

Brunavarnir Suðurnesja

Framtíðarsýn og stefnumótun

Efnisyfirlit

0	Inngangur	2
1	Helstu niðurstöður	3
2	Slökkvilið	4
2.1	Uppbygging og hlutverk slökkviliða.....	4
2.2	Atvinnumannaslökkvilið.....	5
2.3	Framtíðarhorfur.....	7
3	Brunavarnir Suðurnesja	8
4	Keflavíkurflugvöllur	9
4.1	Varnarliðið og umsvif.....	9
4.2	Slökkvilið Keflavíkurflugvallar.....	9
4.3	Hugsanleg þróun og verkefni BS fyrir Varnarliðið.....	10
4.4	Almennt slökkvilið og eldvarnaeftirlit.....	11
4.5	Sjúkraflutningar.....	11
4.6	Flugvallarslökkvilið.....	12
4.7	Verktaka BS - Samantekt.....	12
5	Byggðarþróun	14
6	Sameining slökkviliða	15
6.1	Almennt um kosti við sameiningar.....	15
6.2	Samstarfssamningur slökkviliða.....	16
6.3	Úttekt Karls Taylors.....	16
6.4	Mögulegar sameiningar.....	17
7	Húsnæðismál	19
7.1	Núverandi húsnæði.....	19
7.2	Valkostir.....	19
7.3	Viðbragðstími.....	20
7.4	Samantekt ráðgjafa.....	20

0 Inngangur

Í greinargerð þessari er fjallað um niðurstöður á kortlagningu helstu möguleika varðandi framtíðarþróun Brunavarna Suðurnesja (BS). Kristinn Guðjónsson rekstrarverkfræðingur hjá Hnit hf, hér eftir nefndur ráðgjafi, annaðist verkefnið. Honum til aðstoðar hefur Hrólfur Jónsson slökkviliðsstjóri Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins unnið að verkefninu. Verkefnið var unnið að beiðni Sigmundar Eyþórssonar slökkviliðsstjóra BS.

Helstu markmið með verkefninu voru að meta tækifæri sem mögulega geta komið upp í framtíðinni og yrði þá helst litið til eftirfarandi atriða:

- ✓ Hugsanlegra breytinga í umsvifum slökkviliðsins á Keflavíkurflugvelli.
- ✓ Bygðarþróunar á svæðinu.
- ✓ Frekari sameiningar og/eða samvinnu við nágrannaslökkvilið.

Litið er til þess að niðurstöður verkefnisins geti nýst í stefnumótun fyrir BS til að minnsta kosti næstu 5 ára.

Hlutverk ráðgjafa hefur fyrst og fremst verið hlutlaust mat á þeim upplýsingum sem liggja fyrir í dag varðandi aðstæður BS og nánasta umhverfi á Suðurnesjum. Ráðgjafi hefur ekki verið í beinu sambandi við aðra aðila en slökkviliðsstjóra BS og hefur öll upplýsingaöflun verið í gegnum hann. Ráðgjafi heimsótti BS og skoðaði húsnæði að Hringbraut og tækjabúnað ásamt því að hitta varaslökkviliðsstjóra og aðalvarðstjóra að máli.

Þau álit sem sett eru fram í skýrslu þessari eru skoðanir ráðgjafa á þeim tíma sem skýrslan er skrifuð en geta breyst með breyttum forsendum.

Samantekt og helstu niðurstöður ráðgjafa er að finna í kafla 1.

Ráðgjafi taldi rétt að í upphafi skýrslunnar yrði fjallað almennt um hlutverk og uppbyggingu slökkviliða hér á landi. Þetta er gert í kafla 2. Þar er einnig fjallað um kostnað við rekstur atvinnumannaslökkviliða. Út frá þessum upplýsingum leggur ráðgjafi mat á stöðu Brunavarna Suðurnesja í kafla 3.

Þess skal sérstaklega getið hér að ráðgjafi hafði engan aðgang að upplýsingum um rekstur Slökkviliðs Keflavíkurflugvallar og var ekki haft samráð við yfirmenn Varnarliðsins. Umfjöllunin í kafla 4 byggist því á staðreyndum sem liggja almennt fyrir um starfsemina á Keflavíkurflugvelli.

Fjallað er stuttlega um byggðarþróun í kafla 5.

Við upphaf vinnunnar var ljóst að von væri á sérstakri skýrslu Karls Taylors um sameiningu slökkviliða á svæðinu. Ákveðið var að bíða eftir þeirri skýrslu og er fjallað um sameiningarmál út frá niðurstöðum hennar. Þetta er gert í kafla 6.

Að lokum er sérstaklega fjallað um húsnæðismál í kafla 7, eins og lagt var upp með í upphafi.

1 Helstu niðurstöður

Það er mat ráðgjafa að Brunavarnir Suðurnesja séu gott slökkvilið sem veitir íbúum á svæðinu hátt þjónustustig. Þrátt fyrir góða stöðu BS væri jákvætt að efla útkallsstyrk með því að bæta við einum eða fleiri stöðum í sólarhringsvakt. Þetta er talið mögulegt með t. d. auknum verkefnum og/eða sameiningum við önnur slökkvilið.

Ráðgjafi telur að það liggi tækifæri fyrir BS í því ef samdráttur verður hjá Varnarliðinu og áhugavert að leita þar eftir auknum verkefnum á sviði brunamála. Í þessu sambandi eru tilgreind almenn slökkvistörf og eldvarnaeftirlit, sjúkraflutningar og rekstur flugvallarslökkviliðsins. Sveitarfélögin ættu að hafa frumkvæði að því að kanna þetta frekar með því að leita eftir viðræðum við viðkomandi stjórnvöld.

Byggðarþróun er það hæg á svæðinu að hún gerir engar sérstaka kröfur um breytingar í skipulagi eða umfangi rekstrar BS né gerir sérstakar kröfur til húsnæðis eða betri staðsetningar þess á næstu árum.

Ráðgjafi gengur út frá því þeirri forsendu að sameiningar eða samstarf við önnur slökkvilið þurfi að vera faglega áhugavert og hagkvæmt fyrir BS.

Ráðgjafi leggur því til að núverandi samstarfssamningum slökkviliðanna á Suðurnesjum um gagnkvæma aðstoð verði sagt upp eða þeim breytt á þann veg að slökkviliðin fái sanngjarna greiðslu fyrir þá aðstoð sem þau hugsanlega veita hvort öðru. Þetta á aðallega við gagnvart slökkviliðunum í Sandgerði og í Grindavík.

Veigamikil ástæða fyrir því að menn eiga að velja sameiningu frekar en samstarf er að uppgjör kostnaðar getur verið erfitt og flókið í samstarfi. Þess vegna leggur ráðgjafi til að frekar verði stefnt að sameiningu slökkviliðanna heldur en samstarfi.

Sameining við Slökkvilið Sandgerðis er mjög áhugaverð. Sameining við Slökkvilið Grindavíkur er ekki talin eins hagkvæm, en kemur engu að síður vel til greina.

Ljóst er að bæta þarf húsnæðisaðstöðu slökkviliðsins. Ráðgjafi er ekki sannfærður um að ný slökkvistöð á nýjum stað sé hagkvæmur kostur umfram að gera endurbætur á núverandi slökkvistöð við Hringbraut. Varðandi nýja staðsetningu koma margir kostir innan Reykjanesbæjar til greina að því tilskildu að tenging við Reykjanesbrautina verði góð, en það tryggir viðunandi viðbragðstíma til jaðarsvæða í umdæmi BS. Einnig hafa sameiningarmál og hugsanleg verkefni fyrir Varnarliðið og Keflavíkurflugvöll áhrif á húsnæðismálið.

Hér er talið mikilvægt að vinna næstu skref í rétttri röð og leggur ráðgjafi til eftirfarandi aðgerðaráætlun:

1. Kanna hug Sandgerðis og Grindavíkur til sameiningar slökkviliða.
Ef forsendur eru fyrir sameiningu við annan eða báða aðilana er eðlilegt að þeir taki þátt í ákvörðunum varðandi liði 2 og 3.
2. Athuga hvort áhugi er á viðræðum um verkefni hjá Varnarliðinu og hvað varðar flugvallarslökkviliðið á Keflavíkurflugvelli.
3. Marka stefnu í húsnæðismálum m.t.t. útkomu úr liðum 1 og 2.

