

KONSEKVENSER FÖR SJÖRÄDDNINGEN AV RIKSDAGENS FÖRSVARSBESLUT



KONSEKVENSER FÖR SJÖRÄDDNINGEN AV RIKSDAGENS FÖRSVARSBESLUT

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Uppdraget	2
Bakgrund	2
Utredningsarbetet	5
De olika myndigheternas och organisationernas krav på helikopterkapacitet inom sina respektive verksamheter	6
Försvarmakten.....	6
Bakgrund.....	6
Basering - nuläge.....	7
Konsekvenser av FB 04.....	7
Basering fr.o.m. 2009.....	8
FM inriktning vad avser helikopteravtal med SjöV.....	8
Osäkerheter.....	8
FM krav på flygräddning FRÅD.....	8
Luftfartsstyrelsen.....	10
Kustbevakningen.....	10
Socialstyrelsen.....	11
Krisberedskapsmyndigheten.....	12
Rikspolisstyrelsen.....	13
Räddningsverket och Svenska kommun - och landstingsförbundet.....	14
Länsstyrelsen i Stockholms län.....	15
Länsstyrelsen i Västra Götalands län.....	17
Beredskapsenheten Västra Götalandsregionen.....	18
Stockholms Läns Landsting.....	19
Länsstyrelsen Gotland och Gotlands kommun.....	21
Sjöräddningssällskapet.....	23
Sjöfartsverkets överväganden och förslag	24

Sammanfattning

Sjöfartsverket har fått regeringens uppdrag att utreda vilka konsekvenser som minskningarna i Försvarsmaktens grundorganisation kommer att få för den del av sjöräddningsverksamheten som sker med räddningshelikoptrar samt lämna förslag på åtgärder i syfte att säkerställa att den kapacitet och yttäckning som idag finns kan bibehållas.

Sjöfartsverket konstaterar att borttagandet av Försvarsmaktens helikoptrar på Berga och Säve medför att den idag rådande helikopterkapaciteten och yttäckningen inte kan upprätthållas om de inte ersätts. På västkusten innebär nedläggningen av Säve att regionen kommer att stå utan tillgång till medeltunga räddningshelikoptrar både vad gäller yttäckning och kapacitet.

Vad avser ostkusten innebär nedläggningen av Berga att yttäckningen fortfarande kan bibehållas genom den höga tillgängligheten som finns på Visbyhelikoptern, men till priset av en kraftigt reducerad kapacitet.

Då nedläggningarna drabbar de två största regionerna i Sverige, Stockholms- och Göteborgsregionerna, blir bortfallet än mer komplicerat.

Då Försvarsmakten av kapacitetsskäl inte längre har möjligheter att upprätthålla helikoptertjänster på de aktuella orterna, förbereder Sjöfartsverket en upphandling av ett civilt alternativ i syfte att säkerställa den framtida tillgången på helikopterkapacitet.

Vid de kontakter som Sjöfartsverket haft med andra myndigheter och organisationer som nyttjar helikoptertjänster i sin verksamhet, konstaterades att det råder en enhetlig samsyn angående effekterna av Försvarsmaktens borttagande av helikopterverksamheterna på Berga och Säve.

Det har dessutom konstaterats att samtliga berörda myndigheter och organisationer ser positivt på en samordning av samhällets totala behov av helikoptertjänster

Uppdraget

I samband med försvarsbeslutet i december 2004 fick Sjöfartsverket 2004-12-02 regeringens uppdrag att utreda vilka konsekvenser som minskningarna i Försvarsmaktens grundorganisation kommer att få för helikoptertjänster i samband med sjöräddningsuppdrag.

Sjöfartsverket skulle också lämna förslag till åtgärder i syfte att säkerställa att den kapacitet och den yttäckning som idag finns kan bibehållas.

Utgångspunkten skulle vara att söka kostnadseffektiva lösningar och att samråd skulle ske med de intressenter som har eller kan tänkas ha intresse av helikoptertjänster i sin verksamhet.

Uppdraget skulle redovisas senast den 28 februari 2005.

Bakgrund

Sjöfartsverket har sedan lång tid använt sig av Försvarsmaktens helikoptrar i samband med sjöräddningsinsatser, vilket under många år kunnat ske utan kostnad för Sjöfartsverket.

Den beredskap och det antal helikopterstationeringar som Försvarsmakten tillhandahöll för sin egen verksamhet var fram till början på 90-talet tillräcklig även för sjöräddningens behov.

Då Försvarsmaktens eget behov av helikopterberedskap minskade befanns att den beredskap Försvarsmakten efter detta upprätthöll för sin interna verksamhet inte var tillräcklig för de krav som ställdes från sjöräddningen.

Efter att Sjöfartsverket påtalat vilka följder detta medförde för sjöräddningen, gav regeringen i prop. 92/93 uppdraget till Sjöfartsverket att svara för inrättandet av en särskild helikopterberedskap.

Sjöfartsverket träffade därför avtal med Försvarsmakten i syfte att säkerställa en tillgänglighet till helikoptertjänster för att tillgodose sjöräddningens behov, vilket till en början skedde genom en särskild överenskommelse som sedan ersattes av ett formellt avtal.

Det första avtalet träffades 1993 och innebar helikopterstationeringar på fyra platser, Berga, Ronneby, Visby och Säve.

Beredskapstiden var 1 timme under tjänstetid och två timmar efter tjänstetid.

Kostnaden för helikopterberedskapen uppgick till en början till 4,6 mkr., en summa som sedan kom att successivt höjas.

Med anledning av den snabbt ökande kostnadsbelastningen på Sjöfartsverket, ställdes frågan om det fanns fler intressenter som hade behov av helikoptertjänster i sin verksamhet. För luftfartens del kunde då konstateras att kravbilden var oklar och oprövad.

Sjöfartsverket och Luftfartsverket enades därför om att se över sina behov i syfte att undersöka om det förelåg gemensam behovsbild, helt eller delvis. Den gemensamma utredningen "Behov av helikoptertjänster för flyg- och sjöräddning" redovisades 1997

Mot bakgrund av den för Sjöfartsverket och Luftfartsverket gemensamma kravbilden etablerades 1998 genom ett nytt avtal mellan Sjöfartsverket och Försvarsmakten även en helikopterstationering i Sundsvall.

I samband med detta förbättrades beredskapstiden till 45 minuter på annan tid än tjänstetid på samtliga baser.

Det nationella systemet "Helikoptertjänster" med en yttäckande kapacitet och förmåga för sjö- och flygräddning var därmed etablerat.

Luftfartsverket åtog sig genom särskilt avtal med Sjöfartsverket att betala 12 % av den totala kostnaden för den samlade helikopterberedskapen, som då uppgick till ca. 18 miljoner kronor.

Då det visat sig att Försvarsmaktens helikoptrar även användes av kommunal räddningstjänst i icke obetydlig omfattning i samband med bl.a. räddningsinsatser och skogsbrandsläckning och att den beredskap som Sjöfartsverket betalade för då kom väl till pass, anslöt sig även Räddningsverket till avtalet mellan Sjöfartsverket och Luftfartsverket genom att för sin del betala 9 % av den totala kostnaden.

