs sjø og vann, noe som kan komplisere redningsarbeidet og bidra til økt skadepotensial ved utforkjøringer. Kommunen opplever i tillegg betydelig turisttrafikk, herunder økende busstrafikk, gjennom hele året og under varierende vær- og føreforhold.

Scenario
En turistbuss med 40 utenlandske passasjerer på vei mot Nordkapp kjører av E6 etter at sjåføren mister kontrollen da en elg krysser veien. Ulykken skjer en regnfull juni-kveld med 8 grader i lufta. Bussen havner i fjæra like nord for Kvesmenes og ligger delvis i sjøen ved flo sjø. Terrenget ned mot ulykkesstedet er bratt og består av store kampesteiner. Skadeomfanget er innledningsvis uklart, men første ambulanse på stedet melder om mange skadde, livløse personer i fjæra og trolig omkomne inne i bussen. Flere passasjerer har kommet seg ut, mens andre er fastklemt eller befinner seg i vannkanten. Det oppstår delvis panikk blant de involverte. Begge brannstasjonene rykker ut. Brannmannskaper fra Hatteng ankommer kort tid etter ambulansen, mens mannskaper fra Skibotn ankommer omtrent 20 minutter senere. Innledningsvis må brannvesenet bistå ambulansetjenesten med evakuering og redning samtidig som trafikken på E6 sikres. Veien må stenges, og den eneste omkjøringsmuligheten er via Lyngseidet. Lange køer oppstår i begge retninger, og E6 blir helt eller delvis stengt i flere timer. Ambulansetjenesten må raskt prioritere mellom hardt og lettere skadde pasienter. Det er begrenset tilgang på båremateriell, og tilgjengelige personer på stedet blir bedt om å bistå med bæring og evakuering opp til veibanen. Flere pasienter må tas inn i private kjøretøy for å beskytte dem mot nedkjøling. Det pågår hjerte- og lungeredning på én til to personer, samtidig som flere ambulanser og luftambulanse rekvireres. Brannvesenet må i tillegg sikre at bussen ikke raser lenger ut i sjøen og håndtere eventuell fare for brann eller drivstofflekkasje.

Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Føreforholdene kan redusere kjøretøyets veigrep og gjøre kjøringen mer krevende. Veiens tilstand med f.eks. spor i veibanen kan gjøre det utfordrende å opprettholde kontroll på tunge kjøretøy. Dårlige eller slitte dekk kan gi redusert stabilitet, lengre bremselengde og økt fare for utforkjøring. Utilstrekkelig kjørekompetanse eller feilvurderinger hos sjåføren kan bidra til at ulykken oppstår.	SBR har overflateredningsutstyr og tilgang til båt som kan benyttes ved behov for tilkomst eller innsats fra sjøsiden. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Det øves jevnlig på overflateredning og kollisjoner, inkl. samøvelser med brannvesenet i Enontekiö. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
Kollisjon/ utforkjøring med buss kan utløse andre hendelser. Hendelsen vil ofte føre til stenging av veier og behov for evakuering. Noen ganger kan slike hendelser også resultere i brann og miljøutslipp. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av ulykkeshendelsen.

Risikovurdering		
Det er trafikkulykker med buss omlag hvert 10. år.	***Menneskeliv:*** 3 – Liv går tapt og mange er skadet. ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 2 – brann i kjøretøy gir materielle tap inntil 5 millioner. ***Miljø:*** 2 – Utslipp av røyk, sot og forurenset slokkevann til et begrenset område	3
Samlet sannsynlighet: 1	**Samlet konsekvens: 3**	**Risiko: 1 x 3 = 3 (middels)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder, røykdykkere eller sjåfør kl. C.
Kompetanse	Ingen særskilte sårbarheter.
Utstyr	• Har kun én båre per stasjon. • Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil.
Annet	• Politiet er langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver, bl.a. ivareta trafikale forhold. • Det mangler innsatsplan for trafikkulykker med buss.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Utbygging av ny E6/E8 i tråd med Nasjonal transportplan kan bidra til bedre trafikksikkerhet gjennom forbedret veistandard og færre ulykkespunkter. • Målrettede tiltak overfor utenlandske sjåfører kan bidra til økt kunnskap om lokale kjøreforhold, vinterkjøring og gjeldende trafikkregler.	• Samøvelser mellom SBR og lokale bilbergingsselskaper. • Anskaffe bårepakke. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide innsatsplan for trafikkulykker med buss.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
SBR har minimumsbemanning, så ved en langvarig hendelse vil vi være avhengig av å kunne spille på andre ressurser (som f.eks. sivilforsvaret) dersom det oppstår en ny hendelse umiddelbart, eller dersom det er behov for vaktskifte.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som middels, i gult område av matrisen, og oppfølging og tiltak må vurderes.

Scenario 11: Søk, redning og bistand til andre nødetater i forbindelse med ras / skred / flom eller savnede personer

Ras, skred og flom er temaer som er behandlet i overordnet ROS. Klimaendringer tilsier at dette er noe det blir mer av i tiden fremover. Storfjord kommune har store utmarksområder, omfattende friluftsaktivitet, betydelig turisttrafikk og et stort løypenett for snøskuter, noe som medfører at lete- og redningsaksjoner kan oppstå under ulike vær- og føreforhold. Denne type aksjoner ledes av Politiet og ofte involveres frivillige organisasjoner som Røde Kors, Norsk folkehjelp m.fl., men også Storfjord brann og redning kan bli involvert ved behov.

