

Införande av FIP i Karlsborgs kommun

– Projektsammanställning samt utvärdering efter 18 månader

2021-12-01 – 2023-05-31

Sammanfattning

Responstiderna i Karlsborgs kommun har under många år varit långa och på grund av det så beslutades 2021 att FIP skulle införas. FIP står för Första InsatsPerson och innebär i Karlsborg att styrkeledaren har ett eget mindre utryckningsfordon under sin beredskap och åker direkt till skadeplats vid larm.

Införandet skedde genom ett projekt där frågor som riskanalys, fordon, utrustning, rutiner och övning hanterades.

Denna utvärdering har skett 18 månader efter att FIP togs i drift. Utvärderingen av införandet av FIP har resulterat i följande slutsatser:

- + Responstiden från att räddningstjänsten tar emot larm tills första enhet är framme på skadeplats har minskats med 6,5 minuter i medeltal eller 38%.
- + Skadeutvecklingen har kunnat brytas tidigare och därmed förhindrat stora egendomsskador.
- + Tidsvinsten har givit styrkeledaren möjlighet till bättre informationsinhämtning och på så sätt skapat förutsättningar för att fatta bättre beslut.
- + Av de som åker FIP idag, samt av vakthavande befäl (VB), är uppfattningen om införandet av FIP mycket positiv och rekommenderas starkt till andra stationer/räddningstjänster som inte har det.
- + FIP är en bra resurs för att utföra undersökningar och enklare kontroller.
- + Tidsvinsten till första lägesrapport ger bättre förutsättningar för systemledningen att agera i sin roll.
- + Den samhällsekonomiska vinsten uppskattas till 18 gånger större än kostnaderna för FIP.

- Att åka själv på IVPA eller andra liknande händelser, är mer påfrestande och utgör ett större stressmoment för individen än att åka i grupp.
- Att inte ha ett befäl med på stationen vid inryckning skapar ett större informations- och kommunikationsbehov än tidigare.

Övriga slutsatser och rekommendationer som kommit fram av utvärderingen är:

- Det bör utredas vidare hur responstiden kan kortas för resterande inryckande styrka i Karlsborg. Den relativt långa responstiden, innan förmågan till exempelvis rökdykning och losstagning vid trafikolycka, kvarstår.
- Möjligheten att kommunicera med bild och ljud mellan ledningscentralen och vagnhallen bör återinföras för att förenkla kommunikationen mellan VB och inryckande personal.
- FIP är beroende av att den tekniska utrustningen i FIP-fordonet för utalarmering, statusrapportering, navigering och kommunikation fungerar. Vid problem försämras arbetsmiljön och möjligheten att agera i rollen på ett bra och säkert sätt. Det är viktigt att tekniken är robust och att dess funktion säkerställs.

Innehåll

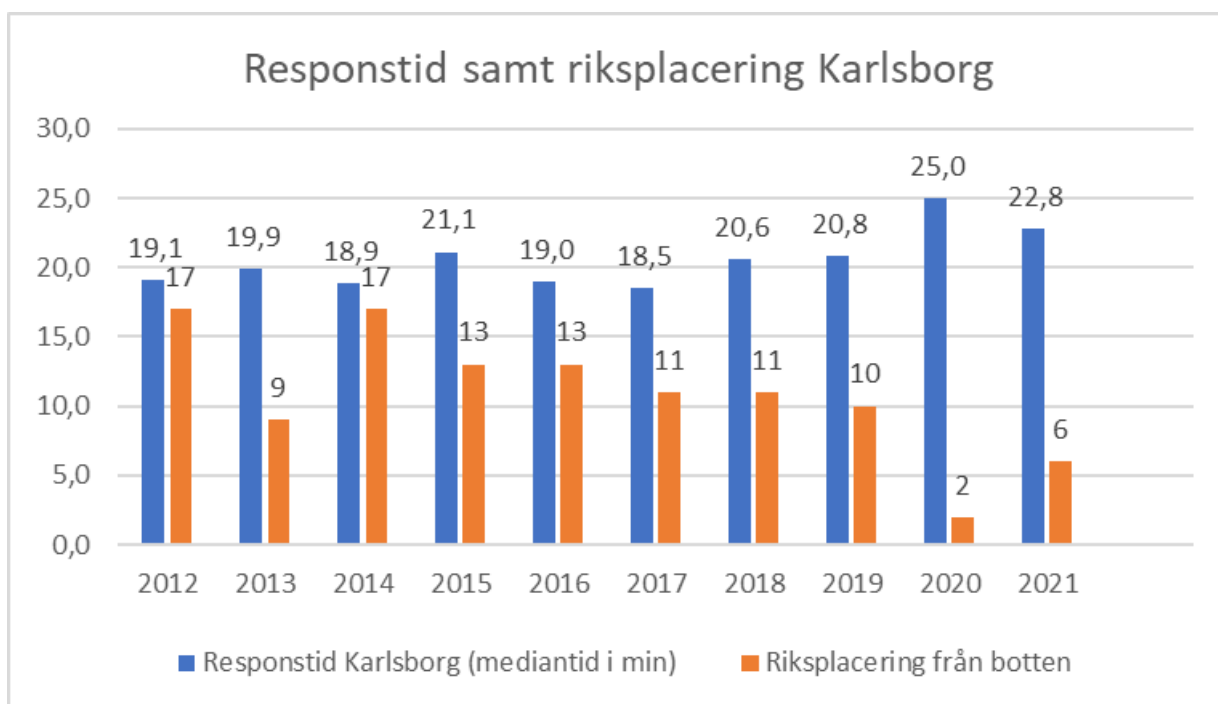
1	Inledning.....	1
1.1	Syfte.....	1
1.2	Mål.....	1
1.3	Metod.....	2
1.4	Avgränsningar	2
2	FIP-projektet.....	3
3	Utvärdering.....	4
3.1	Responstiden.....	4
3.2	FIP-personalens egna upplevelser	5
3.3	Specifika händelser.....	7
3.4	Upplevelse och utvärdering från övriga brandmän i Karlsborg	8
3.5	Anspänningstid för inryckande personal i Karlsborg (253-7010).....	8
3.6	Inre systemlednings upplevelse och utvärdering.....	9
4	Ekonomi	11
4.1	Kostnad för att införa FIP	11
4.2	Samhällsekonomisk effekt.....	11
	Referenser.....	14
	Bilaga 1 – Förmågebeskrivning	15
	Bilaga 2 – Konsekvensbeskrivning	18
	Bilaga 3 – Riskbedömning	20
	Bilaga 4 – Protokoll från MBL-förhandling	26

1 Inledning

Responstiden, alltså tiden från att 112-samtal inkommer till SOS Alarm till dess att räddningstjänstens första enhet är framme på skadeplats, har under många år varit väldigt lång i Karlsborgs kommun (Figur 1). År 2020 hade Karlsborg den näst långsammaste responstiden i hela landet enligt Sveriges Kommuner och Regioners statistik "Öppna jämförelser trygghet och säkerhet" (SKR). Den politiska direktionen gav i uppdrag åt Förbundsdirektör och Räddningschef att göra något åt saken och beslut togs att införa en så kallad första insatsperson (FIP) för att sänka responstiden.

FIP är, på grund av dess många fördelar, idag en vanlig funktion bland räddningstjänsterna i Sverige. Det finns på över 330 stationer (i vissa fall upp till tre FIP på en station) och funktionens utformning kan se olika ut vad gäller utbildningsnivå och förmåga.

Införandet av FIP i Karlsborg gjordes, genom ett projekt som startades 2021, där det ingick att genomföra utvärderingar vid tre tillfällen (6, 12 och 18 månader) efter att FIP togs i drift. Projektets innehåll beskrivs närmare i kommande kapitel.



Figur 1. Responstid samt riksplacering för Karlsborg 2012-2021. Källa: (SKR)

1.1 Syfte

Syftet med denna rapport är att sammanställa och utvärdera införandet av FIP i Karlsborgs kommun, 18 månader efter att den togs i drift.

1.2 Mål

Målet med rapporten är att ge svar på följande frågeställningar:

1. Hur stor effekt har införandet av FIP haft på responstiden i Karlsborgs kommun?
2. Vilka övriga konsekvenser har FIP haft för räddningstjänsten utifrån individens, stationens och organisationens perspektiv?

3. Vilka konsekvenser har FIP haft för allmänheten utifrån de hjälpsökandes perspektiv?
4. Vad är kostnaden för att införa FIP?