2 Slökkvilið

2.1 Uppbygging og hlutverk slökkviliða

Slökkviliðum hér á landi er aðallega skipt í tvo eftirfarandi flokka.

1. Atvinnumannaslökkvilið
Útkallslíð (varðlið) er skipað fastráðnum starfsmönnum í fullri vinnu, sem ganga sólarhringsvaktir.
2. Hlutastarfandi slökkvilið
Útkallslíðið (varðliðið) samanstendur aðallega af mönnum sem eru í annarri vinnu, en sinna útköllum slökkviliðsins þegar kostur er og æfingum í frítíma sínum. Í nokkrum hlutastarfandi liðum eru einn eða fleiri starfsmenn í fullu starfi við að sinna eldvarnaeftirliti og rekstri liðanna.

Nýleg lög um brunavarnir tóku gildi 1. janúar 2001. Markmið laganna er að vernda líf og heilsu fólks, umhverfi og eignir með því að tryggja fullnægjandi eldvarnaeftirlit og viðbúnað við eldsvoðum og mengunaróhöppum á landi. Viðbrögð við mengunaróhöppum er nýtt verkefni fyrir slökkviliðin á Íslandi. Þá gegna slökkviliðin einnig mikilvægu hlutverki vegna almannavarna.

Fjöldi reglugerða er í gildi um starfssvið slökkviliða. Má þar helstar nefna, reglugerð um eldvarnaeftirlit sveitarfélaga með atvinnuhúsnæði, reglugerð um Brunamálaskólann og réttindi og skyldur slökkviliðsmanna og reglugerð um reykköfun. Sveitarstjórn ber ábyrgð á starfsemi slökkviliðs og framkvæmd eldvarnaeftirlits og ber kostnað af þessari starfsemi. Samkvæmt lögnum bera sveitarfélögin ábyrgð á gerð brunavarnaráætlunar sem Brunamálstofnun skal samþykkja.

Helstu verkefni slökkviliða skv. lögnum eru því:

- ✓ Slökkvistörf.
- ✓ Forvarnir og eldvarnaeftirlit.
- ✓ Viðbrögð við mengunaróhöppum.

Atvinnumannaslökkviliðin og mörg stærri hlutastarfandi slökkvilið hafa jafnframt tekið að sér ýmis önnur verkefni s.s.:

- ✓ Björgun úr bílflökum.
Þróunin hefur verið sú að þetta verkefni hefur verið á hendi margra slökkviliða án þess að það sé sérstaklega tilgreint í lögum hver eigi að sinna þjónustunni. Slökkviliðin (sveitarfélögin) hafa sjálf staðið undir kostnaði vegna þessa.
- ✓ Sjúkraflutningar.
Samningur er gerður við viðkomandi heilsugæslustofnun (heilbrigðis- og tryggingarmálaráðuneytið) um sjúkraflutninga á heilsugæslusvæðinu gegn þóknun sem er ætlað að standa undir hluta af launakostnaði slökkviliðsins. Rauði kross

Íslands leggur til sjúkrabíla og tækjabúnað til sjúkraflutninga og greiðir rekstrarkostnað bílanna.

- ✓ Dælingar.
Slökkviliðin aðstoða við að hreinsa upp vatn vegna flóða eða leka innanhúss. Vinnan er í sumum tilfellum greidd af tryggingarfélögum.
- ✓ Slökkvitækjaþjónusta.
Nokkur slökkvilið á landsbyggðinni selja slökkvitæki og þjónusta þau.
- ✓ Öryggisvöktun.
Um er að ræða vöktun brunaviðvörðunarkerfa og tímabundna vöktun mannvirkja, t.d. í tengslum við skemmtanahald eða framkvæmdir.
- ✓ Verkefni tengd almannavörnum

- ✓ Ýmis björgunarstörf, t.d. kafarþjónusta.

Aukin tíðni útkalla vegna aukaverkefna kalla á aukinn kostnað hjá hlutastarfandi slökkviliðum. Þessi kostnaður er hins vegar lítill hjá atvinnuslökkviliðum.

2.2 Atvinnumannaslökkvilið

Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins (SHS), Slökkvilið Akureyrar (SA) og Brunavarnir Suðurnesja (BS) eru einu slökkvilið atvinnumanna, með mannaða sólarhringsvakt, sem rekin eru af sveitarstjórnnum á Íslandi. Slökkviliðið á Keflavíkflugvelli (SK) er sem kunnugt rekið af bandaríska hernum og er fjallað um það sérstaklega í kafla 3.

Í töflunni hér að neðan er yfirlit yfir fjölda starfsmanna og útkalla hjá BS, SA og SHS:

	Brunavarnir Suðurnesja	Slökkvilið Akureyrar	Slökkvilið Höfuðborgarsv.
Heildarfjöldi starfsmanna	17	29	154
Stærð varðliðs	14	24	110
Varalið	13	8	-
Fjöldi útkalla árið 2001			
Útköll (m.a. eldsvoðar og björgun)	154	145	1.083
Sjúkraflutningar	1.310	1.450	19.609

Varðlið (útkallslið) þessara slökkviliða eru eins og gefur að skilja mjög mismunandi að stærð eins og fram kemur í eftirfarandi:

- ✓ SHS er með 21 til 22 á vakt hverju sinni í fimm manna einingum á fjórum stöðum í borginni. Á daginn eru allt að 4 menn aukalega í sjúkraflutningum ef álagið er mikið. Auk þess er fimm manna eining til viðbótar að störfum á daginn virka daga. Um er að ræða eldri menn sem hafa sóst eftir að hætta á vöktum. Þá er einn yfirmaður alltaf á bakvakt.
- ✓ Hjá SA eru 5 á vakt, þar af 1-2 á flugvelli eftir aðstæðum. Fyrir utan 8 manna varalið er skilgreint 25 manna aðstoðarlið í sveitum Eyjafjarðar, en þeim er ætlað að aðstoða við slökkvistörf í viðkomandi sveitarfélagi.
- ✓ Hjá BS eru 3 á vakt hverju sinni. BS er einnig með skilgreindan bakvaktarmann og einn stjórnandi á bakvakt.

Hjá bæði SA og BS taka fastir starfsmenn í dagvinnu einnig þátt í útköllum og auka þannig útkallsstyrk liðsins. Jafnframt ganga slökkviliðsstjóri og varaslökkviliðsstjóri bakvaktir.

Bæði SA og BS hafa varalið, sem samsvarar nokkuð til hlutastarfandi slökkviliðs, sem getur komið aðalliðinu til aðstoðar í stórum útköllum og við afleysingar.

Samningar um sjúkraflutninga eru nauðsynlegir stóru slökkviliðunum, þar sem sjúkraflutningar og slökkvistörf fara mjög vel saman og auka rekstrarhagkvæmnina.

Þessi þrjú slökkvilið eru varla sambærileg þar sem SHS er langstærst, en í eftirfarandi töflu eru ýmsar upplýsingar og helstu lykiltölur úr rekstri:

Áætlun 2003	Brunavarnir Suðurnesja	Slökkvilið Akureyrar	Slökkvilið Höfuðborgarsv.
Íbúafjöldi desember 2002	13.013	17.747	179.634
Heildarkostn. (rekstur + fjárfesting) í þ.kr.	110.300	172.941	1.058.603
Tekjur slökkviliðs í þ.kr.	37.207	84.960	374.787
Framlag sveitarfélaga í þ.kr.	73.093	87.981	683.816
Kostn. á íbúa (brúttó) í kr.	8.476	9.745	5.893
Kostn. sveitarfélaga á íbúa (nettó) í kr.	5.617	4.958	3.807

Til að auðvelda samanburð hafa eftirfarandi aðlaganir verið gerðar:

- Greiðsla Brunavarna Eyjafjarðar er tekin úr tekjum og sett inn sem framlag sveitarfélaga eins og um sameiginlegt samlag sveitarfélaganna sé að ræða sbr. hin slökkviliðin tvö.
- Framlög til Almanna- og stýrki til félaga og stofnana (Björgunarsveita) eru dregin frá.

Það er mjög eðlilegt að rekstrarkostnaður minni slökkviliðanna sé hærri á hvern íbúa. Þarna kemur skýrt fram hagkvæmni stærðar SHS. Ástæða fyrir háum rekstrarkostnaði brúttó á hvern íbúa hjá SA er hægt að skýra með samningnum um rekstur flugvallarslökkviliðsins á Akureyri, en velja þess samnings var áætluð 36,7 m.kr. á árinu 2003. Það er mat ráðgjafa að það sé fyrst og fremst þessi samningur sem gerir það að verkum að SA er nú ódýrara í rekstri miðað við íbúafjölda heldur en BS.