Scenario	
En person meldes savnet, og det blir funnet gjenstander i vannkanten som indikerer at vedkommende har oppholdt seg i området. Det kan ikke utelukkes at personen har havnet i vannet. Politiet leder redningsaksjonen og rekvirerer bistand fra Røde Kors, Norsk Folkehjelp, hundepatruljer, søkehelikopter (SAR) og dykkere fra Tromsø brann og redning. Brannvesenet i Storfjord blir utkalt for å gjennomføre søk i tildelte områder langs strandlinjen og i nærliggende terreng. Aksjonen pågår over et større geografisk område og krever koordinering mellom flere aktører.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Værforhold, mørke, vannføring og krevende topografi kan gjøre det vanskelig å orientere seg og øke sannsynligheten for at personer går seg bort eller havner i en nødsituasjon. Menneskelige faktorer som tilsiktede handlinger, mangelfulle forberedelser eller feilvurderinger kan bidra til at personer utsetter seg for fare. Vinterstid kan tekniske havarier på kjøretøy, snøscootere eller annet utstyr medføre at personer blir stående fast eller havner i en situasjon som utløser behov for redningsaksjon.	SBR har overflateredningsutstyr og tilgang til båt som kan benyttes ved behov for tilkomst eller innsats fra sjøsiden. Brannvesenet disponerer også sekshjuling for søk i terreng. Kommunen har også drone. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Det øves jevnlig på overflateredning, inkl. samøvelser. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
Innsats under søk, redning og bistand til andre nødetater i forbindelse med ras/ skred/ flom eller savnede personer vil normalt ikke utløse andre hendelser, bortsett fra at brannmannskapenes evne til å løse andre hendelser på samme tid blir redusert.

Risikovurdering		
Det er slike hendelser sjeldnere enn hvert år, men oftere enn hvert 10. år.	***Menneskeliv:*** 1 – Ingen statistikk på at liv har gått tapt i slike hendelser ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 1 – lave materielle skader ***Miljø:*** 1 – Lite relevant	2
Samlet sannsynlighet: 2	**Samlet konsekvens: 1**	**Risiko: 2 x 1 = 2 (lav)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider.
Kompetanse	• Mangler kompetanse på kart og kompass
Utstyr	• Mangler GPS-utstyr. • Brannvesenet disponerer ikke snøscooter for å bistå i søk/ redning vinterstid • Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil.
Annet	• Det mangler innsatsplan for søk og redning.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Informasjonstiltak til turister.	• Opprettholde kompetanse på førstehjelp. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide innsatsplan for søk og redning.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
SBR har minimumsbemanning, så ved en langvarig hendelse vil vi være avhengig av å kunne spille på andre ressurser (som f.eks. sivilforsvaret) dersom det oppstår en ny hendelse umiddelbart, eller dersom det er behov for vaktskifte.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som lav, i grønt område av matrisen, og oppfølging og tiltak kan vurderes.

Scenario 12: Overflateredning / drukningsulykke

Dette er en type ulykke som SBR må være forberedt på å håndtere. Overflateredningsutstyr er en grunnleggende del av brannvesenets beredskap, og begge stasjonene har personell og utstyr til slike innsatser. Storfjord har en lang kystlinje, flere småbåthavner, innsjøer og vassdrag, samtidig som store deler av befolkningen og mange tilreisende oppholder seg nær sjø og vann gjennom hele året. Hendelser knyttet til fritidsbåter, fiske, friluftsliv og ferdsel på og ved vann kan derfor oppstå. Med økt turisme og økt aktivitet i strand- og sjøområdene kan også antallet hendelser med behov for overflateredning forventes å øke.

Scenario	
En båtfører blir funnet livløs i sjøen i en av kommunens småbåthavner. På grunn av lang responstid for ambulanse og politi blir brannvesenet kalt ut for å bistå i redningsinnsatsen. Begge brannstasjonene har overflateredningsutstyr og personell med nødvendig kompetanse, og redningsbåt disponeres fra Skibotn. Brannmannskaper ankommer først, tar på redningsutstyr og svømmer ut til personen mens båten er underveis. Personen bringes raskt til land, og hjerte- og lungeredning iverksettes. Til tross for innsatsen lykkes man ikke med å redde livet. Ambulanse og politi ankommer etter hvert og overtar oppfølgingen på stedet.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Området har stor aktivitet knyttet til sjø, båtliv og ferdsel langs kaikanter og brygger, noe som øker sannsynligheten for at personer havner i vannet. Menneskelige forhold som risikofylt atferd, alkoholpåvirkning, uhell eller bevisste handlinger kan bidra til drukningsulykker. Teknisk svikt på båt, motor eller sikkerhetsutstyr kan føre til situasjoner der personer faller over bord eller blir strandet. Vær- og sjøforhold som vind, bølger, strøm og lave vanntemperaturer kan raskt forverre en nødsituasjon. Tiden fra en person havner i vannet til vedkommende blir oppdaget og reddet er avgjørende for utfallet av hendelsen.	SBR har overflateredningsutstyr og tilgang til båt som kan benyttes ved behov for tilkomst eller innsats fra sjøsiden. Brannvesenet disponerer også hjertestartere ved begge stasjoner. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Det øves jevnlig på overflateredning, inkl. samøvelser. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
Innsats i forbindelse med overflateredning/ drukningsulykke vil normalt ikke utløse andre hendelser, bortsett fra at brannmannskapenes evne til å løse andre hendelser på samme tid blir redusert.

Risikovurdering		
Det er slike hendelser ca. hvert 10. år.	***Menneskeliv:*** 2 – Menneskeliv går tapt (tid er en faktor). ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 1 – lave materielle skader ***Miljø:*** 1 – Lite relevant	4
Samlet sannsynlighet: 2	**Samlet konsekvens: 2**	**Risiko: 2 x 2 = 4 (middels)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider. Ferdselen på sjøen er høyere i sommertida, og det er behov for minimum tre konstabler for å iverksette overflateredning.
Kompetanse	Ingen særskilte sårbarheter.
Utstyr	• Oppblåsbar flåte har behov for å skiftes ut. • Brannvesenet har relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil.
Annet	• Det mangler innsatsplan for overflateredning / drukningsulykker.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Myndighetskrav til opplæring, sikkerhetsutstyr og bruk av fritids- og yrkesfartøy bidrar til å redusere sannsynligheten for ulykker på sjøen. • Båtførerens egen sikkerhetskultur, herunder bruk av redningsvest, nøkternhet, godt sjømannskap og tilpasning til vær- og sjøforhold, er avgjørende for å forebygge hendelser.	• Opprettholde kompetanse på overflateredning og førstehjelp. • Erstatte dagens oppblåsbare flåte. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide innsatsplan for overflateredning / drukningsulykker.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
En slik hendelse vil ofte være av kortvarig karakter, og har liten påvirkning på evnen til å gjenopprette styrkens operasjonelle kapasitet.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som middels, i gult område av matrisen, og oppfølging og tiltak må vurderes.