1.3 Metod

Utvärderingen görs med följande metoder:

- Inhämtning och analys av statistik för tider loggade i räddningstjänstens händelserapporter.
- Enkätundersökning
- Intervjuer med de som bemannar FIP

1.4 Avgränsningar

Utvärderingen görs utifrån de händelser som varit inom Karlsborgs kommun under den tidsperiod på 18 månader som införandeprojektet omfattar.

2 FIP-projektet

Efter att beslut fattats att införa FIP i Karlsborg startades ett projekt. En projektgrupp sattes samman där deltagarna hade följande ansvarsområden:

- Projektledare
- Risk- och konsekvensanalys
- Fordon och utrustning
- Utbildning och övning
- HR

Projektet genomfördes sedan under hösten 2021 enligt följande steg:

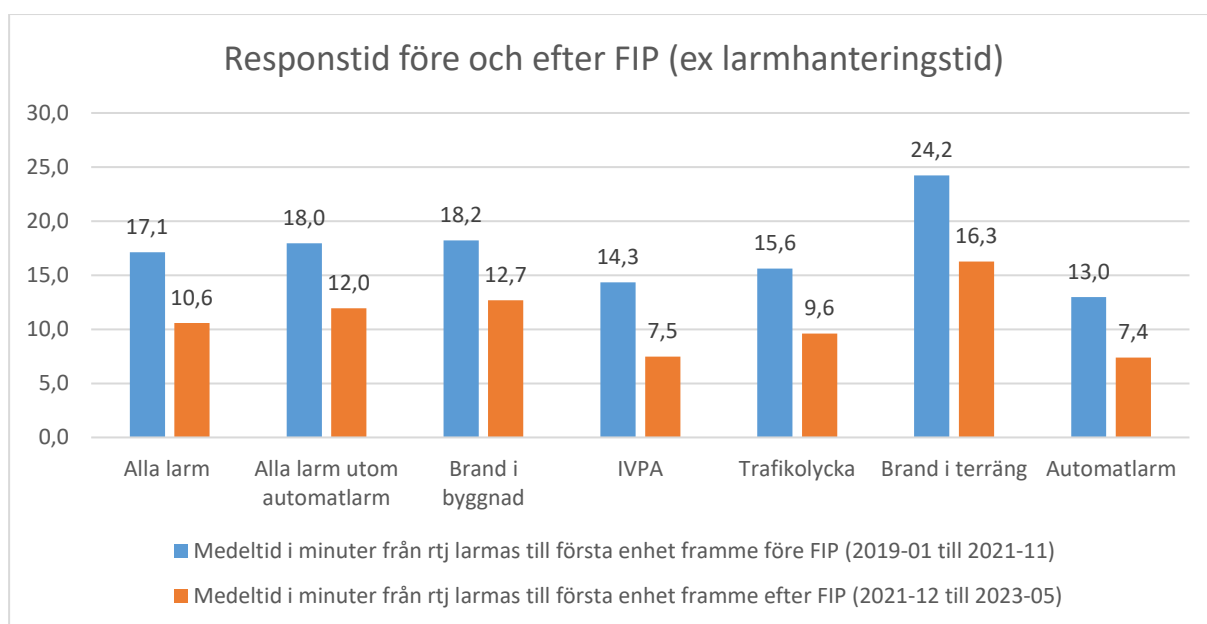
1. Förmågebeskrivning togs fram där funktionen som FIP beskrevs samt vilka uppgifter FIP förväntas kunna utföra. Kopplat till förmågan togs även en utrustningslista fram till fordonet (Se Bilaga 1 – Förmågebeskrivning)
2. Konsekvensbeskrivning för att identifiera och skapa rutiner för de förändringar som införandet av FIP innebar för individen samt för organisationen (se Bilaga 2 – Konsekvensbeskrivning)
3. Riskbedömning genomfördes samt åtgärder vidtogs för att göra det så tryggt och säkert som möjligt för personalen som bemannar FIP (Se Bilaga 3 – Riskbedömning)
4. MBL-förhandling mellan arbetsgivare och fack (se Bilaga 4 – Protokoll från MBL-förhandling)
5. Fordon samt utrustning färdigställdes
6. Utbildning och övning genomfördes
7. 2021-12-01 sätts FIP i skarp drift
8. Utvärdering genomförs efter 6, 12 samt 18 månader
9. Projektavslut genom denna utvärderingsrapport

3 Utvärdering

I följande avsnitt utvärderas införandet av FIP utifrån olika perspektiv.

3.1 Responstiden

Räddningstjänstens responstid jämförs mellan en period på 35 månader (190101-211130 och totalt 161 larm) före införandet av FIP med de första 18 månaderna (211201-230531 och 117 larm) efter införandet. Responstiden i nedanstående diagram visar tiden, i **medeltal**, från det att räddningstjänsten får larmet till dess att första enhet är framme. Observera att tiderna ej är jämförbara med responstiden från SKR – Öppna jämförelser (Figur 1) där siffrorna redovisar tiden i **median** samt att den inkluderar larmhanteringstiden hos SOS.



Figur 2. Responstid i Karlsborgs kommun före och efter införandet av FIP

	Minskning i min	Tidsminskning i %
Alla larm	6,5	38%
Alla larm utom automatlarm	6,0	33%
Brand i byggnad	5,5	30%
IVPA	6,9	48%
Trafikolycka	6,0	38%
Brand i terräng	8,0	33%
Automatlarm	5,6	43%

Figur 3. Minskning av responstid efter införandet av FIP i Karlsborg

Då denna rapport författas har SKR ännu ej publicerat responstiden i "Öppna jämförelser" för 2023. Utifrån räddningstjänstens egen statistik kommer responstiden bli ca 10 minuter, mätt enligt metoden i "Öppna jämförelser". Detta innebär ungefär en halvering av de historiska tiderna.

Analys och slutsats

Införandet av FIP i Karlsborg har alltså i medeltal för samtliga larm, minskat responstiden för räddningstjänsten med 6,5 minuter eller 38% under jämförda perioder. Detta är en betydande minskning som möjliggör att en skadeutveckling kan brytas tidigare. Brand i byggnad samt IVPA kan generellt antas vara de mest tidskritiska larmtyperna och där är tidsvinsten 5,5 min (30%) respektive 6,9 (48%). FIP har vid samtliga larm under de första 18 månaderna varit före resterande styrka med enstaka undantag där aktiva beslut har fattats att exempelvis hämta utrustning på brandstationen.

Tidsvinsten innebär, förutom möjligheten att genomföra skadebegränsande åtgärder, också en stor möjlighet för befälet att inhämta information och fatta mer genomtänkta beslut innan resterande styrka anländer till skadeplatsen. Det innebär också att VB kommer att få lägesrapport tidigare och kan därmed även vidta åtgärder i sin roll genom att exempelvis larma ytterligare resurser, kontakta andra aktörer m.m. för att snabbare tillgodose hela hjälpbehovet.

Slutsatsen utifrån den redovisade tidsvinsten ovan är att införandet av FIP i Karlsborg har fått önskat resultat på responstiden samt flera andra positiva effekter för att kunna möta hela hjälpbehovet snabbare. Dock är det viktigt att komma ihåg att det inte är samma förmåga att genomföra insatser, som anländer 6,5 minuter snabbare än innan FIP. FIP har en begränsad förmåga jämfört med en 1+4 styrka men har i många fall ändå möjlighet att bryta ett skadeförlopp eller spara tid inför ordergivning genom snabbare informationsinhämtning. Ytterligare åtgärder för att minska responstiderna för resterande styrka bör därför genomföras, då förmågan att exempelvis rökdyka fortfarande tar relativt lång tid att få på plats.

3.2 FIP-personalens egna upplevelser

Under de 18 månader som FIP har varit i drift har en tät dialog hållits med personalen. Utvärderingsmöten har genomförts efter 6, 12 samt 18 månader utöver ordinarie träffar som övningar, APT m.m. Efter 12 månader genomfördes även en enkät där de som bemannar FIP (6 personer) fick svara på frågor om FIP utifrån deras individuella upplevelser. Frågor och svar redovisas nedan.

