
Huvudrapport - Översyn av den operativa verksamheten



Medelpads Räddningstjänstförbund

2017-05-19

Innehållsförteckning

Förkortningar	3
1 Bakgrund	4
2 Projektet	4
3 Sammanfattning	5
4 Viktiga slutsatser i projektarbetet	6
5 Förvaltningens förslag	8
5.1 Prioriterat förslag (förslag 1):	8
5.2 Alternativt förslag (förslag 2):	10
6 Jämförelser av några förslag och ekonomi	10
6.1 Förbundets ekonomi i ett helhetsperspektiv	14
7 Riskanalys för Medelpad	15
8 Nuvarande organisation	17
8.1 Dagens operativa lösning	17
8.2 Fordon	18
9 Befintliga brandstationer och åtgärdsbehov	19
9.1 Dagens brandstation i Sundsvall och behov av åtgärder	19
9.2 Dagens brandstation i Timrå och behov av åtgärder	23
9.3 Dagens brandstationer för RIB styrkorna och behov av åtgärder	24
10 Nybyggnation av brandstationer	24
10.1 Alternativa fastigheter för byggande av brandstation	25
10.2 Behov av byggnadsyta	26
10.3 Kostnader och hyreskostnader för nya brandstationer	26
11 Alternativ 1 - Nuvarande heltids stationsplaceringar	27
11.1 Alternativ 1 A	28
11.1.1 Förslag till Bemanning alternativ 1 A	28
11.2 Alternativ 1 B	29
11.2.1 Förslag till Bemanning alternativ 1 B	29
12 Alternativ 2 - Ny heltidsstation i Sundsvall och en heltidsstation i Timrå	30
12.1 Alternativ 2 A	30
12.1.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 A	31
12.2 Alternativ 2 B	31
12.2.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 B	32
12.3 Alternativ 2 C	33
12.3.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 C	33
12.4 Alternativ 2 D	34
12.4.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 D	35
12.5 Alternativ 2 E	36
12.5.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 E	36
12.6 Alternativ 2 F	37
12.6.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 F	38

12.7	Alternativ 2 G.....	39
12.7.1	Förslag till Bemanning alternativ 2 G	40
13	Alternativ 3 - Gemensam heltidsstation.....	40
13.1	Alternativ 3 A.....	40
13.1.1	Förslag till Bemanning alternativ 3 A.....	41
13.2	Alternativ 3 B	41
13.2.1	Förslag till Bemanning alternativ 3 B	42
14	Samlokalisering.....	42
14.1	SOS Alarm	42
14.2	Övriga samlokaliseringar	43
15	Miljö och arbetsmiljö	43
16	Riskbedömning inför ändringar i verksamheten	44
17	Källhänvisning	44
18	Beskrivning bilagor.....	45
1.	Bilaga – Projektdirektiv	45
2.	Bilaga – Riskanalys och täckningsgrad.....	45
3.	Bilaga – Handlingsprogram räddningstjänst 2016-2019	45
4.	Bilaga - Samhällstrender och framtida behov.....	45
5.	Bilaga – Genomlysning av befintliga fastigheter.....	45
6.	Bilaga – Operativ förmåga.....	45
7.	Bilaga – PM ledningsorganisation	45
8.	Bilaga – Effektivisera arbete vid insatser av typen brand i byggnad.....	45
9.	Bilaga – Fordon.....	45
10.	A. Bilaga - Ny brandstation i Sundsvall	45
	B. Bilaga - Ny brandstation Timrå.....	45
11.	Bilaga - RIB/Deltid.....	45
12.	Bilaga - Skyddscenter/övningsområde	45

Förkortningar

BIB	Befäl i beredskap
FIB	Första insatsbefäl Räddningsman i beredskap (befäl) som åker direkt till skadeplats med mindre ett fordon innehållande enklare räddningstjänstutrustning.
FIP	Första insatsperson Räddningsman i beredskap (brandman) som åker direkt till skadeplats med ett mindre fordon innehållande enklare räddningstjänstutrustning.
HKA	Räddningstjänsten Höga Kusten-Ådalen
IB	Inre befäl
IL	Insatsledare
IVPA	I väntan på ambulans Sjukvårdsuppdrag som utförs enligt avtal med Landstinget.
MRF	Medelpads Räddningstjänstförbund
RCB	Räddningschef i Beredskap
RIB	Räddningsman i beredskap
TIB	Tjänsteman i beredskap

1 Bakgrund

Det finns behov att se över den operativa verksamheten vid Medelpads Räddningstjänstförbund (MRF) och bedöma om den operativa förmågan är strukturerad på det mest ändamålsenliga sättet i förhållande till de prioriteringar som anges i ägaruppdraget.

2 Projektet

Projektet har drivits i form av flera delprojekt med medverkan från:

- MRF - ca 25 medarbetare
- Drakfastigheter i Sundsvalls kommun
- Kultur och Teknik i Timrå kommun
- Miljö- och byggkontoret i Timrå
- Stadsbyggnadskontoret i Sundsvalls kommun
- Lantmäterienheten i Sundsvalls kommun
- Koncernstaben i Sundsvalls kommun
- Konsulter (Sweco och Tyrens)
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- SOS Alarm
- Örnsköldsviks, Kalmars och Örebros räddningstjänster/förbund, med flera

Tidplan delprojekt	Mars 2016	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Jan 2017	Feb	Mars	April	Maj
VVF dagar (personaldagar)	X									X					X
Lägesbild och täckningsgrad	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X		
Operativ förmåga								X	X	X	X	X	X	X	
Ledning													X	X	
Genomlysning befintliga heltidsbrandstationer	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X			
Inhämta utvärderingar – Brand i byggnad / ledning	X	X													
Samhällstrender och förändringar								X	X	X	X	X			
Fordon och operativa resurser										X	X	X	X	X	
Deltid							X	X	X	X	X	X	X	X	
Skyddscenter / Övningsverksamhet											X	X	X	X	
Kostnader ny brandstation							X	X	X	X	X	X			
Möjligheter och samlokaliseringar										X	X	X	X		
Miljö/arbetsmiljö											X	X	X	X	
Verksamhetskostnader											X	X	X	X	
Kvalitetssäkring												X	X	X	
Huvudrapport														X	X

Tabell 1. Delprojekt och tidplan

Projektledning

Styrgrupp:	Ledningsgruppen och fackliga representanter
Projektledning/administration:	Mats Bergmark, projektledare Tomas Öhrn, biträdande projektledare Jenny Hallberg, projektkoordinator Jens Persson, projektinformatör Per Sjöbom, projektsakkunnig Tommy Lindgren, projektsakkunnig Håkan Andersson, projektsakkunnig Anton Hörnqvist, projektsakkunnig samt aktuella delprojektledare

Figur 1 Projektledning och styrgrupp

3 Sammanfattning

Genomlysningen av den operativa verksamheten ger många viktiga slutsatser och resultat. De allra viktigaste slutsatserna och resultaten kan summeras i nedan fyra punkter:

1. MRF:s responstider vid larm är idag goda, men det går att ytterligare förbättra genom olika lösningar och en optimalare placering av heltidsbrandstationer samt införande av FIB/FIP på alla RIB-styrkor.
2. Dagens bemanning och ledningsorganisation är både väl motiverad och tillräcklig för den frekvens av olyckor som sker och för de risker som finns inom förbundet. Mängden farlig verksamhet i Medelpad tillhör de högsta i landet.
3. Dagens heltidsstationer är ur flera aspekter omoderna och ålderstigna. Sundsvalls vagnhall är den äldsta som fortfarande är i operativ drift på en huvudbrandstation i Sverige och har bara halva storleken av jämförbara städers vagnhallar. På grund av låg takhöjd är det många av de brandfordon som idag finns på marknaden som inte går att köra in i Sundsvalls vagnhall. Det hämmar organisationens operativa utveckling på ett problematiskt sätt. Utöver detta har brandstationerna flera allvarliga arbetsmiljö- och miljöproblem.
4. Det är både på lång och kort sikt bättre ur operativt verksamhetsperspektiv och ur ett ekonomiskt perspektiv att bygga helt nya heltidsstationer jämfört med att genomföra omfattande anpassningar och renoveringar i befintliga stationer.

Förvaltningens förslag utifrån en sammanvägd värdering av alla resultat i projektet är:

- En ny heltidsbrandstation i Sjukhusområdet
- En ny heltidsbrandstation längs Terminalvägen i Timrå, nära rondellen mot E4.
- Ombyggnation av de RIB-stationer som inte är anpassade för kvinnor samt om- eller nybyggnad av Lidens RIB-station

Denna lösning når bäst täckningsgrad på flest sätt. Beräkningar visar också att ovan förslag är det bästa ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Angående bemanning så rekommenderar vi att dagens numerär behålls både på heltid och i RIB-organisationen. Även om vi skulle nå en bra täckningsgrad med lägre bemanning, så gäller det enbart vid första larmet. Vi blir operativt svagare vid minskad bemanning för andra och tredje

larmet. Vidare minskar vi förmågan att förstärka vid större händelser samt försvagar vår uthållighet vid längre pågående händelser.

4 Viktiga slutsatser i projektarbetet

Framtiden kommer att ställa högre krav för att hantera miljökonsekvenser vid våra räddningsinsatser. Det gäller bland annat omhändertagande av släckvatten, samt utrustning och skyddskläder som används vid insatserna.

Allt tyder på att utvecklingen av samhället kommer att fortsätta i snabb takt. Det gäller inom många områden, men som exempel så kommer omställningen till en fossilfri biltrafik i Sverige att ge förändrade risker vid trafikolyckor.

Konsekvenserna av de pågående klimatförändringarna kommer även de att ställa högre krav på kompetens och förmåga inom MRF. För att klara dessa förändringar måste i första hand bemanningsnivån och kompetensen säkras hos medarbetarna i vår heltidsorganisation.

Förutsättningarna för att hantera räddningsinsatser kommer att förändras, vissa delar till det bättre, andra kommer att innebära nya utmaningar. Det är därför viktigt att ha en ledningsorganisation som kan möta dessa utmaningar. Det gäller förmågan att hantera allt från ny teknik och de risker som det kan medföra, till fler och större skogsbränder och översvämningar som klimatförändringarna kan innebära. Kompetensen inom dessa områden och mycket annat måste höjas och en ökad specialisering är sannolikt nödvändig.

Den ledningsorganisation vi har idag är väl motiverad och ger en bra grund för att klara större och mer komplicerade händelser. Organisationen behöver kompetensutvecklas och ges bättre förutsättningar för övning och utbildning. Det gäller både det operativa ledningsarbetet ute på skadeplats men även det inre ledningsarbetet i ledningscentral och inom stabsorganisationen.

Det är viktigt att MRF har en organisation som kan hantera större eller flera samtidigt pågående räddningsinsatser. Även insatser som löper över lång tid, bemanning för nya larm under pågående insatser och personalbehoven under semesterperioden är viktigt att organisationen är dimensionerad för. Det måste beaktas vid eventuella förslag på förändringar i den totala bemanningen.

Det som också kan komma att påverka MRF och dess ledningsorganisation i framtiden är vad de pågående statliga utredningarna kommer fram till. Framför allt handlar det om Komittédirektiv, Dir. 2017:15, som har stort fokus på samverkan, och att leda insatser på ett effektivt sätt. MRF har en bra grund när det gäller dessa delar i och med den starka ledningsorganisation som finns idag och även genom den samverkan som finns med bland annat Räddningstjänsten Höga Kusten-Ådalen. Det finns även goda förutsättningar för att fortsätta utveckla dessa delar och MRF är med sin starka ledningsorganisation en attraktiv part, för andra att söka samverkanslösningar med.

Att komma fram snabbare till den hjälpsökande är en trend som vi tror kommer att utvecklas vidare. Därför är satsningen på frivilliga resurser inom mindre orter rätt i tiden. När det gäller den egna operativa organisation så tror vi att en satsning på tidigare ankomst till den hjälpsökande är ytterligare en framgångsfaktor. Införande av första insatsperson (FIP) är därför en lösning som vi vill införa generellt på alla våra RIB styrkor då den största tidsvinsten finns att hämta där.

Att snabbt nå förmågan att hantera komplexa, svårare och större händelser är en annan viktig parameter. I detta avseende visar vår utredning att en optimalt placerad större

resursstation som bemannas av majoriteten av heltidspersonalen är det bästa sättet att snabbt bygga en större förmåga.

Med bibehållen heltidsorganisation med styrkor på en brandstation vid Sjukhuset eller i Gärde samt en i Timrå så säkerställer man godtagbara insatstider för alla tätorter efter hela E4 sträckningen inom Sundsvall och Timrå kommuner. Längs E4-sträckningen genomförs ca 75-80 % av räddningsinsatserna och där finns även de flesta risker och skyddsobjekt. Det innebär också att vi klarar kraven på rimlig tid till insats även om det uppstår framtida problem med att rekrytera till RIB organisationen, efter den sträckan.

MRF har jämfört med stora delar av svensk räddningstjänst haft förmånen att kunna rekrytera till RIB-organisationen. Det finns inget enkelt svar på varför det varit så, men vi tror att vi är en attraktiv organisation och att vi har goda ambassadörer genom våra stolta medarbetare, som också är de som tar det stora ansvaret vid nyrekrytering av RIB-personal. Men även MRF känner av förändringar i förutsättningarna för rekrytering och vi förväntar oss stora utmaningar för att klara de framtida behoven. Det kommer att vara angeläget att medlemskommunerna som arbetsgivare är delaktiga i den framtida rekryteringen genom gemensamma tjänster/ kombinationstjänster med MRF.

RIB organisationen har i stort varit orörd under lång tid avseende styrkornas bemanning. Våra RIB styrkors storlek är ett historiskt arv från tidigare kommunsammanslagningar och bygger inte alltid på dagens och framtidens behov. Bemanningen storlek ska vara motiverad till de risker som finns inom styrkornas insatsområden och det är viktigt att genomföra de förändringar som bäst möter dagens och framtidens behov.

Under lång tid har, inom svensk räddningstjänst, förmågan att klara rökdykning varit det som lagt nivån på styrkornas storlek och kompetenskrav på personalen. Flertalet räddningstjänster har under det senaste årtiondet tagit beslut om att delvis avveckla rökdykning som förmåga på sina räddningsstyrkor. Nya släckmetoder, nya arbetsmetoder, svårigheten att upprätthålla den fysiska statusen och kompetensen på personalen samt problem med rekrytering av RIB personal har varit en del av anledningarna till den utvecklingen.

MRF:s utredning **Effektivisera arbetet vid insatser av typen brand i byggnad, bilaga 9** visar att 25 % av den tillgängliga övnings och utbildningstiden som är 50 timmar/år, för RIB personalen, används för att upprätthålla kompetensen för rökdykning, i enlighet med de krav som arbetsmiljöverket ställer i AFS 2007:7. Rökdykning som arbetsmetod skall enligt AFS 2007:7 i första hand användas vid livräddning. Utredning visar att enligt statistiken från våra räddningsinsatser är rökdykning som arbetsmetod väldigt sällan förekommande, och som metod för livräddning nästa aldrig förekommer inom vår RIB organisation.

Under flera år har MRF med goda resultat utbildat den operativa personalen till att använda alternativa släck- och arbetsmetoder och att genomföra arbetsmiljöförbättrande åtgärder vid brand i byggnad för att undvika rökdykning. Vi föreslår därför att rökdykning vid några av våra RIB styrkor tas bort som kravställd operativ förmåga. Styrkorna som avses är Alnö, Matfors, Liden, och Stöde. Vi ser fördelar med detta och vi kan då ytterligare kompetensutveckla våra medarbetare, för de händelser där de kan göra största nyttan, för den hjälpsökande.

Genom införande av FIP/FIB inom vår RIB-organisation kommer framtidens fordonspark att förändras. Mindre FIP/FIB-bilar behöver införskaffas och ett antal större och medelstora brandfordon kan då rationaliseras bort. Vår förhoppning är att vi ska klara införande av FIP/FIB utan att öka fordonsparken omfattning och kostnader. En djupare analys över detta behöver genomföras innan ett väl underbyggt fordonsförslag kan redovisas.