Scenario 13: PLIVO

Selv om det ikke foreligger historiske tilfeller av slike hendelser i Storfjord kommune, må kommunen og SBR være forberedt på at de kan oppstå. Slike hendelser kan inntreffe i alle kommuner, og konsekvensene kan være alvorlige dersom de først oppstår. SBR er pålagt å opprettholde beredskap for denne typen hendelser. På grunn av geografiske avstander og begrenset tilgjengelighet på politi- og ambulanseressurser vil brannvesenet i mange tilfeller være den første beredskapsressursen på stedet og kunne få en sentral rolle i den innledende innsatsen.

Scenario	
En antatt psykisk ustabil person truer flere personer med kniv. De utsatte personene kommer seg ikke ut av situasjonen og vurderes å være i umiddelbar fare. Politiet er langt unna og definerer hendelsen som pågående livstruende vold (PLIVO). Ambulanse ankommer raskt, men kan ikke gå inn på grunn av sikkerhetssituasjonen. Brannvesenet varsles og rykker ut. I henhold til gjeldende prosedyrer vurderes det om brannmannskapene kan gripe inn før politiet ankommer, dersom dette anses forsvarlig og nødvendig for å redde liv. Mannskapene utrustes med tilgjengelig beskyttelses- og redningsutstyr før innsats vurderes.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Menneskelige faktorer som psykisk sykdom, ruspåvirkning, krisereaksjoner eller andre forhold kan føre til voldelige handlinger som setter liv og helse i fare. Byggets rominndeling, begrensede rømningsmuligheter eller trange områder kan gjøre det vanskelig for utsatte personer å komme seg i sikkerhet og for nødetatene å gjennomføre en effektiv innsats.	SBR har en viss kompetanse på PLIVO, og deltar i øvelser arrangert av politiet hvert tredje år. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
Innsats under en PLIVO-hendelse kan utløse hendelser. En gjerningsperson kan for eksempel skade andre personer eller utløse en brann. En brann kan spre seg, med bortfall av strøm, stengte veier og evakuering av personer i nærheten som konsekvens. Samtidig kan pågående hendelser andre steder i kommunen redusere tilgjengelige beredskapsressurser og dermed påvirke håndteringen av ulykkeshendelsen.

Risikovurdering		
Det er slike hendelser ca. hvert 10. år.	***Menneskeliv:*** 3 – Menneskeliv går tapt og mange blir skadet. ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 1 – lave materielle skader ***Miljø:*** 1 – Lite relevant	3
Samlet sannsynlighet: 1	**Samlet konsekvens: 3**	**Risiko: 1 x 3 = 3 (middels)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider.
Kompetanse	Ingen særskilte sårbarheter.
Utstyr	Ingen særskilte sårbarheter.
Annet	• Politiet er langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver. • Det mangler lokal innsatsplan for PLIVO.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Forebyggende arbeid blant barn og unge, kombinert med tidlig oppfølging av psykiske og sosiale utfordringer, kan bidra til å redusere sannsynligheten for alvorlige voldshendelser.	• Opprettholde kompetanse på PLIVO, inkludert jevnlige samøvelser med politi og ambulanse. • Planlegge kommunale bygg med tanke på sikker evakuering. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide lokal innsatsplan for PLIVO.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
Hendelsen kan være psykisk belastende for involvert personell og medføre behov for defusing, debriefing og oppfølging i etterkant. Berørte mannskaper kan ha behov for hvile, bearbeiding og støtte før de kan gjenoppta ordinær beredskapstjeneste.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som middels, i gult område av matrisen, og oppfølging og tiltak må vurderes.

Scenario 14: Miljøforurensing

Det er naturlig at slike hendelser vil bli løst i oppgavefellesskap med kommunens beredskapsleder/ driftssjef. SBR sine oppgaver vil hovedsakelig være den akutte håndteringen av utslippet. Ved større hendelser vil man også involvere den regionale IUA-ressursen. Miljøutslipp er en type hendelse vi har erfaring med på årlig basis, med større eller mindre utslipp både på land, i vassdrag eller sjø. Utfordringa med denne type hendelser er at det er så mange variabler involvert (type hendelse, stoff og kontekst) at det er vanskelig å forberede seg godt nok.

Scenario	
En gravemaskin parkert i et boligområde får en skade på drivstofftanken, noe som fører til utslipp av om lag 200 liter diesel. Det er ikke fare for brann eller eksplosjon, men vinterforhold med snø og is gjør det vanskelig å få oversikt over utbredelsen av lekkasjen. Det er bekymring for at drivstoffet skal trekke ned i bakken og medføre forurensning. Hendelsen skjer ikke i nærheten av vassdrag. Entreprenøren vurderer at situasjonen ikke kan håndteres med egne ressurser og varsler 110-sentralen. Brannvesenet rykker ut og konstaterer at absorpsjonsmidler, herunder bark, kan benyttes for å begrense og samle opp det meste av utslippet.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Teknisk svikt som korrosjon, materialtretthet eller skade på drivstofftank og tilhørende komponenter kan føre til lekkasje av drivstoff. Menneskelige feil under bruk, parkering, vedlikehold eller håndtering av maskinen kan bidra til at slike hendelser oppstår eller får større omfang.	SBR har bark og granulat tilgjengelig på hver stasjon, noe som gir mulighet for rask oppsamling og begrensning av mindre utslipp. Større mengder absorbenter og oljevernutstyr er tilgjengelig gjennom IUA-lageret ved behov for større innsatser. IBC-containere kan benyttes til sikker oppbevaring og transport av forurenset bark og granulat etter opprydding. Oljelenser og båt er tilgjengelig dersom utslipp truer eller når vassdrag og sjøområder. Personellet har tilgang til vernedrakter som reduserer risikoen ved håndtering av forurensende stoffer. Jevnlige øvelser innen oljevern og farlig gods, kombinert med variert fagbakgrunn i mannskapene og høy kompetanse i IUA, gir gode forutsetninger for å håndtere slike hendelser. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
Innsats under miljøforurensning vil normalt ikke utløse andre hendelser, bortsett fra at brannmannskapenes evne til å løse andre hendelser på samme tid blir redusert.