Fråga	Svar i medeltal	Sammanfattning av kommentarer
1. Hur säkert upplever du att det är att framföra FIP-bilen vid larm samtidigt som mottagning av larminformation, inläsning av färdväg samt kommunikation via raket och telefon ska ske? 1=mycket osäkert 7=mycket säkert	5,2	Utrustningen i bilen strular ofta vilket gör att navigering och talgrupp aktiverar. Detta gör det osäkert att köra bilen. Om tekniken fungerar som den ska är det säkert.
2. Hur upplever du det går att kommunicera med och leda inryckande personal innan de lämnar brandstationen? 1=mycket dåligt 7=mycket bra	4,3	Detta är en svårighet jämfört med innan FIP. VB är den som kan kommunicera med inryckande personal och meddela vilka fordon som ska med. Kommunikationen med dem på stationen behöver utvecklas.
3. Hur upplever du det går att kommunicera med och leda personal i släckbil under framkörning innan de anländer till skadeplats 1=mycket dåligt 7=mycket bra	5,8	Teknikstrul som gör att man inte är på samma RAPS försvårar. Det kan också vara mycket radiotrafik som hindrar kommunikationen. Om tekniken funkar går det bra.
4. Upplever du att totalinformationen från SOS kommer vid rätt tidpunkt under framkörning? 1=inte alls eller fel tidpunkt 7=mycket bra tidpunkt	5,0	När tekniken inte fungerar går inte kvittensen till SOS och då kommer den inte. Ibland hinner den inte komma då framkörningen är kort.

5. Hur upplever du att svårighetsgraden att fatta beslut har påverkats då du anlät själv på skadeplats jämfört med att anlända i grupp? 1=mycket svårare 7=mycket enklare	6,0	Finns mer tid att planera vilket ger bättre beslut och denna uppfattning delas också av övriga styrkan. Ibland blir man låst vid en drabbad vilket är ok men försvårar andra beslut i insatsen.
6. Hur ofta utför du praktiska skadebegränsande åtgärder eller försök till skadebegränsande åtgärder, då du är först på plats? 1=aldrig hänt 7=mycket ofta	3,6	Varierar mycket beroende på insats.
7. Hur vanligt är det att du behövt avstå från att utföra inledande skadebegränsande åtgärder på grund av att du varit själv? 1=aldrig hänt 7=mycket vanligt	2,5	Händer ibland att man väljer att göra en åtgärd och då får avstå en annan.
8. Hur ofta har de skadebegränsande åtgärder som du utfört brutit skadeförloppet helt eller till stor del? 1=aldrig 7=alltid	3,3	Har släckt bilbrand, lägenhetsbrand och stoppat läckage. Många gånger har vissa åtgärder gjorts som sparat mycket tid för ankommande styrka så som vägavstängning och inhämtning av information
9. Har du upplevt någon situation då du varit själv på skadeplats som riskerat att orsaka fysiska eller psykiska skador på dig som person? Ja eller Nej	Nej 5st Ja 1st	IVPA kan vara väldigt påfrestande då man är själv
10. Hur har du upplevt nivån av trygghet då du anlät ensam på skadeplats jämfört med att anlända i grupp 1= Mycket mer otrygg 7=Mycket mer trygg	4,5	Finns en trygghet att komma i grupp särskilt vid IVPA.
11. Hur upplever du det är att komma först till skadeplats som Befäl/Räddningsledare 1= Mycket negativt 7=Mycket positivt	6,2	Den extra tiden man får att samla information och fundera är mycket positiv. Det ger ett lugn både för befäl samt övriga styrkan
12. Utifrån dina erfarenheter av att åka FIP, skulle du rekommendera andra räddningstjänster att införa FIP som ej har det idag? 1= Rekommenderas ej 7=Rekommenderas starkt	6,5	Rekommenderas skarpt! Ser bara fördelar! Detta är framtiden! Det är viktigt att tänka på och omhänderta den psykiska belastningen som kan bli.
13. Att vara i beredskap som FIP innebär att man ständigt behöver ha med sig FIP-bilen. Hur fungerar vardagen med FIP-bilen vid beredskap? 1=Mycket dåligt 7=Mycket bra	6	Fungerar bra. Problem om man har "hantverkarbil" på ordinarie jobb. Skillnad i hur man kan ha med andra personer i FIP-bilen jämfört med att rycka in till stationen med privat bil.

Analys och slutsats

Efter genomförd enkät samt tre fysiska möten med den personal som bemannar FIP i Karlsborg kan konstateras att samtliga är mycket positiva till FIP och att det kan rekommenderas till andra stationer som inte har det. FIP ger möjligheter att både göra skadebegränsande åtgärder tidigare samt få mer tid för att inhämta information och fatta bättre beslut.

Det som har försvårat arbetet och försämrat arbetsmiljön är framför allt när tekniken strular. Att få information om larmet och färdvägen samt att kunna kommunicera med inre ledning och övriga styrkan hänger på att tekniken fungerar. När den inte gör det är det svårare att vara själv än att åka i grupp.

IVPA upplevs som ett större stressmoment än tidigare då man kom i grupp. Det är viktigt att det finns en organisation som kan omhänderta den psykiska påfrestningen både inför och efter

händelser. Då svåra situationer har uppstått har uppföljningen hanterats på ett bra sätt av organisationen.

3.3 Specifika händelser

I detta kapitel beskrivs några specifika händelser där FIP haft en avgörande roll eller där särskilda erfarenheter kunnat dras.

Ladugårdsbrand

Klockan 02:53 en torsdagsnatt inkommer larm om brand i en ladugård. Det ska vara en fullt utvecklad brand i en ladugård med 70-80 kor. Risk för spridning föreligger till närliggande byggnader, bland annat ytterligare en ladugård med ett stort antal kor, samt maskinhall. FIP anländer till platsen ca 9 minuter före resterande styrka och blir mött av ägaren. Han får då information om att det finns en brandvägg som måste skyddas samt placeringen av ett elskåp samt nyckelskåp som är mycket viktiga för verksamheten och som måste skyddas.

Den tid som FIP har innan resterande styrka anländer gör att han kan inhämta tillräckligt med information för att ge order om tre prioriterade uppgifter till anländande styrkor. Den egna bedömningen från honom som åkte FIP vid detta tillfälle är att om han åkt med resterande styrka hade han haft svårt att ta beslut i den ordning som gjordes och skadorna hade därmed kunna blivit värre, med fler döda kor och större egendomsskador än vad som blev.

Lägenhetsbrand

Larm inkommer under dagtid om att det ryker ur en lägenhet och att brandvarnare tjuter. FIP är på plats 6 minuter före resterande styrka. Det visar sig vara brand på spis och FIP kan själv gå in och stänga av spisen samt ta undan det som brinner och därmed bryta skadeförloppet.

Hade branden fått utvecklas under ytterligare 6 minuter finns stor risk för att stora delar av lägenheten hade brand- och rökskadats.

Hjärtstopp

Vid flera tillfällen har FIP varit först på plats och kunnat påbörja HLR före ambulansens framkomst. Vid insatserna har både HLR kunnat påbörjas tidigare samt att stöd till anhöriga har givits tidigare. Denna händelsetyp har upplevts som mer påfrestande än tidigare och vikten av att det finns en organisation som omhändertar personalen efter sådana händelser är extra viktigt.

Analys och slutsats

FIP har kunnat göra skadebegränsande åtgärder som förhindrat avsevärt mycket större egendomsskador vid minst ett tillfälle.

FIP har också i rollen som styrkeledare kunna göra ett bättre förberedande arbete genom informationsinhämtning och ordergivning vid minst ett tillfälle där skadeutvecklingen sedan kunde begränsats tack vare tidsvinsten med att åka som FIP.

Slutsatsen är att FIP har gett önskad effekt när det kommer till att bryta skadeförloppet tidigare. Det har också möjliggjort en snabbare informationsinhämtning och inhämtande av lägesbild för ett bättre och snabbare beslutsfattande i hela organisationen.

3.4 Upplevelse och utvärdering från övriga brandmän i Karlsborg

En egen utvärdering med personalen som rycker in till stationen har ej gjorts utan det är respektive grupps styrkeledare som förmedlat övriga personalens upplevelser.