Befintliga heltidsbrandstationer är ålderstigna och ursprungligen byggda på 50-talet då verksamheten såg helt annorlunda ut. Arbetsmiljön är i flera avseenden inte bra. Även ur ett miljöperspektiv finns behov av åtgärder som exempelvis risker för spridning av föroreningar från kontaminerad utrustning.

Vidare hämmar idag vagnhallarnas storlek och utformning organisationens operativa utveckling. Sundsvallsstationens vagnhall är bara hälften så stor som en normal vagnhall för en stad i Sundsvalls storlek. Det betyder att viktig utrustning inte får plats och måste förvaras på annat sätt. Framtidens operativa utveckling, och då inte minst miljöfrågorna, betyder att fler olyckstyper ska hanteras vilket i sin tur innebär att ännu mer utrustning behöver få plats. Vid val av brandfordon är idag ett viktigt kriterium att fordonet kommer in i vagnhallen med dess låga port- och takhöjd. Detta kriterium går idag före vilket fordon som är bäst ur ett operativt och verksamhetsmässigt perspektiv.

För att lösa dagens problem med heltidsbrandstationerna och även möta framtidens krav så kommer omfattande anpassningar och ombyggnationer att krävas. Dessa har i projektet studerats och översiktligt kostandsberäknats. Detta har sedan jämförts med olika alternativ av nybyggnation. Utredningen visar att verksamhetsmässigt och ekonomiskt är det ett betydligt bättre alternativ att bygga nytt. Särskilt tydligt är det för Sundsvallsstationen. Det gäller både i ett kortare perspektiv och i ett längre perspektiv.

Den svaghet som finns med placering av en ny brandstation för Sundsvall vid sjukhuset alternativt Gärdeområdet, jämfört med dagens placering på Björneborgsgatan är den järnvägsbarriär som delar centrala Sundsvall. Idag finns tre alternativa säkra färdvägar till södra delen av Sundsvalls tätort, E4 bron, Parkgatan och Timmervägen i Bergsåker. Vår bedömning är att dessa tre alternativ är godtagbara för vår framkomlighet, och vår förväntan är att ytterligare säkra färdvägar kommer att lösas i framtiden.

Våra RIB-stationer kan med bättre samnyttjande med andra offentliga verksamheter komma till större nytta än vad de är idag. En utredning över effektivare användande av brandstationerna bör därför genomföras. RIB-stationerna måste också, där behoven finns, åtgärdas så att de är anpassade för kvinnliga brandmän. Där det är möjligt bör RIB-stationer avvecklas, vilket inte ska tolkas som att styrkan ska avvecklas.

Idag är SOS Alarm samlokaliserad med Sundsvallsstationen. Även deras utveckling hämmas idag av brist på lokalytor. För en eventuell expansion i Sundsvall behöver SOS Alarm större lokalytor.

5 Förvaltningens förslag

5.1 Prioriterat förslag (förslag 1):

Förvaltningsledningen föreslår att beslut tas om följande för framtidens Medelpads Räddningstjänstförbund.

- En ny brandstation för Sundsvallsstyrkan byggs vid lämplig tomt i området kring Sundsvalls sjukhus och en ny brandstation för Timråstyrkan byggs på lämplig tomt efter Terminalvägen.
- Den operativa heltidsorganisationen föreslår vi vara orörd på dagens nivå och vi vill att samtliga RIB styrkor behålls på samma bemanningsnivå som idag.
- Vi föreslår att FIB/FIP införs på samtliga av våra RIB-styrkor.
- De RIB-stationer som har behov av lokalanpassningar för sin verksamhet åtgärdas.
- Den operativa förmågan avseende rökdykning avvecklas på styrkorna på Alnö, i Stöde, Liden och Matfors.
- Fordonsparken anpassas vid införandet av FIB/FIP.

Motivering

Förvaltningen har med underlag av hela utredningsmaterialet, och efter synpunkter från informationsträffar med både heltidsanställd och RIB-anställd personal inom MRF, kommit fram till sitt förslag till framtidens operativa organisation. I vår argumentation för förslagen vill vi framföra följande motivering;

Kostnaderna för MRF ökar med 6,7 miljoner (främst hyreskostnaderna) per år jämfört med dagens nivå. Förslaget är med beaktande av de samhällsekonomiska vinsterna det mest ekonomiskt fördelaktiga alternativet. En bättre täckningsgrad ger samhällsvinster i räddat värde i motsvarande grad som hyreskostnaderna ökar.

De två nybyggda brandstationerna får optimal placering och utgår då från bästa täckningsgrad avseende antal medborgare som nås inom 10 minuter, risk- och skyddsobjektens placering samt statistik över de händelser som MRF har att hantera. Vid placering vid sjukhuset kan det bli något svårare, jämfört med dagens placering på Björneborgsgatan, att nå den södra delen av staden med tanke på att järnvägen måste korsas. Idag finns inte så många järnvägsövergångar i staden som är planskilda, det finns tre alternativa säkra färdvägar till södra delen av Sundvalls tätort, E4 bron, Parkgatan och Timmervägen i Bergsåker. Våra körtidsanalyser och täckningsanalyser ger ändå att dessa tre alternativ är godtagbara för vår framkomlighet, men vår förväntan är att ytterligare säkra färdvägar kommer att lösas i framtiden.

Medelpad har en riskbild som kräver en stark operativ organisation både idag och i framtiden. Erfarenheter från tidigare större händelser som flygolyckan i Timrå 1999, översvämningarna 2001 och 2002, bussolyckan i Indal 2002, större bränder i centrala Sundsvall, de senaste årens skogs- och markbränder mm har visat att vi idag har den organisationen.

Vid omfattande och komplexa händelser och räddningsinsatser som pågår över längre tid, eller vid tillfällena när vi har flera samtidigt pågående händelser, är det viktigt att ha en organisation som klarar den belastningen. Därför måste man se hela MRF:s organisation, inkluderande alla styrkor, och den ledningsorganisation som MRF har, som en gemensam enhet som kan användas där den bäst behövs. Det är viktigt att bemanningen och den operativa förmågan på MRF:s RIB-organisation är relevant för att på rimlig nivå klara sina egna vanligen förekommande räddningsinsatser och samtidigt kunna vara den resurs som kan förstärka eller avlösa vid räddningsinsatser som förekommer på andra platser i vårt geografiska område eller för att ha beredskap för nya insatser. Att minska på bemanningen försämrar förutsättningarna för detta.

Förvaltningsledningens bedömning är att det är viktigt att behålla heltidsorganisationen orörd för att möta framtidens ökade kompetenskrav och för att klara de utmaningar som de ökade kraven ställer på vår operativa förmåga. Att ha en heltidsanställning är en förutsättning för att klara detta, tiden för detta finns inte för personalen inom RIB-organisationen.

Med utgångspunkt av ovanstående resonemang så är den optimala lösningen att MRF kan behålla bemanningen på våra heltidsstyrkor och RIB-styrkor på dagens nivå. Det finns starka argument för detta och erfarenheterna från tidigare omfattande och komplexa händelser visar att vår organisation är rimlig i förhållande till våra risker och den olycksfrekvens vi har att hantera.

Vår organisation är stark, och det innebär samtidigt att våra grannar har möjlighet till ett operativt stöd när deras resurser inte räcker till. På det sättet bidrar vi också till en bättre grund för den regionala utvecklingen som är angeläget för vår del av Sverige.

5.2 Alternativt förslag (förslag 2):

Om de ekonomiska förutsättningarna inte finns för det prioriterade alternativet föreslår förvaltningsledningen att beslut tas för följande operativa organisation för framtidens Medelpads Räddningstjänstförbund.

- En ny brandstation för Sundsvallsstyrkan byggs i Gärdeområdet och en ny för Timråstyrkan på lämplig tomt i Norrberge.
- Den operativa heltidsorganisationen föreslår vi vara orörd.
- RIB-styrkan i Söråker föreslår vi minska sin bemanning till 2 FIP som har sin stationsplacering på den nya brandstationen i Norrberge.
- RIB-styrkan på Alnö minskas i detta förslag till 2 FIP och har sin placering på den nya stationen i Gärde.
- Övriga RIB-styrkor behålls på samma bemanningsnivå som idag.
- Vi föreslår att FIB/FIP införs på samtliga våra RIB-styrkor.
- De RIB-stationer som har behov av lokalanpassningar för sin verksamhet åtgärdas.
- Den operativa förmågan avseende rökdykning tas bort från styrkorna på Alnö, i Stöde, Liden och Matfors.
- Fordonsparken anpassas för införandet av FIB/FIP.

Motivering

Med de alternativa stationsplaceringarna i Gärde och Norrberge, finns möjligheter till justering av bemanning på RIB-styrkorna på Alnö och i Söråker, i och med att heltidsstyrkorna då klarar insattiden om 10 minuter till dessa orter. Brandstationerna på Alnö och i Söråker kan avvecklas och personalen på dessa styrkor har de två nya heltidsstationerna som sin ”station”.

Förslaget är med beaktande av de samhällsekonomiska vinsterna mindre fördelaktigt än det prioriterade. Kostnaderna för MRF ökar med 3,7 miljoner jämfört med dagens.

En svaghet i alternativet är störningar på Alnöbron. En teknisk lösning med trafikljus för att frigöra en omkörningsfil vid hög trafikbelastning över bron kan komma att behöva värderas. Framkomlighetshinder pga järnvägsbarriären är likartade som i vårt prioriterade förslag.

Den gemensamma heltidsorganisationen behålls på dagen bemanningsnivå. Styrkornas storlek på respektive brandstation utreds vidare.

Alternativet ger något sämre täckningsgrad avseende antal medborgare som nås inom 10 minuter, jämfört med ledningens prioriterade alternativ.

Vid omfattande och komplexa händelser som samtidigt innebär att våra räddningsinsatser pågår över längre tid, eller vid tillfällen när vi har flera samtidigt pågående händelser, blir detta alternativ svagare. Vi försämrar även förmågan att upprätthålla beredskap för nya larm vid pågående insatser.

Förmågan att stödja Höga Kusten Ådalens Räddningstjänst vid olyckor, kommer att påverkas negativt när Söråker minskar sin bemanning. Alternativet ger ändå en rimlig organisation i förhållande till våra risker och den olycksfrekvens vi har att hantera.

6 Jämförelser av några förslag och ekonomi

I kapitlet jämförs fyra operativa lösningar och placeringar av heltidsbrandstationer med dagens lösning och placering, inklusive de behov av åtgärder som finns vid befintliga heltidsstationer och RIB-stationer. I **tabell 2** har jämförelsen sammanställts och en

utförligare beskrivning ges i text. I kapitelen 11 till 13 redovisas samtliga värderade förslag ur ett operativt perspektiv. Totalt har 11 olika operativa lösningar studerats. I nedanstående tabell redovisas 5 av de 11 alternativen.

De 5 i tabell 2 redovisade alternativen består dels av vårt prioriterade förslag (1), vårt alternativa förslag (2), två förslag för jämförelse (3 och 4) samt som jämförelse även ombyggnad av befintliga brandsstationer.

		Förslag 1	Förslag 2	Förslag 3	Förslag 4
	Ombyggnad befintliga heltids brandstationer	Ny station för Sundsvall vid sjukhuset samt ny i Timrå i Vivsta	Ny gemensam station för Sundsvall och RIB-Alnö (2 FIP) i Gärde samt en ny gemensam station för Timrå och RIB-Söråker (2 FIP) i Norrberge	Ny station vid södra brofästet för Sundsvall samt en ny för Timrå i Vivsta (1+2 Njurunda)	En gemensam station i Gärde för Sundsvall, Timrå och RIB-Alnö (2 FIP)
Operativt alternativ	Se kapitel 11, alternativ 1A/1B	Se kapitel 12, alternativ 2G	Se kapitel 12, alternativ 2D	Se kapitel 12, alternativ 2E	Se kapitel 13, alternativ 3B
Ökad årshyra för Sundsvallsstationen	7 milj. kr	5 milj. Kr	5,2 milj. kr	5,0 milj. kr	6 milj. kr
Ökad årshyra för Timråstationen	1,3 milj. kr	1,1 milj. Kr	1,0 milj. kr	1,1 milj. kr	-1,5 milj. kr
Förändring: hyra RIB stationer	0,5 milj. kr	0,5 milj. Kr	-0,5 milj. kr	0,5 milj. kr	0,3 milj. Kr
Förändrad hyra totalt	8,8 milj. kr	6,7 milj. Kr	5,7 milj. Kr	6,6 milj. Kr	4,8 milj. Kr
RIB-bemanning		Oförändrat	-2,0 milj. Kr	-1,0 milj. Kr	-0,5 milj. Kr
Heltid-bemanning		Oförändrat	Oförändrat	Oförändrat	Oförändrat
Bemanning: Totalt (heltid)	56 (17)	56 (17)	52 (17)	54 (17)	55 (17)
Kostnader för fordon	Oförändrat	Förändringar i fordonsparken, men oförändrade kostnader	Förändringar i fordonsparken, men oförändrade kostnader	Förändringar i fordonsparken, men oförändrade kostnader	-0,5 milj. kr
Ökad kostnads för MRF	8,8 milj. kr	6,7 milj. Kr	3,7 milj. Kr	5,6 milj. kr	3,8 milj. Kr
Täckningsgrad 10 min (S-vall/Timrå utan FIP)	81 %	83 %	80 %	81 %	74 %
15 min (S-vall/ Timrå utan FIP)	92 %	92 %	92 %	91 %	91 %
Täckningsgrad utökad förmåga 10 min	Omkring 60 %	77 %	74 %	Omkring 65 %	74 %
Teoretisk samhällsvinst för ändrad täckningsgrad/år	Oförändrat	3,6 milj. kr	1,7 milj. kr	0,3 milj. kr	-6,3 milj. kr
Kostnadsnytta FIB eller FIP/år	2,4 milj. kr	2,4 milj. kr	2,4 milj. Kr	2,4 milj. kr	2,4 milj. Kr
Antagen samhällskostnad vid flera samtidigt pågående larm vid lägre bemanning/år	Oförändrat	Oförändrat	- 2,5 milj. kr	- 1,3 milj. kr	- 0,6 milj. kr
Kostnadsförändring, inkl. samhällskostnader	6,4 milj. kr	0,7 milj. kr	2,1 milj. kr	4,2 milj. kr	8,3 milj. kr

Nedan belopp ska ses som en fingervisning av förändringar i räddat värde för de vanligaste olyckstyperna (stora och svåra olyckor är inte inräknat). Beloppen är försiktigt antagna och det kan därmed vara större belopp i verkligheten. Beloppen grundar sig på olika studier som översiktligt beskrivs i bilaga 2. Våra beräkningsmetoder beskrivs i nedan förklaringsruta i tabell 3 och ska alltså ses som försiktiga uppskattningar.

Tabell 2 Kostnadsjämförelse i olika alternativ.