Risikovurdering		
Det er om lag én slik hendelse hvert år.	***Menneskeliv:*** 0 – Ikke relevant ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 1 – lave materielle skader ***Miljø:*** 2 – Hendelsen forurenser omkringliggende områder	6
Samlet sannsynlighet: 3	**Samlet konsekvens: 2**	**Risiko: 3 x 2 = 6 (høy)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider.
Kompetanse	Ingen særskilte sårbarheter.
Utstyr	• Brannvesenet har ikke pumper til å suge opp forurensing. • Det mangler utstyr til å tette lekkasjer.
Annet	• Politiet er langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver. • Det mangler innsatsplan for miljøhendelser.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Maskineiers systematiske vedlikehold, internkontroll og forsvarlig drift forebygger teknisk svikt og reduserer sannsynligheten for utslipp av drivstoff eller andre forurensende stoffer.	• Opprettholde kompetanse på IUA, inkludert jevnlige samøvelser med IUA. • Anskaffe utstyr for å tette lekkasjer og suge opp forurensing. • Etablere vaktordning, enten helårlig eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser. • Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Sikre en operativ bilpark. • Utarbeide innsatsplan for miljøhendelser.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
En slik hendelse vil ofte være av kortvarig karakter, og har liten påvirkning på evnen til å gjenopprette styrkens operasjonelle kapasitet.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som middels, i gult område av matrisen, og oppfølging og tiltak må vurderes.

Scenario 15: Større naturkatastrofer

Dette er også en typisk tematikk som er behandlet i kommunens overordnede ROS gjennom flere ulike scenarier. SBR vil hovedsakelig utgjøre en mannskapsmessig ressurs og alt arbeidet må koordineres med kommunens beredskapsleder og ledelsesapparat. Dette er også en type hendelse det er vanskelig å forberede seg på, men hvor SBRs ressurser og kompetanse er en naturlig del av å håndtere oppdragsløsningen.

Scenario	
Det oppstår et leirskred i et boligområde på dagtid. Skredet tar med seg flere eiendommer og deler av E6, og det er innledningsvis uklart hvor mange personer som er berørt eller savnet. Politiet leder redningsaksjonen og innkaller nødetatene, Sivilforsvaret og Heimevernet. På grunn av fare for nye skred beslutter politiet evakuering av omkringliggende områder. Brannvesenet bistår med varsling og informasjon til beboere som skal evakueres. Etter at området er vurdert som sikkert av geologer, deltar brannvesenet i søk etter savnede ved bruk av drone, varmesøkende kamera og søkshunder.	
Medvirkende faktorer	**Eksisterende tiltak og hvordan de fungerer**
Langvarig nedbør, snøsmelting og klimaendringer kan bidra til økt fare for utglidning og leirskred. Terrenginngrep som byggearbeider, graving, masseforflytning eller endret drenering kan påvirke grunnstabiliteten og utløse skred. Bebyggelse og infrastruktur i områder med kvikkleire eller ustabile grunnforhold kan føre til større konsekvenser dersom skred oppstår.	Krav etter plan- og bygningslovgivningen innebærer at grunnforhold og skredfare skal vurderes ved planlegging og utbygging, noe som bidrar til å redusere sannsynligheten for bebyggelse i områder med uakseptabel skredrisiko. SBR har fullverdige beredskapsressurser på to lokasjoner og opprettholder pålagt utrykningstid. SBR har også gode rutiner for opplæring av konstabler, røykdykkere og utrykningsledere. Motiverte mannskaper med godt oppmøte bidrar til en robust og effektiv innsats.

Gjensidig påvirkning / samtidige hendelser
Innsats under større naturkatastrofer kan medføre påvirkning med andre hendelser. Under en slik hendelse kan, avhengig av ulykkas omfang, det meste skje. Brannmannskapenes innsats vil naturlig nok redusere deres evne til å håndtere samtidige hendelser.

Risikovurdering		
Det er slike hendelser sjeldnere enn hvert 10. år.	***Menneskeliv: 3*** – Liv går tapt og mange er skadet ***Dyreliv:*** 0 – Ikke relevant ***Materielle verdier:*** 3 – materielle tap over 5 millioner ***Miljø:*** 3 – Hendelsen forurenser omkringliggende områder	3
Samlet sannsynlighet: 1	**Samlet konsekvens: 3**	**Risiko: 1 x 3 = 3 (middels)**

Sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider.
Kompetanse	Ingen særskilte sårbarheter.
Utstyr	• Hendelsen kan medføre at tilgangen til slokkevann endres.
Annet	• Politiet er langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver. • Det mangler innsatsplan for slike hendelser.

Mulige sannsynlighetsreduserende tiltak	**Mulige konsekvensreduserende tiltak**
• Høy oppmerksomhet rundt farene ved terrenginngrep, f.eks. informasjonstiltak om utløsende årsaker. • Unngå tiltak i kjente fareområder. • Utføre kartlegging og utredninger. • Forbedre overvannshåndtering. • Åpne vannveier.	• Ikke tillate etableringer i aktsomhetsområder med høy sannsynlighet. • Styrt flytting i områder der det utvikler seg overhengende fare. • Overvåking av særskilte områder.