Under hösten 1999 meddelade Försvarsmakten att man på grund av bristande personella resurser inte längre kunde upprätthålla beredskapen på fem platser. Detta medförde att helikopterberedskapen på Berga stängdes under drygt ett år.

Under våren 2000 stod det klart att beredskapen på Visby och Sundsvall inte heller kunde upprätthållas eftersom Försvarsmaktens kapacitet inte längre räckte till för att klara denna uppgift som skedde utöver ordinarie förbandsproduktion.

Dessa helikoptrar och därmed deras besättningar var inte stationerade på dessa platser för Försvarsmaktens egna behov utan endast för de behov som angivits i avtalet med Sjöfartsverket.

Försvarsmakten kunde därför fr.o.m. 2002 endast upprätthålla beredskap och tillhandahålla helikoptertjänster på de platser där normal förbandsproduktion skedde, vilket var Berga, Ronneby och Säve.

För att även fortsättningsvis kunna tillgodose sjöräddningens krav på kapacitet och yttäckande förmåga, upphandlade därför Sjöfartsverket motsvarande funktion av en civil operatör, Norrlandsflyg, som kunde tillhandahålla lämpliga helikoptrar (Sikorsky 76) på två ställen och med en beredskap om 15 minuter dygnet runt året om.

Då denna helikoptertyp dessutom var snabbare än de som Försvarsmakten tidigare tillhandahöll, innebar detta att även yttäckningen förbättrades.

Kostnaden för de helikoptertjänster som upprätthålls av Norrlandsflyg är en totalkostnad som inkluderar anskaffning av helikoptrar, utbildning etc. och uppgår till ca. 38 mkr. per år, d.v.s. 19 mkr. per stationering. Förutom den ovan angivna fasta kostnaden för kapacitet och beredskap tillkommer dessutom en rörlig timersättning då helikoptern används vid insatser.

Kostnaden för avtalet med Försvarsmakten inklusive samtliga stödfunktioner uppgår till ca. 6 mkr. och den totala kostnaden för helikoptertjänsterna är således ca. 44 mkr., flygtidsersättning vid insatser oräknad.

Det jämförelsevis förmånliga avtalet med Försvarsmakten grundade sig på möjligheten att merutnyttja den kapacitet som Försvarsmakten tillhandhöll inom sin egen förbandsproduktion.

Sjöfartsverket har också träffat samverkansavtal med såväl Västernorrlands läns landsting som Gotlands kommun om nyttjande av de helikoptertjänster som tillhandahålls av Norrlandsflyg.

Snart efter det att avtalet tecknades med Norrlandsflyg sade Räddningsverket upp avtalet med Sjöfartsverket och den 22 december 2004 sade även Luftfartsverket upp samma avtal.

Med dessa förutsättningar skulle Sjöfartsverket komma att stå som ensam garant för samhällets totala behov av beredskap med medeltunga räddningshelikoptrar.

Det försvarsbeslut som togs i december 2004 om minskning i Försvarsmaktens grundorganisation innebär bl.a. att Försvarsmaktens helikopterbaseringar på Berga och Säve avvecklas och flyttas till Ronneby respektive Sotenäs.

Avsikten är att detta skall ske redan den 1 juli 2005.

Försvarsmaktens neddragningar innebär att Göteborgsregionen, kommer att stå utan tillgång till räddningshelikoptrar.

Även med den goda yttäckning som erhålls genom den höga tillgängligheten och den förhållandevis snabba helikoptern på Visby, kan enbart en enda räddningshelikopter för Stockholmsregionen inte anses ge en fullgod kvalitet för sjöräddningstjänsten för att betjäna regionens totala behov.

Utredningsarbetet

Då tiden för uppdraget har varit kort har Sjöfartsverket, i syfte att så snabbt som möjligt få en samlad bild av samtliga tänkbara användare av helikoptertjänster, sändt två skrivelser till Försvarsmakten, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Kustbevakningen, Luftfartsverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Krisberedskapsmyndigheten, Socialstyrelsen, Sveriges Kommun- och Landstingsförbund, Sjøräddningssällskapet, Stockholms Läns Landsting och Västra Götalandsregionen.

En särskild skrivelse har också sändt till Länsstyrelsen på Gotland och Gotlands kommun.

Den första skrivelsen har övergripande beskrivit uppdraget och innehåller också en begäran om kontaktpersoner i syfte att så snabbt som möjligt

kunna etablera kontakter med en av respektive myndighet/organisation särskilt utsedd.

Den andra skrivelsen är en information om hur det fortsatta arbetet skall bedrivas vilket avsågs ske i form av möten med var och en av dessa myndigheter var för sig eller om så bedömdes lämpligt, med två eller fler myndigheter/organisationer samtidigt.

Skrivelsen innehåller också två frågor, dels hur respektive myndighet/organisations kravbild på helikoptertjänster ser ut, dels om det skulle vara av intresse att tillsammans med andra intressenter/avnämare skapa en helikopterkapacitet/organisation inom vilken denna kravbild skulle kunna tillgodoses.

Skrivelserna bifogas denna rapport (bilaga 1)

Sjöfartsverket har därefter kallat till och haft möten med samtliga ovannämnda myndigheter och organisationer.

Dessutom har ett möte hållits med HRF (Helikopterföretagarnas Riksförbund).

De olika myndigheternas och organisationernas krav, synpunkter och uppfattningar som framkommit under dessa möten redovisas i det följande avsnittet.

De olika myndigheternas och organisationernas krav på helikopterkapacitet inom sina respektive verksamheter

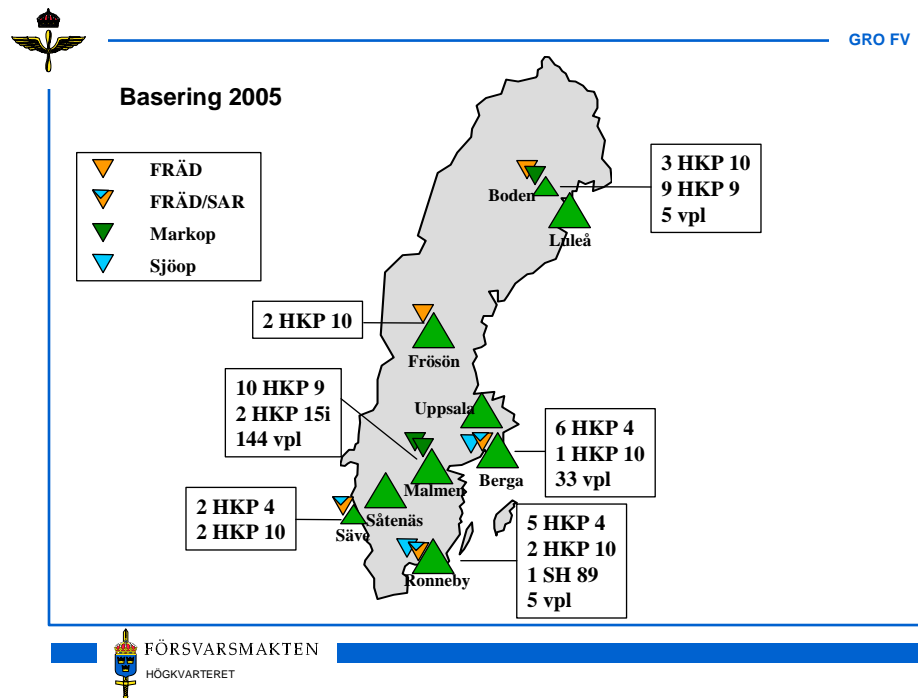
Försvarmakten

Bakgrund

Dimensionerande för utveckling av FM helikopterorganisation är de militära uppgifter som FM har. Dessa är för helikopterverksamheten mark- och sjöoperativ helikopterverksamhet, räddningsunderstöd samt specialförbandsunderstöd för Försvarmaktens eget behov.

