



TEMA: **ASSISTANCE**

**Genfødsel i hovedstaden
Røde biler med sorte tal
Behov for arbejdsro i 2019**

Redderen

udgives af

Reddernes Landsklub

Redaktør:

Stefan Fyhn Gregersen
Havnegade 22 B, 2.3, 7100 Vejle
Mobil: 28 91 15 89
E-mail: stefanfyhn@hotmail.com

Journalist:

Flemming F. Kyster (DJ)
Langesøvej 67, 7000 Fredericia
Mobil: 28 91 29 80
E-mail: journalist@redder.dk

Produktion:

PE offset A/S, Varde
Annoncering: Tine Fauerby
tf@peoffset.dk - 7695 1717
Layout: Lars Rud Fyhn, PE

Oplag:

4.500 stk. - Redderen læses af reddere, brandmænd, ledere og andre medarbejdere i Falck koncernen, AMU-centre, tekniske skoler, hospitaler og politikere samt beredskabs- og forvaltningschefer.

Tekst og billeder i Redderen og på redder.dk er copyright Reddernes Landsklub og må kun anvendes ud over privat øjemed med tilladelse fra redaktionen.

ISSN nr. 1603-1660

[LEDER]

I den seneste tid, har der unægtelig været et ekstremt fokus på vores branche, og i særdeleshed på Falck som virksomhed. Uanset hvor man har mødt kolleger, har det været tydeligt for mig, at alle har virket påvirkede af den pinlige omtale, som har ramt Falck. En omtale der på ingen måde er hverdagskost - og heldigvis for det. Som reddere, er vi ansat til at udvise troværdighed - og patienter, kunder, pårørende mm, skal kunne stole på alt hvad vi gør. Det skal Falck i sin helhed selvfølgelig være kendetegnende for, og jeg er sikker på at den troværdighed vil blive genvundet, fordi det er det vi som medarbejdere hver eneste dag udstråler, i øjenhøjde med landets borgere.

Jeg har set frem til, at vi kunne sende dette nummer på gaden, fordi vi har valgt at dedikere det til de mange assistancereddere der er i Danmark. I sidste år har Falck været igennem en omfattende spareplan, og for mig har det været tydeligt, at særligt assistance har stået for skud. Det ses også tydeligt, at det netop er assistance der har været medvirkende til, at regnskabet for 2018 ser positivt ud. Ord som tournaround har ofte været anvendt. Dette har i særdeleshed medført væsentlige ændringer for alle de dygtige kolleger, som bemander assistancekøretøjerne. Det fortjener stor opbakning og skulderklap.

Ofte har vi det meget med at koncentrere os om vores eget lille område. Jeg tror det er en hel naturlig del af os som mennesker, at vi retter vores fokus på de områder, som vi ved påvirker vores egen dagligdag. Således rammer det også nogle gange mig, når vi sidder og brainstormer på ideer til nye artikler og historier. Jeg skal gøre mig væsentlig mere umage med at finde ideerne omkring assistance, mens de ofte ligger lige til højrebænet hvad ambulanceområdet angår.

REDDEREN er for redderen, uanset hvilken funktion man er ansat i. God læselyst med denne assistanceudgave af vores alles fagblad.

God fornøjelse med bladet.



Stefan Fyhn
Redaktør



Reddernes
Landsklub



Side 4

Farvel til Bjarne

Bjarne Knudsen fra Rescue Center Denmark i Esbjerg gik for nylig på pension - han har haft stor betydning for redderfaget



Side 12

Fælles redningsaktion

3F og RL har i skikkelse af FTR Assistance Frank Laugesen og Allan Kaadtmann lagt et kæmpe arbejde i at redde de røde biler



Side 18

Standby i Zimbabwe

Redder Af Verden må til alles ærgrelse stadig holde deres projekt i Zimbabwe på pause på grund af den politiske situation

Har du en god historie?



Fagbladet Redderen modtager gerne tips til historier eller emner, som vi kan tage op.

Ambulanceområdet fylder af naturlige årsager en del i bladet. Men vi har et stærkt ønske om at afspejle hele reddergruppen i bladet, så ikke mindst kolleger fra assistance- og brandområdet opfordres til at komme med input.

Henvendelse kan ske til redaktør Stefan Fyhn Gregersen (se kontaktdata i kolofonen side 2).

Husk at melde adresseændring

Husk at melde adresseændring til "Redderen", når du flytter, så du fortsat kan få bladet på din nye adresse.

Manglende adresseændring giver forgæves arbejde, spildte portokroner og ærgrelse over, at bladet ikke dukker op.

Send en mail om din nye og tidligere adresse til sekretariat@redder.dk

Udlængsel...

Har du lyst til at gøre en forskel i udlandet – så bliv medlem af RAV nu.





Der blev skålet for Bjarne Knudsen (siddende).

Populær kursuschef takkede af

Afskedsreception i Esbjerg for Bjarne Knudsen, som har været central for redderuddannelsen i byen

Her ligger også redderuddannelsen, hvis udvikling og placering i byen Bjarne Knudsen har en stor aktie i.

Ambitiøs og visionær

Han har selv en bred baggrund som redder, brandmand, stationsleder og

fagkonsulent, og han er en kendt og respekteret skikkelse i mange sammenhænge, hvilket også afspejlede sig i det store fremmøde ved afskedsreceptionen.

Det gik igen i flere taler, at Bjarne Knudsen var en ambitiøs og visionær

Kantinen på Rescue Center Denmark i Esbjerg dannede rammen, da kursuschef Bjarne Knudsen takkede af efter en lang karriere med redderfaget i centrum.

Bjarne Knudsen har haft 30 års virke på EUC Vest/Rybners, heraf 18 år som leder i forskellige afdelinger.

Han var en nøgleperson ved etableringen af videns- og uddannelsescentret Rescue Center Denmark, der rummer aktiviteter inden for brand, redning, autohjælp og ambulance samt en række sikkerhedsuddannelser inden for vindmøllebranchen.



Bjarne Knudsen takkede for de mange pæne ord. Han er meget tryk ved at overlade roret til Grethe Gad (tidligere konsulent i Reddernes Udviklingssekretariat) og John Møller Jensen.

leder med stærk sans for regneark og tal.

Man skal være ind i mellem turde være "First mover" for at udvikle sig, mente kursuschefen, og det kunne blandt andet ses i afdelingens årlige budgetønsker, lød det.

Strategien førte blandt andet til fastholdelsen af redderuddannelsen samt oprettelsen af Rescue Center Denmark, som er kendt og efterspurgt også fra udlandet.