2.3 Framtíðarhorfur

Það er fátt sem bendir til annars en að kostnaður sveitarfélaga vegna brunamála muni aukast í framtíðinni. Hér eru nefnd nokkur atriði sem munu kalla á aukin fjárframlög til málaflokksins.

- ✓ Nýleg lög um brunavarnir gera kröfu um umhverfisverndun án þess að það komi sérstakt framlag frá ríkinu. Þetta mun leiða til aukins kostnaðar við rekstur slökkviliða vegna fjárfestingar í þjálfun og sérhæfðum búnaði.
- ✓ Væntanlegar eru reglur um mönnun og búnað slökkviliða. Þetta gæti þýtt auknar kröfur til slökkviliða.
- ✓ Nýjar reglur um réttindi og skyldur slökkviliðsmanna kveða á um lengingu náms slökkviliðsmanna og munu þær væntanlega auka kostnað.
- ✓ Almennt aukin áhersla á sí- og endurmenntun í þjóðfélaginu.
- ✓ Gerð og viðhald Brunavarnaáætlunar.
- ✓ Aukið eldvarnaeftirlit og átak til að uppfylla núverandi reglugerð.

3 Brunavarnir Suðurnesja

Brunavarnir Suðurnesja hafa um margt haft sérstöðu gagnvart öðrum slökkviliðum í landinu, því í næsta nágrenni, á Keflavíkurflugvelli, er rekið öflugt slökkvilið. Á milli slökkviliðanna er samstarfssamningur um gagnkvæma aðstoð. Í honum eru þó fyrirvarar af hálfu SK um að flugvöllurinn og bandaríski herinn hafi forgang, sem eðlilegt er. Það er ljóst að þrátt fyrir þetta stóra lið sem staðsett er á Keflavíkurflugvelli hafa sveitarfélögin í kring orðið að byggja upp sín eigin slökkvilið.

Eins og kemur fram hér á undan leggja sveitarfélögin töluvert fé í rekstur BS, þ.e. sé kostnaður á hvern íbúa borinn saman við hin tvö atvinnumannaslökkviliðin. En það má einnig segja að þau fái „mikið fyrir peninginn“.

Skýrsluhöfundar telja sig hafa ágætis innsýn og þekkingu á rekstri og skipulagi slökkviliða og hægt er að fullyrða að stjórnun og skipulag BS sé til fyrirmyndar. Sérstaklega ber að nefna þjálfunarmálin. Varalið BS hefur um nokkurt skeið verið betur þjálfað og virkara í starfsemi slökkviliðsins en gengur og gerist. Þjálfun varaliðsins er jafnvel meiri og betri en þjálfun margra hlutastarfandi slökkviliða í dag. Þjálfun og útköll eru einmitt stór kostnaðarþáttur þeirra slökkviliða sem reiða sig á hlutastarfandi slökkviliðsmenn.

Einnig virðist BS að mestu uppfylla reglugerð um eldvarnaeftirlit, en það geta fæst slökkvilið í landinu. Reglugerðin þarfnast endurskoðunar að mati ráðgjafa. Það sem er hvað mikilvægast í starfsemi eldvarnaeftirlits BS er að kröfum er fylgt eftir og endurbætur nást fram. Þó mætti benda á að sveitarfélögin sem standa að BS þyrftu að samþykkja formlega verklagsreglur um eftirfylgni og dagsektir.

Þótt BS flokkist sem atvinnumannaslökkvilið með sólarhringsvakt þá einkennist reksturinn nokkuð af sambærilegum þáttum og rekstur hlutastarfandi liða, þar sem „uppsett afl“ er í lágmarki. Lítið þarf út af að bera svo kalla þurfi inn menn á vaktir, t.d. ef tveir sjúkrabílar fara af stöðinni samtímis eða einn slökkvibíll og einn sjúkrabíll.

Miðað við núverandi verkefni slökkviliðsins er ekki séð að það sé mögulegt né hagkvæmt að reka liðið með færri fastráðnum slökkviliðsmönnum. Frekar væri æskilegt að leita leiða til að styrkja sólarhringsvaktina og bæta allavega við einum manni á vakt. Munar mikið um þennan eina mann vegna fyrsta viðbragðs slökkviliðsins vegna eldsvoða. Öll vinna á vettvangi verður markvissari með fjórum mönnum heldur en þremur. Á móti auknum kostnaði við það getur sparast töluvert fé vegna útkalla og varaliðs. Samningur við öryggisfyrirtækin veitir einnig svigrúm í þessa átt. Sameining við önnur slökkvilið eða aukin verkefni eru í þessu sambandi einu valkostirnir því ólíklegt er að sveitarfélögin hafi bolmagn til þess að auka frekar fjárframlög til BS.

Ekki er hægt að komast að annarri niðurstöðu en að BS sé vel tækjum búíð slökkvilið. Töluverð uppbygging og endurnýjun hefur verið í bílafloata og tækjabúnaði undanfarin ár. Fyrstu slökkviliðsbílar eru báðir nýlegir og nú síðast hefur tankbíll verið endurnýjaður. BS hefur reyndar ekki komið sér upp mengunarvarnabúnaði, en það hafa fæst slökkvilið utan höfuðborgarsvæðisins gert.

4 Keflavíkurflugvöllur

4.1 Varnarliðið og umsvif

Haustið 1946 gerðu Ísland og Bandaríkin á milli sín upphaflegan samning um rekstur Keflavíkurflugvallar sem varð alþjóðaflugvöllur í eigu Íslendinga. Keflavíkursamningurinn kvað á um að Íslendingar skyldu þjálfaðir í sem flestum störfum á Keflavíkurflugvelli. Vorið 1951 gerðu Ísland og Bandaríkin með sér annan varnarsamning sem lagði grunn að stofnun varnarliðsins sem hafa skyldi aðalaðsetur á Keflavíkurflugvelli og standa straum af kostnaði við rekstur flugvallarins.

Engar grundvallarbreytingar hafa orðið á starfsemi Varnarliðsins á Íslandi síðan árið 1961 er Bandaríkjafloti tók við rekstri varnarstöðvarinnar. Hinsvegar hafa orðið töluverðar breytingar í umsvifum hersins samfara breytingum í alþjóðamálum, s.s. endalokum kalda stríðsins. Á árunum 1990 til 1996 fækkaði flugvélum um helming og hermönnum um þriðjung, úr 3.300 í 2.200. Í dag eru hermennirnir tæplega 1.800, en ásamt fjölskyldum þeirra eru um 4.100 manns hér á landi á vegum Varnarliðsins. Alls hefur flugvélum fækkað um 70% og hermönnum um 46% frá árinu 1990.

Frá 1990 hefur íslenskum starfsmönnum Varnarliðsins fækkað úr 1.100 í 800 eða um 27%. Nú síðast 1. mars síðastliðinn hurfu á brott 100 íslenskir starfsmenn vegna uppsagna í sparnaðarskygni. Flestir íslenskir starfsmenn Varnarliðsins starfa hjá flotastöðinni í ýmsum stofnunum og deildum. Má þar nefna stofnun verklegra framkvæmda, íþrótt- og tómstundastofnanir, verslun flotans, birgðadeild, fjármáladeild að ógleymdu slökkviliðinu sem jafnframt rekur snjóruðningsdeild vallarins.

4.2 Slökkvilið Keflavíkurflugvallar

Í varnarsamningnum eru ákvæði sem kveða á um skyldur Varnarliðsins gangvart flugbrautum, m.a. að þeir skulu sjá um slökkvilið og öryggisþjónustu við flugvöllinn. Auk þess að annast brunavarnir í mannvirkjum og flugvélum, sér slökkviliðið um hálkuvarnir og snjóruðning á flugbrautum, afgreiðslu herflutningaflugvéla og ýmsa aðra þjónustu við flugvélar.

Slökkviliðinu er skipt upp í tvær megin deildir, þ.e. slökkviliðið (fire protection division) og flugvallarþjónustu (airfield operation division). Slökkviliðsstjórinn er yfirmaður beggja deilda. Dagvinnumenn í sjálfu slökkviliðinu eru auk slökkviliðsstjórans, varaslökkviliðsstjóri, þjálfunarstjóri, innkaupastjóri og skrifstofumaður. Auk þess eru 5 starfsmenn í eldvarnaeftirliti. Almennir slökkviliðsmenn og flokksstjórar þeirra eru um 80 talsins.