Evne til å opprettholde brannvesenets virksomhet og gjenopprette normaltilstand
SBR har minimumsbemanning, så ved en langvarig hendelse vil vi være avhengig av å kunne spille på andre ressurser (som f.eks. sivilforsvaret) dersom det oppstår en ny hendelse umiddelbart, eller dersom det er behov for vaktskifte.

Konklusjon
Samlet risiko vurderes som middels, i gult område av matrisen, og oppfølging og tiltak må vurderes.

5. Avslutning

5.1 Oppsummering

Målet med denne ROS-analysen har vært å gi en lettfattelig og konkret analyse med lokal forankring for hvilke hendelser SBR må dimensjoneres for. Da det er lovpålagt for kommuner å rullere en slik ROS-analyse minimum hvert fjerde år, er den utarbeidet slik at den lett skal kunne oppdateres av eget personell, samt sikre at lokale forhold ivaretas.

Kort sagt: Matnyttig - lettfattelig - enkel å oppdatere.

ROS-analysen gir en kategorisert oversikt over risikoelementer i Storfjord kommune, og basishendelser som kan inntreffe. Deretter gir den 15 scenarioer vi kaller uønskede hendelser som er vurdert ut ifra sannsynlighet og potensiell konsekvens av en uønsket hendelse. Hvert av scenarioene er analysert gjennom SBRs evne til å respondere på hendelsen, ved å vurdere faktorer som utrykningstid, bemanning, kompetanse, utstyr og eventuelle andre forhold. Dette har avdekket en del tiltak og behov som må tas tak i for å styrke SBRs evne til å løse oppgavene i framtida. I dette avsluttende kapitelet vil vi oppsummere forslag til sannsynlighets- og konsekvensreduserende tiltak og komme med våre anbefalinger til veien videre. Vi har gjort en deling mellom organisatoriske- og tekniske tiltak og anbefalinger, samt gjort en gradering av nødvendige/ ønskelige tiltak. De nødvendige tiltakene er beskrevet med eget avsnitt, og alle tiltak presenteres i prioritert rekkefølge.

5.2 Analyserte hendelser presentert i risikomatrise

Når alle analysene av uønskede hendelser settes inn i risikomatrisen presentert i innledninga til analysekapittelet gir det følgende bilde:

	1 **Liten konsekvens** Ubetydelige skader på mennesker, dyr, materiell eller miljø	2 **Middels konsekvens** Betydelige skader på mennesker, dyr, materiell eller miljø	3 **Høy konsekvens** Alvorlige skader på mennesker, dyr, materiell eller miljø
1 **Lite sannsynlig** Sjeldnere enn hvert. 10. år	3) Brann i næringsbygg med gass		5) Brann i fjøs 10) Kollisjon / utforkjøring med buss 13) PLIVO 15) Større naturkatastrofer
2 **Sannsynlig** Inntreffer hvert 10. år	11) Søk, redning og bistand til andre nødetater i forbindelse med ras/skred/flom eller savnede personer	1) Brann i boligfelt 2) Brann i sykehjem eller heldøgnstjeneste 6) Brann i kjøretøy 9) Kollisjon / utforkjøring med tungtransport / farlig gods 12) Overflateredning / drukningsulykker	
3 **Meget sannsynlig** Inntreffer én eller flere ganger i året		4) Brann på campingplass 7) Skogbrann / lyngbrann 8) Kollisjon / utforkjøring med lette kjøretøy 14) Miljøforurensing	

Formel: Sannsynlighet x Konsekvens

1-2: Tiltak kan vurderes	3-4: Tiltak bør vurderes	6-9: Tiltak må iverksettes

5.3 Funn i analysene og forslag til tiltak

Det er gjennomført risikoanalyse av 15 uønskede hendelser. Av disse 15 hendelsene fremstår fire med ***høy risiko***. For denne kategoriene er tiltak påkrevd. Ni av hendelsene framstår med ***middels risiko***. Her skal tiltak vurderes. Kun to scenarier framstår med ***lav risiko***, der tiltak kan vurderes.

Storfjord brann og redning er med sin minimumsbemanning sårbar for større og/eller langvarige hendelser. Analysen har avdekket følgende sårbarheter knyttet til hendelser med høy og middels risiko:

Samlet sårbarhetsvurdering	
Bemanning	• Brannvesenet har ikke fast vaktordning, eller vaktordning for ferier og høytider. • Tilgangen på tilgjengelig mannskap er lavere i ferier og høytider, og det er sannsynlig at det mangler utrykningsleder, røykdykkere eller sjåfør kl. C.
Kompetanse	• Brannvesenet har mangelfull kompetanse på å håndtere dyr i brann. • Brannvesenet har mangelfull kompetanse på slokking av brann i el-bil. • Brannvesenet har mangelfull kompetanse på å avgjøre farene i situasjoner med farlig gods.
Utstyr	• Relativt gamle biler med høyere sannsynlighet for driftsproblemer og feil. • Begrenset med luft eller tilgang til å fylle luft til røykdykkerne på en effektiv måte. • Varierende tilgang på slokkevann utenom regulerte boligfelt og/eller nær campingplasser, fjøs o.l. • Gamle slanger med lekkasjer. • Mangler utstyr til å tette lekkasjer ved miljøutslipp. • Kun én båre per stasjon. • Oppblåsbar flåte har behov for å skiftes ut. • Har ikke pumper til å suge opp forurensing.
Annet	• Det mangler innsatsplaner, og dette er gjennomgående for alle hendelsestyper. • Politiet er ofte langt unna, og brannvesenet må i innledningsfasen gjøre politiets oppgaver. • Det er mange villcampingplasser i kommunen, og disse er i mindre grad utsatt for myndighetskontroll. • Det kan oppstå skogbrann på utilgjengelige steder, noe som gjør tilgangen til brannområdet vanskeligere. • Det er flere utenlandske sjåfører langs veiene pga. økt turisme, og disse sjåførene har ikke samme kompetanse på vinterføre som de som har tatt norsk sjåføropplæring. • Mange transportører kjører stykkgods, og da er ikke kjøretøyet merka med UN-kode. • Det er krevende å gjennomføre evakuering på institusjonsbygg nattestid pga. få personer tilgjengelig på vakt på sykehjemmet.