Ven og mentor

Afdelingsleder Grethe Gad, som sammen med kollegaen John Møller Jensen overtager depechen efter Bjarne Knudsen, roste den afgående chef for hans store betydning for redderfagets udvikling.

Den tidligere RUS-konsulent fortalte, at kemien ikke var i topklasse ved hendes første møde med Bjarne Knudsen – men siden er han blevet en nær ven og mentor for hende:

- Du vil blive savnet og husket, lød det fra Grethe Gad.

Bjarne Knudsen selv takkede for de mange indlæg, gaver og det store fremmøde. Han noterede sig afdelin-



Masser af kolleger og samarbejdspartnere kiggede forbi Storstrømsvej for at ønske Bjarne Knudsen et godt otium.

gens store udvikling blandt andet ved at bemærke, at der var en håndfuld medarbejdere, da han startede – i dag er der cirka 60.

Den afgående chef var meget tryk ved at overlade roret til Grethe Gad og

John Møller Jensen, og han opfordrede alle tilstedeværende til at passe godt på skolen og hinanden.

COMBAT APPLICATION Tourniquet (C-A-T)

SAM JUNCTIONAL Tourniquet

BLØDNINGSKONTROL KIT

COMBAT Gauze 2-Fold Hemostatic

OLAES® MODULAR BANDAGE

APservices GLOBAL FIRST AID

WWW.AP-SERVICES.DK

Ønske om **hårdere straf for chikane** af politi og redningsfolk

"Det gør det mig noget så rasende, når jeg kan læse om, at både brandmænd og politi bliver beskudt med fyrværkeri, når de er rykket ud for at slukke brande eller på anden måde stå os bi, når ulykken er ude".

Sådan skrev MF'eren Michael Aastrup Jensen (V) i et debatindlæg i januar. Indlægget var en reaktion på de forhold, Østjyllands Brandvæsen oplevede på deres 42 udrykninger nytårsnat.

"Brandmænd oplevede at få kastet raketter efter sig, imens man var i gang med at slukke brande i Rosenhøj. Da de kørte derfra, blev bilerne beskudt med bomberør. Det er fuldstændigt utilstedeligt! At bringe andre mennesker i fare på den måde er slet ikke i orden, men det er især utilstede-

ligt at udsætte vores redningspersonel for fare. De kommer for at hjælpe og passer blot deres arbejde, der i øvrigt kan være farligt nok i sig selv. At det samtidig kan ske ved hele syv udrykninger - hver sjette tur - på nytårsnatten overgår min forstand", skriver politikerens indlæg.

Måske hårdere straffe?

Hans konklusion er, at straffene muligvis bør skærpes:

"Det er på sin plads at overveje, om vi skal skærpe straffen for angreb på udrykningskøretøjer som f.eks. brandbiler og ambulancer. Strafferammen bør sættes op, og der bør være en større praksis for udvisning i forbindelse med angreb og chikane mod den slags køretøjer. Højesteret har for

nyligt godkendt udvisning som straf for ulovlig våbenbesiddelse, efter at regeringen strammede lovgivningen. Intentionen om at skade vores gode redningsfolk, der hver dag gør en forskel for os alle sammen, skal straffes på tilsvarende vis. Redningspersonellet fortjener en kæmpe respekt. Udviser man det stik modsatte, skal det have konsekvenser. Angreb på eksempelvis brandbiler er ikke noget, som hører til i vores samfund, og derfor skal det have en klar og mærkbar konsekvens. Det er ganske enkelt at udvise foragt over for det samfund og land, man lever i", slutter Michael Aastrup Jensen.

KANGOOFIX

 **FERNO**
Norden

43 62 43 16



Forsøg med "område-tillidsfolk"

To garvede PTR-redde- re er tillidsfolk for 200 kolleger i København

For Bente Baastrup og Jørgen Heslou – tillidsfolk i henholdsvis Frederiksberg og Hvidovre – har den nye regionskontrakt givet nye opgaver ved siden af dagligdagen bag rattet i den siddende sygetransport.

De er nemlig blevet en slags "område-tillidsfolk" for de cirka 200 Person-TransportReddere (PTR), som arbejder indenfor den nye aftale.

Bente Baastrup er PTR TR for station Frederiksberg, Gladsaxe, Ballerup og Lyngby, mens Jørgen Heslou dækker Hvidovre og Tårnby. Begge repræsenterer de omkring 100 kolleger.

Dybt nede i aftalerne

Den nye ordning er et forsøg, og målet er blandt andet at afhjælpe problemer, besvare spørgsmål og i det hele taget bringe faglig støtte ud tættere

på kollegerne, fortæller fællestillidsmand Henrik Villsen Andersen.

- Der vil fortsat være lokale tillidsfolk på stationerne, som håndterer alle de emner, der har med pågældende station at gøre. Men de kan af gode grunde ikke være så dybt nede i PTR-aftalerne som Bente og Jørgen, som dels kan afklare mange spørgsmål lokalt, og dels bære fagretslige tvister videre til mig, forklarer Henrik V. Andersen, som jævnligt mødes med de to PTR TR.

Mange spørgsmål

Ifølge Bente Baastrup er modellen blevet taget godt imod af kollegerne, selv om nogle endnu ikke helt har forstået konceptet. Det er nemlig ikke kun spørgsmål omkring tillæg, pauseafholdelse med videre, som lander på deres bord.

- Vi får rigtig mange spørgsmål og henvendelser, også en del som måske ikke lige er indenfor skiven. Det kan eksempelvis være, hvordan man får byttet til en anden skostørrelse, spørgsmål omkring vagtbytte etc. Det er ikke lige vores bord, men vi tager det med et smil, fortæller Bente Baastrup.

Ved hvor skoen trykker

Jørgen Heslou er enig:

- Det er en ny kontrakt, og der er en del nye folk, så det har været lidt hektisk. Men jeg tænker, det nok skal finde et fornuftigt leje, mener han.

De betoner begge vigtigheden af, at de selv er aktive PTR-folk. Dermed har de en rigtig god føling med, hvad der rører sig på området og hvor skoen trykker.

Erfaringer og info på Facebook

De to tillidsfolk benytter sig også af en lukket Facebookside (oprettet af Gladsaxe-redder Finn Jul Hjortsøe), hvor foreløbigt knap 150 af de 200 kolleger er tilmeldt.

- Det er et rigtig godt forum, hvor vi kan komme med information, hvor man kan udveksle viden og erfaringer, og hvor man kan stille spørgsmål, og hvor alle jo kan få glæde af svarene. Folk er rigtig gode til at hjælpe og støtte hinanden, selv om der selvfølgelig også kommer lidt "bøvser" ind i mellem, siger tillidsfolkene, som håber at få næsten alle med på siden.