Endast begränsade möjligheter finns att stödja andra myndigheter utan att ge avkall på FM verksamhet.

Basering - nuläge

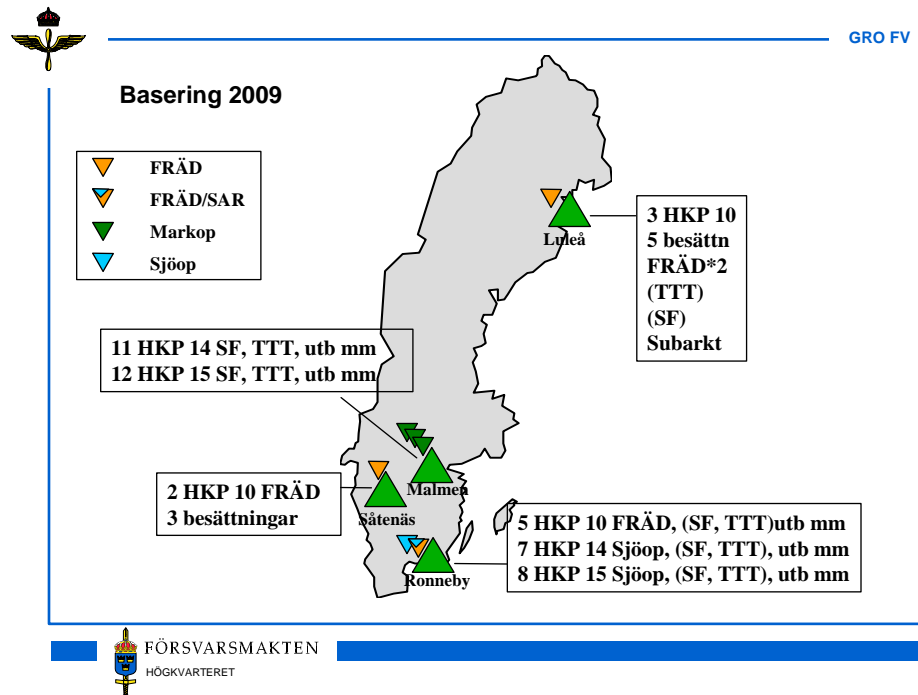


Konsekvenser av FB 04

Flygverksamheten upphör fr.o.m. 050630 på Berga, Säve, Östersund och Boden, varvid FM strävan är att så snart som möjligt upphöra med H 24-beredskap på Berga och Säve. Detta erfordrar dialog med SjöV så att en smidig övergång till annan räddningshelikopter lösning kan ske.

Omstruktureringen genomförd i sin helhet 051231 till huvudbas Malmö, sjöoperativ bas Ronneby, samt FRÄD-bas Luleå respektive Sävenäs.

Basering fr.o.m. 2009



FM inriktning vad avser helikopteravtal med SjöV

Högst en H 24-plats, Ronneby, med räddningshelikopter för SjöV.

Osäkerheter

Omstruktureringen kan innebära begränsningar i FM helikopterförmåga under perioden 2005-2010.

FM kan komma att avdela en helikoterenhet för att ingå i EU Battle Group fr o m 2008, vilket kan komma att påverka FM möjligheter att stå i beredskap för SjöV.

FM krav på flygräddning FRÅD

Med militär flygräddning avses de åtgärder som innebär efterforskning, lokalisering och undsättning av nödställda vid haveri eller olycka med militär luftfarkost. Huvuduppgiften är att rädda liv och materiel samt att om möjligt begränsa negativa effekter på miljön och ekonomiska skadeverkningar.

FRÄD är en av FM möjligheter att hantera den aktuella risknivån vid militär flygverksamhet. FRÄD-tjänsten skall därför kunna anpassas till den aktuella flygverksamheten. Chef som beslutar om flygning beslutar om behov av räddningshelikopter i beredskap.

FRÄD skall normalt bedrivas under ordinarie militär flygövningstid och i de områden inom svensk SRR (Search and Rescue Region) där flygverksamhet med svenska militära luftfartyg utövas. I de fall där verksamheten bedrivs under andra tider eller i andra områden bör FRÄD kunna erhållas efter särskild framställan till verksamhetsutövaren för FRÄD-funktionen.

Undsättning skall kunna genomföras snarast i aktuellt område, dock senast inom 90 minuter efter larm. Eftersökning i sökområdet skall kunna genomföras under minst 60 minuter. Räddningshelikopter skall kunna genomföra undsättning av medvetslös person i vatten och över otillgänglig terräng där ej landning kan ske. Nedkyld person och/eller person med förväntad skadebild efter nödutsprång/haveri skall kunna ges ett särskilt omhändertagande. Räddningshelikopter i beredskap skall dimensioneras för aktuell flygverksamhet.

Tider mm för FRÄD finns omnämnt i MIL AIP. Denna kommer att revideras då FM bland annat inte längre ställer krav på yttäckande FRÄD under flygövningstid med anledning av att FM lämnar ett antal verksamhetsorter. FRÄD kommer istället att upprätthållas efter beställning och i de övningsområden som förbanden avser använda. Normal flygövningstid bedöms på sikt utökas med anledning av införandet av "Night Vision Devices", NVD, på fler flygande system. Detta kommer att förändra behovet av FRÄD.

Utöver FRÄD under fred har FM behov av att kunna upprätthålla FRÄD under olika typer av hotsituationer såväl nationellt som internationellt. Arbete pågår med att beskriva detta utifrån olika typfall och kommer att ligga till grund för ny målsättning för helikopterinsatsförbandet.

Försvarsmakten har intresse av att frågan om samordnad nationell räddningsberedskap utreds vidare omfattande bland annat FM behov av fredsmässig FRÄD. Utredningen bör kunna klargöra om FM krav och behov kan tillgodoses och vad FM långsiktigt kan bidra med i form av resurser för bland annat beredskap, ledning och insats.

Sammanfattningsvis kan konstateras att FM ställer krav på kvalitet, tillgänglighet, redundans, uthållighet och områdestäckning på räddningshelikopterfunktionen enligt redovisade underlag. FM kommer att ha fortsatt behov av egen förmåga att genomföra SAR med helikopter och

att kunna upprätthålla FRÄD i samband med insatser med olika typer av hot.

Försvarsmakten bejaktar fortsatt utredning av möjligheterna till samordnad nationell räddningsberedskap med helikopter.

Försvarsmaktens synpunkter framgår i en särskild skrivelse daterad 2005-02-18. Skrivelsen bifogas denna rapport.