Blant tiltakene som er foreslått og må vurderes for de hendelsen med høyest risiko, enten som ***sannsynlighetsreduserende*** eller ***konsekvensreduserende***, er:

Foreslåtte tiltak – rødt nivå	
Bemanning	• Etablere vaktordning, enten helårlig og/eller i ferier og høytider, for å sikre tilgjengelige ressurser ved hendelser.
Kompetanse	• Etablere en strategisk rekrutterings- og kompetanseplan for å opprettholde og sikre kompetanse. • Samøvelser med andre beredskapsaktører.
Utstyr	• Sikre en operativ bilpark • Anskaffe utstyr for å tette lekkasjer og suge opp forurensing.
Organisatoriske tiltak	• Utarbeide innsatsplaner • Systematiserte informasjonstiltak om forebygging av skogbrann ved utfartsområder.
Myndighetskrav	• Tilsyn og ulovlighetsoppfølging av villcampingplasser. • Tilsyn og oppfølging av myndighetskrav på etablerte campingplasser, fjøs og andre næringsanlegg. • Stille krav om tilstrekkelig slokkevann på campingplasser ved utbygging. • Kontrollvirksomhet rettet mot kjøretøy, dekkutrustning, hastighet og føreratferd kan bidra til å forebygge trafikkulykker.
Annet	• Utbygging av ny E6/E8 i tråd med Nasjonal transportplan kan bidra til bedre trafikksikkerhet gjennom forbedret veistandard og færre ulykkespunkter. • Målrettede tiltak overfor utenlandske sjåfører kan bidra til økt kunnskap om lokale kjøreforhold, vinterkjøring og gjeldende trafikkregler. • Næringsdrivende må ha gode rutiner for å sikre opplæring av seg selv, ansatte og brukere, og oppfølging av krav til drift og vedlikehold av bygg, anlegg og maskiner. • Oppfølging av kommunens trafikksikkerhetsplan kan bidra til å redusere ulykkesrisikoen gjennom systematiske forebyggende tiltak.

Blant tiltakene som er foreslått i tillegg og bør vurderes for de hendelsen med middels risiko, enten som ***sannsynlighetsreduserende*** eller ***konsekvensreduserende***, er:

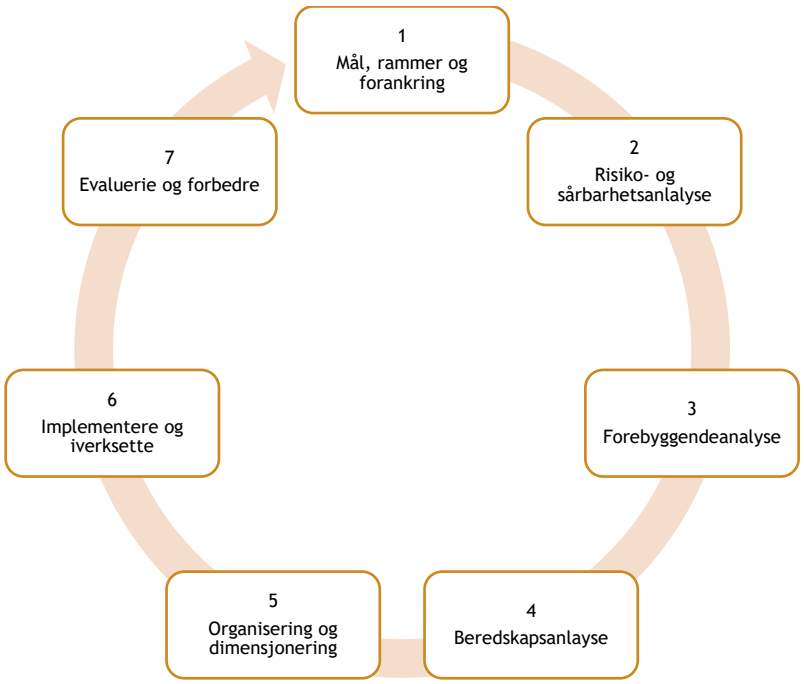
Foreslåtte tiltak – gult nivå	
Bemanning	Ingen særskilte tiltak som ikke er nevnt.
Kompetanse	• Opprettholde tilstrekkelig antall kl. C-sjåfører til at tankbilen kan kjøres ut. • Øke brannkorpsets kompetanse for slokking av el-bilbrann. • Vurdere kompetansehevingstiltak på håndtering av dyr under brann.
Utstyr	• Anskaffe utstyr til å tette lekkasjer. • Anskaffe bårepakke • Erstatte dagens oppblåsbare flåte. • Investere i brannteppe for slokking av brann i el-bil.
Organisatoriske tiltak	• Vurdere tiltak for å øke tilgangen til slokkevann.
Myndighetskrav	• Myndighetskrav til opplæring, sikkerhetsutstyr og bruk av fritids- og yrkesfartøy bidrar til å redusere sannsynligheten for ulykker på sjøen.
Annet	• Planlegge kommunale bygg med tanke på sikker evakuering. • Forebyggende arbeid blant barn og unge, kombinert med tidlig oppfølging av psykiske og sosiale utfordringer, kan bidra til å redusere sannsynligheten for alvorlige voldshendelser. • Sikre at det til enhver tid er gode rutiner for opplæring av ansatte ved institusjonsbygg når det kommer til forebyggende tiltak. • Informasjonstiltak langs veistrekninger med bratt helningsgrad. • Båtførerens egen sikkerhetskultur, herunder bruk av redningsvest, nøkternhet, godt sjømannskap og tilpasning

5.4 Videre planprosess

Det er kommunestyret som er øverste brannmyndighet. Etter vedtatt ROS-analyse vil neste steg være å få godkjent en forebyggendeanalyse og en beredskapsanalyse med tilhørende brannordning for SBR. Dernest må det utarbeides innsatsplaner for alle hendelser som er beskrevet i denne ROS-analysen.