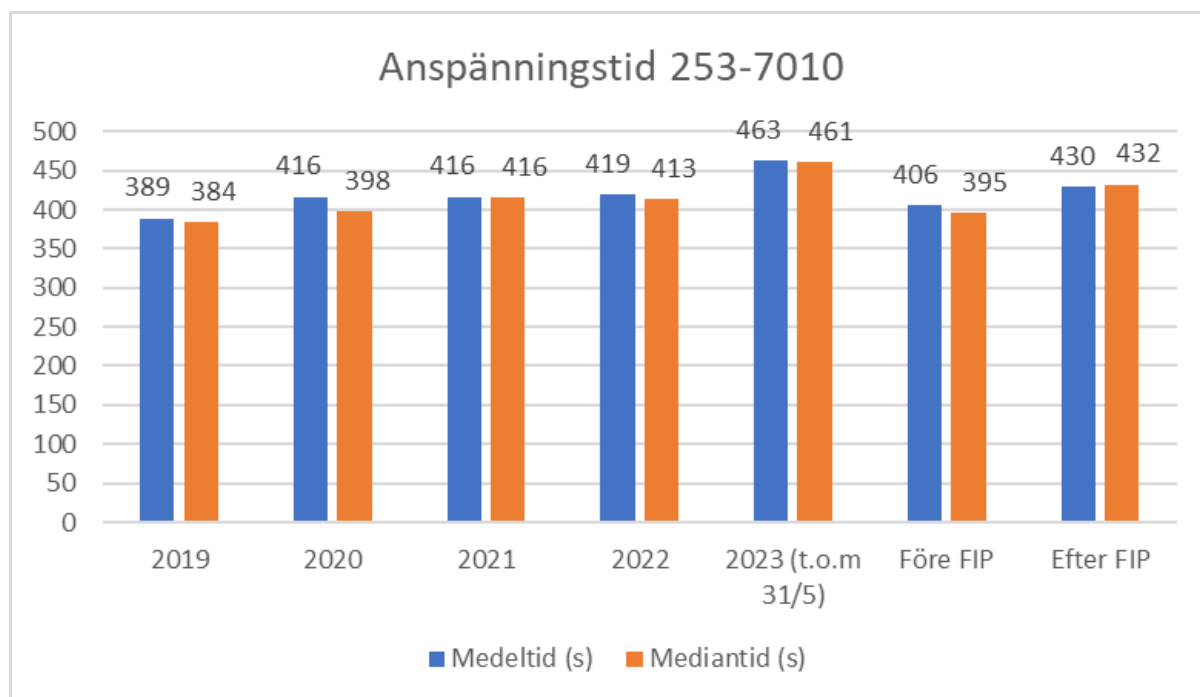
Det som initialt upplevdes vara en svårighet var besluten om vilka fordon och resurser som skulle väljas på stationen innan avfärd. Då inte styrkeledaren längre är på plats för att fatta besluten togs en ny rutin fram där inre ledning skulle ha en närmare kontakt och med inryckande styrka samt skicka ut vilka fordon som ska med, via en skärm. Desto fler larm som varit desto bättre upplevelse av problematiken har det blivit och upplevs inte som ett problem i slutet av utvärderingsperioden på 18 månader. Det är önskvärt att få i gång det system med ljud- och bildöverföring, som tidigare användes, direkt ifrån vagnhallen för att kunna kommunicera bättre mellan inryckande personal och inre ledning.

Analys och slutsats

Informationen om händelsen och resursbehovet till inryckande styrka är viktig och det har uppstått viss osäkerhet kring fordons- och resursval. Det finns ett behov av att förbättra kommunikationen med inryckande personal vilket skulle kunna göras genom den ljud- och bildöverföring som tidigare fanns.

3.5 Anspänningstid för inryckande personal i Karlsborg (253-7010)

Då förutsättningarna för inryckande personal har ändrats i samband med införandet av FIP utvärderas också om anspänningstiden påverkats (tid från att larm inkommer till räddningstjänsten tills 253-7010 skickar kvittens att de är på väg). Den ändrade förutsättningen mot tidigare är att befälet inte finns med på stationen för att välja fordon och ta andra nödvändiga beslut innan avfärd. För att utvärdera förändringarna jämförs anspänningstiderna före och efter införandet av FIP under samma tidsperioder som för utvärderingen av responstiden (2019-01-01 till 2023-05-31).



Figur 4. Anspänningstid för 253-7010

Analys och slutsats

Anspänningstiden i medeltal är 6% (23s) längre eller i median 9% (37s) längre för 7010 efter att FIP infördes. Det statistiska underlaget utgörs av 195 larm före FIP och 74 larm efter FIP.

Orsaken till att anspänningstiderna har ökat har ej gått att dra några slutsatser kring i denna utvärdering. Det skulle kunna vara en effekt av att det inte längre finns ett befäl med på stationen innan avfärd och att tiden för val av fordon och utrustning blir längre men det skulle också kunna bero på andra saker. Det finns felkällor som gör att tiderna ej stämmer så som problem med tekniken och vid ett relativt litet statistiskt underlag kan det få märkbara effekter. Personal i Karlsborg har upplevt att, under 2023 så har tekniken som används för statusrapportering strulat mer än vanligt. Detta innebär i så fall en fördröjning innan kvittensen skickas.

Slutsatsen är att det finns skäl att fortsättningsvis följa upp anspänningstiden, samt ha en fortsatt dialog med personalen för att se hur införandet av FIP påverkar anspänningstiden i ett längre perspektiv.

3.6 Inre systemlednings upplevelse och utvärdering

Utvärderingen från systemledningsperspektivet har skett genom en enkät där nedanstående frågor ställdes till de personer som har rollen som VB. Totalt har 6 personer svarat på enkäten.

Fråga	Sammanfattning av kommentarer
Vad har du upplevt som positivt med att införa FIP i Karlsborg?	Kortare insatstider. Effektivare insatser då FIP får tid att planera. Snabbare lägesrapporter, och där med bättre förutsättningar för VB att agera i sin roll. FIP är en bra resurs att nyttja för kontroller vid tveksamma LSO-fall
Vad har du upplevt som negativt med att införa FIP i Karlsborg?	Ur ett systemledningsperspektiv uppfattas inget negativt. Dock ett extra moment att meddela fordonståg till inryckande styrka. FIP kan hamna själv i utsatta situationer.
Utöver att korta responstiden, vilka andra effekter har införandet av FIP haft?	Möjligheten att larma ut enbart FIP för enklare undersökningar och kontroller. Har löst situationer själv utan behov av ytterligare resurser.
Är behovet av kommunikation annorlunda vid larm (framkörning och uppstart) i Karlsborg jämfört med andra stationer?	Visst ökat behov av stöd till styrkan. Kommunikationen mellan 7060-7010 och 2000 fungerar bra. Inga större skillnader.
Har du några övriga tankar eller synpunkter på FIP	Bra om det ger en tidsvinst. Ur ett systemledningsperspektiv är det enbart fördelar och det bör införas på samtliga RIB-stationer.
Utifrån dina erfarenheter av FIP, skulle du rekommendera andra stationer och räddningstjänster att införa FIP som ej har det idag? 1= Rekommenderas ej 7=Rekommenderas starkt	Svar i medeltal: 6,5

Analys och slutsats

Införandet av FIP har på flera sätt skapat bättre förutsättningar för inre systemledning att agera och ta beslut inom sin beslutsdomän. En tydlig anledningen till det är att det inkommer mer utförlig och säkerställd information och därmed skapas en tydligare lägesbild, genom lägesrapporter och foton, i ett tidigare skede av insatsen. Ytterligare en anledning är att det finns en mindre enhet som självständigt kan skickas ut för enklare och mindre uppdrag för bedömning eller åtgärd.

Införandet har inneburit ett visst ökat behov av kommunikation och att inre ledning är mer aktiva i att informera om läget och behovet av resurser till resterande styrka som rycker in till stationen.

Slutsatsen är att införandet av FIP, utifrån inre systemlednings perspektiv, har inneburit positiva effekter samt ett visst ökat behov av kommunikation men som inte upplevs negativt. Införandet av FIP rekommenderas starkt till stationer som ej har det idag.

4 Ekonomi

I följande avsnitt sammanfattas kostnaderna som införandet av FIP inneburit och jämförs mot en uppskattad samhällsekonomisk vinst.

4.1 Kostnad för att införa FIP

De kostnader som införandet av FIP i Karlsborg inneburit för förbundet redovisas nedan. Kostnaderna är sådana utgifter som tillkommit utöver ordinarie budget. Dessa kostnader ska ses som vägledande för vad det kostar att införa en FIP på en station.

Personalkostnader	
Informationstillfälle samtlig personal 2h	14 000 kr
Utvärdering och riskanalys samtlig personal 2h	14 000 kr
Utbildning för samtlig personal 8h	43 500 kr
Utbildning för FIP 25 timmar	37 000 kr
Löpande kostnad för el-ersättning 2kr/beredskapstimma	17 520 kr/år
Totala personalkostnader för införande	108 500 kr + 17 520 per år i el-ersättning

Figur 5. Personalkostnader för att införa FIP utöver ordinarie budget

Utrustning och fordon	
Fordon (avskrivning 7 år)	70 000 kr/år
Skatt och försäkring	20 000 kr/år
Utrustning	15 000 kr/år
Service och reparationer	8000 kr/år
Drivmedel	26 500 kr/år
Total kostnad för utrustning och fordon	139 500 kr/år

Figur 6. Extrakostnader för fordon och utrustning

Total engångskostnad för införande av FIP är 108 500 kr.