Ökad årshyra för Sundsvallsstationen	Beräknad hyra i olika alternativ överstigande dagens hyresnivå/år
Ökad årshyra för Timrå-stationen	Beräknad hyra i olika alternativ överstigande dagens hyresnivå/år
Förändring av hyra RIB stationer	Ökad årshyra för renovering och anpassningsåtgärder samt avgående hyra vid flytt av RIB-stationer till andra byggnader som MRF hyr (och samtidigt införande av FIP/FIB) /år
Förändring i RIB-bemanning	Förändring av kostnader för personal/år
Förändring heltid	Förändring av kostnader för personal/år
Förändring kostnader för fordon	Förändring i fordonsparken i olika operativa förslag (avskrivning + driftkostnad/ år)
Total kostnadsökning för MRF	Den sammanlagda kostnadsökningen för MRF/år
Täckningsgrad 10 min	Andel av befolkningen som når från det larm kommer till framkomst på skadeplats (responstid) inom 10 minuter avseende första styrka (Sundsvall/ Timrå kommuner)
Täckningsgrad 15 min	Andel av befolkningen som når från det larm kommer till framkomst på skadeplats (responstid) inom 15 minuter avseende första styrka
Täckningsgrad full förmåga 10 min	Andel av befolkningen som når från det larm kommer till framkomst på skadeplats (responstid) inom 10 minuter avseende utökad förmåga på skadeplats (2+8 +IL)
Teoretisk samhällsvinst Ändrad täckningsgrad/år	Uppskattad samhällsvinst avseende en ökning av täckningsgrad, jämfört med dagens operativa organisation. Nedan beräkning är både teoretisk och grovt förenklad. Men kan ge en försiktig fingervisning. MSB har i en studie beräknat att samhällskostnaderna minskar i snitt med ca 70 tkr (2017 års värde) per larm om räddningstjänsten kommer fram 5 minuter snabbare med en normal räddningsstyrka till en olycksplats, exkl. automatlarm, annat uppdrag, falsklarm, etc. Vi har försiktigt antagit samma vinst för larm som kräver en utökad förmåga. Se bilaga 2 Vi har använt oss av den genomsnittliga förändringen i täckningsgrad som då avser första räddningsstyrka på skadeplats inom 10 min samt när vi når ”utökad förmåga” inom 10 minuter i en ¼ av larmen. Vi har räknat med 900 insatser. Det ger 900 larm ggr 70 tkr ggr antalet % i ökning/minskning av täckningsgrad.
Kostnadsnytta FIB och FIP /år	För FIP/FIB har en samhällsvinst om 300 tkr försiktigt antagits per station och år, utifrån en studie i Jönköping, se bilaga 2 . Vi har räknat med införande av FIB/FIP på stationerna i Ånge, Fränsta, Stöde, Söråker, Alnö, Liden, Njurunda och Matfors.
Antagen samhällskostnad vid flera samtidigt pågående händelser vid lägre bemanning/år	Vid en minskad bemanning påverkas organisationen för flera samtidigt pågående händelser. Den ursprungliga täckningsgraden påverkas av att styrkor är upptagna på andra larm. Vi har antagit att 1 % av 900 larm påverkas med 5 minuter per minskad RIB bemanning jämfört med dagens bemanning. 1% ggr 900 larm ggr 70 tkr ger 630 tkr.
Total kostnadsförändring	Kostnader för MRF minus samhällsvinster

Tabell 3 Förklaringar av olika poster i tabell 2

I **förslag 1 i tabell 2**, som också är förvaltningens prioriterade förslag, byggs en ny huvudbrandstation i sjukhusområdet och en ny i station i Timrå nära E4 rondellen, längs Terminalvägen i Vivsta. Detta alternativ är det alternativ där brandstationerna kommer närmast flest invånare. Det vill säga bäst täckningsgrad (hur många invånare som når inom 10 respektive 15 minuter). Täckningsgraden blir 83 % inom 10 minuter och det är ett par procent bättre än vid dagens stationsplaceringar.

Huvudbrandstation vid sjukhusområdet får själv en täckningsgrad om 77 %, vilket är en mycket bra täckningsgrad. Om alla viktiga förstärkningsresurser i form av utrustning och personal placeras där så erhålls då också en täckningsgrad för utökade förmåga som är mer än 17 % bättre jämfört med dagens lösning. I dag behövs resurser både från Sundsvallsstationen, Timråstationen och i vissa fall utrustning som av utrymmesskäl förvaras vid övningsanläggningen vid Fillan för att tillsammans nå denna förmåga.

En försiktig uppskattning av årlig samhällsvinst för den förbättrade täckningsgraden är 3-4 miljoner kr i ökat räddat värde avseende frekventa olyckstyper, jämfört med dagens täckningsgrad. Detta på grund av att MRF når skadeplatser i genomsnitt snabbare vid en bättre täckningsgrad. Då uppskattningen är försiktig kan räddat värde vara betydligt mer i verkligheten.

En brist finns i alternativet i form av järnvägen med få planfria korsningar som delar Sundsvall i norr och söder om järnvägen. Även om det bor betydligt fler människor norr om järnvägen och Selångersån, se 4, så utgör bomfällningar i vissa fall ett hinder för att på snabbaste sätt nå invånare i vissa områden söder om järnvägen. Om stationen läggs en bit in på Lasarettsvägen minskar täckningsgraden inom 10 minuter med ett par

procent om hänsyn tas till att vi bara använder planfria järnvägs-korsningar. Denna minskning reduceras dock till största delen om stationen förläggs med egen utfart mot Hulivägen.

Invånare i tusental		Lokalisering idag	Frivilliga resurser
Sundsvall norr om Selångersån/Sundsvallsfjädersn Normalm, Haga, Skönsberg, Tunadal, Granlo, Granloholm, Bergsäker, Bosvedjan, Bydalen, Ljustadalen, Sundsbruk	34		
Sundsvall söder om Selångersån/Sundsvallsfjärden Centrum, Sidsjö, Böle, Naksta, Södermalm, Skönsmon	25	2+6 (heltid) IB IL BIB RCB	
Njurunda	14	1+4 (RIB)/1+2 (Nobel)	Förstärkt medmänniska (Skatan)
Timrå	13	1+4 (heltid)	
Alnö	9	1+2 (RIB)	
Matfors / Tuna / Attmar	8	1+2 (RIB)	Förstärkt medmänniska (Norrhassel)
Ånge / Alby / mm	6	1+4 (RIB)	Förstärkt medmänniska (Över-turingen, Kölsillre, Byberget, Naggen)
Söråker / Tynderö	4	1+4 (RIB)	
Fränsta / Ljungaverk / mm	4	1+4 (RIB)	
Stöde	3	1+4 (RIB)	
Indal	2		Förstärkt medmänniska
Sättna	2		Förstärkt medmänniska (Sättna)
Ljustorp	1		Frivillig kår/förstärkt medmänniska
Liden	1	1+4 (RIB)	
Holm	0,4		Förstärkt medmänniska
TOTALT	126		

Tabell 4 Invånare per område och lokalisering av dagens operativa organisation

Områdena på Sundsvalls södra sida kan nås inom acceptabla tider via de planfria korsningarna, men med någon minuts längre körtid än den kortaste vägen för några områden. Exempelvis Nacksta nås inom 10 minuter både via Parkgatan och Timmervägen men nås via Skolhusallén inom 8 minuter om bommarna över järnvägen är öppna.

I alternativet har dagens bemanning behållits varvid dagens goda förmåga att hantera flera samtidigt pågående händelser kvarstår. Vidare har i alternativet införts FIB/FIP på RIB-stationerna, vilket innebär ytterligare samhällsvinster (se Tabell 2). Kostnader för alternativet redovisas också i tabellen.

I **förslag 2 i tabell 2** flyttas Timråstationen till Norrberge. Det innebär att heltidsstyrkan som har 90 sekunders anspänningstid når Söråker i princip samtidigt som RIB-styrkan i Söråker som har 5 minutersanspänningstid lämnar stationen. Därför kan i detta alternativ Söråkersstationen avvecklas som byggnad och RIB-styrkan minskas till 2 personer med FIB/FIP-bilar i hemmet och som då också ingår i Norrbergestationen.

I detta alternativ är det bättre att Sundsvallsstationen ligger i Gärde. Det är en placering som är något snabbare norrut på E4:an, jämfört med Sjukhusalternativet.

Från Gärde når Sundsvallsstyrkan en bit in på Alnö inom 10 minuter varför även Alnöstationen kan ersättas med 2 personer med FIB/FIP-bilar och som ingår i Gärdestationen. Vidare införs FIB/FIP på alla övriga RIB-stationer, men med behållen brandstation och styrka.

Gärdestationen blir resursstationen och har en täckningsgrad om 74 %, vilket är sämre än sjukhusalternativet men bättre än dagens täckningsgrad för utökade resurser. Den totala täckningsgraden för 10 minuter för första räddningsstyrka att nå skadeplats vid alla larmtyper blir dock 1 % sämre än idag men helt likvärdig för 15 minuter.

Neddragningen i RIB-styrkorna på Alnö och Söråker innebär också en försämrad förmåga att hantera flera samtidigt pågående händelser.

En annan svaghet i alternativet är störningar på Alnöbron. En teknisk lösning med trafikljus för att frigöra en omkörningsfil vid hög trafikbelastning över bron kan komma att behöva värderas. Framkomlighetshinder p.g.a. järnvägsbarriären är likartat som i förslag 1.

Sammantaget innebär det att samhällsvinsterna är negativa, men det uppvägs på grund av samhällsvinster vid införande av FIB/FIP på samtliga RIB-stationer (se tabell 2). Alternativet har de lägsta kostnader för att finansiera MRF.

Förslag 3 i tabell 2 innehåller en flytt av Sundsvallsstationen till området söder om södra brofästet vid E4-bron. I detta alternativ når då Sundsvallsstyrkan Nolby och delar av Kvissleby, mm inom 10 minuter varvid dagens RIB-bemanning kan minskas i Njurunda. Timråstationen flyttas till Terminalvägen i Vivsta. På samma sätt som i tidigare alternativ införs FIB/FIP på samtliga RIB-styrkor. Alternativet är täckningsgradsmässigt mycket likt dagens situation och innebär därför inga betydande samhällsvinster.

Den möjliga tomten för Sundsvallsstationen ligger mellan Oljehamnen och Kubal vilket innebär att stationen placeras mellan två riskobjekt. Det kan vid händelser vara negativt.

I **förslag 4 i tabell 2** byggs en gemensam station för dagens Timråstyrka, Sundsvallsstyrkan och RIB-Alnö. Alnöstyrkan minskas till 2 personer med FIB/FIP-bilar. För att både vara snabbare norrut och mot Alnö behöver stationen förläggas i Gärde. Alternativet når i stort godtagbara täckningsgrader men är flera procent sämre än både dagens lösning och alla andra förslag. Överslagsmässigt innebär alternativet en samhällsförlust på ca 6 miljoner per år i minskat räddat värde, se tabell 2. Det uppvägs till en begränsad del av införande av FIB/FIP på samtliga RIB-stationer.

Även i detta förslag gäller de kommentarer som finns kring järnvägen i Sundsvall och kring Alnöbron som getts i tidigare förslag.

6.1 Förbundets ekonomi i ett helhetsperspektiv

Förbundet har en välskött ekonomi och som under de senaste 15 åren har haft positiva resultat. Förbundet har vidare helt finansierat sina egna investeringar utan att behöva ta lån.

Från ägarna har tillskott för löneökningar erhållits men generellt inte för ökande verksamhetskostnader i driften under dessa 15 år (viss ersättning har erhållits för förändrade hyror, men å andra sidan fanns ett generellt avdrag i ramen om 88 tkr/år under drygt 10 år).

Under dessa 15 år har förbundet hanterat ökande driftkostnader genom att bland annat genomföra effektiviseringar inom fordonsparken, men också genom att öka intäkterna från bland annat olika typer av utbildningar för externa organisationer.

Genomförda effektiviseringarna inom fordonsparken har gjort att nyanskaffningsvärdet har minskat från 100 miljoner kr till idag omkring 70 miljoner kr för fordonsparken. Därmed har även de årliga driftkostnaderna för både avskrivningar och drift av fordon reducerats.

Denna effektivisering och minskning av fordonsparken har bland annat kunnat genomföras genom införande av ett lastväxlersystem. Det innebär att en lastbil kan byta utrustning från exempelvis en vattentank till en container med annan utrustning för räddningsinsatser. Det innebär att antalet fordon har kunnat minskas.

Idag är det betydligt svårare att genomföra ytterligare besparingar och effektiviseringar i driften i den omfattning som skulle behövas för att nå tillräckligt positiva resultat. Idag

har förbundet nått den punkt där driften och investeringar börjar tära på förbundets likvida medel. Ett tillskott på drygt 1 miljoner kr skulle idag behövas för att ekonomin åter ska nå den balans där förbundet även i framtiden kan finansiera sina investeringar utan att behöva ta lån. Till detta tillkommer då också de nödvändiga och ökande hyreskostnaderna som redovisats ovan.

En ny reglering av förbundets ekonomiska ram vore önskvärd där hela ramen inklusive driftkostnader årligen justeras och då inte bara med lönekostnader.

7 Riskanalys för Medelpad

Medelpads räddningstjänstförbund har sammantaget en mycket komplex riskbild. I förbundet finns det mesta vad gäller olika typer av risker och riskobjekt.

Det finns ett stort antal så kallade farliga verksamheter som hanterar stora mängder farliga kemikalier. Tyngdpunkten av dessa verksamheter ligger inom Sundsvalls kommun och längs kuststräckan mot Timrå. Det totala antalet farliga verksamheter ligger bland de högsta i landet, i klass med industristäder som Norrköping och Göteborg.

Vid en olycka med ett farligt ämne kan problematiken ofta vara att stora geografiska områden påverkas. Det finns därför ett stort behov av att till exempel snabbt kunna minimera ett läckage och därmed dess utbredning. Det kommer även finnas evakueringsproblematik över stora områden.

Genom Medelpad sker även många transporter av farligt gods. Transporterad mängd relativt sett hög i en Sverige-jämförelse. E14 och järnvägen går igenom tätorten Sundsvall vilket gör att en farligt gods olycka kan bli svår att hantera och få stora konsekvenser. Även E4, trots att den idag leds utanför tätorten, är en väg där mycket farligt gods transporteras och där en olycka kan leda till ovanstående problematik.

I förbundet finns sju större dammanläggningar. Konsekvenserna av ett dammbrott har i kommunernas risk- och sårbarhetsanalyser kategoriserats som katastrofala. I händelse av ett dammbrott finns det behov av evakuering och snabba åtgärder för att utrymma områden som senare kan drabbas av ras och skred.

Det finns större sammanhängande skogspartier i förbundet. Förändringar i klimatet innebär att vi mer ofta får extremväder. Klimatscenarier för Medelpad visar att markvattennivån sjunker under försommarmånaderna vilket ökar sannolikheten för större och allvarligare skogsbränder. Klimatförändringarna innebär även att det kommer bli en ökad risk för skyfall vilket gör att den totala riskbilden ytterligare kommer att bli mer komplex.

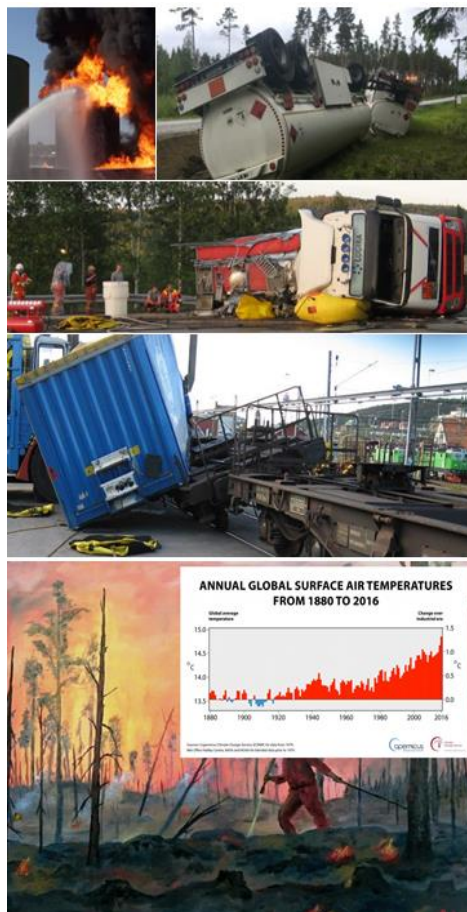


Bild 1. En komplex riskbild med bland annat risker med farligt gods och klimatförändringar samt mycket mer

Säkerhetsläget i vår omvärld har förändrats och på olika sett har riskerna för dödligt våld och terror ökat.

Vid terrordådet i april 2017 på Drottninggatan i Stockholm gjordes omfattande och viktiga insatser från bland annat Storstockholms brandförsvär. Ofta är räddningstjänst först på vid en händelse.