Bente Baastrup og Jørgen Heslou har lige som kollegerne i den siddende sygetransport været igennem en turbulent tid. I marts blev 570 fyret, men efter indgåelse af ny OK har Falck igen fået mod på den siddende sygetransport. I oktober vandt man otte ud af 11 områder i Region H's udbud, og det giver job til cirka 200 PTR-kolleger i hovedstaden, som Bente Baastrup og Jørgen Heslou er tillidsfolk for. Fællestillidsmand Henrik Villsen Andersen (midterst) glæder sig over, at det er lykkedes at fastholde de mange arbejdspladser.

Nye køretøjer til PTR-aftalen

I forbindelse med den nye aftale pr. 1. februar 2019 med Region Hovedstaden om den siddende sygetransport er der indkøbt et større antal nye køretøjer.

Det gælder blandt andet 98 Renault Scenic, 18 MAN liftbusser og en halv snes Nissan elbiler.

Den umiddelbare dom fra de to PTR TR Bente Bastrup og Jørgen Heslou er umiddelbart positiv – især MAN liftbussen får tommel op.

Renault Scenic betegnes som velkørende, men de to tillidsfolk er kede af, at der er ikke installeret oliefyr i bilerne. Både af hensyn til arbejdsmiljø

og af hensyn til patienterne: Eksempelvis foran Rigshospitalet kan man godt risikere at holde ganske længe med patienter i bilen for at vente på ANDRE patienter, og det kan være en kold fornøjelse på en vinterdag uden oliefyr, påpeger de.

For tidligt at give karakterer

De 10 elbiler – som i øvrigt er et krav fra regionen i udbudsmaterialet – er i sagens natur dejligt støjsvage at køre i. Tillidsfolkene undrer sig dog lidt over, at de er stationeret i Hvidovre og Ballerup. Man ville umiddelbart

tro, at de gjorde bedre fyldest i indre by København, hvor kørselsformen og afstandene er noget mere velegnet for batteriet. Aktionsradius er på papiret op til cirka 300 kilometer, men i daglig brug er tallet reelt nok noget lavere, vurderer de.

Begge understreger, at de forskellige nye køretøjstyper først lige er ankommet, så det er for tidligt at give en endelig "karakter" på dem.

Mange hjemmebiler

Aftalen med Region H er i øvrigt en beredskabsmodel. Region H har



Renault Scenic betegnes som velkørende, men et oliefyr havde været en god feature, mener tillidsfolkene.



Det bliver spændende at følge erfaringerne med de 10 Nissan elbiler, blandt andet omkring aktionsradius i praksis.



hjemtaget vagtcentralen, så der er ikke længere bod, når for eksempel patienter venter for længe. PTR-folkene skal "blot" være klar i det rette tidsrum og det rette pålogingssted.

Cirka halvdelen af bilerne kører ud fra hjemmet, og det er meget populært blandt kollegerne – så sparer man turen frem og tilbage til en station i den tætte københavnske trafik.

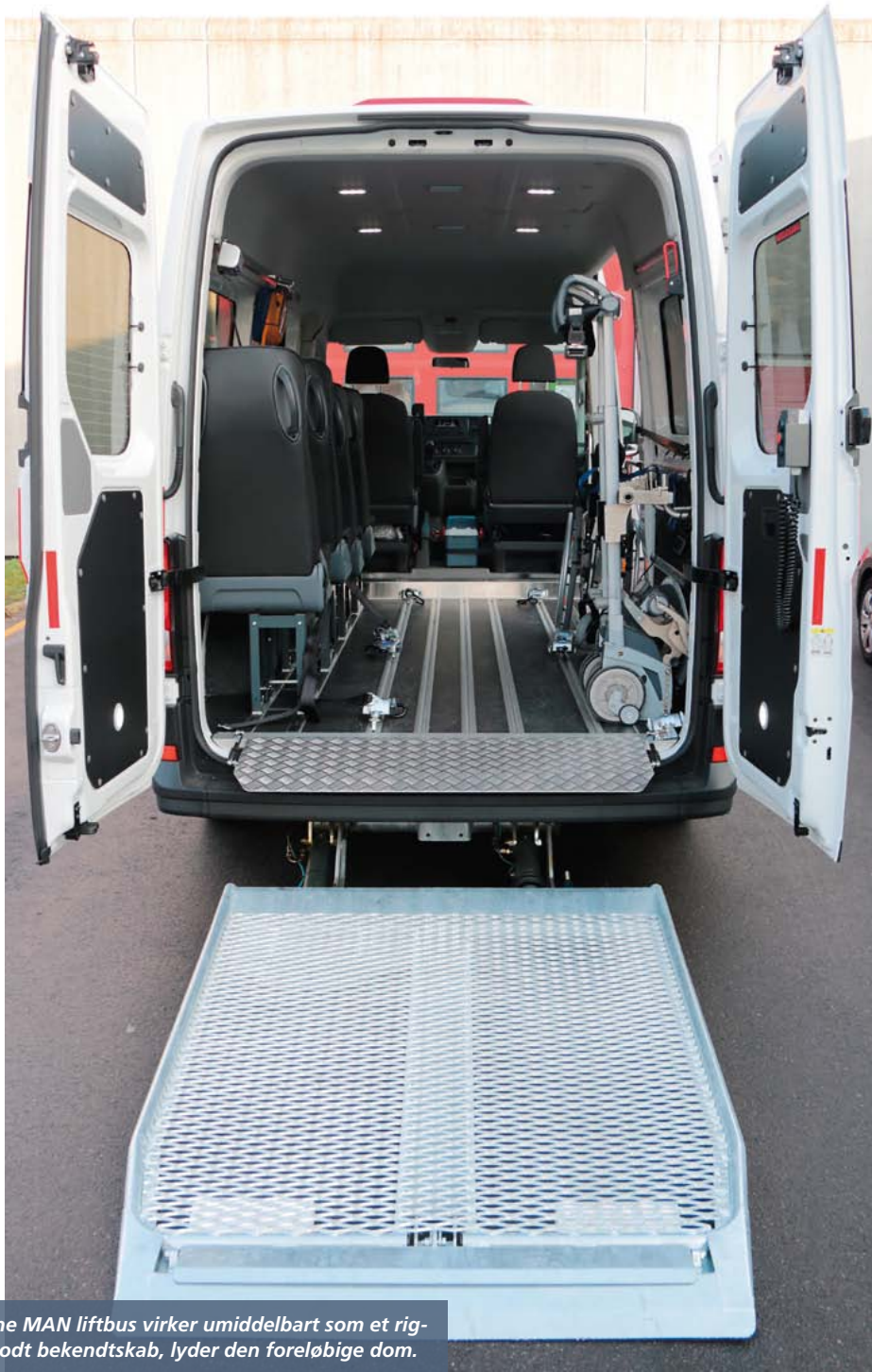
Cirka en snes af bilerne kører Falcks egne abonnementsopgaver, men man har to telefoner med i bilen, så "abonnementsbiler" kan hurtigt omorienteres til at køre regionskørsel, hvis der er behov for det.