Total årlig kostnad (under avskrivningstiden) är 157 020 kr/år

4.2 Samhällsekonomisk effekt

För att uppskatta vilken samhällsekonomisk effekt införandet av FIP har i Karlsborg används en rapport kallad "Tidsfaktorns betydelse vid räddningsinsatser – en uppdatering av en samhällsekonomisk studie" (Jaldell, 2004). I rapporten redovisas tidsfaktorns betydelse för kommunal räddningstjänst och värdet för 5 minuters förändrad responstid presenteras i kronor med 2004 års penningvärde.

Namn på åtgärd	Räddat värde vid 5 min snabbare insats	Senast uppdat. 2004
Medelvärde per insats	58 900 kr Här ingår inte: Annat uppdrag, ej Falsklarm/förmodad brand/räddning, och ej Automatlarm (ej brand)	
Medelvärde per insats	32 100 kr Här ingår ej Annat uppdrag, men Falsklarm/förmodad brand/räddning, och Automatlarm (ej brand)	
Medelvärde per insats	29 300 kr Här ingår Annat uppdrag, Falsklarm/förmodad brand/räddning, och Automatlarm (ej brand)	
Brand i byggnad	137800 kr	
Brand ej i byggnad	5000 kr	
Trafikolycka	86200 kr	
Utsläpp farliga ämnen	3900 kr	
Vattenskada	1100 kr	
Stormskada	250 kr	
Drunkning	267900 kr	
Djurräddning	800 kr	
Ras/skred	14200 kr	
Annan kommunal rtj	26300 kr	
Falsklarm	0 kr	
Automatlarm (ej brand)	0 kr	

Figur 7. Räddat värde vid 5 min snabbare insats (Jaldell, 2004)

För att uppskatta vilket räddat värde FIP kan generera i Karlsborg används ett medelvärde av antal larm för tre larmkategorier för den undersökta perioden 2019-01-01 till 2023-05-31.

Larmkategori	Antal larm per år i medeltal
Brand i byggnad	6,6
Brand ej i byggnad	13,7
Trafikolycka	11,4

Figur 8. Antal larm per år i medeltal

Analys och slutsats

Den minskade responstiden som genererats av att FIP infördes i Karlsborg är ej direkt tillämpbar för att beräkna ett räddat värde. Det räddade värdet som presenteras i Figur 7 bygger på att en hel styrka är 5 minuter snabbare. Då FIP endast utgörs av en enskild person med begränsad mängd utrustning och därmed har en begränsad förmåga att bryta ett skadeförlopp kortas den intjänade tiden ner för att inte överskatta effekten. I uppskattningarna nedan används 5 minuter minskad responstid i stället för den faktiska tiden enligt Figur 3 för att ge ett mer realistiskt värde. Värdet räknas också upp från 2004 års penningvärde till 2023 års penningvärde med hjälp av Statistikmyndighetens Prisomräknare.

Larmkategori	Antal larm per år i medeltal	Räddat värde per larm vid 5 min snabbare	Räddat värde per år
Brand i byggnad	6,6	200 178 kr	1 321 174 kr
Brand ej i byggnad	13,7	7 263 kr	99 503 kr
Trafikolycka	11,4	125 220 kr	1 427 508 kr
			Totalt 2 848 185 kr/år

Figur 9. Beräkning av räddat värde

Baserat på ovanstående metod blir alltså den samhällsekonomiska vinsten drygt 2,8 miljoner kronor för enbart de tre larmkategorierna som beräknats. Där till tillkommer övriga larmkategorier som exempelvis IVPA.

Baserat på årskostnaderna för FIP så är den samhällsekonomiska vinsten minst 18 gånger större än kostnaderna, alltså genererar varje krona en besparing på 18 kronor för samhället och utöver det tillkommer även vinsterna i räddade liv och hälsa.

Referenser

- Jaldell, H. (2004). *Tidsfaktorns betydelse vid räddningsinsatser – en uppdatering av en samhällsekonomisk studie*. Karlstad: Räddningsverket.
- SKR, S. K. (u.d.). *Öppna jämförelser: trygghet och säkerhet*. Hämtat från SKR.se: <https://skr.se/skr/tjanster/statistik/oppnajokforelser/trygghetsakerhet.1123.html>

Bilaga 1 – Förmågebeskrivning

Generell förmåga

FIP inom RÖS bemannas normalt av en styrkeledare eller annan person med särskild utbildning för uppdraget. Då FIP är först framme på plats, oavsett händelsetyp, ska FIP ha följande generella förmågor. Mer specifika förmågor baserat på händelsetyp anges i tabellen nedan:

- Starta upp räddningsinsatsen enligt 7-stegsmodellen med fokus på de 2 första stegen. Detta innebär att läsa olyckan, göra riskbedömning följt av att identifiera möjliga åtgärder.
- Förutsatt att riskbedömningen medger ska omedelbara skadebegränsande åtgärder kunna genomföras innan ytterligare räddningspersonal anlant till platsen.
- Ge förberedande order till anländande enheter.
- lämna framkomstrapport.

Den personliga säkerheten för personal som bemannar FIP är av största vikt. Om den inledande riskbedömningen ej medger att en uppgift genomförs själv av FIP ska den ej utföras innan resurser för att kunna minska risken till en acceptabelnivå finns på plats.

Specifik förmåga beroende av händelsetyp

Nedan beskrivs FIP-förmågan baserat på specifik händelsetyp. Restriktionen som anges är för att tydliggöra vad en ensam FIP inte kan göra på grund av arbetsmiljön.

Det anges även vilken specifik utrustning som är nödvändig för respektive förmåga. Utrustningen anges endast en gång även om den behövs för flera förmågor.

Larmtyp	FIP-förmåga	Restriktion	Utrustning
Brand i byggnad	Göra en första utvändig släckinsats Läsa byggnad, riskbedöma och ge förberedande order	Ej rökdykning. Ingen invändig insats i rökig miljö. Använd andningsskydd vid risk för exponering för rök, eller annan farlig gas, utomhus.	Pulversläckare 2-3 st. Pulverlans Borrmaskin IR-kamera Rökskydd för självskydd
Röklukt byggnad	Identifiera orsak till röklukt	Ej rökdykning. Ingen invändig insats i rökig miljö.	
Soteld	Stänga spjäll, kontroll av värme	Inget arbete på tak	
Interna brandlarm	Identifiera orsak till larm		
Brand ute fordon	Göra en första utvändig släckinsats Identifiera risker med fordonstyp	Ej göra insats vid förhöjd risk	
Brand ute container	Göra en första utvändig släckinsats Stänga inne branden	Ej göra insats vid förhöjd risk	

Brand ute - terräng	Göra en första utvändig släckinsats		
Brand ute - övrigt	Göra en första utvändig släckinsats		
Rökluft - ute	Identifiera orsak till rökluft		
Trafikolycka	Spärra av vägen Första hjälpen L-ABCDE Identifiera risker med fordonstyp		Avspärningsutrustning för helt avstängd väg Blixtpuckar Sjukvårdsväska Farthinder
Olycka på järnväg	Avspärning, utrymning Första hjälpen L-ABCDE, Livräddande åtgärd	Inga insatser får genomföras där det föreligger risker kopplat till el-anläggning.	
Flyghändelse	Första hjälpen L-ABCDE		
Utsläpp farligt ämne - drivmedel	Förhindra fortsatt läckage		Uppsamlingskärl Absorptionsmedel Presenning Brunnstätning Absorptionsläns
Utsläpp farligt ämne - gas	Avspärning, utrymning	Ej riskera att hamna i farlig gasblandning	Gasalert Micro5
Utsläpp farligt ämne - övrigt	Avspärning, utrymning	Ej riskera att hamna i farlig miljö	
Explosion	Avspärning, utrymning Första hjälpen L-ABCDE		
Drunkning	Första hjälpen L-ABCDE Livräddande åtgärd	I första hand från land med livräddningsutrustning. Inget arbete på is innan resterande styrka anlant.	Livboj Kastlina Is-dubbar Flytväst Filtar
Båtolycka	Första hjälpen L-ABCDE Livräddande åtgärd		
Fastklämd	Första hjälpen L-ABCDE Livräddande åtgärd		
Hissnödläge	Öppna hissen		Utrustning för hissöppning
Person - svår belägenhet	Första hjälpen L-ABCDE		Reputrustning