Risiko- og sårbarhetsanalysen, forebyggendeanalysen, og beredskapsanalysen, jf. forskriften § 7, § 8 og § 9, skal følges opp med nødvendig planverk for å sikre god håndtering av bestemte typer hendelser og viktige risikoobjekter. (…)

Brann- og redningsvesenforskriften § 10 første ledd



Figur: DSB Veileder til beredskapsanalyse for brann- og redningsvesenet og nødmeldesentralene

Risikovurdering

Risikoelement	Type element	Beliggenhet	Brann/ eksplosjon	Skog-/ lyng-/ gressbrann	Trafikkulykke	Miljøforurensning/ CBRNE	Ras/ skred/ flom	Drukning	Søk og redning	Hjelpeoppdrag	PLIVO	§13
Borgen	Boligfelt	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Brenna	Boligfelt	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elvevoll	Boligfelt	Vestersia	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Eyolfbakken/ Østre Åsen	Boligfelt	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gammelveien	Boligfelt	Skibotn	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Johan Beck-veien	Boligfelt	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Leirbakken	Boligfelt	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Markedsgata	Boligfelt	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Melen	Boligfelt	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Oldersletta	Boligfelt	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Oterbakken	Boligfelt	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Oteren sentrum	Boligfelt	Oteren	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ronkka/ Hotti	Boligfelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rässiruto	Boligfelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Råa	Boligfelt	Vestersia	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skibotn sentrum	Boligfelt	Skibotn	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skolebakken	Boligfelt	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sommersetlia	Boligfelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Stormyra	Boligfelt	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Storsande	Boligfelt	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Øvre Markedsplass	Boligfelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Åsenveien	Boligfelt	Hatteng	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Åsheimveien	Boligfelt	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vedlegg 1 Riskovurdering (kartlegging)

Risikoelement	Type element	Beliggenhet	Brann/ eksplosjon	Skog-/ lyng-/ gressbrann	Trafikkulykke	Miljøforurensning/ CBRNE	Ras/ skred/ flom	Drukning	Søk og redning	Hjelpeoppdrag	PLIVO	§13
Galggo	Spredt boligbebyggelse	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Hattengområdet	Spredt boligbebyggelse	Hatteng	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Oterenområdet	Spredt boligbebyggelse	Oteren	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Signaldalen	Spredt boligbebyggelse	Hatteng	☑	☑	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐
Skibotnområdet	Spredt boligbebyggelse	Skibotn	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vestersia	Spredt boligbebyggelse	Vestersia	☑	☑	☑	☐	☑	☑	☐	☐	☐	☐
Østre Storfjord	Spredt boligbebyggelse	Østsia	☑	☑	☑	☐	☑	☑	☐	☐	☐	☐
Ballones	Hyttefelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Bekkoveien	Hyttefelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Bentsjordveien	Hyttefelt	Østsia	☑	☐	☐	☐	☑	☑	☐	☐	☐	☐
Forranesveien	Hyttefelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Halsebakkan	Hyttefelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Larsbergveien	Hyttefelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Melen	Hyttefelt	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Ollibakken	Hyttefelt	Østsia	☑	☐	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Paras	Hyttefelt	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rässiruto	Hyttefelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Røykenesbukta	Hyttefelt	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Steindalen	Hyttefelt	Vestersia	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Gappohytta	Spredt hyttebebyggelse	Fjell/ utmark	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☑	☑	☐	☐
Golddahytta	Spredt hyttebebyggelse	Fjell/ utmark	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☑	☑	☐	☐
Loassuhytta	Spredt hyttebebyggelse	Fjell/ utmark	☑	☐	☐	☐	☐	☑	☑	☑	☐	☐
Brennfjell camping	Campingplasser	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐

Risikoelement	Type element	Beliggenhet	Brann/ eksplosjon	Skog-/ lyng-/ gressbrann	Trafikkulykke	Miljøforurensning/ CBRNE	Ras/ skred/ flom	Drukning	Søk og redning	Hjelpeoppdrag	PLIVO	§13
Brennfjell leir - camping	Campingplasser	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hatteng camping	Campingplasser	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Helligskogen fjellstue	Campingplasser	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☑	☑	☐	☐	☐
Olderelv camping	Campingplasser	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Perskogen vintercamp	Campingplasser	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐
Skibotn camping	Campingplasser	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Slettnes camping	Campingplasser	Østsia	☑	☐	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Spredt camping	Campingplasser	Hele kommunen	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Strandbu camping	Campingplasser	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Taternes rasteplass	Campingplasser	Hatteng	☑	☐	☑	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Dreyergården	Verneverdig	Østsia	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hottigården	Verneverdig	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kilgården	Verneverdig	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kvesmenesgården	Verneverdig	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Lásságámmi	Verneverdig	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Markedsbuene	Verneverdig	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Raschgården	Verneverdig	Østsia	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rastebykaia	Verneverdig	Vestersia	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Veivokterboligen	Verneverdig	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Brennfjell leir	Overnatting	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Engstadjordet	Overnatting	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Feltstasjon UiT/ Nordlysobservatoriet	Overnatting	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hatteng omsorgsboliger	Overnatting	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Risikoelement	Type element	Beliggenhet	Brann/ eksplosjon	Skog-/ lyng-/ gressbrann	Trafikkulykke	Miljøforurensning/ CBRNE	Ras/ skred/ flom	Drukning	Søk og redning	Hjelpeoppdrag	PLIVO	§13
Helligskogen leir	Overnatting	Skibotn	☑	☑	☑	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
IMA Tursenter	Overnatting	Vestersia	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Lyngskroa Hotell	Overnatting	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
North Experience	Overnatting	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skibotn helse og rehabilitering	Overnatting	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skibotn Hotell	Overnatting	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skibotn omsorgsboliger	Overnatting	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Stendi	Overnatting	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
UiO Borgen	Overnatting	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Åsen omsorgsenter	Overnatting	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Akselstua	Forsamlingshus	Vestersia	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Brunes bygdehus	Forsamlingshus	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Coop Prix Hatteng	Forsamlingshus	Hatteng	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
Furuslottet barnehage	Forsamlingshus	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gamle Elvevoll skole	Forsamlingshus	Vestersia	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hatteng flerbrukshall	Forsamlingshus	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
Hatteng skole	Forsamlingshus	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
Hatteng tannklinikk	Forsamlingshus	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Helsehuset/ næringsbygg	Forsamlingshus	Oteren	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
HV-hus, Brenna	Forsamlingshus	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
Oteren barnehage	Forsamlingshus	Oteren	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skibotn skytterlag	Forsamlingshus	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
Skibotnhallen/ Samfunnshuset	Forsamlingshus	Skibotn	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐

Risikoelement	Type element	Beliggenhet	Brann/ eksplosjon	Skog-/ lyng-/ gressbrann	Trafikkulykke	Miljøforurensning/ CBRNE	Ras/ skred/ flom	Drukning	Søk og redning	Hjelpeoppdrag	PLIVO	§13
Storfjord kirke	Forsamlingshus	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
Storfjord naturbarnehage	Forsamlingshus	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Storfjord rådhus	Forsamlingshus	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
Storfjord skytterlag	Forsamlingshus	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
Asgeir Heiskel, Elvevoll	Dyrehold/ fjøs	Vestersia	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Atle Aronsen, Kitdalen	Dyrehold/ fjøs	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bengt Silkavuopio, Kitdalen	Dyrehold/ fjøs	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Finn-Hugo Karvonen	Dyrehold/ fjøs	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gunn Hansen, Kitdalen	Dyrehold/ fjøs	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gunnar Esekielsen, Kitdalen	Dyrehold/ fjøs	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hans Lockert, Kitdalen	Dyrehold/ fjøs	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hilde Ryeng, Kitdalen	Dyrehold/ fjøs	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ingvild Furnes, Gammelveien	Dyrehold/ fjøs	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Jan Koht, Olderbakken	Dyrehold/ fjøs	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Johnny Pedersen, Tverrdalen	Dyrehold/ fjøs	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kristen Lockert, Fosseveien	Dyrehold/ fjøs	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Leif Bjørnar Seppola, Gammelveien	Dyrehold/ fjøs	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Reindrift	Dyrehold/ fjøs	Hele kommunen	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☑	☑	☐	☐
Steinar Tingstad, Olderbakken	Dyrehold/ fjøs	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sten-Egil Nystad, Signaldalen	Dyrehold/ fjøs	Hatteng	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Trond Magne Garfjell, Olderbakken	Dyrehold/ fjøs	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Aktiv VVS	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Arken Bistro	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Risikoelement	Type element	Beliggenhet	Brann/ eksplosjon	Skog-/ lyng-/ gressbrann	Trafikkulykke	Miljøforurensning/ CBRNE	Ras/ skred/ flom	Drukning	Søk og redning	Hjelpeoppdrag	PLIVO	§13
Vaskeriet	Industri/ næring	Oteren	☑	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Broen Pub/ Wiiks/ Utleie	Industri/ næring	Skibotn	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bunker Oil/ Skibotn tungberging	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Cirkle K	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
EISCAT Skibotn 3D	Industri/ næring	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elvevoll Settefisk	Industri/ næring	Vestersia	☑	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hatteng brannstasjon	Industri/ næring	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hatteng grillbar og camping	Industri/ næring	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hatturanta industriområde	Industri/ næring	Hatteng	☑	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Joker	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
Koht og sønner	Industri/ næring	Skibotn	☑	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Lyngsalpan Vekst	Industri/ næring	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Markedssenteret	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Origo Skibotn	Industri/ næring	Skibotn	☑	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Plamon	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☐	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Renseanlegg, Oteren	Industri/ næring	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ryeng Anlegg	Industri/ næring	Hatteng	☑	☐	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skibotn Brannstasjon	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skibotn Spedisjon	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Storfjord Auto/ MECA	Industri/ næring	Skibotn	☑	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Valmuen	Industri/ næring	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Varviks utleiebygg	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vaskeriveien industriområde	Industri/ næring	Oteren	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Risikoelement	Type element	Beliggenhet	Brann/ eksplosjon	Skog-/ lyng-/ gressbrann	Trafikkulykke	Miljøforurensning/ CBRNE	Ras/ skred/ flom	Drukning	Søk og redning	Hjelpeoppdrag	PLIVO	§13
Vaskeriet	Industri/ næring	Oteren	☑	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Broen Pub/ Wiiks/ Utleie	Industri/ næring	Skibotn	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bunker Oil/ Skibotn tungberging	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Cirkle K	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
EISCAT Skibotn 3D	Industri/ næring	Skibotn	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elvevoll Settefisk	Industri/ næring	Vestersia	☑	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hatteng brannstasjon	Industri/ næring	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hatteng grillbar og camping	Industri/ næring	Hatteng	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hatturanta industriområde	Industri/ næring	Hatteng	☑	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Joker	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐
Koht og sønner	Industri/ næring	Skibotn	☑	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Lyngsalpan Vekst	Industri/ næring	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Markedssenteret	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Origo Skibotn	Industri/ næring	Skibotn	☑	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Plamon	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☐	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐
Renseanlegg, Oteren	Industri/ næring	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ryeng Anlegg	Industri/ næring	Hatteng	☑	☐	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skibotn Brannstasjon	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skibotn Spedisjon	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Storfjord Auto/ MECA	Industri/ næring	Skibotn	☑	☑	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Valmuen	Industri/ næring	Oteren	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Varviks utleiebygg	Industri/ næring	Skibotn	☑	☐	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vaskeriveien industriområde	Industri/ næring	Oteren	☑	☑	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Kilder

SBR sin egen statistikk 2021-2026

Brannstatistikk.no: Brannstatistikk

Statens vegvesen: Trine (ulykkesstatistikk)