Det betyder en synergi-gevinst, som både Falck og regionen kan være glad for.

I forbindelse med kontraktstart har redderne været på et tredages "Kør grønt"-kursus samt en dag på udvidet førstehjælpskursus. De har blandt andet lært at betjene hjertestarter, som der findes en af i alle bilerne.



Denne MAN liftbus virker umiddelbart som et rigtig godt bekendtskab, lyder den foreløbige dom.



Der er hjertestarter i alle biler, og alle uddannes i at bruge dem.



Sådan ser MAN'en ud indefra. Der er også god plads til Scalamobil trappetjener.



Casper Kaslund kører ofte skiltevogn, og personligt foretrækker han Ford Transit'en med integreret skiltning på ladet frem for VW Amarok med trailer. Han oplever, at Transit'en nemmere kan sno sig igennem den tætte morgen- og eftermiddagstrafik. Efter den tragiske dødsulykke i december bliver der foreløbig sendt to skiltevogne afsted ad gangen, og Casper Kaslund anerkender, at der bliver lavet tiltag for at øge sikkerheden. Han mener dog, at der skal en markant holdningsændring til blandt bilisterne, for at sikkerheden for alvor kan øges for alle dem, der har vejen som arbejdsplads. Holdningsændringen må gerne hjælpes på vej gennem kampagner og bøder til dem, som blæser på andres sikkerhed, lyder opfordringen.

Optimisme i Hvidovre

To unge assistencefolk har oplevet en positiv udvikling i 2018, og de ser også lyst på 2019

Hvis man beder 26-årige Casper Kaslund og 29-årige Martin Karberg gøre status på år 2018 i assistance, så vender de to Hvidovre-reddere tommelen opad.

I 2018 var der mere at lave, mere lokal arbejdsplanlægning, man fik igen faste biler, og der blev holdt lidt mindre stramt på tegnebogen, når der var behov for nyt udstyr etc., oplevede de to reddere.

Politiet er en stor kunde

- Jeg har oplevet 2018 som et godt år. Der har været mange ændringer, men også en del positive ændringer. Vi

har i al fald kunnet mærke, at der er kommet mere at lave, efter vi har genvundet aftalen med Vejdirektoratet og fået aftalen med politiet. Særligt politiet er en stor kunde her i Københavnsområdet – vi kører rigtig mange ture på den aftale, fortæller Casper Kaslund, som primært kører tavlevogn og svær ladvogn/kran.

Han tilføjer, at nogle kolleger i Øst måske har oplevet året anderledes, hvis de for eksempel har måttet flytte arbejdssted, fordi antallet af assistencestationer er skåret ned.

- Men jeg oplever faktisk en god stemning blandt kollegerne. Jeg hører

ikke rigtig nogen være negative – folk er glade for, at man har kunnet fastholde arbejdspladserne, mener Casper Kaslund.

Ja til nyt udstyr

Kollegaen Martin Karberg er enig:

- Særligt mod slutningen af 2018 kunne man mærke en større optimisme. Og når man har spurgt efter noget udstyr eller lignende, så har man rent faktisk fået det i mange tilfælde, i stedet for "Ja, det ser vi på", siger Martin Karberg med et smil.

At snakken er gået fra at handle om røde tal, besparelser og mulig lukning og så til optimisme, nye køretøjer og plus på regnskabet – ja det giver et stort løft på humør og arbejdsglæde, mener han.

- Det er fedt at høre som redder fra vores nærmeste ledere, at den indsats vi præsterer, den gør en forskel for os

selv og firmaet. Det giver en øget motivation til at yde noget ekstra, fastslår den 29-årige.

Faste biler og arbejdstilrettelægger lokalt

Begge er de meget tilfredse med, at man atter kører med faste biler i Øst. Så véd man præcis, hvad der er af værktøj og udstyr på bilen, og det er også nemmere at holde en god standard for vedligehold, rengøring etc., når man kun er to-tre mand om et køretøj, påpeger de to reddere, som begge er uddannede mekanikere.

En anden forbedring af nyere dato er, at der nu er en arbejdstilrettelægger tilknyttet stationen:

- Det er jeg glad for. Det betyder, at man kan gå ind til vedkommende og drøfte ting face to face, i stedet for det bare er en stemme i røret, eller at det foregår via mail. Så kan man også se, hvordan DE ser verden – få et indblik i, hvorfor den og den afspadsering ikke kan lade sig gøre. Nærheden giver et mere personligt forhold og større gensidig forståelse – og små misforståelser bliver nemmere ryddet af vejen, lyder det fra Casper Kaslund.

Stor tillidserklæring

Falcks investering i nye køretøjer tolker de som en stor tillidserklæring til assistance:

- Vi glæder os rigtig meget til at få nye biler. Det er igen en måde at



Casper Kaslund og Martin Karberg.

påskønne os og sige "I har gjort det rigtig godt", siger de.

Der er også brug for nyt materiel, mener de. Nogle af køretøjerne har mange hundrede tusinde kilometer på tælleren, enkelte har endda rundet en million, påpeger de.

- Det er endda "København-kilometer", med mange korte ture, stop and go ved lyskryds, køkørsel etc. – så de er godt slidt, fortæller Casper Kaslund.

De er begge meget glade for valget af MAN-køretøjer, men der er nogen

skuffelse over, hvis det ender med enkeltkabiner, hvor man med deres ord har væggen næsten oppe i nakken, særligt hvis man er en stor gut.

- Men nu må vi se. Vi håber i al fald for 2019, at vores positive udvikling og vækst fortsætter, og at firmaet også kan mærke, at investeringen i assistance; nye køretøjer etc., også bærer frugt. Vi håber, vi får endnu mere at lave – at Falck lander flere store aftaler, lyder det fra Casper Kaslund og Martin Karberg.

PTU på samleband

Aftalen med politiet giver mange opgaver for assistancefolkene i Hvidovre og andre steder, ikke mindst de såkaldte PTU-ture (Parkering Til Ulempe).

Nogle gange ved events eller statsbesøg skal det gå rigtig stærkt og i kæmpestor skala – som da den franske præsident Macron gæstede København.