	Livräddande åtgärd Ta en muntlig kontakt med hjälpsökande		
Djurräddning	Inga speciella åtgärder för FIP		
Vattenskada	Stoppa läckage Restvärderäddning		
Ras/skred	Första hjälpen L- ABCDE Spärra av riskområde		Avspärrningsband
Hinder på väg	Avspärrning Varning		
Hot om suicid	Första hjälpen L- ABCDE Ta en muntlig kontakt		
IVPA	Första hjälpen L- ABCDE		Defibrillator
Övrig räddning	Behovsanpassat		

Sammanställning av nödvändig utrustning

Utrustning från förmågebeskrivning	Övrigt material
Pulversläckare 2-3 st.	Kartor
Pulverlans	Insatsplaner
Borrmaskin med tillbehör	Ficklampa
IR-kamera	Pannlampa
Rökskydd för självskydd	Reflexväst
Avspärrningsutrustning för helt avstängd väg	Kikare
Blixtpuckar	Skyddsglasögon
Sjukvårdsväska	Teleskopsstege
Farthinder	Mobiltelefon
Uppsamlingskärl	RAKEL
Absorptionsmedel	Rökdykarradio
Presenning	
Brunnstätning	
Absorptionsläns	
Gasalert Micro5	
Livboj	
Kastlina	
Is-dubbar	
Flytväst	
Filtar	
Utrustning för hissöppning	
Reputrustning	
Avspärrningsband	
Defibrillator	

Bilaga 2 – Konsekvensbeskrivning

Följande konsekvenser har identifierats för berörd personal samt för RÖS som räddningstjänstorganisation vid införande av FIP.

Innebär ej några avvikelser från RIB-avtalet. Eventuella lokala avtal hanteras i samverkansspåret.

Konsekvenser av införandet av FIP för berörd deltidspersonal	
Konsekvens	Kommentar
Byten mellan beredskapspersonal måste ske fysiskt.	Bilen måste överlämnas. Personal i FIP har möjlighet att själva styra när och hur byten sker. Det ska eftersträvas att byten sker i nära anslutning ordinarie bytestid för övriga gruppen. Vid kortare byten på maximalt 2 timmar kan i enstaka fall bytet ske utan att utryckningsfordonet flyttas. Den person som bytt åker då till stationen på samma sätt som övriga styrkan och åker med i släckbilen till skadepplats. Ett sådant byte ska meddelas inre befäl samt någon av de övriga brandmännen i styrkan.
Begränsning i vem som kan täcka för personal i FIP	Kan bara byta med annan person med kompetens för FIP.
Personal i FIP måste ha möjlighet att ha fordonet kopplat till el-uttag hemma samt på ordinarie arbetsplats.	För att snabbt kunna rycka ut vid larm behöver bilen värme för att hålla kläder och utrustning varm samt undvika isbildning. Teknisk utrustning gör att bilen ej kan stå utan laddning mer än under en begränsad tid.
Ökade el-kostnader pga laddning av fordonet.	Arbetsgivaren utreder om extra ersättning för ökade el-kostnader ska utgå.
Behov av parkeringsplats för fordonet nära bostaden samt ordinarie arbete	För att snabbt kunna rycka ut vid larm behöver fordonet stå lättillgängligt.
Privat bil är ej ”upplåst” under beredskapsveckan.	Då inryckning till stationen ej sker med privat fordon finns ej behov av ett sådant.
Begränsning i att man måste ha med sig FIP-bilen och inte t.ex. kan åka hantverkarbil i sitt ordinarie arbete.	Fordonet förses med drag för att kunna dra kärra med utrustning som kan krävas för den enskilde.
Behov av ytterligare box-nyckel för automatlarmsobjekt box.	Key-box nyckel ska finnas tillgänglig för FIP men förvaras på ett säkert sätt. Vanliga nycklar placeras ej i FIP utan tas med i släckbil.

Konsekvenser av införandet av FIP för RÖS som arbetsgivare	
Konsekvens	Kommentar
Responstiden vid räddningsinsatser förkortas	Hjälpsökande kommer snabbare att få hjälp vid olyckor
Innebär ej några avvikelser från RIB-avtalet	Införandet av FIP bedöms vara en arbetsuppgift som ryms inom befintligt RIB-avtal. Behov av ytterligare lokala avtal lyfts och utreds i samverkan.
Innebär ej några neddragningar för berörd brandstation	FIP införs endast för att skapa möjlighet till snabbare och effektivare räddningsinsatser, ej på grund av neddragningar eller besparingskrav.
Ökade kostnader för RÖS	Behov av nyinköp av fordon och utrustning kan innebära vissa ökade kostnader. Lönekostnaderna bedöms ej påverkas.

Bilaga 3 – Riskbedömning

På grund av att införandet av FIP innebär en ändring av verksamheten görs följande riskbedömning för att bedöma om ändringen medför risker för ohälsa eller olycksfall som kan behöva åtgärdas. Förändringen består i att styrkeledare, eller annan utsedd person, kommer att bemanna ett mindre utryckningsfordon och bege sig direkt till skadeplats istället för att åka med övriga brandmän gemensamt från brandstationen vid larm. De som berörs av förändringen är samtliga medarbetare på den brandstation där FIP införs. För de medarbetare som bemannar FIP är förändringen störst då de på egen hand, i eget fordon, beger sig till skadeplats och att de kan få arbeta på skadeplats själva under ett fåtal minuter. Även övriga medarbetare på brandstationen berörs då de normalt kommer att åka från brandstationen och göra de förberedelser som behövs innan avfärd utan sitt ordinarie befäl.

Nedanstående riskbedömning är gjord genom att identifiera riskfyllda situationer som kan uppstå. Därefter bedöms hur riskfylld situationen är och därefter tas åtgärder fram för att minimera risken till en acceptabel nivå.

Arbetet med riskbedömningen har gjorts i samverkan mellan arbetsgivare, berörda medarbetare, berörda fackliga organisationer samt skyddsorganisationen.

	Situation kopplat till insats	Riskbedömning	Åtgärd
1.	Ensam förare som framför fordonet samtidigt som inläsning av larminformation, adress, färdväg samt kommunikation via radio och telefon ska ske.	<p>Ökad risk för trafikolycka under utryckningskörning. Handhavande av teknisk utrustning samt bedömningar av det aktuella larmet kan ta förarens fokus från utryckningskörningen och på så sätt påverka trafiksäkerheten.</p> <p>Samlad bedömning: Allvarlig risk för ohälsa eller olycksfall. Riskreducerande åtgärd nödvändig.</p>	<p>Fordonet ska vara automatväxlat för att underlätta körning.</p> <p>Radio samt telefon ska kunna användas genom "hands free".</p> <p>Navigeringsutrustning, statusknappar samt övrig utrustning som kan behöva hanteras under färd ska vara placerad så att den kan avläsas med blicken framåt i körriktningen.</p> <p>Teknisk utrustning så som radio och navigering ska anpassas så att handhavande vid larm ej krävs exempelvis genom automatisk inställning av RAPS-talgrupp samt position för navigering.</p> <p>Föraren ska få instruktioner att trafiksäkerheten och den personliga säkerheten är högst prioriterat och att om</p>