Befolkningsutvecklingen i Medelpad stiger och det finns visioner i samtliga kommuner om hur bostadsutvecklingen och inflyttningen ska öka. Detta betyder att det geografiska området med boende kommer utökas. Med ett ökat antal personer bosatta inom förbundet kommer även larmstatistiken att öka till vardagsolyckor som bränder, IVPA, trafikolyckor med mera. Det är framförallt i Sundsvall som den största inflyttningen sker. Här bygger man även flera nya bostasområden och man arbetar även med förtätningar av staden.



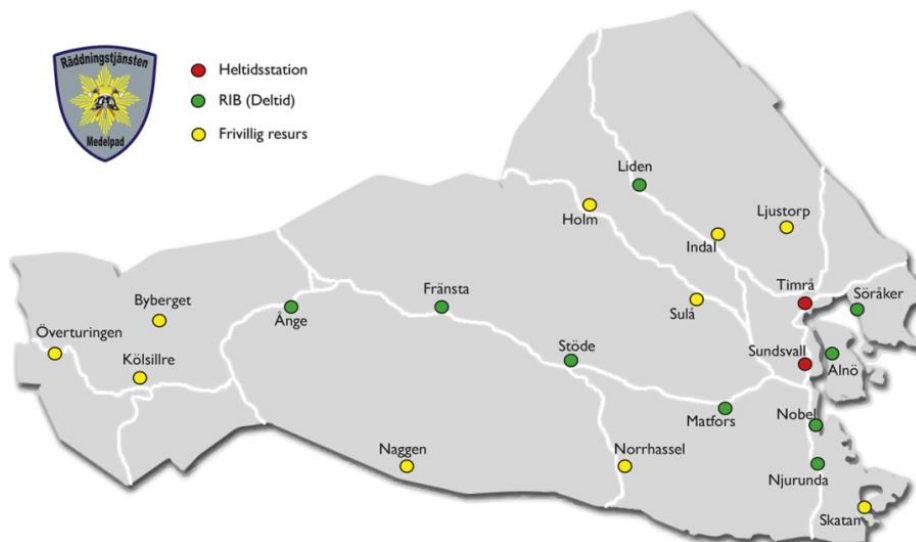
Bild 3. Trafikolyckor och bränder, mm ligger statistiskt som kan förväntas i Medelpad

Sett till statistik över de vanligaste händelserna så ligger antalet insatser för exempelvis brand i byggnad, drunkning, IVPA och trafikolycka jämnt med liknande städer runt om i Sverige.

För mer djupgående information om olycksstatistik och risker hänvisas till **bilaga 2 Riskanalys och täckningsgrad samt bilaga 3 Handlingsprogram Räddningstjänst 2016-19**. Även i respektive kommuners risk och sårbarhetsanalyser finns information, dessa bifogas dock inte denna rapport

8 Nuvarande organisation

8.1 Dagens operativa lösning



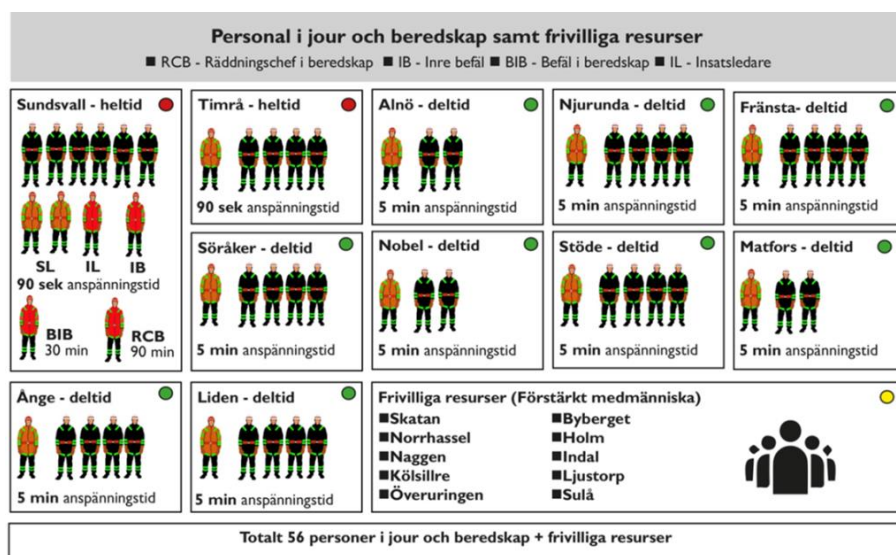
Figur 1 Bilden visar förbundets placeringar av brandstationer samt vart det finns frivilligresurser.

Den operativa organisation som MRF har idag är den som redovisas i det beslutade handlingsprogrammet för räddningstjänst gällande 2016 – 2019. I handlingsprogrammet beskrivs räddningsstyrkornas bemanning och de operativa förmågor som respektive räddningsstyrka ska innehålla. De operativa heltidsstyrkorna i Sundsvall och Timrå har en anspänningstid (tid från larm till styrkan åker ut) på 90 sekunder och RIB styrkorna 5 minuter.

Bemanningen på våra räddningsstyrkor inom RIB-organisationen har i stort varit orörd under lång tid. Senast en större förändring skedde var vid förbundsbildningen 1990 mellan Sundsvall och Timrå då RIB-styrkan i Timrå och Ljustorp lades ner, varefter Ljustorp övergick till en frivillig resurs. En viss justering av bemanningen av RIB-styrkorna i Ånge och Fränsta genomfördes 2003 samt i samband med Ånges inträde i räddningstjänstförbundet 2010.

Heltidsstyrkan i Timrå är bemanningsmässigt orörd sen början av 1980 talet, däremot har förändringar skett på heltidsstyrkan i Sundsvall, där kompetens förskjutits från brandmannaresurser till ledningsresurser under de senaste 15 åren.

Under de senaste åren har MRF genomfört en utbildningssatsning på frivilliga resurser i ett flertal mindre orter. Syftet har varit att med hjälp av de frivilliga kunna påbörja en hjälpende åtgärd för den drabbade vid sjukdomsfall, brand och trafikolyckor, i väntan på räddningstjänst och ambulanssjukvårdens ankomst till platsen.



Figur 2 Bemanning i dagens organisation.

MRF har i enlighet med ägarnas önskemål, en stark ledningsorganisation. Syftet är att ge MRF goda förutsättningar att leda stora och svåra räddningsinsatser, som ställer höga krav på räddningsledning. Ledningsorganisationen består av flera olika funktioner som alla är viktiga på sitt sätt. Allt för att helheten ska fungera på effektivt sätt vid de olika typer av insatser som räddningstjänsten hanterar. Det ska fungera både vid den mindre enkla insatsen som sker ofta, men även vid de omfattande och komplexa insatserna som är mer sällsynta. Den flexibilitet som finns i ledningsorganisationen är därför nödvändig.

Ledningsorganisationen består som grund av väl utbildade styrkeledare på alla våra räddningsstyrkor.

På brandstationen i Sundsvall finns ett Inre befäl (IB) som vid larm går in i SOS centralen och där arbetar med de händelser som inträffar inom Medelpad. Vid större händelser inom Höga Kusten Ådalens (HKÅ) insatsområde, övertar Medelpads Inre befäl det systematiska och strategiska ledningsarbetet för HKÅ.

Insatsledaren (IL) som utgår från brandstationen i Sundsvall är högsta befäl ute på plats vid räddningsinsatser inom Medelpad.

Som ett komplement till dessa funktioner finns ett befäl i beredskap (BiB) som kan kallas in vid större händelser, eller flera samtida händelser, för att stödja räddningsledningen ute på skadeplats. Alternativt kan BiB gå i tjänst som ny insatsledare för eventuellt nya larm, eller vara en resurs i det inre ledningsarbetet på brandstation i Sundsvall. BiB kan fungera både som hjälp för Inre befälet eller i stabsarbete vid behov.

Utöver dessa så har MRF en Räddningschef i beredskap (RCB) som tillika är tjänsteman i beredskap (TiB) för sex kommuner, Sundsvall, Ånge samt Härnösand, Kramfors och Sollefteå.

I bilaga 8 Ledningsorganisation, beskrivs mer ingående MRF:s ledningsorganisation.

8.2 Fordon

MRF:s fordonspark består i dagsläget av följande fordon:

- 28 tunga fordon
- 10 lätta lastbilar
- 10 personbilar
- Ca 30 släpfordon
- Ca 30 lastväxlarenheter

De senaste 20 åren har utvecklingen gått mot att fordon med specialutrustning som tex restvärdesbuss, räddningsbil, tunga släp men även tankbilar ersatts av lastväxlarbilar med olika containers eller tankar. Detta för att erhålla en betydligt mer kostnadseffektiv användning av fordonen. MRF förfogar idag över 7 lastväxlarbilar och ett 30-tal containers/tankar. I och med detta har investeringsmängden kunnat hållas nere jämfört med tidigare. **Se bilaga 10 Fordonsparkens förändring åren 1990-2016.**

De senaste åren har även trenden gått mot att vissa tyngre fordon ersatts med mindre lättare fordon. Delvis har anledningen varit svårigheter med körkortsbehörighet på tunga fordon men även larmtypen ”i väntan på ambulans” IVPA har bidragit till utvecklingen mot mindre, smidigare fordon.

9 Befintliga brandstationer och åtgärdsbehov

9.1 Dagens brandstation i Sundsvall och behov av åtgärder

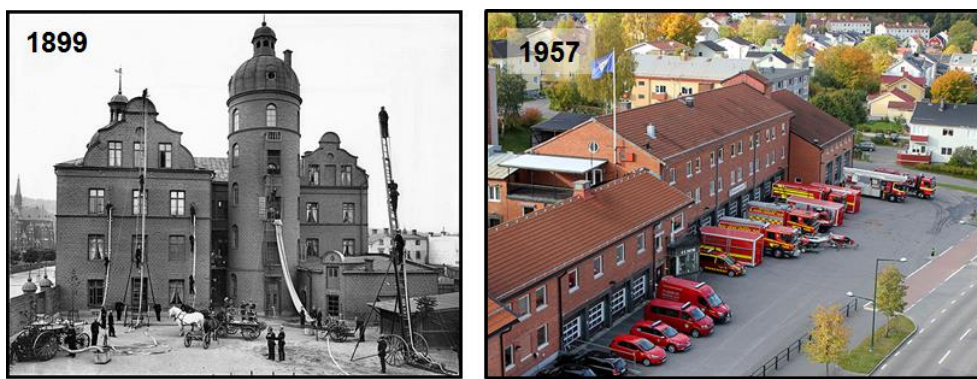


Bild 4. Till vänster visas den gamla brandstationen från 1899 och till höger syns den befintliga stationen från 1957.

Sundsvalls brandstation invigdes 1957 samtidigt som den då 58 år gamla brandstationen vid korsningen Södra Järnväggsgatan/Skolhusallén lämnades. Idag har den ursprungliga delen i den nya brandstationen hunnit bli 60 år. Vagnhallen är idag bland de äldsta som fortfarande är i drift på en huvudbrandstation.

60 år har satt sina spår i form av underhållsbehov men framför allt har utvecklingen fram till idag gjort att vagnhallen är omodern och har flera betydande brister som påverkar räddningsorganisationen och arbetsmiljön. Nedan ges några exempel på dessa brister.

- Vagnhallen brister ur flera arbetsmiljöaspekter som exempelvis hur larmkläder förvaras. I en modern brandstation förvaras larmkläder i ett separat utrymme för att förhindra risk för spridning av cancerogena partiklar från brandrök, men också för att inte kontaminera kläderna med avgaserna från bilarna. På Sundsvalls brandstation finns idag inget separat utrymme för larmkläderna utan de förvaras istället helt öppet i vagnhallen.
- Tvätt av brandslangar, larmkläder och annan utrustning efter larm görs också för att minska risken för spridning av cancerogena partiklar. Brandstationen är ursprungligen inte byggd för denna hantering. Åtgärder har gjorts så gott det går men motsvarar fortfarande inte den arbetsmiljö som finns i en modern brandstation.

- Vagnhallen är idag besvärande liten och trång. Utvecklingen har gått från i stort sett bara brandsläckning på 50/60-talen till att idag omfatta många andra typer räddningsuppdrag. Idag behövs utrustning för trafik- och transportolyckor, utsläpp av farligt ämne och miljöräddning, naturolyckor, livräddning på vatten, etc. Även ur arbetsmiljöaspekter behövs idag mer utrustning för att skydda brandmän på larm. Allt detta kräver förvaringsutrymmen, något som gör att det är mycket utrustning som samsas i vagnhallen.
- Dagens brandbilar är både bredare och högre än brandbilarna var på 50/60-talet. Det innebär i sin tur problem med takhöjden i vagnhallen idag samt problem med portarnas bredd och framförallt höjd. Vid upphandling av nya fordon begränsas idag urvalet på ett besvärande sätt. De flesta portarna på stationen har en höjd om 3,3 meter vilket innebär att många brandfordon på marknaden inte kommer in i vagnhallen i Sundsvall. Två portar har en höjd om 3,6 meter vilket inte heller räcker till för dagens fordon. Den stegbil som finns i Sundsvall har bland annat valts ur aspekten att den är bland de lägsta på marknaden (vad gäller höjd på själva fordonet, inte stegens räckvidd) och den har även försetts med specialdäck för att reducera höjden ytterligare. Detta för att kunna komma in genom porten i vagnhallen i Sundsvall. Trots detta är det små marginaler och problem kan exempelvis uppstå vid isbildning utanför porten.
- Den låga takhöjden innebär också att avgasutsugen i vagnhallens tak har skurits ned till ett minimum, vilket ökar risken för spridning av avgaser i hela byggnaden. Inte minst gäller det risken för spridning av farliga partiklar från dieselsavgaser.
- Även vagnhallsgolvets viktkapacitet är ett problem. Det finns idag bara en plats där en tyngre tankbil kan parkeras. Där har vagnhallsgolvet förstärkts med provisoriska järnbalkar.



Bild 5 Det handlar om centimetrar till godo innan stegbilen tar i porten. Om det är för mycket snö eller is framför porten riskerar stegbilen att ta i porten. Avgasutsuget i taket är kapat till ett minimum, med risk för spridning av avgaser i stora delar av brandstationen.

Tabellen nedan visar en jämförelse över olika brandstationers vagnhallar, ytdisponering och byggår. Jämförelsen är gjord med närliggande och/eller likvärdiga brandstationer. De gula fälten visar på förhållanden som är särskilt besvärliga och man ser att framförallt Sundsvalls brandstation utmärker sig på flera sätt, notera även byggåret.

Ort för brandstation	Total yta vagnhall och larmkläder	Yta för vagnhall	Yta för larmkläder	Antal portar	Höjd lägsta port	Höjd högsta port	Byggår	Invånare kommun
Örebro Nerikes räddningstj.	1367 m ²	1275 m ²	92 m ²	18 st	4 m	4 m	1994	144 200
Kalmar	ca 1300 m ²	ca 1200 m ²	Ca 100 m ²	16 st	4,5 m	4,5 m	Ny 2017	65 000
Luleå	ca 1050 m ²	ca 1000 m ²	50 m ²		4,5 m	4,5 m	Ny 2018	76 000
Örnsköldsvik	1034 m ²	880 m ²	154 m ²	10 st	4,7 m	4,7 m	2013	55 600
Hudiksvall	945 m ²	870 m ²	75 m ²	11 st	4,5 m	4,5 m	1992	37 000
Karlstad	840 m ²	770 m ²	70 m ²	14 st	4 m	4 m	1995	89 200
Sollefteå	729 m ²	729 m ²	Ingår i vagnhallen	10 st	4,0 m	4,0 m	1991	19 800
Lindesberg Deltid Nerikes	681 m ²	629 m ²	52,5 m ²	5 st	4,0 m	4,0 m	2016	9 100
Ånge	646 m ²	600 m ²	46 m ²	6 st	4,5 m	4,5 m	1992	10 000
Kumla Deltid Nerikes	626 m ²	581 m ²	45 m ²	9 st	4,0 m	4,0 m	2005	14 000
Härnösand	575 m ²	542 m ²	33 m ²	7 st	4,5 m	4,5 m	2004	25 100
Sundsvall	560 m ²	560 m ²	Ingår i vagnhallen	11 st	3,3 m (9 st)	3,6 m (2 st)	1957	97 600
Kramfors	ca 500 m ²	463 m ²	Egen yta	9 st	5,0 m	5,0 m	1982	18 000
Timrå	464 m ²	464 m ²	Ingår i vagnhallen	7 st	3,4 m (5 st)	4,0 m (2 st)	I omgångar	18 000

Tabell 4 Tabellen visar vagnhallarna i Sundsvall och Timrå i jämförelse med andra vagnhallar i Västernorrlands län, samt Hudiksvall. I jämförelsen finns också uppgifter från Nerikes räddningstjänstförbund, Karlstadsregionens räddningstjänstförbund samt Luleå och Kalmar. Gulmarkerade rutor är särskilt besvärliga förhållanden i Sundsvalls och Timrås brandstationer.