- Vi blev ringet op af politiet, som gav os ganske kort tid til at fjerne alle biler på Amaliegade. Alt disponibelt

mandskab i hele Region H samt noget fra Nordsjælland blev tilkaldt med udrykning – jeg tror, det var en halv snes ladvogne, som kørte i pendulfart med PTU-biler, fortæller Casper Kaslund.

To svære ladvogne med henholdsvis 10 tons og 23 tons kraner løftede bilerne op på ladvognene, nærmest som på samleband. Også ved en anden aktion blev der sat massivt ind fra Falck, da hele 48 biler skulle fjernes hurtigt på Amager.

- Så bliver man altså lidt stolt, når man ser sådan nogle kæmpestore opgaver lykkes. Efter Macron-indsatsen sagde politiet, at de ikke regnede med, vi kunne fjerne alle de biler inden for tidsrammen. De var meget imponerede, og også de menige betjente er glade for at arbejde sammen med os i hverdagen, lyder det fra de to Hvidovre-reddere.

Ny tro på fremtiden

RL's fællestillidsfolk i assistance er blandt arkitekterne bag den svære redningsplan, som har fastholdt arbejdspladserne og nu udmønter sig i sorte tal og ny optimisme

For RL's to fællestillidsfolk på assistan-
ceområdet, Frank Laugesen (Vest) og
Allan Kaadtmann (Øst) har 2018 været
et ekstremt hektisk, omskifteligt og
udfordrende år.

Men her i første kvartal af 2019 kan
de konstatere, at mange af deres tiltag
og visioner faktisk er blevet adopteret
af Falck-ledelsen, og at assistance på
autohjælps-siden er landet et ganske
fornuftigt sted.

Der tjenes rent faktisk penge igen,
og der er planer om nye køretøjer for
over 100 millioner kroner.

Også fra Flemming Overgaard, for-
handlingssekretær i 3F, lyder der posi-

tive toner. Han er ikke mindst glad for,
at det er lykkedes at bevare så mange
arbejdspladser under de velordnede
forhold, som Falck trods alt står for.

Skulderklap til kollegerne

Allan Kaadtmann er fuld af lovord
over for den indsats, kollegerne øst for
Storebælt har præsteret:

- Selv om det har været en hård tid
for kollegerne, og man er blevet prø-
vet både på vagtændringer og andre
ting, så er det positivt at se, at stort set
hele Øst er i mål med hensyn til, hvad
Falck har opstillet af drifttal. Det skal
kollegerne have et kæmpe skulderklap

for, understreger fællestillidsmanden.

Han tilføjer, at hovedstaden p.t.
næsten kun oplever fremgang:

- Det er lidt svært at være sur, for vi
har ansat folk, og vi har udvidet. Der
er kommet mindst 15 nye folk sidste
år, og der er en ny ansættelsesrunde i
februar. Det er ikke mindst en fornø-
jelse at se, at folk fra konkurrenter
søger ind i Falck. Selv om vi ikke har en
guldrandet aftale, så har vi stadig en
god arbejdsplads i forhold til den øv-
rige branche. Meget kan man sige om
Falck, men man får jo sin løn til tiden,
og efter overenskomsten. Og arbejds-
forholdene er, som de er skrevet ned –

*Fra venstre er det forhandlingssekretær
Flemming Overgaard, TR Assistance
Frank Laugesen (Vest) og TR Assistance
Allan Kaadtmann (Øst).*





Foto: Falck.dk

der er noget beskyttelse, lyder det fra Allan Kaadtmann.

For få hjemmebilordninger

Lidt malurt i bægeret er det ifølge fællestillidsmanden, at drift fra hjem ikke har fået luft under vingerne i Østdanmark. Blot tre ordninger er det blevet til foreløbig.

- I forhold til den strukturændring, der har været i 2018, havde vi en forventning om flere hjemmebilordninger (drift fra hjem). Det var jo udgangspunktet for at skære ned på stationerne, således at man havde et antal mikrostationer eller satellitstationer omkring en hovedstation. Det ville både give den fordel, at kollegerne er super glade for at have bilen derhjemme, men også for Falck, at de så rent faktisk havde et assistancekøretøj holdende tættere på kunden – et mere fintmasket net. Men den vision har ledelsen ikke været så god til at opfylde, mener Allan Kaadtmann.

Barsk strukturændring

I den vestlige del af landet er det gået væsentligt bedre med at oprette ordninger med drift hjemmefra – omkring 15 stykker er der i øjeblikket, oplyser Frank Laugesen.

Det sker dog i kølvandet på en stationsstruktur, som er blevet skåret noget længere ind til benet, end fællestillidsfolkene havde forestillet sig – blot en håndfuld stationer er der tilbage i Vest.

- På nær fire mand er der i Vest ikke fyret nogen i assistance – næsten alle er som minimum blevet tilbudt andet arbejde. Men hvis en kollega pludselig får over 100 kilometer på arbejde, fordi bilerne fjernes fra den lokale station – hvor godt et tilbud er det så reelt?, spørger Frank Laugesen.

De mange omlægninger har også affødt debat om SIFU-princippet (Sidst Ind, Først Ud).

- Men der er ikke nogen, der er kommet med en bedre løsningsmodel. Det skal ikke være lederen, der bestemmer det, og det skal ikke være en "popularitetskonkurrence", hvem der bliver berørt, og hvem der ikke bliver, mener fællestillidsmanden.

Gode arbejdspladser er bevaret

Forhandlingssekretær Flemming Overgaard glæder sig over, at der endelig er lidt "medvind" på vejene:

- Set fra min stol er det virkelig positivt, at så mange har bevaret deres job, og at der endda skabes nye arbejdspladser. Det er så heller ikke mig, der har skullet ud og fortælle kollegerne, at de skal flyttes eller have ændret vagter – jeg anerkender, at mange har været spændt hårdt for. Men det er ikke alle autohjælpsselskaber, der har samme løn- og arbejdsvilkår som Falck, og dét at assistancedelen er blevet til core business, som det hedder i vore dage, giver jo en forventning om, at de vedbliver med at satse på dette

område. Jeg må ærligt sige, at det var ikke en forventning, jeg havde for bare et år siden, så det er meget positivt, fastslår Flemming Overgaard.

Kig på unfair fortolkninger

Ifølge forhandlingssekretæren har 3F kig på, at nogle aktører i branchen fortolker særaftalerne i ATL- og DTL-overenskomsterne markant anderledes end forbundet.