Luftfartsstyrelsen

Luftfartsstyrelsen, som tillkom först den 1 januari 2005, har ansvaret för flygräddningstjänsten.

Luftfartsstyrelsen konstaterar att avtalet mellan Sjöfartsverket och Luftfartsverket angående samutnyttjande av helikoptertjänster är uppsagt den 22 december 2004. En av anledningarna till uppsägningen av avtalet är Luftfartsstyrelsens övertagande av ansvaret för flygräddningstjänsten.

Ett program för flygräddningstjänsten är nyligen framtaget och skall skickas till Sjöfartsverket tillsammans med en del andra handlingar som berör flygräddningstjänsten.

Luftfartsstyrelsen anförde att det inte är effektivt eller rationellt att varje myndighet bygger upp en enskild helikopterkapacitet för sin egen verksamhet. Istället borde en samordning av samhällets totala behov av helikopterkapacitet ske.

Kustbevakningen

Kustbevakningen har hittills valt att använda flygplan för de övervaknings- och räddningsuppgifter som åligger myndigheten.

Övervakning med flygplan är den klart mest effektiva lösningen när det gäller att övervaka stora havs- och skärgårdsområden. En sådan övervakning kan med fördel kompletteras med helikopterövervakning framför allt i skärgård och kustnära. Helikopter medger också helt andra möjligheter till att agera genom t.ex. landning i närheten eller bordning. Kustbevakningens ekonomiska ramar har emellertid inte motiverat några djupare överväganden i dessa frågor, varken vad gäller antal, prestanda eller tillgänglighet.

Helikopter har vid olika tillfällen använts i miljöräddningsoperationer, såväl för spaning som för transporter och tunga lyft till sjöss .

Helikopter är också oftast en förutsättning för insats med RITS-styrka, en resurs som Sjöfartsverket och Kustbevakningen gemensamt förfogar över. Tidsförhållandena i miljöräddningsoperationer skiljer sig dock från sjöräddningskraven.

Kraven på omedelbar tillgänglighet till helikopter är inte lika uttalat.

Kustbevakningen har i sina avvägningar av ekonomiska resurser därför inte ansett sig ha möjlighet att säkerställa en beredskap för detta genom speciella avtal, utan har fått förlita sig på de resurser som vid tillfället har kunnat uppbådas. Oftast har dessa resurser hämtats från Försvarsmaktens helikopterorganisation i Göteborg, Ronneby eller Berga.

Kustbevakningens ekonomiska ramar motiverar för närvarande inte några andra överväganden än de som beskrivits ovan. Kustbevakningen är dock beredd att delta i en brett upplagd studie om samhällets behov av och tillgång till helikopterresurser.

Socialstyrelsen

Socialstyrelsen är nationell expert- och tillsynsmyndighet för verksamhet som rör socialtjänst, hälsoskydd, smittskydd och hälso- och sjukvård och har inget operativt ansvar när det gäller utförande av akutsjukvård och sjuktransportverksamheten.

Denna verksamhet åvilar istället sjukvårdshuvudmännen som också ställer kraven på denna verksamhet utifrån gällande lagstiftning.

Hälso- och sjukvårdslagen (1982:763) innehåller ett allmänt stadgande att varje landsting skall erbjuda en god hälso- och sjukvård åt dem som är bosatta inom landstinget. Ansvaret gäller också personer som vistas där tillfälligt och som är i omedelbart behov av vård.

Landstingen skall även upprätthålla en katastrofmedicinsk beredskap.

Socialstyrelsen anförde att sjukvårdshuvudmännens ansvar är regionalt och att inget nationellt system är inrättat i händelse av att en stor olycka inträffar som kräver samordning av flera landsting förutom det som sägs i hälso- och sjukvårdslagen 32 a §.

I samband med att man i hälso- och sjukvårdslagen skrev in en uttrycklig skyldighet för landstingen att ha en katastrofmedicinsk beredskap gavs ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter för landstingens handlingsberedskap ur ett nationellt katastrofmedicinskt perspektiv.

I ett regeringsuppdrag har Socialstyrelsen, kopplat till bemyndigandet i 32 a §, lämnat förslag till underlag till en förordning som snabbt skall kunna beslutas av regeringen vid ett läge när nationens samlade hälso- och sjukvårdsresurser måste tas i anspråk, t.ex. på begäran av Socialstyrelsen.

Bemyndigandet till regeringen i 32 a § hälso- och sjukvårdslagen har också delvis överlåtits på Socialstyrelsen genom 4 § i myndighetens instruktion där det uttalas att Socialstyrelsen får utfärda sådana föreskrifter som behövs för att bl.a. den katastrofmedicinska beredskapen skall få en samordnad inriktning. Ett arbete med en sådan föreskrift pågår.

Socialstyrelsen anser att ett nationellt system för samordning av helikopterresurser bör tillskapas i vilket hälso- och sjukvårdens behov av transporter, både regionalt och nationellt kan tillgodoses.

De krav som Socialstyrelsen har på helikopterkapacitet och tillgänglighet ryms också inom de krav som Sjöfartsverket har för sjöräddningen.

Socialstyrelsen framhöll vidare att det i många fall kan vara viktigare att få ut hälso- och sjukvårdspersonal till skadeplatsen eftersom det är önskvärt att påbörja den sjukvårdande behandlingen så snabbt som möjligt, samt att vissa sjukhus har specialistkompetens vilket föranleder stora krav på sjuktransportlogistiken.

Socialstyrelsen anser att det bör finnas förutsättningar för att inom krishanteringssystemet och planeringssystemet bidra med medel för det tillkommande nationella behovet av samordning av helikopterkapaciteten vid svåra påfrestningar på samhället i fred.

Krisberedskapsmyndigheten

Krisberedskapsmyndighetens (KBM) roll är att vara ett stöd för de myndigheter som enligt krisberedskapsförordningen har ett särskilt ansvar vid svåra påfrestningar på samhället i fred och vid förhöjd beredskap och att i den egenskapen också tillskjuta medel till dessa myndigheter i syfte att förstärka dessa myndigheters förmåga under sådana omständigheter.

KBM kan inte lämna synpunkter på den vardagliga ”normala” förmågan hos olika myndigheter och har svårt att identifiera händelser där KBM skulle kunna skjuta till medel vad avser helikoptertjänster.

KBM är heller ingen kravställare vad avser de olika myndigheternas verksamheter och saknar för sin del specialistkompetens inom området.

KBM gör bedömningen att den grundförmåga som redan nu finns hos myndigheterna är hög, men anser också generellt att helhetstänkandet är viktigt och att man bör verka för att samhällets resurser utnyttjas på bästa sätt där samtliga avnämares krav kan tillgodoses.

En gemensam helikopterorganisation kan vara ett av de områden där denna helhetssyn tillgodoses. KBM anser dock inte att det behöver vara en uppgift för Försvarsmakten men anför att de medeltunga helikoptrar som där finns är viktiga som en del av systemet.

KBM ställde också frågan om det är möjligt att tillgodose alla myndigheters krav i en nationell helikopterorganisation. Som exempel nämndes Strålskyddsinstitutet och Svenska Kraftnät och huruvida dessa myndigheters krav rymdes inom den gemensamma kravbilden.