Í flugvallarþjónustudeild starfa 40 - 60 manns allt eftir árstíðum. Mjög lítið er um að starfsmenn sinni verkefnum samtímis í bæði slökkviliði og flugvallarþjónustu og samlegðaráhrif þannig takmörkuð. Því má líta á þessar tvær deildir sem tvær sjálfstæðar einingar.

Í dag eru tvær slökkvistöðvar á varnasvæðinu. Slökkvistöð 1 er staðsett við aðalflugskýli Varnarliðsins nálægt gömlu flugstöðinni, en þar er nú aðallega sú starfsemi sem snýr að mannvirkjaskýliðinu. Þar beint á móti er aðstaða flugvallarþjónustu. Um sama leyti og Flugstöð Leifs Eiríkssonar var tekin í notkun var opnuð önnur slökkvistöð (Slökkvistöð 2) á

vestursvæðinu til að stytta útkallstíma þar (vestur austurbraut), m.a. til flugskýla fyrir orrustuþotur og til flugstöðvarinnar.

Allt þar til fyrir 2-3 árum var vöxtur hjá slökkviliðinu hvað varðar fjölda stöðugilda og tækjabúnað og slökkviliðsstjóra falin meiri ábyrgð innan flotans. Meðal annars var stofnuð alhliða björgunarveit innan slökkviliðsins ásamt því að aukin verkefni við forvarnir og mengunarvarnir o.þ.h færðust á hendur slökkviliðsins. Undanfarin misseri hefur þessi þróun snúist við og er nú aukinn þrýstingur um niðurskurð eins og hjá öðrum deildum Varnarliðsins. Fjöldi slökkviliðsmanna var 101 árið 2002, en er nú 90 og eru vangaveltur um enn frekari fækkun.

Kröfur um útkallsstyrk slökkviliðsins ráðast af tvennu. Í fyrsta lagi flokkun Keflavíkurflugvallar sem alþjóðaflugvallar skv. alþjólegum stöðlum sem miða við flugumferð, en í dag er flugvöllurinn í flokki 9 (Category 9). Sem dæmi má nefna að Reykjavíkurflugvöllur er í flokki 6. Í öðru lagi flokkun samkvæmt stöðlum hersins sem í dag er viðbragðsstig 1. Skilgreint viðbragðsstig hersins er við núverandi aðstæður ráðandi fyrir styrk og stærð slökkviliðsins. Það að völlum myndi fara t.d. í viðbragðsstig 3 þýddi að mögulegt væri að fækka slökkviliðsmönnum í 65 og aðeins 70% af núverandi búnaði væri virkur hverju sinni.

Slökkvilið Keflavíkurflugvallar annast ekki sjúkraflutninga eins og stóru íslensku atvinnumannaslökkviliðinu heldur annast hermenn alla sjúkraflutninga og þá beint út frá sjúkrahúsinu á staðnum.

Eins og alkunnugt er hefur árangur slökkviliðsins verið mjög góður og það hlotið fjölmargar viðurkenningar. Fjöldi staðfesta elda á varnarsvæðinu hefur verið innan við 10 á ári síðasta áratuginn og brunatjón því óverulegt.

4.3 Hugsanleg þróun og verkefni BS fyrir Varnarliðið

Á meðan starfsemi varnarliðsins hefur dregist saman hefur önnur flugstarfsemi, þ.e. farþegaflug og almennir vöruflutningar aukist. Staða Keflavíkurflugvallar sem alþjóðarflugvallar hefur þannig styrkst.

Gera má ráð fyrir því að enn dragi úr umsvifum Varnarliðsins til frambúðar vegna brottflutnings viðhaldsdeildar fyrir flugvélar flotans og ef ekki verður framhald á útgerð skipa- og kafbátaleitarflugvéla flotans á Keflavíkurflugvelli. Jafnvel gæti svo farið að Bandaríkjaher hyrfu alveg með mannafla þaðan. Þannig gæti mál þróast að herstöðin yrði meira og minna í dvala, en mögulegt að auka viðbúnað með stuttum fyrirvara. Ekki er óhugsandi að dregið verði það mikið úr starfsemi Varnarliðsins að Bandaríkjaher fái áhuga á að lækka fastan kostnað við rekstur flugvallarins. Í því sambandi er mögulegt að hann óski eftir frekari kostnaðarþátttöku íslenska ríkisins.

Í þessum breytingum geta falist tækifæri fyrir BS til að taka að sér aukin verkefni í verktöku, annað hvort fyrir Varnarliðið eða íslenska ríkið. Þótt SK sé skipað íslenskum ríkisborgurum er það á forræði hersins og því her-slökkvilið. Ráðgjafa er ekki kunnugt um að herir geri samninga við almenn (borgaraleg) slökkvilið um sameiginlegan rekstur. Það er því harla ólíklegt að Varnarliðið hefði áhuga á sameiginlegum rekstri þannig að einungis er fjallað hér um mögulega verktöku BS, þ.e. yfirtöku á einstökum verkefnum SK. Markmiðið væri

tvíþætt, í fyrsta lagi að auka hagkvæmni í rekstri BS en einnig að styrkja brunavarnir á svæðinu öllu.

Þau mögulegu verkefni sem koma til greina eru eftirfarandi:

1. Almennt slökkvilið og eldvarnaeftirlit, þ.e. fyrir húsbyggingar á varnarsvæðinu.
2. Sjúkraflutningar
3. Flugvallarslökkvilið.

Greiðslur fyrir verkefnin kæmu frá íslenska ríkinu eða eftir atvikum Bandaríkjaher verði hann áfram með mannafla á Keflavíkurflugvelli. Öll ofangreind verkefni koma til greina fyrir BS, eitt eða fleiri, en fjallað verður nánar um þau í köflum 4.4 til 4.6 hér á eftir.

Yfirtaka flugvallarþjónustu (m.a. snjórúðningur og þjónusta við flugvélar) er einnig mögulegt verkefni, en varla eftirsóknarvert fyrir BS vegna þess að um óskyld verkefni er að ræða og því ekki fjallað um það frekar hér í þessari skýrslu.

4.4 Almennt slökkvilið og eldvarnaeftirlit

Viðbragðstími BS frá núverandi slökkvistöð við Hringbraut er innan við 7 mínútur til flestra húsbygginga á varnarsvæðinu, sem er ásættanlegur tími. Í leiðbeiningum um gerð brunavarnaáætlunar, sem gefnar eru út af Brunamálastofnun, er talað um viðbragðstíma í þéttri byggð allt að 10 mínútur. Með byggingu nýrrar stöðvar á Smiðjuvöllum, en slökkviliðsstjóri hefur sett fram hugmyndir um slíkt, næst þessi viðbragðstími um allt svæðið og einnig til flugstöðvarinnar. Aukin umsvif kalla á aukið húsnæði og því er gengið út frá því að ef verkefni eins og slökkvistarf og sjúkraflutningar fyrir varnarliðið yrðu að veruleika þyrfti nýja eða stærri slökkvistöð. Ef eingöngu er rætt um að BS taki að sér slökkvistörf vegna bygginga á varnarsvæðinu og vegna flugstöðvarinnar þyrfti ekki nema lítillega að efla tækjakost BS vegna verkefnisins. Myndi þetta verkefni væntanlega kalla á einn slökkvibíl ásamt búnaði til viðbótar við þann flota sem fyrir er. Samstarfssamningur yrði væntanlega áfram við flugvallarslökkviliðið sem þá kæmi jafnframt til aðstoðar ef um væri að ræða eld í stórum flugskýlum.

Eldvarnaeftirlit er í sumum tilvikum sérhæft á Keflavíkurflugvelli enda miðast allar eldvarnir þar við bandarískar kröfur og staðla og því þyrfti að gera sérstakar ráðstafanir vegna þess. Gera má ráð fyrir að margir starfsmanna SK ráði sig til vinnu hjá BS og því væri sú þekking til staðar.