			<p>handhavande av utrustning eller kommunikation påverkar trafiksäkerheten ska fordonet först parkeras på säkert plats alternativt att handhavandet eller kommunikationen får ske vid ett senare tillfälle.</p> <p>Körövning med det specifika fordonet ska genomföras.</p>
2.	<p>FIP anländer till olycksplatsen först och är enda enhet på plats från räddningstjänsten till dess att övriga styrkan är framme.</p>	<p>Person i FIP kan hamna i svåra situationer där nödvändiga åtgärder ej kan utföras ensam. Dessa situationer kan kräva att svåra beslut behöver fattas om att prioritera eller helt avstå från inledande skadebegränsande åtgärd.</p> <p>Att komma ensam kan också innebära en förhöjd mental påfrestning jämfört med att komma fram i grupp. En känsla av att känna sig otillräcklig kan infinna sig då situationer är kaotiska och kräver skyndsamma åtgärder som exempelvis IVPA-larm.</p> <p>Att utsättas för traumatiska situationer kan bidra till långvarig psykisk ohälsa. Detta är en risk som även finns då man kommer i grupp. Dessa situationer är en del av yrket och går inte helt att undvika.</p> <p>Samlad bedömning: Ej allvarlig risk för ohälsa eller olycksfall. Riskreducerande åtgärd nödvändig.</p>	<p>Förstärkning är alltid på väg så tiden då en FIP är ensam är i normala fall ett fåtal minuter.</p> <p>Att komma själv på IVPA ska övas särskilt.</p> <p>FIP bemannas av person med styrkeledarkompetens eller annan särskilt anpassad utbildning för uppdraget. Detta innebär att personen bedömts klara beslutsfattande i svåra situationer samt klara stressfulla situationer.</p> <p>Tydliga restriktioner om vilka insatser som får och inte får göras, ska tas fram för respektive händelsetyp.</p> <p>RÖS har en organisation för kamrattöd vilket aktiveras vid insatser där det kan misstänkas föreligga ett behov. Skulle behov av ytterligare uppföljning efter svåra situationer finnas kan företagshälsovården kopplas in med tillgång till professionell hjälp för att hantera mer långvarig psykisk ohälsa.</p> <p>Särskild uppföljning kommer ske av insatser där FIP varit först för att lära av dessa över tid med syfte att kunna göra bättre och säkrare insatser med FIP.</p>

3.	<p>Släckbil lämnar brandstation samt anländer först till skadeplats utan befäl.</p>	<p>Vid larm samlas normalt gruppen på brandstationen innan avfärd för att kort stämna av vad som hänt samt besluta om vilka resurser som ska med på larmet. Då styrkeledaren ej är med på brandstationen kan detta innebära svårigheter i förberedelserna och beslutsfattandet.</p> <p>Personal i släckbil kan hamna i svåra situationer där beslut om att prioritera vilka inledande åtgärder som ska utföras behöver göras innan styrkeledaren är på plats. Personal i släckbil har generellt inte utbildning för att leda uppstart av insats.</p> <p>Om förberedande order om rökdykning ges kan samtliga i släckbilen utom chauffören behöva klä sig för rökdykning under framkörning. Detta innebär att ingen kan kommunicera via RAKEL eller statusrapportera.</p> <p>Samlad bedömning: Ej allvarlig risk för ohälsa eller olycksfall. Riskreducerande åtgärd nödvändig.</p>	<p>Befäl är alltid på väg till olyckplats och tiden då övrig personal är utan befäl bedöms bli maximalt ett fåtal minuter.</p> <p>Inre befäl finns alltid tillgänglig via radio och telefon för att vara behjälplig inryckande personal. En särskild rutin ska tas fram för hur och av vem beslut fattas om vilka fordon som ska med på larm.</p> <p>En rutin för att alla ska veta vilka som är i tjänst behöver tillskapas så att gruppen vet vilka de ska vänta på eller ej vid larm.</p> <p>Personal i släckbil kommer att få utbildning i att åka ”höger fram” och vara arbetsledare till dess att FIP är på plats.</p> <p>Övningar kommer att genomföras där personal i släckbil får komma först till skadeplats.</p> <p>Möjlighet att kommunicera via RAKEL samt statusrapportera från förarplatsen behöver tillskapas.</p>
4.	<p>Risk för att hot och våld bedöms kunna förekomma utifrån larminformation alternativt att det uppstår under insats.</p>	<p>Om hot eller våld skulle förekomma vid insats kan personal i FIP löpa större risk för att få både fysiska och mentala skador som ensam räddningstjänstpersonal på plats.</p>	<p>Personal i FIP ska få övning och utbildning i agerande vid misstanke om hot eller våld.</p> <p>Om det föreligger förhöjd risk för hot eller våld ska FIP antingen åka till brandstationen för att åka i släckbilen alternativt invänta övriga</p>

		<p>Samlad bedömning: Allvarlig risk för ohälsa eller olycksfall. Riskreducerande åtgärd nödvändig.</p>	<p>styrkan innan framkörning till skadeplats sker.</p> <p>Beroende på hur den hotfulla situationen ser ut kan räddningspersonal avvakta att åka fram till skadeplats i väntan på att polis säkrat platsen.</p> <p>FIP har alltid möjlighet att avbryta insats och lämna skadeplats om hot eller våld förekommer.</p>
5.	Ohälsosam samt riskfylld arbetsmiljö på skadeplats.	<p>På en skadeplats kan ett stort antal risker föreligga så som explosion, ras, brand, hög höjd, ohälsosamma gaser och vätskor mm. En FIP har endast en begränsad utrustning och förmåga att hantera olika risker på egen hand.</p> <p>Samlad bedömning: Allvarlig risk för ohälsa eller olycksfall. Riskreducerande åtgärd nödvändig.</p>	<p>Ett befäl är övat och utbildat i att göra riskbedömningar där risker identifieras, bedöms och värderas. Då FIP bemannas av ett utbildat befäl bedöms nivån på riskbedömningarna som görs av FIP vara tillräcklig för att kunna hantera eventuella risker på ett säkert sätt. Som ensam person i FIP ska alltid en riskbedömning ligga till grund i vilka åtgärder som kan genomföras vid varje insats och om riskerna bedöms för stora ska förstärkning i form av utrustning och personal inväntas till dess att insatsen kan bedrivas på ett säkert sätt.</p> <p>En person som bemannar FIP-funktionen ska genomgå särskild utbildning.</p>
6.	Ensamarbete genomförs av FIP	<p>Enligt AFS 1982:3 är ensamarbete arbete som arbetstagare utför i fysisk eller social isolering från andra människor. Fysisk isolering innebär en situation där den som utför arbete inte kan få kontakt med andra människor utan att använda ett tekniskt kommunikationshjälpmedel. Social isolering avser en situation där den som utför</p>	<p>Personal i FIP larmas alltid tillsammans med ytterligare räddningspersonal till en räddningsinsats. Den tid som FIP kan vara ensam på en skadeplats och utföra ensamarbete bedöms generellt vara ett fåtal minuter. Detta innebär att om en olycka skulle ske med personen i FIP kommer hjälp snabbt att vara på plats.</p>

		<p>arbete befinner sig bland andra människor men inte kan räkna med att få hjälp av dem i en kritisk situation.</p> <p>Om person i FIP skadas eller att något annat händer, som innebär fara för ohälsa eller olycksfall under ensamarbete, kan det dröja innan personen får hjälp.</p> <p>Generellt bedöms det ej vara ensamarbete som FIP utför enligt definitionen i AFS 1982:3.</p> <p>Dock kan det förekomma att FIP hamnar i en situation som innebär ensamarbete och utifrån det läget görs nedanstående bedömning.</p> <p>Samlad bedömning: Allvarlig risk för ohälsa eller olycksfall. Riskreducerande åtgärd nödvändig.</p>	<p>Personal i FIP kommer att vara utbildad och övad för uppgiften.</p> <p>Personal i FIP har mandat att själv bedöma om omständigheterna är sådana att vid ett larm att övrig personal ska inväntas innan framkörning till skadeplats sker.</p> <p>Det kommer att tas fram rutiner och riktlinjer för vad FIP förväntas kunna utföra samt vad som ej får utföras, för specifika larmtyper, på egen hand för att minimera risken för ohälsa och olycksfall vid ensamarbete.</p> <p>Vid en majoritet av alla räddningsinsatser finns det personer på skadeplatsen som i viss omfattning kan vara behjälplig person i FIP om skada eller riskfylld situation för person i FIP skulle uppstå innan övrig räddningspersonal anlant till platsen.</p> <p>Personal i FIP har alltid tillgång till RAKEL vilket innebär att ett nödanrop alltid kan göras som mottages av övriga anländande resurser från räddningstjänst samt Inre befäl.</p>
7.	Leda personal i släckbil på distans	<p>Då kommunikation sker via RAKEL istället för direkt mellan befäl och personal i släckbilen ökar risken för missförstånd.</p> <p>Personal i FIP samt släckbil tillhör normalt samma skiftlag. Detta innebär att övningar genomförs tillsammans och att personerna är väl bekanta med varandra.</p>	<p>Särskilda insatsövningar kommer att genomföras innan FIP-funktionen tas i skarp drift.</p> <p>Nomenklaturen som används vid insats är väl inövad bland personalen och det bör vara tydlig vad innebörden är av information och förberedande order som lämnas via RAKEL.</p> <p>FIP samt släckbil har möjlighet att kommunicera med varandra både via RAPS samt telefon vid</p>