- Der er nogle forhold, som er på vej til fagretslig sagsbehandling. Vi skal have normaliseret det område – det er soleklart, at man for eksempel ikke kan køre rådighedsvagter i hele døgnet en uge i træk, lyder det fra Flemming Overgaard.

Skarp fokus på driftstal

Ifølge Frank Laugesen er der, særligt i Vest, et udtalt og meget forståeligt ønske om at få arbejdsro efter den byge af forandringer, der er skyllet over området. Der burde heller ikke være store omvæltninger i den nærmeste horisont, mener han.

- Men det er umuligt at give garantier, for ledelsen har fokus stift rettet mod de der driftstal, og det er dem, der ageres efter. Allan og jeg kan godt komme til at lyde lidt som A-siden, når vi skal forklare det her – men vi VED bare, at hvis man ikke kan opretholde 85-90 procents effektivitet på en station, så sker der et eller andet, siger Frank Laugesen.

Umuligt at spå om fremtiden

Allan Kaadtmann tilføjer, at markedet er så omskifteligt, at det er en illusion at kunne vende tilbage til årrækker uden stadige forandringer. Aftalerne er så store, ofte på europæisk plan, at én mistet eller vundet storkontrakt kan ændre en masse. Dertil kommer trenden med, at bilmærker begynder at sælge koncepter, hvor service, forsikring, vejhjælp etc. er en del af pakken. Det er svært at spå om, hvad det betyder for autohjælpsbranchen på længere sigt, betoner han.

Men foreløbig bør der fokuseres på, at de mørkeste skyer er drevet væk, og at der investeres massivt i nye køretøjer, understreger de to fællestillidsfolk.



Når man skal tilbringe 12-13 timer i et køretøj, så er komfort og pladsforhold i kabinen meget vigtigt, påpeger Ralf Müller, tillidsmand i Fredericia. Derfor opfordrer han indtrængende til, at de nye MAN'er udstyres med trekvart-kabine, så der bl.a. er plads til regntøj, handsker, køleboks med videre. Hvis prisen er lidt færre nye køretøjer eller en langsommere udskiftningstakt, så er det det værd, mener tillidsmanden.

Fredericia-tillidsmand: Hårdt brug for arbejdsro

Ralf Müller ønsker sig et 2019 uden radikale ændringer i autohjælps-strukturen

Hvis man spørger Ralf Müller, tillidsmand på station Fredericia, så er arbejdsro det største ønske for assistance i 2019.

Med på ønskesedlen er også en tilkendegivelse om, at bemanningen på stationen ikke skæres yderligere, at brugen af underleverandører holdes i kort snor, og at man tænker sig godt om med hensyn til de nye køretøjer.

- Vi har virkelig brug for ro og stabilitet – ikke flere store overraskelser i 2019, tak. Sidste år var en rutsjebanetur med gentagne strukturændringer, stationslukninger etc. Man fik at vide, at nu er vi i mål, nej NU er vi i mål – og så en måned senere lukker Horsens og andre steder konverteres til hjem-

mevagter. Det er bare ét eksempel, og det giver en følelse af usikkerhed og afmagt, også hos vores nærmeste ledelse, mener Ralf Müller.

Har nået smertegrænsen

Tillidsmanden oplever også, at stillinger ikke genbesættes, når nogen rejser.

- Jeg mener, vi her på stationen har nået smertegrænsen for, hvor få vi kan være. Jeg frygter, at nedskæringerne bliver ved, så jeg savner en tilkendegivelse om, at NU er vi det mandskab, vi skal være, siger han.

En anden bekymring i 2018 var Falcks brug af underleverandører – og de vilkår, som disse kører under.

- Vi skal køre efter de samme spille-regler, ellers kan vi lige så godt pakke sammen. Der har Falck også et ansvar for, at der er styr på reglerne hos deres leverandører, fastslår Ralf Müller.

Han frygter et scenarie, hvor opgaverne langsomt tipper over mod underleverandørerne, mens de færre og færre Falckansatte bliver en slags "kransekagefigurer".

Stadig en god arbejdsplads

Den 46-årige tillidsmand har været i Falck i 26 år og holder meget af arbejdspladsen, understreger han.

- Når jeg kører ude i bilen fra kunde til kunde, så er det verdens bedste job. Det er alt det udenom, der hiver ned i regnskabet, påpeger tillidsmanden.

- Jeg vil nødig lyde som en sur gammel mand, og hvis jeg ikke kunne lide lugten i bageriet, så kunne jeg jo bare rejse. Der er stadig meget, der er godt, og det er også en øjenåbner, når der



Et eksempel på, at der hver dag leveres fremragende service ude på gader og stræder, er dette Facebook-opslag, som Ralf Müller efter lidt overtalelse har til-ladt os at gengive her.



ansættes én fra en konkurrent, og han bare er kanon glad for sit arbejde. Det er jo os gamle, der føler, at det kun er gået nedad i de seneste år. Men jeg håber, Falck vil gøre en indsats for at holde på de erfarne folk, som også er afgørende for at kunne holde de drift-

tal, ledelsen ønsker, siger Ralf Müller, som naturligvis glæder sig meget over de sorte tal i assistancerøret.

Han tilføjer, at det har været et stort plus at få arbejdstilrettelæggelse

ud lokalt på stationen, ligesom han er positiv over for de kurser/efteruddannelse, som er på trapperne i bl.a. døroplukning, håndtering af elbiler med videre.



Røde biler med sorte tal

Gunnar Thykjær har via stærk hold-ånd og samarbejde med et konsulentfirma og RL's FTR Assistance fået genrejst autohjælpen i Falck

Der hang tunge skyer over autohjælpen i Assistance, da Gunnar Thykjær tiltrådte som Senior Director på området i december 2017. Der var næsten tale om en vind eller forsvind-situation for autohjælpen, som ellers i årtier har været en stolt og selvfølgelig del af Falcks aktiviteter.

Men i dag er skuden vendt – i en sådan grad, at området bidrog flot til Falck-regnskabet for 2018.

Ifølge Gunnar Thykjær skyldes den imponerende turnaround en formidabel indsats af teamet i Falck Assistance; redderne, folkene på assistancecentret, områdelederne og i det hele taget på alle niveauer samt en række forskellige forretningsmæssige tiltag.

- Personalet og kunderne er de to centrale forudsætninger for at kunne skabe god økonomi, og uden god økonomi kan vi ikke eksistere, konstaterer den erfarne chef.

Start fra nul

Ved sin tiltrædelse bestræbte han sig sammen med sit team på at kigge på hele strukturen med friske øjne, godt støttet af det professionelle norske

konsulentfirma Cardo, og med en lang række konstruktive forslag fra FTR Assistance Frank Laugesen og Allan Kaadtmann.

