

## **Notat med Ledelsens svar til deltidsansatte brandfolks høringsnotat vedr. oplæg til serviceniveau for risikobaseret dimensionering af redningsberedskabet.**

I dette notat forsøges der at svare og kommentere på de forskellige spørgsmål, der kan identificeres i ovennævnte høringsnotat.

Opbygningen af besvarelsenerne er, at tekstafsnit fra høringsnotatet skrives med kursiv, hvorunder Ledelsens svar/kommentering vil stå med normal skrift. Besvarelsenerne tager udgangspunkt i gældende regler og lovgivning samt uddannelser, praksis og kutymen på området.

*Gunnar Haurum, bemanding 1 + 7 fra en tid hvor flere brandvæsenér netop havde afskaffet heste og enkelte havde fået mandskabskabiner i automobilsprøjter – Forskel fra tidligere, til i dag er Højtryksslanger, bedre pumper og biler – det er de samme men ofte mere avancerede ting der brænder i dag end i Gunnar Haurums tid! - Vi er en del der er vokset op med 1 + 7 og siden er der forsøgt 1 + 5 og 1 + 3 – der er aldrig kommet en forklaring på en reduktion af Gunnar Haurums anbefaling, der tilgodeser borgerne og mændenes sikkerhed – Deltidsansatte brandmænd har én holdning til røgdykning efter borgere – Der er et ønske om sikringshold så vi er sikre på at kollegaerne, eller vi selv, kommer med hjem igen – Kuriosum, svømmedykkere - i dag - skal et professionelt dykkerhold bestå af 3 påklædte og færdiguddannede dykkere, hvor de to står på kajen eller strandbredden – Uanset at der ingen regler er for brandmænd, ønsker vi at have sikringshold – fordi vi gerne vil fortsætte som deltidsbrandmænd – Vi ønsker at i forklarer hvordan 1 + 5 til almindelig byudrykning / landudrykning på betryggende vis kan foretage røgdykning, frigørelse på trafikeret motorvej, fastklemte i transportbånd, vi ser gerne, at i også får en udtalelse fra arbejdstilsynet!!!*

I ovenstående tekstafsnit identificeres der et ønske om en forklaring på, at en udrykning med 1 holdleder og 5 brandmænd kan foretage en forsvarlig indsats med røgdykning, trafikuheld på motorvej samt redningsindsats ved fastklemningsulykker (transportbånd).

### Indsats med røgdykning

Praksis ved indsatser med røgdykning, såvel i vores dækningsområde som i resten af landet, i dag, og som det har været gennem mindst de sidste tre årtier, er at der ikke ventes med at indsætte et røgdykkerhold indtil et indsatsklart sikringshold er til stede.

Indsatsleder og holdleder vurderer situationen, og når det vurderes forsvarligt (hvilket er normalen) indsættes røgdykkerholdet fra første køretøj (automobilsprøjten) straks til eftersøgning og slukning. Ofte er branden under kontrol inden mandskab fra de efterfølgende køretøjer er fremme og kan nå at gøre sig klar til indsats som røgdykkere.

Arbejdstilsynet har sammen med Beredskabsstyrelsen i 2004 forholdt sig til arbejdssikkerheden i forbindelse med røgdykning, der resulterede i en fælles udtalelse udsendt med pressemeddelelse den 25. oktober 2004. I udtalelsen slås det fast, at der forud for en indsats skal foretages en overordnet risikovurdering baseret på den viden og erfaring, der eksisterer vedr. den enkelte type af indsatser samt en konkret vurdering af forholdene på det konkrete sted. Den konkrete risikovurdering kan føre til, at der gennemføres en indsats uden sikringshold, en indsats med sikringshold eller der slet ikke indsættes røgdykkere.

I uddannelsen af indsatsledere og holdledere indgår indlæring af en situationsbedømmelse bl.a. med henblik på at kunne træffe beslutning om, hvordan en indsats kan tilrettelægges og gennemføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Den fælles udtalelse vedlægges som bilag.

Det kan endvidere nævnes, at St. Præstø og St. Stege i dag er dimensioneret med 1 holdleder og 5 brandmænd i udrykningen.

#### Indsats ved trafikuheld på motorvej

Teknikken og taktikken for indsats ved færdselsuheld er beskrevet i Beredskabsstyrelsens emnehæfte til Indsats – Frigørelsesteknik fra 2006, der er grundlaget for indsatspersonalets uddannelse.

Ved anvendelsen af teknikken og taktikken skelnes der ikke mellem om færdselsuheldet er på motorvej, landevej, bivej eller andet sted.