Rikspolisstyrelsen

Rikspolisstyrelsen (RPS) har idag sex egna helikoptrar placerade i Stockholm, Göteborg, Malmö, Östersund och Boden.

Förutom sina egna helikoptrar har RPS behov av större helikoptrar med vinschkapacitet för transport av Nationella Insatsstyrkan (NI), för fjällräddningstjänst och för större persontransporter samt också för efterforskningsinsatser över hela landet.

Dessa uppdrag har tidigare kunnat utföras av Försvarsmakten, men RPS anser att Försvarsmakten idag saknar resurser i och med att tillgängligheten och inställetiden har utökats i samband med Förvarsmaktens neddragningar.

RPS kravbild på yttäckning och tillgänglighet ryms inom den kravbild som Sjöfartsverket har för sjöräddningen men tillgången till större helikoptrar, framför allt i Stockholmsområdet för transport av NI måste säkras.

Vad avser fjällräddningen behövs också mer helikopterkapacitet likaså för eftersök av försvunna personer.

RPS anser att samverkan och samlokalisering är mycket viktig och att resurserna borde samordnas i större omfattning.

Den 30 juni 2005 upphör RPS helikopterbasering på Berga och RPS söker nu en alternativ bas i samarbete med Stockholms Läns landsting.

Det är för RPS viktigt att en sådan etableras så nära Stockholms stad som möjligt i syfte att bl.a. kunna transportera NI och göra snabba insatser i stockholmsområdet.

RPS stöder förslaget om en nationell civil organisation som väl skulle kunna tillgodose polisens verksamhet, och välkomnar en ny helhetssyn för samhällets samlade helikopterresurser.

Räddningsverket och Svenska kommun - och landstingsförbundet.

Räddningsverket är en tillsynsmyndighet och har inget eget operativt ansvar.

Det operativa ansvaret åvilar, vad avser kommunal räddningstjänst, varje enskild kommun som inom sig fastställer den kravbild som anses nödvändig för kommunen ifråga.

Det finns idag 290 kommuner vilket gör att de olika kravbilderna kan variera mycket. Den räddningsverksamhet som sker med helikopter och som huvudsakligen berör kommunerna är skogsbrandsläckning men även rökdykarinsatser och transport av räddningspersonal i framförallt områden som saknar farbara vägar.

Sveriges kommuner och landsting menar att kommunerna idag klarar sina räddningstjänstupdrag utan helikoptrar men kan trots detta konstatera att helikoptrar har nyttjats av kommunerna. Det finns en tydlig bild av hur de olika kommunerna nyttjar tillgängliga helikoptrar

Räddningsverket anförde att det finns ett behov av skogsbrandsläckning med helikopter men att detta behov inte var så stort och att merkostnaden för nyttjande av helikopter därför var liten. Alldeles oavsett behovet har kommunerna enligt gällande räddningstjänstlagstiftning rätt att använda statliga resurser utan kostnad.

SRV har behov av helikopter för transport av en snabbinsatsstyrka till Balticum enligt ett bilateralt avtal med baltstaterna, men anser att behovet av transport av folk mellan kommunerna är litet.

SRV anser att en heltäckande helikopterorganisation är en samhällelig och därmed en statlig angelägenhet men som enligt gällande lagstiftning kan nyttjas av kommunerna.

Sveriges kommuner och landsting anförde att bl.a. Stockholmsområdet utgör ett särintresse och att behovet för kommunal räddningstjänst tidsmässigt infaller under sommaren d.v.s. samtidigt som fritidsbåtssäsongen då behovet av sjöräddningsresurser är som störst.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen uppfattning är att en utredning av detta slag skall omfatta dels all räddningstjänst och dels all annan typ av helikopterverksamhet sett utifrån ett samhällsperspektiv.

Länsstyrelsen anser att vikten av effektivisering och därigenom minskning av kostnaderna för helikopterverksamheten är av största betydelse. Detta kan ske genom tillskapandet av en gemensam underhållsorganisation och utbildningssamordning.

Länsstyrelsen belyste särskilt det regionala perspektivet vilket för Stockholmsregionens del innebar hänsynstagande till att regionen är säte för Sveriges riksdag och regering, huvudstadsperspektivet, port till Mälaren, förekomsten av två stora flygplatser, ett stort antal färjelinjer och stora volymer av godstransporter. Här finns också ca 200 beskickningar.

Regionen är landets mest tätbefolkade med 1,9 miljoner invånare, ca 20% av landets totala befolkning, vilket i sin tur medför en stor riskbild

Länsstyrelsen ansåg vidare att resurserna skall finnas där riskerna är som störst och anförde också att det borde vara lätt att rekrytera folk till en helikopterbas som ligger i Stockholmsregionen.

Länsstyrelsen anförde vidare följande särskilda synpunkter.

- Redundans i helikopterresurserna måste tillskapas

- Behovet av helikoptertjänster borde variera med årstiden, exempelvis fanns mycket folk i skärgårdarna under sommarhalvåret och avsevärt mindre folk under vinterhalvåret.
- Att erfarenheterna från Estonia-olyckan måste tas tillvara. Som exempel nämndes haveriet med vinschar på FM helikoptrar. (Detta är sedan lång tid åtgärdat, förf. kommentar.)
- Att sjukvårdshuvudmannens i Stockholm helikoptrar ej kan användas för vinschning
- Den stora betydelsen av övning/träning.
- Att man från sjöräddningsfallet med skridskoåkarna (Trosa-fallet) kan konstatera att helikopter ger både goda och dåliga erfarenheter i sjöräddningssammanhang.
- Att sjöräddning skall kunna bedrivas dygnet runt året om.
- Att helikopterns placering är viktig för att kunna uppnå en yttäckning inom hela regionen.
- Att de helikoptrar som används för sjöräddning skall vara lämpliga för sitt ändamål, ha god lastkapacitet och kunna verka vid dåliga väderleksförhållanden.
- Att tillgängliga helikoptrar kan samutnyttjas.
- Att samma typ av helikoptrar underlättar hantering och underhåll.

Till de ovanstående punkterna anförde länsstyrelsen vidare att antalet helikoptrar bör vara ”tillräckligt” och att vi i ett nationellt perspektiv bör ha en så stor helikopterflotta att vi kan klara av stora och svåra händelser i landet vad avser användandet av helikoptrar.

Länsstyrelsen kan dock inte avgöra hur många helikoptrar som behövs, men anser att dagens antal är tillräckligt men bör säkerställas för att förmågan inte skall bli sämre.

Länsstyrelsen har däremot uppfattningen att två helikoptertyper bör finnas, en större och en mindre som båda kan verka under alla väderleksförhållanden, dygnet runt.

Avslutningsvis anförde länsstyrelsen att man gärna bidrog till att tillskapa en bra helikopterorganisation för Sverige, men att man för egen del inte har pengar avsatta för detta ändamål. Däremot kan länsstyrelsen påverka andra myndigheter och organisationer att bidra med ekonomiska medel.

Länsstyrelsen delar Sjöfartsverkets uppfattning om att en gemensam nationell helikopterorganisation bör tillskapas och att det i grunden är felaktigt att enskilda myndigheter själva införskaffar dessa resurser.