- Vi prøvede at se på opgaven, som om vi var en helt ny vognmand, som ville etablere sig på markedet. Hvad ville han gøre? Det gjorde det tydeligt, at vi ikke havde været gode nok til at tilpasse os i forhold til motorveje, infrastruktur, befolkningstæthed med mere, forklarer Gunnar Thykjær.

Fakta, ikke følelser

- Vi havde en masse stationer, og vi havde placeret alle mulige af Falcks opgaver ude på disse. Men når for eksempel en station har to kranvogne, men der sjældent er én mand til at køre og relativt få opgaver, så er det jo spildt i forhold til vognomkostninger, bygningsomkostninger og andre ressourcer. Vi fik sammen identificeret de reelle behov, så vi baserede vores beslutninger på fakta, ikke følelser, formodninger og traditioner, siger han.

Desværre betød den nye måde at organisere sig på, at Falck Assistance måtte afskedige en række gode med-

arbejdere, og det var en hård, men nødvendig øvelse, erkender Gunnar Thykjær.

Redderne får topkarakter af kunder

Et andet vigtigt punkt i genopretningen har været et intensiveret samarbejde med salgsafdelingen. Tidligere talte man knap nok på samme "sprog", men nu er der et tæt og koordineret samarbejde – og enighed om, hvad kunderne egentlig efterspørger, hvad priserne bør være, hvordan nye tiltag skal se ud etc.

Det er også blevet prioriteret at få ledelse og arbejdstilrettelæggelse tættere ud på områderne, samt naturligvis at opretholde en stærk service over for kunderne.

- Redderne yder en fantastisk indsats; de får jævnligt tæt på topkarakter i de månedlige scores, vi får ind. De har et stort omsorgs- og servicegen - de er gode ved kunderne og passer på dem, og det har hele tiden været afgørende, at vi passer godt på kunderne, konstaterer Gunnar Thykjær.

Bedst i tre tempi

Han erkender, at de mange omlægninger har været en udfordring for medarbejderne, og det er aldrig en nem proces at gennemføre så mange forandringer, uanset hvor nødvendige de er, tilføjer han.

Nogle ville mene, at det var bedre at rive plastret af på én gang?

- Man kunne godt have lavet et "Big bang", hvor man vendte bøtten fuldstændig på hovedet og samlede det op, man ville have, og lod resten ligge. Man kunne også have taget ændringerne i måske 10 etaper. Men vi valgte bevidst at gøre det i tre bølger – i det tempo, vi mente at organisationen kunne tåle det uden at miste motivationen, siger Gunnar Thykjær.

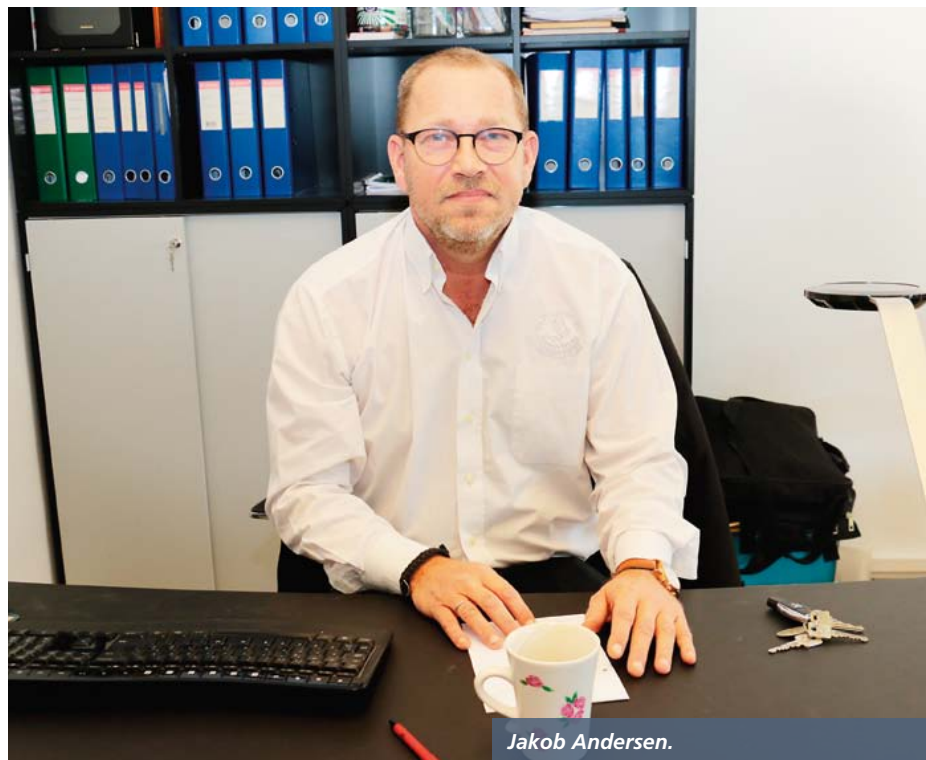
Med de forbehold, der skal tages i et dynamisk og omskifteligt marked, er processen nu ved vejs ende, oplyser han.

Ifølge Gunnar Thykjær er der grund til at se på 2019 med optimisme. Det er bestillingen af de 138 nye køretøjer også et udtryk for – de første prototyper ventes at ankomme til Danmark i sidste halvdel af marts.



Gunnar Thykjær.

Stort comeback i hovedstaden for siddende sygetransport



Jakob Andersen.

Pres fra kollegerne efter massefyring fik faglige parter og Falck tilbage til forhand- lingsbordet

”Falck fyrer 570 medarbejdere”. Sådan lød overskriften i mange medier for godt et år siden, da Falck opgav selv at køre patienttransport i et ekstremt konkurrencepræget marked.

Omkostningerne var efter deres eget udsagn noget højere end vilkårene på det øvrige marked.

Fra 3F/CF havde man under overenskomstforhandlingerne sagt nej til at udhule løn- og arbejdsvilkår i den siddende sygetransport yderligere, og Falck tog den konsekvens, at man ville lægge alt kørsel af deres privat abonnenter ud til eksterne samarbejdspartnere.

I kølvandet på den nedslående nyhed blev der fra faglig side arrangeret stormøder, hvor hensigten egentlig

var at informere om de muligheder, kollegerne havde for at finde nyt job, dygtiggøre sig med efter-/videreuddannelse og lignende. Således var der afsat to millioner kroner ekstra fra Kompetencefonden, som var øremærket til de ramte kolleger.

Endelig beslutning?

Men dagsordenen endte med at gå i en anden retning, fortæller Jakob Andersen, formand for Chaufførernes Fagforening København.