Taktikken er, at indsatsen håndteres af 1 holdleder og 5 brandmænd, hvor 2 brandmænd er værktøjsbetjenere, en brandmand er førstehjælper, en brandmand er sikkerhedsmand og den sidste brandmand er motorpasser.

Håndteringen af sikkerheden på motorveje er specielt beskrevet i en vejledning fra Vejdirektoratet "Vejledning for indsats på motorveje" fra december 2015. Principperne fra vejledningen anvendes også på de øvrige typer af veje. Jf. denne vejledning og de generelle retningslinjer for indsatsledelse, er det Politiet, der har ansvaret for sikring og afspærring af et skadested, herunder også evt. trafikregulering.

#### Indsats ved fastklemningsulykker (transportbånd)

Beredskabsstyrelsens uddannelsesplan for Funktionsuddannelse Indsats, som alle brandmænd skal gennemføre og bestå, angiver på side 8-9, at følgende tema indgår i uddannelsesforløbet:

5. Deltageren kan i samarbejde med andre redde personer fra løst oplag, fra produktionsanlæg og ifm. oversvømmelser under anvendelse af de nødvendige tekniske og taktiske færdigheder.
  - Frigørelse af personer fra løst oplag – sne, kornsiloe, brønde, udgravningshuller mm.
  - Frigørelse af personer fra produktionsanlæg og forskellige typer maskiner
  - Rednings- og læsningsopgaver ift. Oversvømmelser

Uddannelsen er lagt an på, at indsatsopgaverne løses af et hold bestående af 1 holdleder og 5 brandmænd.

*ISL, HL og CHF – på en 1 + 5 eller 1 + 3 er pillet fra - og har andre opgaver - røgdykning, befrielse af fastklemte, slangehåndtering, værktøj . . . . . Hvordan vil i sikre mandskab og hvad vil i fortælle de efterladte (de falder uden for den statistik, som formentlig er grundlag for reduceret bemanning)*

Indsatsleder indgår ikke i bemanningen, når der nævnes 1 + 5 og/eller 1 + 3, der betyder 1 holdleder og 5/3 brandmænd, hvorimod holdleder og chauffør begge indgår i bemanningen. Som nævnt ovenfor, er uddannelsen til brandmand tilrettelagt ud fra, at opgaven normalt løses af et brandhold bestående af 1 holdleder og 5 brandmænd.

Skulle situationen ved ankomsten til et skadested vise sig ikke at være indenfor det normale, som et brandhold jf. uddannelsen kan løse, er det indsatsleders og holdleders opgave og pligt, at rekvirere det nødvendige supplerende mandskab og materiel, så opgaven kan løses sikkerhedsmæssigt forsvarligt, for at undgå skader på mandskab og udstyr.

*Reduktion i antal brandmænd i vagtholdene betyder det fyringer af deltidsbrandmænd???*

Det kan der ikke svares entydigt ja eller nej til.

Det er det politiske niveau bestående af Beredskabskommissionen og de fire byråd i vores ejerkommuner, der fastsætter serviceniveauet for redningsberedskabet ud fra beredskabsfaglige forslag. På baggrund af det vedtagne serviceniveau skal der efterfølgende

igennem vores MED-organisation være en proces, hvor vi tilpasser organisationen, så serviceniveauet kan opfyldes indenfor den økonomiske ramme.

*I sidste møde fortalte i, at tanksprøjten var politisk besluttet og ikke kunne ændres – i har i et demokrati ret til at forelægge politikerne et ændringsforslag, hvis i da ønsker dette, hvor tanksprøjten igen bliver en automobilsprøjte og en tankvogn – nok er Vordingborg en meget lille station, men der er stadig 46.000 indbyggere der har gavn af de to køretøjer – ting kan ændres også i brandvæsenet.*

*Med en tanksprøjte kan Vordingborg kun klare en ildebrand af gangen, mod to nu, hvor vi har to slukningstog – to udrykninger på én gang, er noget der sker!*

*I nedlægger brandhaner og nu vandtankvogn i Vordingborg – er det fordi der er et nyt slukningsmiddel på vej??*

Med det nuværende serviceniveau og plan for risikobaseret dimensionering af redningsberedskabet i Vordingborg Kommune er det vedr. St. Vordingborg besluttet at udskifte en automobilsprøjte med 2.400 l vand med en tanksprøjte med 10.000 l vand, samt at lade en vandtankvogn udgå og for St. Stege at udskifte en automobilsprøjte med 2.500 l vand med en tanksprøjte med 7.000 l vand.