		<p>Samlad bedömning: Ej allvarlig risk för ohälsa eller olycksfall. Riskreducerande åtgärd nödvändig.</p>	<p>larm för att säkerställa kommunikationsmöjligheterna.</p> <p>En muntlig avstämning på skadeplatsen kommer generellt att ske mellan befäl och anländande släckbil innan arbetet påbörjas.</p> <p>Inrebefäl finns alltid med som stöd.</p>
8.	När totalinformation från SOS går ut har endast FIP kvitterat larmet.	<p>Totalinformationen uppfattas ej av personal i släckbil.</p> <p>Samlad bedömning: Ej allvarlig risk för ohälsa eller olycksfall. Riskreducerande åtgärd nödvändig.</p>	<p>Inre befäl säkerställer att övriga larmade resurser får tillgänglig information. Ett sätt är att repetera totalinformationen när släckbil kvitterat sig på väg.</p> <p>Totalinfo måste gå ut när FIP kvitterat sig på väg för att tillgänglig information ska vara känd innan FIP anländer.</p>
9.	Larmstället blir kontaminerat vid brand	<p>Vid brand kan larmstället kontamineras och bidra till en förhöjd exponering av farliga ämnen.</p> <p>Samlad bedömning: Ej allvarlig risk för ohälsa eller olycksfall. Riskreducerande åtgärd nödvändig.</p>	<p>Kontaminerade larmställ läggs i säckar som försluts efter larm. Säckar finns på släckbil och reservställ finns att tillgå på brandstationen då ordinarie ställ tvättas.</p>

Samlad riskbedömning

Förutsatt att, de identifierade riskreducerande åtgärderna genomförs, bedöms FIP kunna införas så att risken för ohälsa eller olycksfall är på en acceptabel nivå för arbetstagaren.

Bilaga 4 – Protokoll från MBL-förhandling



2021-11-02

Förhandling påkallat enligt MBL § 12 av Brandmännens Riksförbund AVD Östra Skaraborg

Tid: 2021-11-02

Plats: Räddningstjänsten Skövde

Parter: Arbetsgivaren

Mikael Wallin, Förbundsdirektör
Mats Johansson, Enhetschef RIB och Väm
Annika Hedberg, HR-partner

Arbetstagarorganisationen

Daniel Syrjänen, Ombud BRF Karlsborg
Bengt Sörqvist, Ombud AVD Östra Skaraborg
Christer Danielsson, Ombud BRF Östra Skaraborg

Ärende: Införandet av FIP, nytt uppdrag med särskilt ansvar/arbetsuppgift och därmed kostnadsersättning för ovanstående.

§ 1 Inledning

Arbetsgivaren öppnar mötet genom att hälsa alla välkomna till dagens förhandling.

§ 2 Val av sekreterare

Till att föra dagens protokoll utses HR-partner Annika Hedberg.

§ 3 Val av justeringsman

Till att justera protokollet för arbetstagarorganisationen utses Daniel Syrjänen, Brandmännens Riksförbund.

Till att justera protokollet för arbetsgivarorganisationen utses Mikael Wallin, Förbundsdirektör RÖS.

§ 4 Yrkande från arbetstagarorganisationen

BRF förtydligade inkommande yrkanden kring införandet av FIP:

1. Införandet av FIP samt rollen enhetsledare är att betrakta som förändringar som överensstämmer med både avtalstext och andemening av § 7 särskilt ansvar/arbetsuppgift i RIB 19.



2021-11-02

2. Hur ska tid för överlämnade, tankning, besiktning, tvätt av bil mm ersättas?
3. Vill ha förtydligande kring rätten att återgå till tjänst som brandman om man inte känner sig bekväm med FIP-rollen.
4. Är införandet ett test eller en permanent åtgärd?
5. Ersättning för elkostnader för uppvärmning/underhållsladdning av FIP.
6. Ersättning för installation/uppgradering av eluttag och säkringar
7. Hyra av parkeringsplats både vid hemmet och på jobbet samt parkeringsavgifter
8. Eventuella begränsningar på vilka som får åka med i FIP-bilen

Bakgrund till yrkande

BRF anser att förändringarna vid införandet av FIP ska generera ett tillägg för styrkeledare då nya arbetsuppgifter och utökat ansvar har tillkommit. Det finns en oro i gruppen att vara först och dessutom själv på skadeplatsen. Styrkeledaren kommer att utföra arbetsuppgifter de inte gör idag, till exempel första hjälpen, vägavspärming, påbörja släckning etc. jämfört med den beskrivning som finns idag.

Enhetsledare är en ny roll med ett nytt ansvar som ska leda gruppen då inte styrkeledaren åker från stationen med övriga i gruppen. BRF yrkar på ersättning enligt § 7 RiB 19.

Yrkande enligt § 7 RiB 19

BRF yrkar ersättning utifrån särskilt ansvar för punkterna 1, 2, 3.

Yrkande enligt § 10 RiB 19

BRF yrkar kostnadsersättning för punkterna 5, 6 och 7.

Yrkar på individuella uppgörelser angående elkostnader och installation /uppgradering av eluttag/säkringar, hyra av såväl parkeringsplats vid bostad, parkeringsavgifter.

§ 5 Arbetsgivarens ställningstagande

Arbetsgivarens svar på yrkandena:

1. Inga nya ansvarsuppgifter har tillkommit utan ovanstående arbetsuppgifter ingår i räddningsuppdraget oavsett ledningsansvar eller inte. Styrkeledaren är den som leder och fördelar arbetet med samma ansvar som tidigare men genom ett nytt arbetssätt. Medarbetare kommer att utbildas som enhetsledare men AG har inte för avsikt att inrätta en ny ledningsfunktion. Brandman kan tilldelas ett uppdrag som innebär ansvar inom ramen för brandmannatjänsten. Förtydligande av formuleringar kring uppdraget kommer att göras i riskanalysen. Styrkeledaren alt. inre befäl/vakthavande befäl är de som formellt leder gruppen vid utryckning.
2. Besiktning av bil ansvarar Driftsavdelningen för. Skötsel av bil såsom tvättning/städning ersätts som arbetad tid.
3. Att frångå sin tjänst som SL kan endast göras genom omförhandling av tjänst. Arbetsgivaren kan aldrig ge några garantier utan det beror på bemanningsläget vid aktuellt tillfälle. Arbetsgivaren tydliggör att man är mån om att behålla varje deltidsbrandman.



2021-11-02

4. FIP är inte ett test, utan en permanent implementering som kommer att följas upp noggrant. I det fall FIP ej bedöms vara ett lämpligt koncept i RÖS organisation kan nytt beslut fattas att det ska avvecklas.
5. Ersättning för privata elkostnader är arbetsgivaren villig att förhandla om jml. §10 RIB-19.
6. Arbetsgivaren ger ingen utfästelse att göra elinstallationer, utan kommer att göra en prövning av enskilt behov som finns.
7. Vid eventuella behov görs en individuell prövning om rimlighet och individuella överenskommelser träffas i förekommande fall.
8. Arbetsgivaren kommer att ta fram en generell rutin för RÖS kring villkor och vilka som får åka med i våra beredskapsfordon.

Svar på yrkande enligt § 10 för kostnadsersättningar

- Skötsel av bil ersätts enligt § 5 RiB 19, ingen särskild kostnadsersättning.
- Ersättning för privata merkostnader för el är arbetsgivaren villig att ersätta med en särskild kostnadsersättning om 2 kr/beredskapstimme jml. § 10 RIB-19.
- Ev. ersättning för installation/uppgradering av eluttag och säkringar prövas utifrån det enskilda fallet.
- Ev. ersättning för hyra av parkeringsplats vid bostad/arbete prövas i enskilt fall och ersätts endast mot styrkt kostnad som ska godkännas av arbetsgivaren i förväg.

§ 6 Resultat av förhandlingen

Parterna är eniga om 2 kr per beredskapstimme som särskild kostnadsersättning avseende el för underhållsladdning och uppvärmning av FIP-bilen. Parterna är även överens om hantering av eventuella merkostnader som uppkommer för att parkera FIP-bilen samt skötsel av bil ersätts enligt § 5 Tjänstgöring RiB 19.

§ 7 Förhandlingens avslut

Förhandlingen avslutas i enighet.

Vid protokollet

Annika Hedberg
HR-partner

Justeras

Mikael Wallin
Förbundsdirektör

Bengt Sörqvist
Brandmännens Riksförbund