4.5 Sjúkraflutningar

Slökkvilið eru stöðugt að eiga við álagstoppa. Til að geta mætt þeim er gott að taka að sér aðra þjónustu eins og t.d. sjúkraflutninga sem falla vel að rekstri slökkviliða. Líkur á því að stórslys verði á sama tíma og stórbruni eru svo litlar að talið er forsvaranlegt að láta sömu menn sinna báðum þáttum. Með þessu móti sparast mikið fé því að ef þjónustan væri rekin aðskilin mundi hún annað hvort kosta of mikið eða að ekki væri hægt að halda uppi sama þjónustustigi. Það er talinn fýsilegur kostur að kanna hvort BS geti tekið að sér sjúkraflutninga á varnarsvæðinu. Slíkt mundi örugglega styrkja slökkviliðið og rekstur þess. BS er vel í stakk búíð til að taka þetta verkefni að sér. Svo vel vill til að

sjúkraflutningamenn liðsins, eins og aðrir sjúkraflutningamenn á Íslandi, eru menntaðir samkvæmt bandarískum stöðlum og því engin vandkvæði á að sýna fram á að menntunarstig þeirra sé nægjanlegt. Eftir því sem best er vitað eru sjúkrabílar BS betur útbúnir en sjúkrabílar hersins og því þyrfti hugsanlega eingöngu að bæta við sjúkrabílaflota BS til að þetta gengi upp. Ráðgjafi er þó ekki í stöðu til að kanna þetta til hlítar. Í því tilviki að þjónusta slökkviliðs og sjúkraflutningar flyttust til BS, þyrfti að fara yfir boðunarþáttinn, en herinn er ekki að nýta sér þjónustu 112 og eins þyrfti að fara yfir símamál vallarins.

4.6 Flugvallarslökkvilið

Sama á við um rekstur flugvallarslökkviliða og bæjarlökkviliða hvað varðar álagstoppa og nýtingu á mannafla. Líkur á því að flugslys verði á sama tíma og stórbruni í byggðinni eru svo litlar að forsvaranlegt þykir að láta sömu menn sinna báðum þáttum. Ákveðnar aðstæður þurfa þó að vera fyrir hendi og þá aðallega landfræðilegar. Flugvöllurinn þarf að vera það nærri byggð að raunhæft sé að flugvallarslökkviliðið geti komið á ásættanlegum tíma inn í byggðina vegna bruna eða annarra slysa. Slíkar aðstæður eru fyrir hendi á Suðurnesjum.

Fordæmi eru fyrir slíku fyrirkomulagi hér á landi þar sem SHS hefur annast rekstur flugvallarslökkviliðsins á Reykjavíkflugvelli frá árinu 2000 skv. samningi við Flugmálastjórn. Hefur samningurinn skilað báðum aðilum góðum árangri. Ekkert bendir til annars en sama mundi gerast á Suðurnesjum. Sambærilegur samningur var gerður árið 2001 við Slökkvilið Akureyrar um rekstur flugvallarslökkviliðsins þar. Í báðum tilvikum er gert ráð fyrir samnýtingu mannskaps og tækja þannig að flugvallarslökkviliðsmenn eru hluti af útkallsstyrk slökkviliðanna og menn flytjast á milli starfsstöðva. Rekstur slökkviliðsins á Keflavíkurflugvelli er, eins og gefur að skilja, hinsvegar miklu umfangsmeiri en rekstur hinna flugvallarslökkviliðanna.

4.7 Verktaka BS - Samantekt

Yfirstjórn Brunavarna Suðurnesja hefur þekkingarlega séð alla burði til að taka verkefnið að sér ásamt skrifstofum SSS eða Reykjanesbæjar sem myndi sjá um fjármálahliðina. Myndi slíkt væntanlega vera hagkvæmara heldur en byggja upp sérstaka fjármáladeild innan Brunavarna Suðurnesja.

Við samning um verkefnið þyrfti að gera ráð fyrir hugsanlegri yfirtöku BS á mannafla og tækjabúnaði. Mikilvægt er að gera ráð fyrir því frá upphafi að starfsmenn geti sinnt störfum hvort heldur sem er á flugvöllinum eða í bæjarlökkviliðinu svo að liðin renni sem fyrst saman í eina öfluga heild. Með samnýtingu mannafla næst fram mesta hagræðið. Almennir slökkviliðsmenn BS þyrftu að ganga gegnum sérstaka þjálfun vegna sérhæfðra starfa á flugvöllinum en núverandi þjálfun þeirra nýttist að fullu. Aðeins þyrfti að byggja ofan á þá þekkingu sem fyrir er. Eins og starfsmenn BS þyrftu starfsmenn SK að bæta við sig þekkingu og þá fyrst og fremst vegna sjúkraflutninga.

Ráðgjafar eru ekki í stöðu til að fara frekar ofan í þessi mál en það þyrfti að liggja fyrir í hvaða áhættuflokki Keflavíkurflugvöllur mundi lenda sem farþegaflugvöllur og síðan að bæta við því sem þyrfti vegna hersins, ef hann verður með umsvif áfram á Keflavíkurflugvelli. Best er að nálgast slíka samninga þannig að hverri einingu sé stillt upp

sérstaklega og fá út hvað mundi kosta að reka hana sér. Síðan þyrfti að meta samlegðaráhrifin og því skipta aðilarnir síðan á milli sín í samningum. Það er t.d. ekki sanngjarnt að ríkið myndi stilla upp slökkviliði á Keflavíkurflugvelli með lágmarksmönnun gagnvart farþegaflugi og síðan væri hægt að kalla á Brunavarnir Suðurnesja til aðstoðar ef á þyrfti að halda. Þá þyrfti ríkið að greiða fyrir þau útköll og þá er nauðsynlegt að reikna inn í tímaverð ónýttan tíma Brunavarna Suðurnesja. Gjarnan er miðað við að ónýttur tími slökkviliða sé 95% í slíkum samningum. Tímagjaldið verður því verulega hátt. Ef ekki er farið svona að lendir hagræðingin öll hjá öðrum aðilanum. Í þessu tilviki hjá ríkinu.

Einnig þarf að skoða hvaða möguleikar eru á staðsetningu slökkvistöðvar innan flugvallarins og hverjar kröfur eru um útkallstíma út á flugbrautir sem eru um þriggja kílómetra langar. Hvort t.d. slökkvistöðvarnar yrðu að vera tvær á flugvöllinum eins og nú er eða hvort ein myndi duga. Þá þyrfti að fara yfir hvaða tæki mundu samnýtast og hver væru sérhæfð fyrir flugvöllinn.

Mjög líklegt er að í framtíðinni verði litið á Keflavíkurflugvöll sem rekstrareiningu sem verður að standa undir sér, þ.e. að flugvallargjöld (tekjur) standi undir öllum útgjöldum við að reka völlinn þ.m.t. rekstur slökkviliðs. Ef þetta verður tilfellið væri hagkvæmt fyrir flugvallaryfirvöld að semja við BS á þeim nótum sem hér hefur verið fjallað um.

Á heildina litið telur ráðgjafi að hér sé um áhugavert mál að ræða fyrir BS og að sveitarfélögin eigi að hafa frumkvæði að því að kanna það frekar og í framhaldinu lýsa yfir áhuga á samstarfi um verkefni varnarliðsins á sviði brunamála

5 Byggðarþróun

Um 1990 voru miklar væntingar um atvinnuuppbyggingu og fjölgun íbúa á Reykjanesi og þá aðalleg vegna fyrirhugaðrar stóriðju á svæðinu. Spár um íbúapróun hafa ekki allar gengið eftir. Ekki hefur enn orðið af fyrirhugaðri stóriðju og hafa atvinnumál verið erfið, m.a. vegna samdráttar hjá Varnarliðinu eins og fjallað er um í kafla 3.

Í töflunni hér að neðan er yfirlit um fjölda íbúa í sveitarfélögum á Reykjanesi árið 1990 og árið 2003.

Sveitarfélag	Íbúafjöldi 1999	Íbúafjöldi 2003	Meðaltals- fjöldun á ári
Reykjanesbær (og sameinuð sveitafélag 1994)	10.057	10.908	0,63%
Gerðarhreppur	1.074	1.290	1,44%
Vatnsleysustrandarhreppur	646	932	2,91%
Samtals „BS sveitarfélögin“	11.777	13.130	0,84%
Sandgerði	1.253	1.389	0,83%
Grindarvík	2.172	2.434	0,89%
Samtals	15.202	16.953	0,84%

Allar tölur um íbúafjölda sveitarfélaganna eru unnar úr upplýsingum af heimasíðu Hagstofu Íslands.