Disse ændringer var ikke gennemført ved dannelsen af Midt- og Sydsjællands Brand & Redning (MSBR), og det blev efter dannelsen af MSBR besluttet, at udsætte ændringen indtil der var et nyt serviceniveau for risikobaseret redningsberedskab gældende for MSBR.

Ledelsen har ikke vurderet, at grundlaget, som Vordingborg Kommune traf beslutningen om det nuværende serviceniveau på, har ændret sig væsentligt, hvilket også gør sig gældende for de øvrige kommuner, og derfor er der ikke lagt op til ændringer i køretøjsbestykningen i forhold til det eksisterende serviceniveau.

St. Vordingborg vil med en automobilsprøjte, en vandtankvogn og en tanksprøjte fortsat kunne håndtere 2 samtidige brandhændelser evt. med supplerende styrker fra nærmeste nabobrandstation. Der er ikke registreret nogen samtidige udrykninger til brand i St. Vordingborgs dækningsområde i 2015.

*Hvem efterlyser besparelser?? Er det direktionen (MSBR) eller kommissionen??*

Hverken eller. Det er ejerkommunerne, der igennem ejerstrategien for MSBR har defineret, at driften i MSBR skal effektiviseres med 2 % om året i forhold til foregående års budget. Halvdelen af effektiviseringsgevinsten tilfalder ejerkommunerne.

Det fremgår også af ejerstrategiens pkt. 7, at serviceniveauet for den risikobaserede dimensionering af redningsberedskabet indgår i effektiviserings/besparelses mulighederne.

Ejerstrategien kan læses på <http://www.msbr.dk/media/6168/bilag-sag-nr-3-ejerstrategi-for-faelleskommunalt-60-selskab-midt-og-sydsjaellands-brand-og-redning.pdf>

*Belyser i konsekvenserne ved reduktion af mandskab og materiel??*

Ja, det er Ledelsens opfattelse at konsekvenserne beskrives i oplægget til serviceniveau for risikobaseret dimensionering, samt i behandlingen af oplægget.

*At spare på brandmændenes uddannelse!! Er det ikke som at skyde jer selv i benet – i kan vel ikke blive siddende på kontoret, hvis grundlaget for at i sidder der, ingen uddannelse har / får – og måske forsvinder når det sjove og attraktive ved at være brandmand forsvinder!!!*

Det er en valgmulighed i forbindelse med fastlæggelsen af et kommende serviceniveau, og dermed opnåelse af effektiviserings/besparelses ønsket, også at ændre på uddannelsesniveaue. Oplæggets tre forslag holder sig indenfor gældende love og reglers minimumskrav.

*Besparelser på ISL-vagter, er der ikke en fast aftale om pris for ISL-vagt med KL? fordelt efter antal borgere*

Der er ikke nogen aftale med KL om en fast pris for en indsatsledervagt i forhold til antal indbyggere. Aflønningen til dem der indgår i en indsatsledervagt reguleres gennem overenskomst på området mellem de relevante faglige organisationer og KL. Vagtbetalingen for en indsatsledervagt i et indsatslederdistrikt udgør ca. 237.402 kr. om året (2016-niveau). Dette beløb deles mellem det antal personer der indgår i vagtordningen i forhold til antal vagtdøgn den enkelte bestrider. Derudover kommer timebetaling i forbindelse med ud kald der pr. 1. oktober 2016 er på 285,68 kr. pr. påbegyndt time. Fuldtidsansatte indsatsledere modtager ikke yderligere honorering for indsatslederfunktionen. Honorarlønnede indsatsleder modtager et årligt honorar 26.583 kr. (2016-niveau).

*I ønsker brandtekniske/fastansatte indsatsledere – de virksomheder hvor der foretages brandsyn forandrer sig hele tiden, så indsats i virksomhederne, med eller uden brandteknisk uddannelse er ny for begge. Vi gør når det er muligt altid brug af resursepersoner- de kender til sidste nyt i virksomheden.*

Ressourcepersoner fra virksomheder og andre lokaliteter, hvor der er brand eller anden hændelse, hvor vi skal indsættes, er altid vigtige og kan bidrage med nyttig viden i forhold til en aktuel situation. Styrken ved fuldtidsansatte indsatsledere i forhold til honorarlønnede indsatsleder ligger bl.a. i deres uddannelse indenfor det brandtekniske område i forhold til byggeri og anden relevant lovgivning, samt deres daglige arbejdsfunktioner, hvor de beskæftiger sig med lovgivningen indenfor beredskabsområdet, samt udfører myndighedsfunktioner. Udenfor normal arbejdstid er vagthavende indsatsledere Ledelsen repræsentant ikke kun på et skadested, men i lige så høj grad i forhold til samarbejdet med øvrige myndigheder i forbindelse med eksempelvis tilsyns- og kontrolsager omkring fyrværkeri, afbrænding af affald osv.