Ett samutnyttjande av helikopterresurserna med de nödställda i fokus bör vara den centrala inriktningen och det är därvid ointressant om de resurser som finns tillgängliga är militära eller civila.

Länsstyrelsen anser att ett samhällsägt företag skulle kunna tillskapas som på ett affärsmässigt sätt kan tillhandahålla de helikoptertjänster som efterfrågas.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen betonade särskilt vikten av att tillgodose hela samhällets behov av helikoptertjänster där ett krishanteringssystem bör vara kravställare eftersom det finns många olika användare av de befintliga resurserna. Helikoptertjänsterna bör finnas tillgängliga för hela räddningstjänststrukturen.

Snabba insatser till sjöss (Västerhavet) är oerhört viktigt för länsstyrelsen och behovet av resurser för livräddande insatser är därför stort.

Länsstyrelsen påpekade särskilt den ökande intensiva fartygstrafiken med olje- och petroleumprodukter och under sommarhalvåret med fritidsbåtar. Den ökande fartygstrafiken sker dessutom i ett från miljösynpunkt ömtåligt område.

Vidare anförde länsstyrelsen att västkusten är särskilt känsligt för olika väderleksförhållanden (saltpåslag, åska, nedisning m.m.) och att det därför var viktigt med tillgängligheten av helikoptrar som dessutom kan användas för att snabbt flytta specialstyrkor inom och mellan kommunerna.

Länsstyrelsen omnämnde vidare att det i Västra Götaland, norra Bohuslän och Dalsland finns en speciell geografisk struktur med otillgänglig terräng med få och dåliga vägar, många sjöar och vattendrag och långa avstånd

mellan de större samhällena i området som ändå är relativt tätt befolkat över hela ytan.

Dessa speciella förhållanden sammantaget medför ett stort behov av helikopterkapacitet för livräddande insatser och transporter, miljöräddning och skogsbrandsläckning.

Helikopterstationeringen på Säve har hittills kunnat ställa nödvändiga resurser till förfogande och det är därför viktigt att denna typ av resurser finns tillgängliga även i framtiden.

Val av helikopterbasering bör ske mot bakgrund av de komplexa räddningstjänstbehov och väderbetingelser som finns i Västsverige. Länsstyrelsen anser att en hög tillgänglighet med korta insatstider bör eftersträvas och att detta bör påverka val av basering. En fortsatt basering i Göteborgsområdet (Säve eller Landvetter) tillgodoser bäst kravet på tillgänglighet och insatsförmåga över hela året.

Den målsättning och de krav som Sjöfartsverket har för sjöräddningen ansågs tillfyllest även om man gärna ser ännu kortare insatstider.

Länsstyrelsen stöder tanken på inrättandet av en nationell helikopterorganisation och med en huvudman som fördelar resurserna.

Länsstyrelsen stöder tanken på inrättandet av en nationell helikopterorganisation och med en huvudman som fördelar resurserna.

Helhetssynen och det nationella perspektivet framhölls som viktigt och också att en sådan organisation inte är beroende av framtida försvarsbeslut. Här anfördes också att ett civilt helikoptersystem har fördelar i relation till ett militärt, som i detta sammanhang inte ansågs vara lika utvecklingsbart.

Motivation för utbildning och övning ökar också i en civil organisation.

Finansiering bör ske genom anslag och fördelning inom de civila anslagens ram.

Beredskapsenheten Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen (VG-regionen) var tidigare mycket beroende av Försvarsmaktens helikoptrar, bl.a. för sekundärtransporter och transporter från skärgården.

VG-regionen har idag en egen helikopterresurs som operas av Norrlandsflyg och som är av samma typ som den Sjöfartsverket har tillgång till genom sitt avtal med samma operatör, om än med en något svagare maskin.

Idag finns inget samarbete med Försvarsmakten, men man saknar Försvarsmaktens helikoptrar för sekundärtransporter.

VG-regionen anser att det för deras del finns ett stort behov av samverkan med andra myndigheter eftersom man då skulle få möjligheter att få tillgång till andra tyngre helikoptrar för sekundärtransporter och transporter av intensivvårdspatienter.

Detta skulle ge personalen utbildning och vana från olika typer av helikoptrar och också ge möjligheter till utveckling av utrustning, sjukvårdsgrupper m.m.

VG-regionen ser flera fördelar med en civil operatör som man anser skapar bra förutsättningar för utveckling av t.ex. ambulansstandard i helikoptrarna samt att ett nationellt system tillskapas som tillgodoser olika myndigheters behov och också tar hänsyn till de regionala kraven. En sådan organisation skapar då också möjligheter till dels samutnyttjande av medicinsk personal och dels till en back-up resurs för sekundärtransporter. Systemet skulle också bli kostnadseffektivt vad avser personalkostnaderna, vilket borde vara av intresse för de sjukvårdshuvudmän som saknar ambulanshelikopterverksamhet.

VG-regionen anser att man förutsättningslöst bör se över möjligheterna att tillskapa ett civilt nationellt system, men anförde också att intressenterna inte får bli alltför många i relation till tillgängliga resurser. I detta senare avseende är det av vikt att ställa frågorna: ”Under hur lång tid kan man säga att man alltid har en akutresurs till hands och hur många procent av tillgänglig tid får resursen utnyttjas till annan verksamhet utan att det ges avkall på kravet att få kallas akutresurs.”

VG-regionens krav på tillgänglighet överensstämmer med Sjöfartsverkets krav.

Stockholms Läns Landsting

Stockholms Läns Landstings (SLL) syn på gemensamma nationella helikopterresurser stämmer väl överens med Sjöfartsverkets.

SLL anser att ett sådant system skulle kunna skapa mervärden genom att en nationell helikopterorganisation med kostnadseffektiva lösningar tillskapas och i vilken hela samhällets kravbild kan bli tillgodosedd.

SLL anser också att det bör tillskapas en allvädersresurs vilket skulle ge ett bättre merutnyttjande.

Ett nationellt system där tillräcklig helikopterkapacitet finns skulle kunna möta SLL:s krav och en samordning av samtliga myndigheters och organisationers behov av helikopterresurser är önskvärd.

Möjligheterna att tillskapa ett sådant system bedömdes av SLL som goda.

SLL anförde vidare att Sjöfartsverkets kravbild ligger på ett nationellt plan, medan SLL:s kravbild ligger på ett regionalt plan men ansåg att en samverkan ändock är fullt möjlig eftersom de olika kravbilderna är transparenta.

Det finns idag ingen samordning av de olika resursbehov som särskilda händelser framkallar utan dessa frågor löses ad hoc vilket inte är tillfredsställande. Ett nationellt helikoptersystem skulle kunna lösa denna typ av frågor.

SLL tillgodoser f.n. behovet av en extra ambulanshelikopterresurs sommartid i form av avtal med Uppsala läns landsting.

En ny struktur behöver inte byggas upp genom Försvarsmakten, men en minskad kapacitet vid katastroftillfällen är utan tvekan en effekt som inträffar om inte Berga-helikoptern ersätts. Dock konstaterades att det vardagliga utnyttjandet av Berga-Hkp var litet.