Meðaltalsfjöldun á ári á Reykjanesi er 0,84% meðan landsmeðaltal er 1,03% á sama tímabili. Vatnsleysustrandarhreppur og Gerðahreppur geta vel við unað enda hefur fjöldun íbúa verið í samræmi við væntingar (spár) sem settar hafa verið fram í aðalskipulagi sveitarfélaganna. Íbúapróun í Reykjanesbæ er hinsvegar „verri“ ef miðað er við landsmeðaltal.

Algengara er að fólk líti á Reykjanesið og höfðuborgarsvæðið sem eitt atvinnusvæði og fjölmörg dæmi eru um að fólk aki á milli staðanna til vinnu. Þetta hefur þó varla mikil áhrif á íbúafjölda og jafnast líklega út milli sveitarfélaganna. Þótt nýr stóriðnaður komi inn á svæðið gerir það varla annað en að sporna við neikvæðum áhrifum af samdrætti hjá varnarliðinu. Það er því ekki hægt að gera ráð fyrir að íbúafjöldun aukist á næstu 10 til 15 árum.

Ef reiknað er með að íbúafjöldun í þeim sveitarfélögum sem standa að rekstri BS verði 1% á ári næstu 15 árin verður heildarfjöldi íbúa samtals 15.200 ári 2018. Í Gerðahreppi er stefnt að þéttingu núverandi byggðar og á Vatnsleysuströnd er aðallega gert ráð fyrir fjöldun íbúða við núverandi þéttbýli. Í Reykjanesbæ er reiknað með nýjum íbúðarhverfum í Innri-Njarðvík.

Það er því ekki hægt að segja að byggðarþróun næstu árin geri sérstakar kröfur um breytingar í skipulagi eða umfangi rekstrar BS né geri sérstakar kröfur til húsnæðis eða betri staðsetningar þess, en nánar er fjallað um húsnæði í kafla 7.

6 Sameining slökkviliða

6.1 Almennt um kosti við sameiningar

Það eru margir kostir við að sameina slökkvilið séu landfræðilegar forsendur fyrir hendi, þ.e. að útkallstími milli starfstöðva slökkviliðsins sé viðunandi.

Með sameiningu fæst meiri samhæfing í stjórnun og vinnu á eldstað. Þó svo að slökkviliðin á svæðinu hafi með sér samstarfssamning er samhæfing takmörkuð nema liðin æfi reglulega saman, sem er í fæstum tilvikum raunin. Í einu sameinuðu slökkviliði þekkjast starfsmenn og eru vanir að vinna saman með sama skipulagi í stað þess að hvert lið sé með eigin útfærslur á eldstað.

Sameinað lið hefur meiri slagkraft á fyrstu mínútum og aðveldara verður að skipuleggja fyrstu viðbrögð. Eins hefur sameining þann kost að aðveldara er að skipuleggja lengri aðgerðir. Fámenn slökkvilið getur ekki starfað nema fáar klukkustundir í einu. Kannski tvær klukkustundir við erfiðar aðstæður, en þá fer að draga af mönnum og það þarf að leysa af á erfiðustu stöðunum eins og t.d. í reykköfun.

Betra skipulag getur þýtt að færri starfsmenn séu á vakt hjá einu sameinuðu slökkviliði, en voru samtals áður hjá slökkviliðunum fyrir sameiningu. Það eru færri starfsmenn en þó með meiri slagkraft vegna samhæfingar og betra skipulags. Í þessu fellst einnig mikið hagræði og þar af leiðandi fjárhagslegur ávinningur.

Mjög mikilvægur þáttur er menntun og þjálfun slökkviliðsmanna, sem verður aðveldari í sameinuðu liði en í mörgum smærri. Öll endurmenntun verður aðveldari og þjálfun markvissari. Nýleg lög um brunavarnir og brunamál og reglugerð byggð á þeim um réttindi og skyldur slökkviliðsmanna veita slökkviliðum svigrúm til meiri hlutverkaskiptingar milli starfseininga og betri þjálfunar starfsmanna. Þetta svigrúm nýtist mun betur í sameinuðu liði.

Í minni einingum er nánast ekkert svigrúm til að þjálfra menn á vaktinni eða að senda menn í þjálfun. Eins getur verið erfitt að leysa orlofsmál, fæðingaorlof, veikindamál og öldrunarmál í smærri liðum. Þessir liðir veiga auðvitað ekki eins þungt í hlutastarfandi liðum, en ættu þó að vera aðveldari viðureignar eftir sameiningu.

Hagræði af sameiningu næst tvímælalaust kringum tækjabúnað slökkviliðsins. Með sameiningu er hægt að nýta tæki liðsins betur og samhliða mögulegt að draga úr fjárfestingum vegna tækjakaupa. Þetta er fyrst og fremst vegna betri nýtingar á varabílum og hlutverkaskiptingar milli starfsstöðva sameinaðs slökkviliðs. Í þessu sambandi má nefna nýtingu körfubíla. Eins gildir þetta um mengunarvarnabúnað, tankbíla, klippubúnað og annan sérbúnað. Þetta hefur einnig áhrif á lagerhald og einfaldur hlutur eins og hleðsla reykköfunartækja og viðhald á þeim verður mun ódýrara. Sjálfsgagt er hægt að gera samstarfssamning milli slökkviliða um þessi atriði, en reynslan sýnir að þeir hafa takmörkuð áhrif á fjárfestingastefnu slökkviliða og sameining því árangursríkust.

Sameiningar hafa haft góð áhrif á eldvarnaeftirlit sem er um margt vanmetið eða öllu heldur vanrækt hlutverk sveitastjórnanna. Með sameiningu nást tvímælalaust samhæfðari vinnubrögð á þessu sviði.

Síðast en ekki síst ber að geta yfirstjórnar, en ein yfirstjórn skapar aðstæður til að hafa dagvinnumenn til að sinna áætlanagerð, stefnumótun, gerð starfsáætlana, samræmingu æfingaáætlunar og menntunar svo eitthvað sé nefnt.

6.2 Samstarfssamningur slökkviliða

Í gildi er samstarfssamningur við nágrannaslökkvilið BS um gagnkvæma aðstoð við slökkvistörf. Þótt slíkur samningur geti verið mikilvægur til að auka brunavarnir eru ákveðnir annmarkar á slíku fyrirkomulagi samanborið við eitt öflugt slökkvilið. Aðstoð við nágrannann hefur ekki forgang og slökkviliði er ekki skylt að veita aðstoð samkvæmt samningnum. Vissulega koma nágrannar til aðstoðar ef þörf krefur og þeim er það mögulegt, en viðbragð og stjórnun slökkviliðanna verður aldrei eins samræmd eins og ef um eitt og sama slökkviliðið væri að ræða.

Í samstarfssamningnum er þess getið að öll aðstoð milli aðila skuli vera án endurgjalds. Þetta er mjög hagkvæmt fyrir minni aðilana, sem geta treyst á öfluga nágranna og á sama tíma takmarkað eigin útgjöld til brunavarna. Í þessu sambandi virðist umræddur samstarfssamningur óhagstæður fyrir BS þar sem hann virðist gera sveitarfélögunum utan BS kleyft að hafa rekstur slökkviliða í algjöru lágmarki.

Ráðgjafi vill því leggja til að samstarfssamningnum verði sagt upp eða honum breytt á þann veg að slökkviliðin fái sanngjarna greiðslu fyrir þá aðstoð sem þau veita. Fyrir BS á þetta aðallega við gagnvart aðstoð sem veitt er í Sandgerði og í Grindavík. Í þessu sambandi er vísað í umfjöllun um „tímaverð“ slökkviliða í kafla 4.7.