Ur ett miljöperspektiv är inte heller brandstationen optimal. Exempelvis genererar tvätt av brandslangar, larmkläder och annan utrustning ett tvättvatten där det bland annat finns cancerogena partiklar. Krav på rening av sådant tvättvatten är på gång inom landet och i flera moderna brandstationer finns idag rening innan vattnet släpps till det kommunala avloppsnätet. Sundsvalls brandstation är inte byggd för att rymma en sådan rening och en omodern slangtvätt med stor vattenförbrukning gör också att en större reningsanläggning krävs.

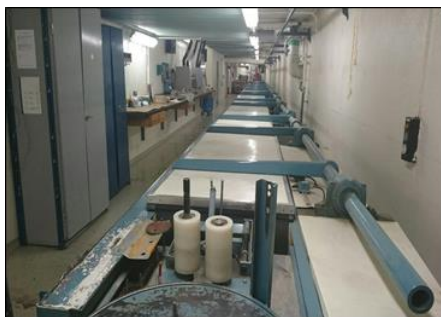


Bild 6 och 7. Den första bilden visar den omoderna och utrymmeskrävande slangtvätten i Sundsvalls brandstation med stor vattenförbrukning. Den andra bilden visar en kompakt och modern slangtvätt i Helsingborg med låg vattenförbrukning.

Brandstationen i Sundsvall saknar idag en fungerande entré och reception för besökare. Idag är det dagligen många som av olika anledningar besöker brandstationen,

exempelvis för att vara med på en utbildning. Även det faktum att MRF tillhör de ledande i landet inom flera utvecklingsområden gör att besöken har ökat.

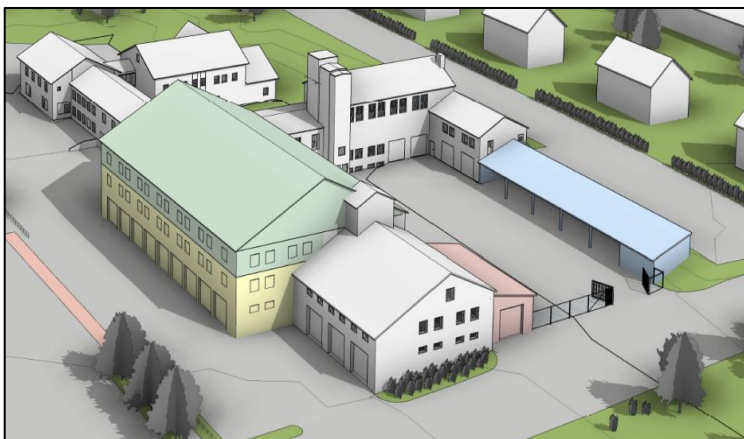
Verksamheten innehåller idag en omfattande förebyggande och utbildande verksamhet, vilken inte fanns på 50- och 60- talet när stationen byggdes och det saknas tillräckliga lokaler för utbildning. Att fler idag arbetar med förebyggande verksamhet innebär också att det finns en brist på kontorsytor på brandstationen.

Likasa har SOS-alarm brist på kontors- och arbetsytor, detta förklaras mer ingående i

Kapitel 14 Samlokalisering.

I övrigt är byggnaden till stora delar ålderstigen varför underhållsbehovet kan vara ökande åren framöver. Det kan även uppkomma behov att klassa delar av en brandsstation som civilt skyddsobjekt i framtiden. I befintlig station, som den ser ut idag, är det svårt att dela in brandstationen i öppna delar och de delar som ska hanteras som skyddsobjekt.

För att skapa en väl fungerande brandstation under ett antal decennier framöver har översiktliga behov och kostnader tagits fram, se även **bilaga 4 Genomlysning av befintliga fastigheter**. Det handlar om kostnader på storleksordningen 145 miljoner kronor för att åtgärda Sundsvalls brandstation, varav ca 2/3 är anpassnings- och ombyggnadskostnader och ca 1/3 är underhållskostnader. Ny årshyra har beräknats till omkring 10 miljoner kronor per år. Därtill kommer betydande belopp för att driva en provisorisk brandstation under ombyggnadstiden.



Figur 2 Förslag på ombyggnation av Sundsvalls brandstation. Cykelvägens placering är markerad framför brandstationen.

Vidare är närheten till E14 och en cykelväg försvårande omständigheter vid en ombyggnation. Cykelvägen är redan idag ett problem ur aspekten att den passerar av uttryckande fordon från brandstationen. Dessa risker som finns med passage av cykelvägen vid utryckning upplevs även som ett arbetsmiljöproblem för många brandmän. I ett ombyggnadsalternativ får cykelvägen inte längre plats och måste flyttas.

E14 är även farligt gods led och att lägga en samhällsviktig verksamhet ännu närmare en led för farligt gods måste ske med ett omfattande riskansarbete. Alternativt måste vägen förskjutas, då med stigande kostnader för ombyggnationen som följd. Ett annat alternativ är att den gamla vagnhallen med låg takhöjd rivs helt. Det betyder att stora delar av brandstationen behöver rivas för att sedan byggas upp igen, naturligtvis även det med stigande kostnader. I slutändan handlar det om en ökande årshyra på ytterligare flera miljoner kronor och närheten till led för farligt gods kvarstår.

Enligt Sundsvalls kommun kan dock fastigheten vara en strategisk viktig resurs för kommunen, oavsett om det bedrivs verksamhet inom Räddningstjänsten på platsen eller inte. Om brandstationen flyttas till annan lokalisering finns möjlighet att planlägga marken för annat ändamål. En exploateringskalkyl över en eventuell förändring av

verksamheten på fastigheten kommer inte att kunna tas med som en positiv ekonomisk post utan enbart finansiera sig själv.

9.2 Dagens brandstation i Timrå och behov av åtgärder



Bild 8 dagens brandstation i Timrå.

Timrå brandstations anpassningsbehov liknar Sundsvallsstationens i flera avseenden. Även Timråstationen är ålderstigen och det finns behov av att åtgärda arbetsmiljön. Timrå brandstation är byggd i flera etapper där den äldsta är från början av 50-talet och den nyaste från början av 80-talet, detta innebär att det finns olika behov i olika delar av byggnaden. Det handlar även på den här stationen om en bättre och säkrare hantering av kontaminerade larmkläder och utrustning samt att det behövs en slussfunktion från vagnhall mot personalutrymmen. En översyn av ventilation och värmeåtervinning i hela byggnaden är också nödvändig. Verkstadslokalen är också ett prioriterat område som idag inte uppfyller gällande regelverk. Dessutom tillkommer vissa behov av ombyggnationer i boendetrymmen samt avloppsrening från verkstad och klädtvätt, med mera. I den nyare delen av byggnaden finns två portar som har höjden 4 m, dessa kan behållas. Övriga portar har höjden 3,4 meter och behöver höjas, se även ovan i Tabell.

Det har visat sig att den gamla stationens vagnhall snarare kommer att bli ett hinder än en tillgång i en eventuell ombyggnation. Det inte är värt att bygga vidare på den, då det kommer att bli både dyrt och svårt att få in nya funktioner i den gamla byggnaden. Den relativt nya delen från början av 80-talet är tvärt om enklare att anpassa. Sammantaget har anpassnings-, ombyggnads- och underhållskostnader för Timrå brandsstation uppskattas till ca 60 miljoner kronor, se även **bilaga 4 Genomlysning av befintliga fastigheter**.

Den nya årshyran efter ombyggnad och anpassning skulle bli omkring 2,7 miljoner kronor.



Figur 3 Volymperspektiv för ombyggnad av Timrå brandstation.

9.3 Dagens brandstationer för RIB styrkorna och behov av åtgärder

RIB styrkornas brandstationer används i första hand för garageringen av våra brandfordon och utrustning. Under en normalvecka använder verksamheten lokalerna vid övningar ca 2-3 timmar på kvällstid samt 2 timmar för fordons- och materialkontroller. Till detta tillkommer den tid som uppstår i anslutning till de larm som styrkan åker på, återställning efter larm, samt att den används som samlingspunkt för våra medarbetare i olika sammanhang.

För en effektivare användning av lokalerna bör man utreda förutsättningarna för samnyttjande med andra verksamheter eller där det är möjligt avveckla brandstationen.

Samnyttjande skulle tex kunna vara att den lokala hemtjänstpersonalens har sin bas i dessa lokaler, eller att de fungerar som rast och lunchutrymmen för Mitt Sverige Vatten- och Drakfastighetens personal, osv.

MRF har som ambition att öka antalet kvinnliga brandmän och det ställer krav på lokalanpassningar. I första hand är det omklädning- och duschutrymmen som avses.

MRF har allt eftersom behov uppstått, åtgärdat lokalerna för kvinnliga brandmän. Njurunda, Stöde, Ånge och Fränsta har brandstationer som väl uppfyller dagens krav däremot finns på Alnö, Matfors, Liden och Söråker varierande behov av åtgärder.

Liden är den station som har ett mer omfattande behov av ombyggnadsåtgärder, bland annat behöver hela avloppsanordningarna bytas ut. En nybyggnation av brandstation är i det fallet ett attraktivt alternativ och då bör möjlighet till samnyttjande av lokalerna övervägas.



Alnö brandstation



Njurunda brandstation



Matfors brandstation



Stöde brandstation



Fränsta brandstation



Ånge brandstation



Liden brandstation



Söråkers brandstation

Bild 9. RIB-stationer

10 Nybyggnation av brandstationer

Arbetet i denna utredning har dels bedrivits genom att studera alternativa lokaliseringar ur ett operativt perspektiv i kombination med var det finns passande och bebyggbar mark. Vidare har ett arbete gjorts för att bedöma framtida lokalbehov samt byggkostnader och även framtida hyresnivåer.

Arbetet har genomförts i samarbete med Drakfastigheter, Koncernstaben och Stadsbyggnadskontoret i Sundsvall samt Kultur och Teknik och Miljö- och bygghuset i Timrå. Några räddningstjänster som nyligen har byggt nya

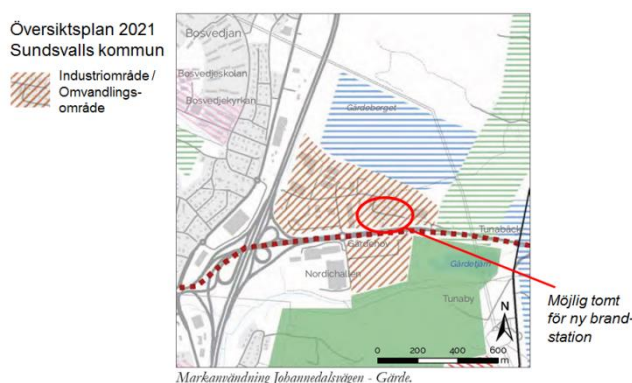
brandstationer har också bidragit med sina erfarenheter och kostnadsuppgifter kring deras byggnationer. Därtill har även byggkonsulter bidragit.

10.1 Alternativa fastigheter för byggande av brandstation

Översiktligt har flera möjliga alternativ studerats i Sundsvall och Timrå. Alternativen har valts ur olika operativa perspektiv som redovisas i kapitel 12 och 13 i denna rapport. Efter val av inriktningsbeslut kommer fördjupade studier av val av mark för byggnation att behöva utföras för att därefter påbörja detaljplanarbeten.

Alternativ i Sundsvall:

- Alternativ Gärde är ett omvandlingsområde från äldre villabebyggelse till industriområde i ÖP 2021. Sundsvalls kommun har påbörjat inlösen av fastigheter i området och i dagsläget är det genomfört till ca 1/3. Hittills har inlösen skett på begäran av fastighetsägarna. Alla fastighetsägare är medvetna om att deras fastigheter ligger i ett omvandlingsområde och att det för eller senare innebär inlösning. En detaljplan för området kommer att behöva tas fram. Vid detaljplanering behöver hänsyn tas till en idag kulverterad bäck.



Figur 4 Tomt vid lokalisering av en brandstation i Gärde.

- Alternativ Sjukhuset består av flera tänkbara lokaliseringar vid och kring infarten till Sundsvalls sjukhus. Alternativen består av mark som idag är obebyggd och som ägs av Sundsvalls kommun eller Landstinget i Västernorrland. Det innebär att markköp kan behöva genomföras beroende på val av tomt och en detaljplan behöver i samtliga fall upprättas. Den konfliktpunkt som kan uppstå bedöms främst handla om minskade rekreationsområden (skogsmark) och Hulivägens framtida vägkorridor.
- Alternativ Södra brofästet är den minsta tomten av de tre studerade alternativen. Tomten är belägen omedelbart väster om brofästet längs Kolvägen och kommer behöva kompletteras med ytterligare mark för personal- och besöksparkering. Tomten ägs idag av Sundsvalls kommun. Marken har tidigare använts som upplag, snötip, mm. Konfliktpunkter finns i form av befintliga dagvattenledningar och i form av nya, planerade dagvattenanläggningar. I övrigt är tomten i dagens planer tänkt att bli park. Öster om brofästet, söder om Oljehamnen finns också tomter. Nackdelen här är att dessa tomter ligger nära och inklämda mellan olika farliga verksamheter.

Alternativ i Timrå

- Timrå 1: Alternativa placeringar finns längs Terminalvägen mot rondellen vid E4. Flera tänkbara tomter kan finnas. Det handlar både om mark som ägs av Timrå kommun och mark som behöver köpas beroende på val av tomt. I alternativet Timrå 1 ingår även den befintliga tomten. Alla dessa förslag är dock likvärdiga operativt och benämns därför som Timrå 1.
- Timrå 2: Här finns alternativa tomter nära E4-avfarten vid Norrberge till Bergeforsen, mm. I detta alternativ är det viktigt att parera för framtida järnvägskorridorer, men det ska vara möjligt att hitta en tomt enligt Miljö- och bygghuset i Timrå. Beroende på placering kan markköp bli aktuellt.

10.2 Behov av byggnadsyta

En lokalförsörjningsplan har tagits fram för Sundsvalls brandstation vilken beskriver behovet av olika typer av ytor som exempelvis operativa ytbehov, ytor för kontorslokaler, reception, mm, se **bilaga X Rapport MRF lokalbehov och byggkostnader**.

Behålls en station i Timrå är lokalbehovet för Sundsvall omkring 6500 m². Byggytan för en sådan byggnad blir omkring 4000 m². Byggs en gemensam station är lokalbehovet omkring 7000 m² med en byggyta på mellan 4000 - 5000 m².

För Timrå har skisser på en ny brandstation framtagits. Förslagen är på mellan 1500 m² och drygt 2000 m². Här avser ytorna främst operativa behov och storleken på station kan variera mellan olika operativa lösningar.

10.3 Kostnader och hyreskostnader för nya brandstationer

Kostnader för en ny brandstation i Sundsvall eller en gemensam station för Sundsvall och Timrå har bedömts i **bilaga X Rapport MRF lokalbehov och byggkostnader**.