SLL anser att en viss osäkerhet föreligger om vilka olika typer av helikoptrar som behövs men utgår från att ett nationellt system tar hänsyn till såväl nationella som regionala behov vad avser antal och typer av helikoptrar.

Här anförde SLL också att det i regionen finns behov av en större helikopter.

SLL söker mark för sin helikopterbas eftersom den nuvarande vid Gustavsberg i framtiden inte kommer att få användas. Det är mycket svårt att finna lämpliga platser för en ny gemensam bas och behovet att

skyndsamt finna en sådan för detta ändamål är mycket stort. Diskussioner förs med Rikspolisstyrelsen om en gemensam bas och man vill gärna att Sjöfartsverket deltar i dessa diskussioner eftersom Berga i framtiden inte kommer att kunna användas som helikopterbas överhuvudtaget.

Länsstyrelsen Gotland och Gotlands kommun

Länsstyrelsen på Gotland har anfört följande synpunkter:

Länsstyrelsen kan konstatera att förutsättningarna på Gotland skiljer sig från fastlandets. Ö-läget medför att Gotland har, inte minst i transporthänseende, ett utsatt läge och därmed har Gotland även ett särskilt behov av effektiva helikoptertransporter. Vidare är just sjöräddning något som är särskilt aktuellt för Gotland, många besökare kommer sjövägen och Östersjön är hårt trafikerat runt Gotlands kust. Även det faktum att Gotland har en fast befolkning på ca. 58 000 personer men ändå måste dimensionera sina krisförberedelser för de strax under en miljon besökare som besöker oss under sommarsäsongen, innebär en del problem. Vidare kommer kort kommer också försvarsmaktens närvaro, både avseende materiel och personal, att avvecklas.

Länsstyrelsens samlade bild avseende helikoptertjänster i samband med sjöräddningsverksamhet blir därmed följande –

- Länsstyrelsen anser att det inte kan vara aktuellt med ett mindre antal helikoptrar, totalt sett. Länsstyrelsen kan inte heller acceptera någon lägre kapacitet än den som f.n. föreligger.
- Länsstyrelsen har ett intresse av att helikoptertäckningen totalt sett på Gotland är god. Detta intresse sträcker sig längre än sjöräddningsverksamheten.
- Länsstyrelsen framhåller Gotlands utsatta läge vilket ger ett ökat behov av helikoptertransporter.
- Länsstyrelsen framhåller också Gotlands strategiska läge i Östersjön.

- Länsstyrelsen är av den uppfattningen att det även fortsättningsvis är lämpligt att en part svarar för organiserandet och resurshållandet för nationella, regionala och lokala kravställare.
- Länsstyrelsen vill också erinra om att försvarsmaktens flyttning från Gotland innebär ett ökat behov av att tillförsäkra sig kapacitet för snabba samhällsviktiga transporter till Gotland.
- Länsstyrelsen kan även avslutningsvis konstatera att det kan finnas behov av samverkansavtal i fråga om personalförflyttningar till och från Gotska Sandön vid svåra väderlägen.

Gotlands kommun har anfört följande synpunkter:

Det bör även fortsättningsvis vara en part som svarar för organiserandet av ett nationellt system och som även kan tillgodose regionala/lokala kravställares behov.

Det är av effektivitets skäl intressant att ha en "civil" infrastruktur där det går att påverka eller särskilt utforma kabininredning eller utrustning för ex sjukvårdstransporter.

Det finns idag ett behov av transport och räddningskapacitet avseende snabba transporter, skogsbränder, sjuktransporter och "förstärkningstransporter" från fastlandet till Gotland när det gäller ex personella resurser (rök/kemdykare) eller utrustning.

Gotland måste idag ha tillgång till kompletterande helikopterkapacitet när egen resurs inte är tillgänglig (service, upptagen av uppdrag, svåra väderförhållanden etc.)

Sjukvårdsutvecklingen innebär ett ytterligare ökat behov av tillgänglighet (beredskap) som backup eller komplement då transportvolymen ökar.

Sammantaget kommer behovet av helikopterkapacitet för räddningstjänst och sjukvård att öka. Ett ökat nyttjande av helikopter generellt innebär effektiviseringar för alla verksamheter.

Sjöräddningssällskapet

Sjöräddningssällskapet (SSRS) anser att det nu, mot bakgrund av försvarsbeslutet, krävs verkliga krafttag för att kunna etablera en ny nationell helikopterorganisation som inte bara vidmakthåller den kapacitet som tidigare fanns utan även att förbättra och utveckla denna.

Man menar att det nu finns förutsättningar och möjligheter som, rätt utnyttjade, kan tillgodose en dynamisk utveckling av helikoptertjänster och att dessa kan organiseras och genomföras i en civil, flexibel organisation.

SSRS pekar särskilt på att kravet på helikopterkapacitet idag är att kunna undsätta 4-5 personer åt gången bör prioriteras.

Det är bättre att ha fler tillgängliga resurser som tar mindre antal personer i flera omgångar.

Materiel och besättningserfarenheter ifrån Försvarsmakten (FM) bör tas tillvara på bästa sätt i en ny civil nationell räddningshelikopterorganisation.

SSRS menar också att beredskapstiden för sjöräddning kan höjas till endast 5 minuter och att målsättningen 90 minuter därmed också kan höjas till 60 minuter för en "första helikopter" på olycksplatsen.

SSRS anser också att det är mycket viktigt att med långsiktighet, flexibilitet och kontinuitet i verksamheten komma förbi beroendet av försvarsbesluten i framtiden och att en civil helikopterorganisation skapar förutsättningar för detta.

Framtida räddningshelikoptrar bör ha civil räddningsstatus enligt Genève konventionen och endast utföra räddningstjänstupdrag vilket ger enklare rutiner i internationell samverkan.

SSRS anser att det måste finnas en bra redundans och "back up" i en ny civil nationell helikopterberedskap i händelse av svåra och stora olyckor.

En tydlig målbild bör anges på antal och typ av räddningshelikoptrar som inom en angiven tid efter larm skall kunna nå en olycksplats vid 95 % alla fall. Tiden bör ställas så att de skall vara på plats inom 60, 90, 120 och 180 minuter i Svensk Räddnings Region (SRR).

SSRS anser att FM även i framtiden som "back up" till en ny civil räddningshelikopterorganisation bör åläggas av staten att inom tidsramen 120 och 180 minuter kunna involveras för räddningstjänst med lämpliga typer av helikoptrar.

Sjöfartsverkets överväganden och förslag

Sjöfartsverket skall enligt regeringsbeslutet utreda vilka konsekvenser som minskningarna i Försvarets grundorganisation kan få för den del av sjöräddningsverksamheten som sker med räddningshelikoptrar samt lämna förslag på åtgärder i syfte att säkerställa att den kapacitet och den yttäckning som idag finns kan bibehållas.

Sjöfartsverket har under lång tid haft ett nära och värdefullt samarbete med Försvarmakten inom isbrytningen, sjömätningen och inom sjöräddningen. Genom samarbetet har Försvarmaktens resurser kunnat ställas till det civila samhällets tjänst vilket i det konkreta fallen inneburit kostnadsfördelar för Sjöfartsverket. Genom successiva förändringar inom Försvarmakten har kompletterande åtgärder behövt vidtas av Sjöfartsverket för att fortvarigt kunna bedriva viktig verksamhet inom ramen för de transportpolitiska målen.