- Der var udpræget stemning for, at vi skulle gå tilbage til Falck og høre, om det var deres endelige beslutning, eller om der ikke kunne gøres noget for at nå til enighed, siger Jakob Andersen.

I overensstemmelse med medlemmernes ønske blev der sendt en føler til Falck, som reagerede positivt – såfremt der kunne køres på markedsvilkår.

Nedsatte en arbejdsgruppe

Samtidig med forhandlingerne på landsplan blev der i København nedsat en arbejdsgruppe med blandt andre Jakob Andersen og Peter Ols-

son fra CF, Henrik Villsen Andersen, næstformand i RL og formand for RFK København, brancheformand John Hammer samt tillidsfolkene Bente Bastrup og Jørgen Heslou.

Målet var at lave en ramme, som udgiftsmæssigt matchede den såkaldte TA-overenskomst (Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening), men som var tillempet på en række punkter til fordel for redderne.

- Det afgørende for os var, at man ikke gik ned i månedsløn i forhold til den eksisterende serviceredder aftale. Folk har jo nogle afdrag på for eksempel hus, lejlighed og/eller bil, der fortsat skal passes, påpeger Jakob Andersen.

Det er så på nogle tillæg og på arbejdstiden, at man er kommet Falck i møde i hovedstaden (udenfor København har man tidligere kørt på andre vilkår, og her er der tale om en lønnedgang).

Tingene er i orden

Det lykkedes at blive enige med Falck (i 11. time, for de var tæt på at indgå aftale med en stor underleverandør), og den nye aftale blev mødt med et stort ”Ja tak” fra redderne.

Og kort efter udmøntede anstrengelserne sig i, at Falck vandt otte ud af 11 områder i Region H’s udbud af siddende sygetransport, således at omkring 250 kolleger var sikret job de næste år.

Dén udvikling havde man ikke set i kortene for et år siden, men den glæder Peter Olsson og Jakob Andersen fra CF:

- Modsat det indtryk man får fra medierne i denne tid (med Bios-sagen, red.), så har vi altså rigtig mange gode erfaringer med vognmand Falck. Der er mange brodne kar på dette område, hvor man går konkurs og flytter alt over i et nyt selskab, eller hvor man fifler med overenskomst, tillæg, sikkerhed etc. Hos Falck er tingene i orden, og jeg noterer mig da også, at mange af dem, der fik job hos andre aktører efter fyringen, er vendt tilbage og er rigtig glade for det, siger CF-formanden.



Update om situationen i **Zimbabwe**

Redder Af Verdens projekt afventer fortsat mere stabile politiske og økonomiske forhold i Zimbabwe

Af Lise Henneberg Kjeldsen,
på vegne af Zimbabwe-udvalget



RAV-projektet i Zimbabwe har nu eksisteret i over tre år. Vi har haft mange dygtige og engagerede medlemmer udsendt, som har gjort en ubeskrivelig forskel for lokalbefolkningen i Lupane distriktet, hvilket er det område, hvor vi samarbejder med det sygehus, hvortil vi igennem Falck har doneret en sprinter ambulance.

Desværre er vi meget udfordret grundet den urolige situation i landet, som i disse måneder igen er eskaleret. Det er meget ønskværdigt en dag at kunne fortsætte projektet, da der er brug for RAV's fremtidige tilstedeværelse nogle år endnu.

Nogle af jer har sikkert set et par overskrifter i nyhederne omkring den nuværende situation i landet.

Baggrunden, kort fortalt

Diktatoren Robert Mugabe trådte tilbage i november 2017 efter 37 år ved magten. Håbet var stort i Zimbabwe, da dette skete. Befolkningen dansede i gaderne for at fejre, at det nu var slut med armod, undertrykkelse og hyperinflation, som næsten gjorde landets valuta værdiløs.

Man var helt sikker på en lysere fremtid for landet, der bliver kaldt "Afrikas brødkurv". Zimbabwe har dette øgenavn, grundet den meget frugtbare jord, der giver potentiale for landbrug.

Et år efter dette, altså i efteråret 2018, viste det sig, at det slet ikke gik som håbet, da køerne til bankerne, supermarkeder og tankstationer blev

længere og længere. Hylderne i supermarkederne var tæt på tomme, folk holdt timevis i kø ved tankstationer for blot at få fem liter brændstof til deres bil. Fødevarer, medicin, brændstof – ALT steg kraftigt i pris.

Demonstrationer i gaderne

Som svar på alt dette begyndte folk at demonstrere i gaderne i hovedstaden Harare og byen Bulawayo, hvor regeringens modsvar til dette var at indsætte militæret, da de ikke mente, at politiet alene kunne holde ro og orden. Dette resulterede desværre i, at mange zimbabwianere mistede livet.

Til trods for dette stoppede demonstrationerne ikke, faktisk begyndte embedsmænd at deltage i disse for at kæmpe for almene menneskerettigheder, hvilket stadig finder sted her i begyndelsen af 2019. Aktivister forsøger dagligt at få regeringen til at åbne øjnene overfor denne alvorlige krise, som Zimbabwe er i.

Brug for investeringer

Myndighedernes hårde fremfærd mod oppositionen og dens støtter gør, at investeringer fra udlandet ikke hænger på træerne, da man mener, at disse penge vil gå til styrkelse af det allerede ødelæggende regime. Men landet har brug for store investeringer for at komme statsgælden til livs, og for at undgå en stor krise, der kan vælte landet.

På ulovlig vis har der i blandt andet januar måned været nedlukning af internettet. Dette er dog åbnet igen, men diverse kommunikationsplatforme som f.eks. Facebook, Whatsapp etc. lider stadig under disse nedlukninger af og til.

Følger situationen

I RAV følger vi løbende med i opdateringer fra Zimbabwe. Vi håber, at positive ændringer er på vej, så den almene zimbabwianer kan gå en lysere fremtid i møde. Vedr. udsendelser, så bliver vi nødt til at vente på mere ro i landet, inden det er sikkert for vores medlemmer at rejse afsted. Med andre ord, projektet forbliver pauseret indtil videre.

Har du interesse i at bruge nogle timer på humanitært arbejde, få mulighed for at blive tilbudt udsendelse eller blot støtte op for et mindre årligt beløb (150.-), så vil vi og de trængte i 3. verdens lande, være meget taknemmelige. Tilmelding via www.redderafverden.dk.



LÆS I KOMMENDE NUMRE AF REDDEREN:

Lufthavnens nye
Highloader



Reportage fra
opbygningsfirmaet



Besøg hos
Esbjerg brand