Byggkostnaderna varierar men ligger i spannet 20-25.000kr/m² för de brandstationsbyggnationer vi har hämtat uppgifter från. Men det finns även sakkunniga som tror att byggkostnaden med dagens byggmarknad kan hamna närmare 30.000kr/m². Markkostnader tillkommer.

Alla de brandstationsbyggen som vi undersökt har uppförts med respektive kommun som generalentreprenör.

Kostnad kronor/m ²	20 000,00 kr	25 000,00 kr	30 000,00 kr
Alternativ 6549m ²	130 980 000 kr	163 725 000 kr	196 470 000 kr
Alternativ 7046m ²	140 920 000 kr	176 150 000 kr	211 380 000 kr

Tabell 5. Byggkostnad för alternativ 2 och 3, med de tre olika kostnadsnivåer. Notera att redovisade byggkostnader endast gäller själva byggnaden, inte inventarier, tomt eller inlösen av befintliga fastigheter.

För en ny brandstation om 7000 m² har Drakfastigheter beräknat hyreskostnaden till 11,2 miljoner per år om byggkostnaden ligger på 30 000 kr/m² och 10 miljoner kronor

per år om byggkostnaden ligger på 25 000 kr/m². För 6500 m² blir motsvarande hyresbelopp 10,4 och 9,3 miljoner kronor.



Figur 5. Skiss över Kalmars nya brandstation på ca 6177 m². Brandstationen som invigdes i början av året är en av de nybyggnationer där utformning och byggkostnader för olika delar har studerats. Storleksmässigt ligger stationen lite knappt vad som behövs för en ny Sundsvallsstation (6500-7000 m²).

För Timrå brandstation har en beräkning av kostnader för en ny brandstation om 2100 m² med en byggkostnad på 30 500 kr per kvadrat gjorts (schablonvärde från Kultur och Teknik i Timrå), det vill säga en kostnad på ca 64 miljoner kr. Årshyran skulle här uppgå till ca 2,7 miljoner kr. Byggs en mindre station om ca 1500 m² kan kostanden krympas till omkring 45-50 miljoner kronor och årshyran reduceras i motsvarande grad till drygt 2 miljoner kronor.



Figur 6. Skiss över ny brandstation i Timrå i två storlekar.

11 Alternativ 1 - Nuvarande heltids stationsplaceringar

Detta alternativ bygger på dagens placering av brandstationerna. Det presenteras här för att användas som jämförelse mot alternativa placeringar av stationerna i Sundsvall och Timrå. I denna analys, nuläge, har dessutom resurserna på Alnö och i Söråker kompletterats med FIP/FIB för att åskådliggöra den förväntade nyttan avseende förkortad tid till ett första ingripande (se alternativ 1 B).

FIP/FIB-konceptet kan givetvis införas på samtliga RIB-styrkor i alternativ 1.

11.1 Alternativ 1 A

Alternativet bygger på nuvarande stationsplacering, ett nuläge när det gäller den operativa förmågan och som fungerar som en jämförelse mot de andra alternativen.



Figur 6. Visar täckningsgrad för heltidsstationerna med nuvarande placering. Bilden visar inte täckningsgrad med FIP.

Alternativ 1 Befintlig stationsplacering

Personal i jour och beredskap samt frivilliga resurser				
RCB-Räddningschef i beredskap IB-Inre befäl BIB-befäl i beredskap IL-ansatsledare				
Sundsvall -heltid ●   IL IB 90 sek anspänning  BIB 30 min RCB 60 min	Timrå -heltid ●  90 sek anspänning	Alnö -deltid ●  5 min anspänning	Njurunda -deltid ●  5 min anspänning	Fränsta -deltid ●  5 min anspänning
	Söråker -deltid ●  5 min anspänning	Nobel -deltid ●  5 min anspänning	Stöde -deltid ●  5 min anspänning	Matfors -deltid ●  5 min anspänning
Ånge -deltid ●  5 min anspänning	Liden -deltid ●  5 min anspänning	Frivilliga resurser (förstärkt medmänniska) ● ♦ Skatan ♦ Byberget ♦ Norrhassel ♦ Holm ♦ Naggen ♦ Indal ♦ Kölsillre ♦ Ljustorp ♦ Överturingen ♦ Sulå		
				
Totalt 56 personer i jour och beredskap + frivilliga resurser				

11.1.1 Förslag till Bemanning alternativ 1 A

Timrå, befintlig placering: 1 + 4 Heltid

Bemanningen på heltid behålls.

Söråker: 1 FIB + 4 RIB

RIB i Söråker behålls enligt nuvarande konstellation. Denna resurs kan kompletteras med FIB för att förkorta responstiden för styrkeledare, och därmed förbättra täckningsgraden (se alternativ 1 B). Om FIB-resursen avses användas vid IVPA-larm, behöver FIB kompletteras med att även en RIB larmas.

Sundsvall, befintlig placering: 2 + 6 Heltid

Bemanningen på heltid behålls.

Alnö: 1 FIB + 2 RIB

RIB i Alnö behålls enligt nuvarande konstellation. Denna resurs kan kompletteras med FIB för att förkorta responstiden för styrkeledare, och därmed förbättra

täckningsgraden (se alternativ 1 B). Om FIB-resursen avses användas vid IVPA-larm, behöver FIB kompletteras med att även en RIB larmas.

I övrigt inga ytterligare förändringar.

Detta förslag skulle innebära att anspänningstiden för styrkeledaren på Alnö och i Söråker skulle förkortas.

Den nya E4:an har inneburit en snabbare responstid söderut längs vägsträckan, detta skulle kunna innebära förändring av bemanningen i Njurunda.

11.2 Alternativ 1 B

Befintliga stationer i Sundsvall och Timrå (som ovan) dock med förändringar av den operativa förmågan avseende räddningspersonal i beredskap (RIB).

11.2.1 Förslag till Bemanning alternativ 1 B

Timrå, befintlig placering: 1 + 4 Heltid

Bemanningen på heltid behålls.

Söråker: 1 FIB + 2 RIB

RIB i Söråker kompletteras med FIB för att förkorta responstiden för styrkeledare, och därmed förbättra täckningsgraden. Om FIB-resursen avses användas vid IVPA-larm, behöver FIB kompletteras med att även en RIB larmas.

Sundsvall, befintlig placering: 2 + 6 Heltid

Bemanningen på heltid behålls.

Alnö: 2 FIP

RIB på Alnö förändras till FIP. Två personer behövs för att klara IVPA-larm i enlighet med interna rutiner. Om resursen inte avses användas vid IVPA-larm, kan bemanningen minskas till endast en person.

I övrigt inga ytterligare förändringar.

Detta förslag skulle innebära att anspänningstiden för styrkeledaren i Söråker och FIP på Alnö skulle förkortas. Den nya E4:an har inneburit en snabbare responstid söderut längs vägsträckan, detta skulle kunna innebära förändring av bemanningen i Njurunda. Förslaget innebär en försvagning avseende förmågan att hantera flera larm samtidigt på grund av minskning av bemanning på RIB styrkorna i Söråker och på Alnö.

12 Alternativ 2 - Ny heltidsstation i Sundsvall och en heltidsstation i Timrå

Detta alternativ bygger på tre olika placeringar av Sundsvalls station samt två olika placeringar av Timrås station.

De alternativa stationsplaceringarna i Sundsvall är Södra brofästet, Sjukhuset och Gärde. Stationsplaceringarna i Timrå benämns Timrå 1 och Timrå 2. Timrå 1 innebär en placering på befintlig stations tomt alternativt Terminalvägen mot ishallen. Timrå 2 innebär en placering av stationen i Norrberge. Det finns i båda alternativen flera olika varianter av tomter, men det har mindre betydelse för den operativa förmågan.

FIP/FIB-konceptet kan givetvis införas på samtliga RIB-styrkor i alternativ 2.



12.1 Alternativ 2 A

Sundsvalls brandstation flyttas till Gärde. Stationen i Timrå behålls, alternativt uppförs en ny station i närområdet (Timrå 1). Bilden visar inte täckningsgrad med FIP.



Figur 3. Visar täckningsgrad för heltidsstationerna när Sundsvall flyttas till Gärde och Timrå behåller nuvarande placering (Timrå 1). Bilden visar inte täckningsgrad med FIP.

Alternativ 2 A

Gärde-Timrå (Järnvägsgratan/Terminalvägen)-FIB/Söråker/FIP Alnö

Personal i jour och beredskap samt frivilliga resurser				
RCB-Räddningschef i beredskap IB-Inre befäl BIB-befäl i beredskap IL-insatsledare				
Sundsvall -heltid ●    IL IB 90 sek anspänning  BIB 30 min RCB 60 min	Timrå -heltid ●  90 sek anspänning	Alnö -deltid ●  FIB/FIP 5 min anspänning	Njurunda -deltid ●  5 min anspänning	Fränsta -deltid ●  5 min anspänning
	Söråker -deltid ●  5 min anspänning	Nobel -deltid ●  5 min anspänning	Stöde -deltid ●  5 min anspänning	Matfors -deltid ●  5 min anspänning
Ånge -deltid ●  5 min anspänning	Liden -deltid ●  5 min anspänning	Frivilliga resurser (förstärkt medmänniska) ● ♦ Skatan ♦ Byrget ♦ Norrhassel ♦ Holm ♦ Naggen ♦ Indal ♦ Kölsällre ♦ Ljustorp ♦ Överturingen ♦ Sulå		
				
Totalt 55 personer i jour och beredskap + frivilliga resurser				

12.1.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 A

Timrå: 1 + 4 Heltid (alternativt 1+2)

Bemanningen på heltid behålls

Söråker: 1 FIB + 4 RIB

RIB i Söråker kompletteras med FIB för att förkorta responstiden för styrkeledare, och därmed förbättra täckningsgraden.

Sundsvall, Gärde: 2 + 6 Heltid (alternativt 2+8)

Bemanningen på heltid behålls.

Alnö: 2 FIP

RIB på Alnö förändras till FIP. Två personer behövs för att klara IVPA-larm i enlighet med interna rutiner. Om resursen inte avses användas vid IVPA-larm, kan bemanningen minskas till endast en person.

Denna resurs är tänkt att vara knuten till stationen i Gärde.

I övrigt inga ytterligare förändringar.

Det här förslaget liknar alternativ 1 A, skillnaden är att huvudstationen i Sundsvall flyttas till Gärde. Det här får som effekt att responstiden norrut förkortas, exempelvis till bostadsområden i Sundsbruk och till Timrå. Överlag innebär denna placering av stationerna en liten försämring av den totala täckningsgraden inom Medelpads insatsområde. Det beror på att heltidsstationerna flyttas närmare varandra. Den nya placeringen av Sundsvalls station i Gärde skulle innebära att RIB-organisationen på Alnö kan minskas till endast FIP. Anspänningstiden för FIP/FIB på Alnö och i Söråker skulle förkortas. Förslaget ger möjlighet till förändring av styrkans storlek på stationerna i Sundsvall och Timrå genom flyttning av två heltidsbrandmän från Timrå till stationen vid sjukhuset.

12.2 Alternativ 2 B

Samma som alternativ 2 A, dock så uppförs en ny station norr om dagens station i Timrå, Norrberge (Timrå 2).



Figur 4 Visar täckningsgrad för heltidsstationerna när Sundsvall flyttar till Gärde och Timrå flyttar till Norrberge (Timrå 2). Bilden visar inte täckningsgrad med FIP.

Gärde blir huvudstation med ytor för bl.a. verkstad och administration. Stationen i Norrberge bör vara mindre än nuvarande station i Timrå, dock med ett effektivt nyttjande av ytorna. I Norrberge behövs i princip endast ytor för den operativa verksamheten.

Alternativ 2 B

Gärde-Timrå (Norrberge)-FIB/FIP Alnö och Söråker

Personal i jour och beredskap samt frivilliga resurser				
RCB-Räddningschef i beredskap IB-Inre befäl BIB-befäl i beredskap IL-insatsledare				
Sundsvall -heltid ●   IL IB 90 sek anspänning  BIB 30 min RCB 60 min	Timrå -heltid ●  90 sek anspänning	Alnö -deltid ●  FIB/FIP 5 min anspänning	Njurunda -deltid ●  5 min anspänning	Fränsta -deltid ●  5 min anspänning
	Söråker -deltid ●  FIB/FIP 5 min anspänning	Nobel -deltid ●  5 min anspänning	Stöde -deltid ●  5 min anspänning	Matfors -deltid ●  5 min anspänning
Ånge -deltid ●  5 min anspänning	Liden -deltid ●  5 min anspänning	Frivilliga resurser (förstärkt medmänsk) ● ◆ Skatan ◆ Norrhassel ◆ Naggen ◆ Kölsillre ◆ Överturingen ◆ Byberget ◆ Holm ◆ Indal ◆ Ljustorp ◆ Sulå 		
Totalt 52 personer i jour och beredskap + frivilliga resurser				

12.2.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 B

Timrå, Norrberge: 1 + 2 Heltid

Bemanningen på heltid minskas till 1 + 2

Söråker: 2 FIP

RIB i Söråker förändras till FIP. Två personer behövs för att klara IVPA-larm i enlighet med interna rutiner samt för att tillsammans med Timrå kunna genomföra rökdykning. Denna resurs är tänkt att vara knuten till stationen i Norrberge. Man genomför kontinuerligt organiserade övningar tillsammans med heltiden i Norrberge.

Sundsvall, Gärde: 2 + 8 Heltid

Bemanningen ökar med två personer, detta för att kunna ha goda förutsättningar att förstärka i hela insatsområdet.

Alnö: 2 FIP

RIB på Alnö förändras till FIP. Två personer behövs för att klara IVPA-larm i enlighet med interna rutiner. Om resursen inte avses användas vid IVPA-larm, kan bemanningen minskas till endast en person.

I övrigt inga ytterligare förändringar.

Placeringen av Timrås brandstation, längre norrut än dagens placering, möjliggör i det här alternativet en förändring i Söråker till FIP. På samma sätt gör placeringen av Sundsvalls station att även Alnö kan förändras till endast FIP.

Detta förslag skulle innebära att anspänningstiden på Alnö och i Söråker, avseende FIP, skulle förkortas. De utökade resurserna på stationen i Gärde skulle ha den högsta förmågan utan behov av förstärkning. Den utökade bemanningen på huvudstationen möjliggör förmåga att förstärka andra stationer samtidigt som en god beredskap upprätthålls för nya händelser. Förslaget innebär samtidigt en försvagning på grund av minskning av bemanning på RIB styrkorna i Söråker och på Alnö.

12.3 Alternativ 2 C

En ny brandstation uppförs i närheten av infarten till Sundsvalls sjukhus, befintlig station i Timrå behålls (Timrå 1).



Figur 5 Visar täckningsgrad för heltidsstationerna när Sundsvall flyttar till infarten vid sjukhuset och Timrå är på befintlig plats (Timrå 1). Bilden visar inte täckningsgrad med FIP.

Stationen i Sundsvall blir huvudstation med ytor för bl.a. verkstad och administration. Timrå station förändras och förnyas alternativt nybygge.

Alternativ 2 C

Sjukhuset-Timrå (Järnväggsgatan/Terminalvägen)-FIB/FIP Alnö

Personali i jour och beredskap samt frivilliga resurser				
RCB-Räddningschef i beredskap IB-Inre befäl BIB-befäl i beredskap IL-insatsledare				
Sundsvall -heltid ●    IL IB 90 sek anspänning  BIB 30 min RCB 60 min	Timrå -heltid ●  90 sek anspänning	Alnö -deltid ●  FIB/FIP 5 min anspänning	Njurunda -deltid ●  5 min anspänning	Fränsta -deltid ●  5 min anspänning
	Söråker -deltid ●  5 min anspänning	Nobel -deltid ●  5 min anspänning	Stöde -deltid ●  5 min anspänning	Matfors -deltid ●  5 min anspänning
Ånge -deltid ●  5 min anspänning	Liden -deltid ●  5 min anspänning	Frivilliga resurser (förstärkt medmänniska) ● ♦ Skatan ♦ Byberget ♦ Norrhassel ♦ Holm ♦ Naggen ♦ Indal ♦ Kölsillre ♦ Ljustorp ♦ Överturingen ♦ Sulå		
				
Totalt 55 personer i jour och beredskap + frivilliga resurser				

12.3.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 C

Timrå: 1 + 4 Heltid

Bemanningen på heltid behålls

Söråker: 1 FIB + 2 RIB

RIB i Söråker kompletteras med FIB för att förkorta responstiden för styrkeledare, och därmed förbättra täckningsgraden. Om FIB-resursen avses användas vid IVPA-larm, behöver FIB kompletteras med att även en RIB larmas.