6.3 Úttekt Karls Taylors

Eins og fram kom í inngangi er fjallað um sameiningar m.a. út frá niðurstöðum í úttekt Karls Taylors (KT) á slökkviliðunum á Suðurnesjunum, þ.e. BS, SG og SS og mögulegu samstarfi eða sameiningu þeirra. Ráðgjafi fékk að líta yfir drög að skýrslunni um það leyti sem hún var gefin út, en í stuttu máli kemur þar fram að gríðarlegur munur er á starfsemi þessara slökkviliða eins og gefur að skilja þar sem BS er atvinnumannaslökkvilið og hin tvö hlutastarfandi slökkvilið. Búnaður og mannhald hjá hverju slökkviliði er í misjöfnu ástandi og hefur ekki gagnast svæðinu í heild. Einnig leiddi úttektin í ljós að möguleikar til að hagræða og jafnframt auka útkallsstyrk slökkviliðanna eru töluverðir. Þannig myndi ein samræmd útkallseining gagnast svæðinu betur. Í eftirfarandi punktum er reynt að ramma inn helstu niðurstöður úr skýrslu KT um stöðu slökkviliðanna í dag:

- ✓ Í stjórnskipulagi BS eru ábyrgð og skyldur stjórnenda vel skilgreindar. Hjá SG er slökkviliðsstjóri í fullu starfi, en í hlutastarfi hjá SS og svo virðist sem stjórnskipulag sé í fastari skorðum hjá SG en hjá SS.
- ✓ Vel er haldið utan um menntunar- og þjálfunarmál hjá BS, en sæmilega hjá SG þótt menntunarstig og fjöldi æfingartíma sé undir viðmiðunum reglugerða. Hjá SS er þessum þætti verulega ábótavant og ekkert skipulag virðist vera á þessum málaflokki.
- ✓ Á meðan eldvarnaeftirlit er í góðum farvegi hjá BS er starfsemi eldvarnaeftirlits áfátt í Sandgerði og Grindavík. Sérstaklega hvað varðar skipulagt starf við eftirfylgni

krafna. Þá má benda á að SG og SS reiða sig mjög á aðstoð Brunamálastofnunar hvað varðar eldvarnaeftirlit og er spurning hvort slíkt standist stjórnsýslulög.

- ✓ Mikil uppbygging og endurskipulagning hefur átt sér stað varðandi slökkviliðsbíla og annan útkallsbúnað BS. Tæki og búnaður SG er kominn til ára sinna, en viðhaldi vel sinnt. Hjá SS er nýlegur slökkviliðsbíll með ágætum tækjum en öðrum búnaði er áfátt. Í öllum tilvikum er enginn mengunarvarnabúnaður til staðar.
- ✓ Rekstur slökkviliðanna er varla samanburðarhæfur þar sem stærðarmunur og þjónustustig er mismunandi. Þjónustustigið er hæst hjá BS, því næst hjá SG en minnst hjá SS.
- ✓ Samanburður á rekstrarkostnaði leiðir í ljós að kostnaður á hvern íbúa er 5.717 kr. hjá SG, 3.423 kr. hjá SS og 4.789 kr. hjá BS. Tölurnar innifela ekki fjárfestingakostnað, sem skýrir mismun á tölum BS hér og þeim tölum sem kynntar eru í samanburði atvinnumannaslökkviliða í kafla 2.2.
- ✓ Samstarf slökkviliðanna á Suðurnesjum er nánast ekkert nema þegar stórbrunnar verða.

Varðandi frekari upplýsingar um umfjöllun KT, um samanburð slökkviliðanna og helstu ókosti núverandi fyrirkomulags og hugmyndir að úrbótum verður að vísa í skýrsluna sjálfa, en í lok hennar eru lagðar fram 4 mismunandi tillögur.

1. Sameining allra slökkviliðanna í eitt Slökkvilið Suðurnesja.
2. Sameining BS og SS.
3. Samstarf með gerð þjónustusamninga.
4. Óbreytt fyrirkomulag, en reynt að bæta galla þess.

Ráðgjafi getur í grundvallaratriðum fallist á niðurstöður skýrslu KT um núverandi stöðu slökkviliðanna og tillögur nr. 1 og 2. Þó er mat ráðgjafa að tillaga 2 sé áhugaverðust og er betur gerð grein fyrir því í kafla 6.4 hér á eftir.

6.4 Mögulegar sameiningar

Með sameiningu er hér átt við að slökkviliðin ganga í BS og viðkomandi sveitarfélög verða aðili að samlaginu. Eins og fram kemur í kafla 4 er ekki talið raunhæft að BS og SK sameinist í þeim skilningi þar sem Varnarliðið getur ekki orðið aðili að rekstri BS, heldur felist tækifærin þar í yfirtöku BS á þeim verkefnum sem Varnarliði sinnir í dag með verktökusamningi. Það er því einungis raunhæft að Slökkvilið Grindavíkur (SG) og Slökkvilið Sandgerðis (SS) geti sameinast BS.

Ráðgjafi telur að út frá hagsmunum BS sé áhugaverðast að sameinast SS og minna áhugavert að sameinast SG.

Eins og staðan er í dag er helsta forsenda þess að frekari sameining slökkviliða sé áhugaverð að auk þess að brunavarnir séu eflar þá felist fjárhagslegt hagræði í sameiningunni. Þannig sé mögulegt að það fé sem hefur verið lagt í hin slökkviliðin komi inn í rekstur BS svo hægt sé að efla hann enn frekar t.d. með fjölgun í varðliði á sólarhringsvakt og gera reksturinn hagkvæmari. Í þessu sambandi er mikilvægt að geta haldið sig við eina slökkvistöð. Þegar

ekki fleiri íbúar standa að baki rekstrinum en raun ber vitni á Suðurnesjum er einungis grundvöllur fyrir því að reka eina slökkvistöð með sólarhringsvakt.

Það er því mat ráðgjafa að eigi sameining að fela í sér áður nefnda kosti sé mikilvægt að leggja niður slökkvistöðina í Sandgerði. Í dag er viðbragðstími BS litlu lengri (+30 sek.) til Sandgerðis, en til Garðs og Voga. Með nýrri slökkvistöð upp á Smiðjuvöllum eða Grænás yrði viðbragðstími til Sandgerðis styttri en á hina tvo þéttbýlisstaðina. Út frá hagsmunum Sandgerðis er þessi sameining einnig áhugaverð þar sem sveitarfélagið yrði aðili að öflugum atvinnumannaliði. Skynsamlegt væri að hafa varaliðsmenn staðsetta í Sandgerði, sem væri hægt að boða á brunastað ef aðstæður krefðust þess. Líklegt er að viðbragðstími til Sandgerðis yrði ekki lakari með þessu fyrirkomulagi, en það sem er í dag, þ.e. að menn séu ræstir úr vinnu eða heiman frá sér.

Viðbragðstími til Grindavíkur er hinsvegar það langur að ekki væri forsvaranlegt annað en að starfrækja þar slökkvistöð með öllum nauðsynlegum búnaði og byggja á staðbundnum mönnum. Einu samlegðaráhrifin af sameiningu við SG væru því hugsanlega öflug og samræmd stjórnun, hagræðing í tækjakosti, forvarnir og eldvarnaeftirlit. Þessir þættir eru meira áhugaverðir fyrir SG en BS. Ólíklegt er að sameiningin myndi efla rekstur BS þar sem það fé sem kæmi frá Grindavík færi að mestu í að halda upp starfsemi slökkviliðsins á staðnum.

Þrátt fyrir að hagræði sé minna kemur sameining allra slökkviliðanna vel til greina enda kostirnir margir eins og bent var á í kafla 6.1. Ráðgjafi er þó ósammála nokkrum atriðum í tillögu KT (tillaga nr. 1) um sameiningu í eitt slökkvilið. Þar ber helst að nefna sérstaka meðhöndlun sem slökkviliðsstjórar SG og SS fá í nýju stjórnskipulagi, þ.e. að þeir séu gerðir að aðstoðarslökkviliðsstjórum. Réttast væri að líta á þá sem einhverskonar flokksstjóra þess hlutastarfandi liðs sem hugsanlega verður staðsett á þessum stöðum. Nema þeim verði fundinn virkur þáttur í daglegri starfsemi slökkviliðsins t.d. sem eldvarnaeftirlitsmenn. Ráðgjafi telur að það sé grundvallaratriði í sameiningunni að hagsmunir heildarinnar séu hafðir að leiðarljósi og mannaflí og tækjabúnaður sameinaðs liðs skipulagður með það í huga. Það er hinsvegar ljóst að slík sameining gæti tekið einhvern tíma, m.a. vegna starfsmannamála.

Tillaga KT um aukið samstarf með gerð þjónustusamninga (tillaga nr. 3) finnst ráðgjafa ekki áhugverð út frá hagsmunum BS. Sama gildir um að reyna að laga kosti núverandi fyrirkomulags (tillaga nr.4). Ráðgjafi telur að BS eigi að stefna að sameiningu og þá fyrst við SS og síðan hugsanlega við SG. Tillögur um sérstaka samstarfssamninga um einstaka verkþætti s.s. eldvarnaeftirlit munu aðeins trufla þessa vinnu og því óráðlegt að vera að halda þeim á lofti á þessu stigi. Forgangsmál er að fullreyna hvort frekari sameining slökkviliða á Suðurnesjum sé möguleg.