*Herlufmagle? Der spares omkring 800.000 kr. - Ulempe? En lukning af Herlufmagle vil betyde mere arbejde til Ringsted og Næstved, er det gratis? – de stationer kommer til at mangle hos deres egne borgere, er de borgere glade for det? Og hvad koster det?*

St. Herlufmagle kører ikke selvstændigt, men suppleres af enten St. Fuglebjerg eller St. Næstved. Ved at nedlægge St. Herlufmagle vil St. Fuglebjerg og St. Næstved fortsat køre i en del af det område de gør i dag, kombineret med at St. Ringsted kører ned og tager en del af det nordlige område i St. Herlufmagles dækningsområde.

Herved fjernes udgiften helt til St. Herlufmagle, lønudgifterne til St. Fuglebjerg og St. Næstved reduceres i forhold til det område som St. Ringsted evt. kommer til at dække. Den øgede lønudgift til St. Ringsted dækkes ind af den reducerede lønudgift til St. Fuglebjerg og St. Næstved.

Uanset om St. Herlufmagle nedlægges eller ikke, vil der ske en omlægning af udrykningsdistrikterne for St. Fuglebjerg, St. Næstved og St. Ringsted, da vi skal sikre at det altid er nærmeste relevante enhed der alarmeres, og dermed må det forudsiges, at St. Ringsted fremover skal til at dække den nordlige del af St. Herlufmagles dækningsområde.

*Risici der mangler:*

*Sydsjællands største korn oplag, op til 2 x 300.000 ton – ligger på henholdsvis*

*Erhvervshavnen i Vordingborg og DLG I Bårse*

*Gødningsfabrikant Yara har stort lager flydende gødning, i tanke på Masnedø og Fast gødningsoplag (på erhvervshavnen).*

*Cabelcon i Ørslev har kemikalier stående*

*Fabrikker i Præstø – plast – høreapparater*

*3 hoteller på Møn*

*Faxe kalkbrud risikoområde*

*Megen turisme, vi skal kunne håndtere mange mennesker ved store ulykker – klinteskred o.a.*

*Kulmøllen på Faxe kalk (Stubberup)*

*Feddet er ikke nævnt, stort turisme område.*

*Dyrehaven / kalkbruddet = højde/klinteredning.*

Oplistningen af risikoobjekter skal ikke ses som en fyldestgørende liste, men et udpluk der er repræsentativt for MSBR's dækningsområde.

*I har fine kort der viser køreafstande – disse er ikke testet på virkeligheden – Stege til Bogø 18 minutter mens Vordingborg til Bogø under 17 minutter – jeres kort viser over 20 minutter - det er vigtigt, at de kort i viser også holder vand, forskel på over 5 minutter fra teori til virkelighed er meget*

Det vil ikke være muligt at prøvekøre samtlige strækninger, der vil være i MSBR's dækningsområde, og derfor benyttes der et beregningsværktøj, der anvender gennemsnitsberegninger med den kendte usikkerhed, der altid er ved beregninger af gennemsnit.

*Hvem har defineret og hvad mener i med og hvad "Kulturværdier" er!!*

Kulturelle værdier er beskrevet på side 4 under risikoobjekter med eksempler på godser og herregårde.

*Generelt ønsker brandmændene at køre som i dag.*

Verden omkring redningsberedskabet er i konstant forandring, og redningsberedskabet er nødt til at udvikle og forandre sig i takt med omverdenen.



Manøvej 25  
4700 Næstved

Telefon 5578 7800

msbr@msbr.dk

*I har forsømt at undersøge hvilke kompetencer - det nye brandvæsen var i besiddelse af - det kunne have gjort mange ting noget nemmere.*

Det er en udokumenteret påstand, som Ledelsen ikke yderlige kan forholde sig til.

*Skulle det ikke direkte fremgå, at vi ønsker svar og kommentar på alle de ovenstående spørgsmål og afsnit, så er det vores ønske at i svarer og kommenterer ALT.*

Et ønske der med dette notat ses imødekommet.

Næstved, den 7. december 2016

Flemming Nygaard-Jørgensen  
Beredskabsdirektør