Sundsvall, sjukhuset: 2 + 6 Heltid

Bemanningen på heltid behålls.

Alnö: 2 FIP

RIB på Alnö förändras till FIP. Två personer behövs för att klara IVPA-larm i enlighet med interna rutiner. Om resursen inte avses användas vid IVPA-larm, kan bemanningen minskas till endast en person.

I övrigt inga ytterligare förändringar.

Det här förslaget liknar alternativ 2 A, skillnaden är att huvudstationen i Sundsvall flyttas längre västerut. Det här får som effekt att responstiden västerut förkortas, exempelvis till bostadsområden i Bergsåker. Dessutom minskar tiden, jämfört med alternativ 2 A, för heltidens resurser att förstärka Matfors till att motsvara responstiden i alternativ 1 (nuläge). Överlag innebär denna placering av stationerna en förbättring av den totala täckningsgraden inom Medelpads insatsområde. Anspänningstiden för FIP på Alnö och i Söråker skulle förkortas..

Den nya placeringen av Sundsvalls station vid sjukhuset skulle innebära att RIB på Alnö kan förändras till endast FIP.

12.4 Alternativ 2 D

Två nya brandstationer uppförs, en i närheten av infarten till Sundsvalls sjukhus samt en i höjd med Norrberge (Timrå 2).

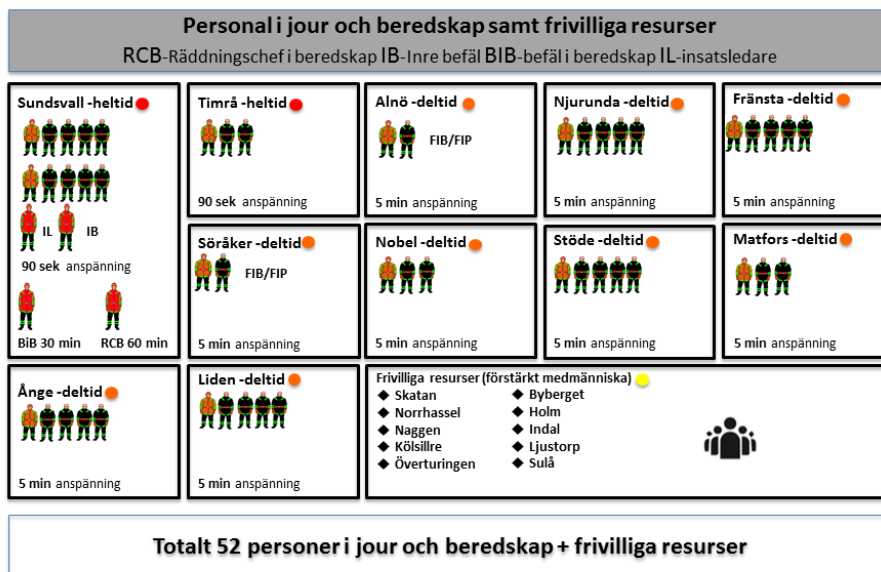


Figur 6 Visar täckningsgrad för heltidsstationerna när Sundsvall flyttar till infarten vid sjukhuset och Timrå flyttar till Norrberge (Timrå 2). Bilden visar inte täckningsgrad med FIP.

Den nya stationen i Sundsvall blir huvudstation med ytor för bl.a. verkstad och administration. Norrberge bör vara mindre än nuvarande station i Timrå, dock med ett effektivt nyttjande av ytorna. I Norrberge behövs i princip endast ytor för den operativa verksamheten.

Alternativ 2 D

Sjukhuset-Timrå (Norrberge)-FIB/FIP Alnö och Söråker



12.4.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 D

Timrå, Norrberge: 1 + 2 Heltid

Bemanningen på heltid minskas till 1 + 2

Söråker: 2 FIP

RIB i Söråker förändras till FIP. Två personer behövs för att klara IVPA-larm i enlighet med interna rutiner samt för att tillsammans med Timrå kunna genomföra rökdykning. Denna resurs är tänkt att vara knuten till stationen i Norrberge. Man genomför kontinuerligt organiserade övningar tillsammans med heltiden i Norrberge.

Sundsvall, sjukhuset: 2 + 8 Heltid

Bemanningen ökar med två personer, detta för att kunna ha goda förutsättningar att förstärka i hela insatsområdet.

Alnö: 2 FIP

RIB på Alnö förändras till FIP. Två personer behövs för att klara IVPA-larm i enlighet med interna rutiner. Om resursen inte avses användas vid IVPA-larm, kan bemanningen minskas till endast en person.

I övrigt inga ytterligare förändringar.

Det här förslaget innebär lika god täckningsgrad som alternativ 2 C, men med ett mer effektivt nyttjande av de operativa resurserna. Stationsplaceringen i Norrberge möjliggör god täckningsgrad i de norra delarna av Timrå kommun, resurserna i Norrberge och Söråker kommer tillsammans uppnå nivå 2 i de händelsetyper som beskrivs i rapporten *operativ förmåga*, bilaga 6. Dessutom förkortas anspänningstiden för FIP på Alnö och i Söråker.

De utökade resurserna på stationen vid sjukhuset skulle ha den högsta förmågan utan behov av förstärkning. Den utökade bemanningen på huvudstationen möjliggör förmåga att förstärka andra stationer samtidigt som en god beredskap upprätthålls för nya händelser.

12.5 Alternativ 2 E

En ny brandstation uppförs vid södra brofästet i Sundsvall, befintlig station i Timrå behålls (Timrå 1).



Figur 7 Visar täckningsgrad för heltidsstationerna när Sundsvall flyttar till södra brofästet och Timrå på befintlig plats (Timrå 1). Bilden visar inte täckningsgrad med FIP.

Stationen i Sundsvall blir huvudstation med ytor för bl.a. verkstad och administration. Timrå station förändras och förnyas alternativt nybygge.

Alternativ 2 E

Södra brofästet E4 -Timrå (Järnvägsgatan/Terminalvägen)-FIB/FIP Alnö

Personali i jour och beredskap samt frivilliga resurser				
RCB-Räddningschef i beredskap IB-Inre befäl BIB-befäl i beredskap IL-insatsledare				
Sundsvall -heltid ●    IL IB 90 sek anspänning BIB 30 min RCB 60 min	Timrå -heltid ●  90 sek anspänning	Alnö -deltid ●  FIB/FIP 5 min anspänning	Njurunda -deltid ●  5 min anspänning	Fränsta -deltid ●  5 min anspänning
	Söråker -deltid ●  5 min anspänning	Nobel -deltid ●  5 min anspänning	Stöde -deltid ●  5 min anspänning	Matfors -deltid ●  5 min anspänning
Ånge -deltid ●  5 min anspänning	Liden -deltid ●  5 min anspänning	Frivilliga resurser (förstärkt medmänniska) ● ♦ Skatan ♦ Norrhassel ♦ Naggen ♦ Kölsillre ♦ Överturingen ♦ Byberget ♦ Holm ♦ Indal ♦ Ljustorp ♦ Sulå 		
Totalt 55 personer i jour och beredskap + frivilliga resurser				

12.5.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 E

Timrå, befintlig placering: 1 + 4 Heltid

Bemanningen på heltid behålls.

Söråker: 1 FIB + 4 RIB

RIB i Söråker kompletteras med FIB för att förkorta responstiden för styrkeledare, och därmed förbättra täckningsgraden. Om FIB-resursen avses användas vid IVPA-larm, behöver FIB kompletteras med att även en RIB larmas.

Sundsvall, södra brofästet: 2 + 6 Heltid

Bemanningen på heltid behålls.

Alnö: 2 FIP (alternativt FIB + 2 RIB)

RIB på Alnö förändras till FIP. Två personer behövs för att klara IVPA-larm i enlighet med interna rutiner. Om resursen inte avses användas vid IVPA-larm, kan bemanningen minskas till endast en person.

Njurunda: 1+4 (alternativt 1+2).

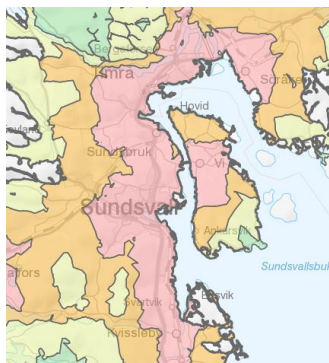
Bemanningen på RIB Njurunda behålls alternativt förändras till 1+2.

I övrigt inga ytterligare förändringar.

Det här förslaget liknar mest alternativ 1 A, skillnaden är att huvudstationen i Sundsvall flyttas till södra brofästet. Skillnaden mot nuvarande stationsplacering på Björneborgsgatan är liten, det får som effekt att responstiden för heltidens resurser norr- och söderut längs E4 förkortas marginellt. Däremot har E4 syd redan idag förkortat responstiderna söderut till Njurunda, vilket skulle kunna möjliggöra förändringar på Njurundastyrkans bemanning. Anspänningstiden för FIP på Alnö och i Söråker skulle förkortas. Det här förslaget innebär inte lika god täckningsgrad som alternativ 2 C och 2 D. Den nya placeringen av Sundsvalls station vid södra brofästet skulle innebära att responstiden till Alnö är tillräcklig för att motivera endast FIP.

12.6 Alternativ 2 F

Två nya brandstationer uppförs, en vid södra brofästet i Sundsvall samt en i höjd med Norrberge (Timrå 2).

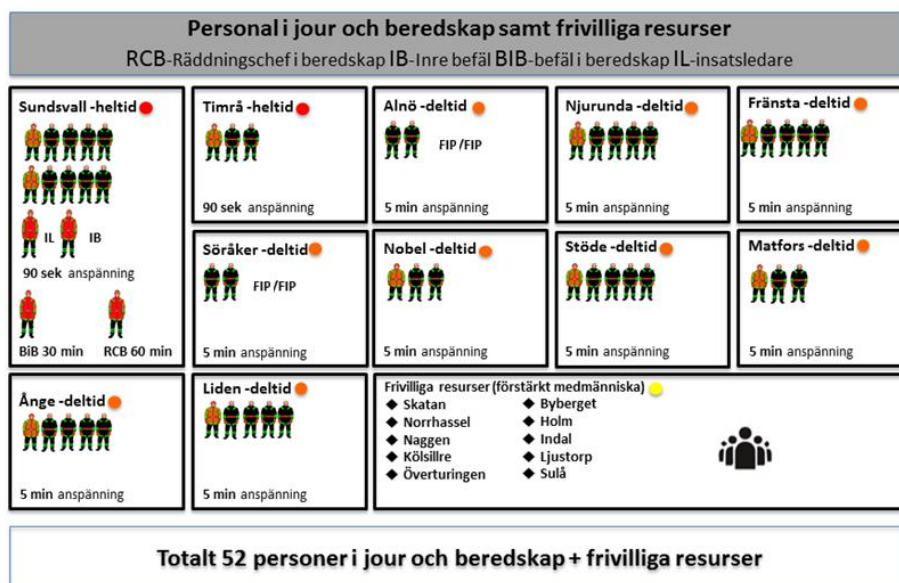


Figur 8 Visar täckningsgrad för heltidsstationerna när Sundsvall flyttar till södra brofästet och Timrå flyttar till Norrberge (Timrå 2). Bilden visar inte täckningsgrad med FIP.

Den nya stationen i Sundsvall blir huvudstation med ytor för bl.a. verkstad och administration. Norrberge bör vara mindre än nuvarande station i Timrå, dock med ett effektivt nyttjande av ytor. I Norrberge behövs i princip endast ytor för den operativa verksamheten.

Alternativ 2 F

Södra brofästet E4-Timrå (Norrberge)-FIB/FIP Alnö och Söråker



12.6.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 F

Timrå, Norrberge: 1 + 2 Heltid

Bemanningen på heltid minskas till 1 + 2

Söråker: 2 FIP

RIB i Söråker förändras till FIP. Två personer behövs för att klara IVPA-larm i enlighet med interna rutiner samt för att tillsammans med Timrå kunna genomföra rökdykning. Denna resurs är tänkt att vara knuten till stationen i Norrberge. Man genomför kontinuerligt organiserade övningar tillsammans med heltiden i Norrberge.

Sundsvall, södra brofästet: 2 + 8 Heltid

Bemanningen ökar med två personer, detta för att kunna ha goda förutsättningar att förstärka i hela insatsområdet.

Alnö: 2 FIP

RIB på Alnö förändras till FIP. Två personer behövs för att klara IVPA-larm i enlighet med interna rutiner. Om resursen inte avses användas vid IVPA-larm, kan bemanningen minskas till endast en person.

I övrigt inga ytterligare förändringar.

Det här alternativet bygger på alternativ 2 E men med skillnaden att stationen i Timrå flyttas till Norrberge. Skillnaden mot Sundsvalls nuvarande stationsplacering på Björneborgsgatan är liten, det får som effekt att responstiden för heltidens resurser norr- och söderut längs E4 förkortas marginellt. Däremot har den nya E4:an inneburit en snabbare responstid söderut längs vägsträckan, detta skulle kunna innebära förändring av bemanningen i Njurunda.

Det här förslaget innebär inte lika god täckningsgrad som alternativ 2 C och 2 D, men med samma bemanningsmodell som 2 B och 2 D, för ett mer effektivt nyttjande av de operativa resurserna. Stationsplaceringen i Norrberge möjliggör god täckningsgrad i de norra delarna av Timrå kommun, resurserna i Norrberge och Söråker kommer

tillsammans uppnå nivå 2 i de händelsetyper som beskrivs i denna rapport. Dessutom förkortas anspänningstiden för FIP på Alnö och i Söråker. När FIP-resurser från Söråker förstärker/förstärks kommer nivån att kunna motsvara nivå 2 i de händelsetyper som beskrivs i rapporten *operativ förmåga*, bilaga 6.

De utökade resurserna på stationen vid södra brofästet skulle i detta alternativ ha den högsta förmågan utan behov av förstärkning. Den utökade bemanningen på huvudstationen möjliggör förmåga att förstärka andra stationer samtidigt som en god beredskap upprätthålls för nya händelser.

12.7 Alternativ 2 G

En ny brandstation uppförs i närheten av infarten till Sundsvalls sjukhus och en ny station i Timrå (Timrå 1).



Figur 9 Visar täckningsgrad för heltidsstationerna när Sundsvall flyttar till infarten vid sjukhuset och en ny i Timrå (Timrå 1). Bilden visar inte täckningsgrad med FIP.

Den nya stationen i Sundsvall blir huvudstation med ytor för bl.a. verkstad och administration. Ny brandstation i Timrå.

Alternativ 2 G

Sjukhuset-Timrå (Järnväggsgatan/Terminalvägen)

Personal i jour och beredskap samt frivilliga resurser				
RCB-Räddningschef i beredskap IB-Inre befäl BIB-befäl i beredskap IL-insatsledare				
Sundsvall -heltid ●   IL IB 90 sek anspänning  BIB 30 min RCB 60 min	Timrå -heltid ●  90 sek anspänning	Alnö -deltid ●  5 min anspänning	Njurunda -deltid ●  5 min anspänning	Fränsta -deltid ●  5 min anspänning
	Söråker -deltid ●  5 min anspänning	Nobel -deltid ●  5 min anspänning	Stöde -deltid ●  5 min anspänning	Matfors -deltid ●  5 min anspänning
Ånge -deltid ●  5 min anspänning	Liden -deltid ●  5 min anspänning	Frivilliga resurser (förstärkt medmänniska) ● ◆ Skatan ◆ Norrhassel ◆ Naggen ◆ Kölsillre ◆ Överturingen ◆ Byberget ◆ Holm ◆ Indal ◆ Ljustorp ◆ Sulå 		
Totalt 56 personer i jour och beredskap + frivilliga resurser				

12.7.1 Förslag till Bemanning alternativ 2 G

Timrå: 1 + 4 (alternativt 1+2) Heltid

Bemanningen på heltid behålls på 1+4 alternativt förändras till 1+2.