7 Húsnæðismál

7.1 Núverandi húsnæði

Það er skoðun slökkviliðsstjóra BS að æskilegt sé að byggja nýja slökkvistöð. Núverandi slökkvistöð sé of lítil, þar sé ekki pláss fyrir allan bílaflokkann og það vanti starfsmannaaðstöðu og skrifstofuaðstöðu fyrir eldvarnaeftirlit. Einnig vanti lagerrými og aðstöðu fyrir viðhald reykköfunartækja. Jafnframt sé ástand hússins bágborið og það þarfnist umtalsverðs viðhalds á næstu árum.

Núverandi slökkvistöð var upphaflega byggð 1967 og síðan var hún stækkuð um 1985 þegar tækjasalurinn var stækkaður um helming. Árið 1995 byggðu Almannavarnir viðbyggingu sem nú nýtist undir varaafstöð og sem geymsla BS. Í dag er heildarstærð 670 m² og þar af er bíla- og tækjasalur um 500 m². Fyrir liggur greinargerð um húsnæðismál, gerð af Kanon arkitektum ehf. í nóvember 2003. Þar er fjallað um ástand núverandi húss og unnin húsrýmisáætlun fyrir nýtt húsnæði. Gerð er kostnaðaráætlun og fjallað um hentuga staðsetningu nýrrar slökkvistöðvar m.t.t. viðbragðstíma. Ráðgjafi hefur ekki gert sértaka úttekt á húsnæðismálum heldur grundvallast umfjöllun hans á áður nefndri greinargerð og stuttri heimsókn í slökkvistöðina við Hringbraut.

7.2 Valkostir

Í úttekt Kanon arkitekta kemur fram að þótt stöðin líti vel út við fyrstu sýn þá bíði þar mörg viðhaldsverkefni. Utanhúss er það helst að nefna að steniklæðning á vesturgafli lekur. Þakvirki er illa farið og víða leki og þakrennur illa farnar. Viðarpanill á norðurhlið er gegnumfúinn. Þrjár af sex innkeyrsluhurðum eru í slöku meðlaggi og gluggar yfir þeim gegnum fúnir og ónýtir. Varðandi ágalla innanhúss má helst nefna að gólf tækjasalar er í mismunandi hæðum og þar er frárennsli lélegt. Starfsmannaaðstaða er ófullnægjandi. Aðstaða eldarnaeftirlits er í kjallara þar sem lofthæð er takmörkuð og loftræsing léleg. Einnig flæðir inn í húsnæðið á nokkrum stöðum í vatnsveðrum. Plan fyrir framan stöðina er óhentugt og nýtist illa, m.a. vegna þess að það er hellulagt og niðurföll ófullnægjandi.

Húsrýmisáætlun Kanon arkitekta gerir ráð fyrir að æskileg stærð slökkvistöðvar sé 1.576 m², þar af sé bíla- og tækjasalur 900 m². Tveir valkostir eru skoðaðir. Annarsvegar endurnýjun núverandi slökkvistöðvar og er kostnaður áætlaður um 224 m.kr.. Hinsvegar bygging nýrrar slökkvistöðvar við Smiðjuvelli og er kostnaður við það áætlaður um 246 m.kr. Þess má geta að nýleg slökkvistöð SHS við Skútuhraun í Hafnarfirði er um 1.634 m² og kostaði 252,7 m.kr. á verðlagi í apríl 2002.

Kanon arkitektar telja helstu galla við endurnýjun núverandi stöðvar að lóðin sé það lítil að hún beri ekki svo stórt hús, húsnæðið verði ónothæft meðan á viðgerðum stendur og að núverandi staðsetning sé ekki nógu hagstæð varðandi viðbragðstíma til nágrannasveitarfélaganna. Helstu kostir við nýbyggingu á nýrri lóð á Smiðjuvöllum sé að viðbragðstími styttest í flestum tilfellum og starfsemi slökkviliðsins raskast ekki á meðan á framkvæmdum stendur.

7.3 Viðbragðstími

Í tengslum við úttekt Kanon arkitekta var viðbragðstími slökkviliðsins áætlaður, m.a. með mælingum sem slökkviliðsstjóri framkvæmdi. Helstu niðurstöður er að finna í eftirfarandi töflu:

Tími í mínútum	Byggð á varnarsv.	Flugstöð FLE	Innri Njarðvík	Garður	Vogar	Gatnamót Grindav.	Hafnir	Sandgerði
Núverandi stöð	6,0 - 7,0	~7	7,0	10,3	10,5	8,5	12,2	11,0
Ný stöð	5,0 - 6,0	6,0	6,0	9,3	9,0	7,0	11,2	9,0

Eins og fram kemur í töflunni hefur ný staðsetning á Smiðjuvöllum ekki afgerandi áhrif á viðbragðstíma inna Reykjanesbæjar, en bætir hinsvegar viðbragðstíma til jaðarbyggða á starfssvæði BS

Draga má þá ályktun að mismunandi staðsetning innan Reykjanesbæjar með greiðan aðgang að Reykjanesbraut (þjóðvegi nr. 41) hafi ekki veruleg áhrif á útkallstíma og því séu margir kostir í stöðunni.

7.4 Samantekt ráðgjafa

Þótt umfang starfsemi BS verði óbreytt telur ráðgjafi að bæta þurfi húsnæðisaðstöðu slökkviliðsins og þá helst starfsmannaaðstöðu og aðstöðu eldvarnaeftirlits.

Hinsvegar er ráðgjafi ekki sannfærður um að bygging nýrrar slökkvistöðvar á nýjum stað sé rétt skref fyrir BS. Þrátt fyrir þá galla sem bent hefur verið á er ásýnd núverandi húsnæðis góð á heildina litið. Viðbragðstími er ásættanlegur þótt ný staðsetning muni stytta hann til jaðarbyggða. Betri vegtenging Flugvallarveggar við Reykjanesbraut gæti einnig stýtt viðbragðstímann að sama skapi. Núverandi lóð virðist geta rúmað stækkun slökkvistöðvarinnar og því áhugavert að skoða þann kost frekar. Sú kostnaðaráætlun sem liggur fyrir varðandi endurbætur á núverandi húsnæði virkar ótrúverðug og full ástæða er til að kanna betur kostnað við mismunandi valkosti.

Í dag greiðir BS ekki húsaleigu. Hafa verður í huga að við byggingu nýrrar slökkvistöðvar eða endurbóta á núverandi húsnæði eykst kostnaður vegna húsnæðis umtalsvert. Ef stofnað verður sérstakt fasteignafélag um nýbyggingu líkt og SHS gerði um sínar fasteignir og síðan reiknað sérstakt leiguverð má gera ráð fyrir að leiguverð verði að meðaltali allt að 1.000 kr./m², en það ræðst m.a. af byggingarkostnaði, fjölda afskriftarára og fjármagnskostnaði. Þetta myndi þýða árlegar leigugreiðslur upp á allt að 19 m.kr. Hætt er við að hluta af þessum aukna kostnaði yrði að „klípa af“ núverandi rekstrarfé BS.

Sameining við SS myndi væntanlega ekki kalla á sérstaka stækkun húsnæðis eða nýja staðsetningu. Sama gildir einnig um sameining við SG. Væntanlega væru þau sveitarfélög frekar neikvæð gangvart miklum fjárfestingum í nýju húsnæði á sama tíma og þau gengju inn í BS. Því er ráðlegra að bíða með stórar ákvarðanir í húsnæðismálum þar til sameiningarmálin eru komin á hreint svo öll sveitarfélögin geti tekið þátt í þeirri ákvörðun. Þegar sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu sameinuðust var gengið rækilega frá þessum málum í sameiningarferlinu.

Verktökusamningur við Keflavíkurflugvöll, sem bent hefur verið á sem fýsilegan kost bæði hvað varðar slökkvi-og sjúkraflutningaþjónustu, kallar þó væntanlega á aukið húsnæði og hugsanlega aðra staðsetningu. Það þarf því einnig að skoða húsnæðismálin með tilliti til þeirra möguleika sem þar eru fyrir hendi.