Sundsvall, sjukhusplacering: 2 + 6 (alternativt 2+8) Heltid

Bemanningen på heltid behålls på 2+6 alternativt ändras till 2+8.

Samtliga RIB stationer:

På samtliga RIB stationer införs FIB i övrigt nuvarande bemanning. Om FIB-resursen avses användas vid IVPA-larm, behöver FIB kompletteras med att även en RIB larmas.

Detta förslag skulle innebära att vi behåller vår nuvarande operativa förmåga och att anspänningstiden för styrkeledaren på samtliga RIB styrkor skulle förkortas. Förslaget ger möjlighet till förändring av styrkans storlek på stationerna i Sundsvall och Timrå genom flyttning av två heltidsbrandmän från Timrå till stationen vid sjukhuset. Den utökade bemanningen på huvudstationen möjliggör förmåga att förstärka andra stationer samtidigt som en god beredskap upprätthålls för nya händelser. Vi behåller vår samlade förmåga att hantera flera samtidigt pågående händelser. Det här förslaget liknar alternativ 2 A, skillnaden är att huvudstationen i Sundsvall flyttas längre västerut. Det här får som effekt att responstiden västerut förkortas, exempelvis till bostadsområden i Bergsåker. Dessutom minskar tiden, jämfört med alternativ 2 A, för heltidens resurser att förstärka Matfors till att motsvara responstiden i alternativ 1 (nuläge). Överlag innebär denna placering av stationerna en förbättring av den totala täckningsgraden inom Medelpads insatsområde.

13 Alternativ 3 - Gemensam heltidsstation

Alternativet bygger på samlokalisering av räddningsstyrkorna i Timrå och Sundsvall till en gemensam station i Gärde. På samma sätt som för alternativ 1 B har resurserna på Alnö och i Söråker kompletterats med FIP/FIB för att åskådliggöra förväntad nytta avseende förkortad tid till ett första ingripande (se alternativ 3 B).

FIP/FIB-konceptet kan givetvis införas på samtliga RIB-styrkor i alternativ 3.

13.1 Alternativ 3 A

Båda stationerna i Sundsvall och Timrå flyttas till Gärde.



Figur 10. Visar täckningsgrad för heltidsstationerna när både Timrå och Sundsvall flyttar till Gärde. Bilden visar inte täckningsgrad med FIP.

13.1.1 Förslag till Bemanning alternativ 3 A

Sundsvall och Timrå, Gärde: 3 + 10 Heltid

Bemanningen på heltid behålls med dagens Sundsvall och Timrå gemensamt 3 + 10.

Söråker: 1 + 4 RIB

RIB i Söråker kan kompletteras med FIB.

Alnö: 1 + 2 RIB

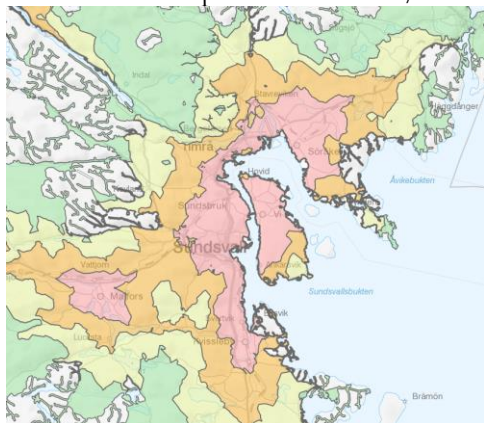
RIB i Alnö kan kompletteras med FIB.

I övrigt inga ytterligare förändringar.

Alternativ 3 har lägst total täckningsgrad av alla alternativ på drygt 74 %.
Täckningsgraden är dock att betrakta som godtagbar jämfört med övriga Sverige.
De stora resurserna på stationen i Gärde skulle i detta alternativ ha den högsta förmågan utan behov av förstärkning. Den utökade bemanningen på huvudstationen möjliggör förmåga att förstärka andra stationer samtidigt som en god beredskap upprätthålls för nya händelser.

13.2 Alternativ 3 B

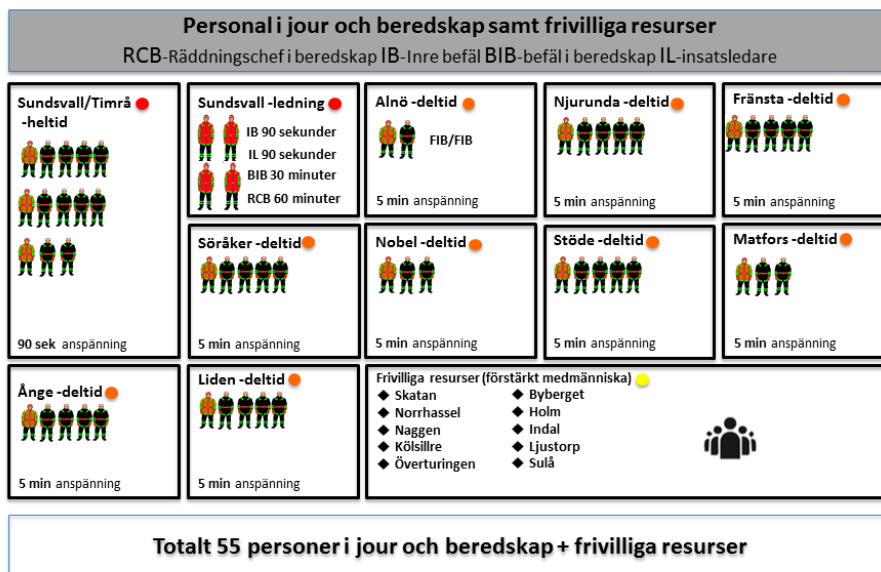
Ny gemensam brandstation uppförs i Gärde för stationerna i Sundsvall och Timrå. Alnö och Söråker kompletteras med FIP/FIB.



Figur 11 Visar täckningsgrad för en heltidsstation när Sundsvall och Timrå flyttar till Gärde. Samt FIP på Alnö och i Söråker.

Alternativ 3

Gemensam station Sundsvall FIB/FIP Alnö



13.2.1 Förslag till Bemanning alternativ 3 B

Sundsvall och Timrå, Gärde: 3 + 10 heltid

Bemanningen på heltid behålls med dagens Sundsvall och Timrå gemensamt 3 + 10.

Söråker: 1 FIB + 4 RIB

RIB-organisationen i Söråker kompletteras med FIB.

Alnö: 2 FIP

RIB-organisationen på Alnö förändras till 2 FIP.

I övrigt inga ytterligare förändringar.

Detta förslag skulle innebära att anspänningstiden för styrkeledaren i Söråker och FIP på Alnö skulle förkortas med 3:30. Detta skulle öka täckningsgraden jämfört med alternativ 3 A till 79,9 %. Värt att notera är att täckningsgraden blir något missvisande då den visar första resurs på plats och denna har i detta fall en mer begränsad verktygslåda. De händelsetyper som beskrivits i denna rapport har valts ut för att de anses ha ett förhöjt behov av ett snabbt ingripande och då kan FIB/FIP vara ett sätt att i större omfattning tillgodose detta behov.

De stora resurserna på stationen i Gärde skulle i detta alternativ med andra ord ha den högsta förmågan utan behov av förstärkning. Den utökade bemanningen på huvudstationen möjliggör förmåga att förstärka andra stationer samtidigt som en god beredskap upprätthålls för nya händelser.

14 Samlokalisering

14.1 SOS Alarm

Idag är SOS Alarm samlokaliserad med MRF vid Sundsvallsstationen. Även deras utveckling kan hämmas av brist på lokalytor. Därför pågår ett parallellt arbete i

samverkan med SOS Alarm om att dels fortsätta att vara samlokaliserade vid byggnation av en ny brandstation i Sundsvall och dels om att det där ska finnas ytor och möjlighet för SOS Alarm att på olika sätt expandera.

Vid planering av en nybyggnation ska även höjd i markplanering och byggkonstruktion tas för en alarmeringscentral i Sundsvall. Som antingen kan byggas direkt i samband med bygget av ny brandstation alternativt att det är enkelt och förberett för att kunna komplettera byggnaden i framtiden. Denna förberedelse kan få betydelse om bland annat 112-utredningen skulle leda till en sådan utveckling.

Samarbetet och arbetssätt vid larmhantering mellan MRF och SOS Alarm har utvecklats mycket positivt genom åren och att detta arbete ska fortsätta. MRF avser att vara en ledande räddningstjänst, vilket innebär en hög lägsta nivå på alla typer av larm men också en god förmåga att hantera större händelser. I perspektiv som naturolyckor och räddningstjänst i ett förändrat klimat driver MRF redan idag utvecklingen i landet och delvis så även inom övriga EU. MRF har satsat på en hög utbildningsnivå, stark ledningsorganisation, framtagande av specialutrustning samt utveckling av egna expertkunskaper inom området. I en omvärld som blivit osäkrare i perspektiv som säkerhetsläge, mm avser MRF också att vara ledande på att hantera de risker som detta kan innebära. Det handlar om räddningstjänst, krisberedskap och förebyggande arbete. I allt detta arbete är SOS Alarm en viktig samarbetspart.

Även idag pågår diskussioner och framtagande av olika lösningar kring bristen på lokaler i befintlig byggnad för SOS Alarm, som bland annat kan komma att frigöra ytor för SOS Alarm att redan idag kunna expandera i befintliga lokaler.

14.2 Övriga samlokaliseringar

I övrigt kan det även finnas andra möjligheter till andra samlokaliseringar och vissa kontakter har också tagits.

Det finns potential i att samnyttja delar av Räddningstjänstens lokaler, för att ur ett kommunalt helhetsperspektiv sänka lokalkostnader. Det skulle kunna innebära att annan kommunal verksamhet skulle kunna nyttja lokaler tillsammans med Räddningstjänsten. Det gäller främst i de orter där RIB-styrkor finns och där tex hemtjänsten skulle kunna nyttja samma lokaler. Detta bör utredas för att se om möjligheten finns, dels ur ett arbetstagar- men också ur ett sekretessperspektiv.

Förslagen till ombyggnationer eller nybyggnationer i denna rapport är dock fristående och avser MRF:s verksamhet och behov. Samlokaliseringar som skulle kunna innebära samordningsvinster i lokalförsörjning får därför ses som en extra bonus i den ekonomiska kalkylen. Alla beräkningar i denna rapport avser strikt MRF:s behov.

15 Miljö och arbetsmiljö

Arbetsmiljö handlar förstås om många olika områden. Här beskrivs endast de allra sämsta fysiska bristerna i arbetsmiljön i befintliga heltidsstationer.

Den finns brister hanteringen av larmkläder (risk för smitta av skadliga ämnen från brandrök). Det åtgärder som gjorts för att minska riskerna är gjorda så långt som möjligt inom ramen för befintliga byggnader. I en modern brandstation är naturligtvis hanteringen ännu säkrare, exempelvis förvaras larmkläder i ett separat ventilerat utrymme.

Idag råder det ingen tvekan om det varit en brand när man kommer till brandstationen i Sundsvall. Röklukten finns då i lokalerna.

Arbetsmiljön påverkas också av bristen av yta för förvaring av utrustning för räddningsinsatser. Vidare är verkstadsplatsen är omodern med brister i arbetsmiljö.

På grund av den låga takhöjden ryms idag inte väl fungerande avgasutsug i vagnhallstaket i Sundsvall. Det medför bland annat uppenbara risker för spridning av partiklar från bland annat dieselsavgaser i hela byggnaden.

Som exempel på hur luft från vanghallen sprids kan nämnas att när målningsarbeten görs i vagnhallarna så sprids lukten av målarfärg i hela byggnaden.

Ur miljöaspekter så kan nämnas att bristen på utrymme för material för räddningsinsatser gör att detta förvaras på flera olika platser. Det innebär i sin tur många onödiga transporter fram och tillbaka för underhåll, mm.

Vidare saknas rening av tvättvatten från tvätt av larmställ och brandslangar, vilket innebär att via de kommunala reningsverken sprids giftiga ämnen från brandplatser till miljön via reningsverkens utgående vatten.

I samtliga förslag som diskuteras i denna rapport erhålls förbättringar av både arbetsmiljö och miljöpåverkan. Lättast att uppnå dessa förbättringar är i de olika nybyggnadsalternativen.

16 Riskbedömning inför ändringar i verksamheten

Vid större förändringar på arbetsplatsen eller inom organisationen är det viktigt att analysera hur förändringarna kommer att påverka arbetstagarna och arbetsmiljön. Detta är även ett krav som följer av §8 AFS 2001:1 Systematiskt arbetsmiljöarbete (Arbetsmiljöverket, 2001). I förändringsarbetet ska även arbetstagarorganisationerna involveras och det finns en samverkansskyldighet som ska uppfyllas.

Oavsett vilket av förslagen som förordas kommer det att bli förändringar i lokalutformning, kanske i arbetslagens utformning och till viss del kan det även ske förändringar i arbetsinnehåll. Arbetsmiljöverket har tagit fram en broschyr, *Riskbedömning inför ändring i verksamheten*, som syftar till att ge arbetsgivaren stöd i risk- och konsekvensarbetet inför en ändring i organisationen (Arbetsmiljöverket, 2015). Denna kan med fördel användas för att skapa en struktur kring riskbedömningsarbetet. Lika viktigt som att en riskbedömning utförs är det att rätt personer ingår i arbetsgruppen, skyddsombud och representanter för arbetstagarna är nyckelpersoner som måste ges plats i arbetet.

På vilket sätt och i vilken omfattning som det kommer att bli förändringar kan inte ses i sin helhet förrän ett inriktningsbeslut är taget. Men när det är gjort är det viktigt att riskbedömningsarbetet påbörjas så snart som möjligt och att det utförs löpande och parallellt med övrigt projektarbete.

17 Källhänvisning

Arbetsmiljöverket. (den 15 02 2001). *Systematiskt arbetsmiljöarbete*. Hämtat från <https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/foreskrifter/systematiskt-arbetsmiljoarbete-foreskrifter-afs2001-1.pdf> den 28 04 2017

Arbetsmiljöverket. (2015). *Riskbedömning inför ändringar i verksamheten*. Hämtat från <https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/broschyrrer/riskbedomning-infor-andring-i-verksamheten-broschyr-adi575.pdf> den 28 04 2017

Komittédirektiv. (Dir. 2017:15). *En effektivare kommunal räddningstjänst*. Hämtat från [www.regeringen.se:
http://www.regeringen.se/491d4e/contentassets/ac6e98493d6240598c01a4e67320fa0e/en-effektivare-kommunal-raddningstjanst-dir.-201715](http://www.regeringen.se/491d4e/contentassets/ac6e98493d6240598c01a4e67320fa0e/en-effektivare-kommunal-raddningstjanst-dir.-201715)

18 Beskrivning bilagor

1. Bilaga – Projektdirektiv

2. Bilaga – Riskanalys och täckningsgrad

3. Bilaga – Handlingsprogram räddningstjänst 2016-2019

4. Bilaga - Samhällstrender och framtida behov

5. Bilaga – Genomlysning av befintliga fastigheter

6. Bilaga – Operativ förmåga

7. Bilaga – PM ledningsorganisation

8. Bilaga – Effektivisera arbete vid insatser av typen brand i byggnad

9. Bilaga – Fordon

10. A. Bilaga - Ny brandstation i Sundsvall

B. Bilaga - Ny brandstation Timrå

11. Bilaga - RIB/Deltid

12. Bilaga - Skyddscenter/övningsområde