Tidigare militär bemanning av isbrytare och sjömätningarfartyg har ersatts med ett system med civil bemanning. Sjöfartsverket och även Luftfartsverket har under många år kunnat uppfylla sina respektive ansvar för sjö- och flygräddning genom ett nära samarbete med Försvarmakten och dess helikopterresurser. Det civila samhällets behov har därigenom kunnat tillgodoses genom ett samutnyttjande av militära resurser. Det nära samarbetet med Försvarmakten har samtidigt inneburit att den militära produktionsapparaten blivit dimensionerande för sjö- och flygräddningen med avseende på yttäckning och insatstider.

Sjöfartsverket och senare Luftfartsverket har mot den bakgrunden av praktiska skäl tecknat överenskommelser med Försvarmakten för att därigenom kunna upprätta helikoptertjänster som tillgodoser de mål som gäller för sjö- och flygräddningen. Som en yttersta konsekvens har förändringar inom Försvarmakten lett till att Sjöfartsverket i samråd med Luftfartsverket och Räddningsverket, upphandlat helikopterkapacitet av en civil operatör på två ställen, Sundsvall och Visby, för att därigenom kunna upprätthålla riksdagens målsättning inom sjö- och flygräddningen. Räddningsverket har som tidigare redovisats frångått denna överenskommelse. Luftfartsverket har nyligen sagt upp samarbetsavtalet med Sjöfartsverket med hänvisning till att Luftfartsstyrelsen numera har ansvaret för flygräddningen. Luftfartsstyrelsen har sedermera anmält att man ersatt Luftfartsverket som avtalspart så länge nuvarande avtal gäller.

Sjöfartsverket har som framgått haft kontakter med ett stort antal myndigheter och organisationer för att klarlägga olika parter syn på förändringar inom försvarsmaktens produktion av helikoptertjänster och deras intresse för samverkan för att därigenom kunna säkerställa den kapacitet och den yttäckning som finns idag.

Den första delen av uppdraget gäller att beskriva konsekvenserna av försvarsbeslutet. Efter de kontakter som förevarit med Försvarsmakten kan Sjöfartsverket konstatera att såväl Berga som Säve försvinner som resurshållare för helikoptertjänster. Enligt Försvarsmaktens bedömning kan endast verksamheten i Ronneby erbjuda tjänster för sjö- och flygräddningen i ett mer långsiktigt perspektiv. Det betyder samtidigt att västra Sverige helt skulle bli utan helikoptertäckning inom en nära framtid och att resurserna på den östra sidan reduceras kraftigt.

Sjöfartsverket drar slutsatsen att en sådan utveckling i kombination inte är förenlig med den målsättning som gäller för sjöräddningen. Från Luftfartsstyrelsens sida leder bedömningen i samma riktning.

I regeringens uppdrag betonas två aspekter som skall analyseras. Det gäller dels frågan om kapacitet, dels frågan om yttäckning. Som framgått av den tidigare redovisningen kan yttäckning rent geografiskt uppnås med ett fåtal helikoptrar. Samtidigt gäller det att väga in att det finns tillräckliga resurser med avseende på mängden uppdrag, väder och vind och reservkapacitet. Erfarenheterna från den situation som inträffade den 23 november 2004 utanför Gotland visade klart att det totala antalet helikoptrar är av väsentlig betydelse för att klara av sjöräddningsuppdrag och livsavgörande sjukvårdstransporter. Den aktuella dagen inträffade nästan samtidigt två fartygsolyckor med behov av undsättning av besättningar och ett akut allvarligt sjukdomsfall som krävde snabb transport från Gotlands sjukhus till specialistsjukhus i Stockholm

Från Sjöfartsverkets utgångspunkt gäller att det även fortsättningsvis krävs fem helikoptrar för att på ett bra sätt klara målsättningen för sjöräddningen med avseende på yttäckning och kapacitet. Färre enheter kan tillgodose kravet på yttäckning men innebär samtidigt att sårbarheten med avseende på kapacitet ökar. Från Luftfartsstyrelsens sida är också bedömningen att det krävs kompletterande civila resurser för att fylla upp förlusten av militära helikoptrar. De båda myndigheterna är också av den uppfattningen att det mest kostnadseffektiva är att detta sker genom gemensamma åtgärder.

Enligt Sjöfartsverkets uppfattning behöver civil helikopterkapacitet upphandlas för att klara av målsättningen inom sjöräddningen för västra Sverige. Det är vidare verkets uppfattning att civil helikopterkapacitet behövs för att klara samhällets behov av sjö- och flygräddning också på den östra sidan som ersättning för Bergahelikoptern.

Ett stort antal myndigheter har uttalat ett starkt stöd för att det behövs kompletterande helikopterresurser som ersättning för det bortfall som följer av neddragningar inom försvarsmakten. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning står det klart att civila resurser behöver upphandlas för att klara viktiga samhällseliga uppgifter, men det gäller också att utvärdera intresset för samutnyttjande och ekonomiskt stöd.

Sjö- och flygräddningen ställer grundläggande krav på helikopterresurser vilket också kommer att återspeglas i det ekonomiska ansvaret. Men om dessa statliga resurser samtidigt kan samutnyttjas av andra myndigheter för andra syften, inte minst sjuktransporter, kan de ökande kostnaderna bäras av flera och samtidigt leda till kostnadseffektiva lösningar för samtliga inblandade.

Sjöfartsverket kommer att inleda arbetet med en upphandling av ytterligare civila helikopterresurser. En sådan lösning kommer att innebära väsentligt ökade kostnader för sjöräddningen och därmed leda till ökade krav på kostnadstäckning för fritidsbåtstrafiken. Sjöfartsverkets initiativ att påbörja en upphandling bygger på förutsättningen att överenskommelser om samfinansiering kan nås med Luftfartsstyrelsen, Försvarsmakten och andra intressenter. Det är samtidigt viktigt att lokaliseringen av erforderliga helikopterresurser kan övervägas i nära samråd med olika intressenter. Sjöfartsverket avser mot den bakgrunden att ta upp diskussioner om överenskommelser med intresserade myndigheter om samutnyttjande, samfinansiering och lokalisering av helikopterresurser för sjö- och flygräddning för Försvarsmaktens, Polisens, Kustbevakningens, Räddningsverkets/Sveriges kommun- och landstingsförbunds samt sjukvårdshuvudmännens behov av helikopterkapacitet.

Sjöfartsverket gör i det här sammanhanget bedömningen att de resurser som statliga myndigheter upphandlar genom avtal inte med automatik kan utnyttjas av andra med åberopande av räddningstjänstlagstiftningen utan särskilda överenskommelser.

Sjöfartsverkets behov av helikopterresurser för sjöräddningen, med avseende på kapacitet, yttäckning och prestanda kan i vid mening tillgodose också andra samhällseliga uppgifter. Man kan konstatera att i vart fall tre statliga myndigheter har betydande helikopterresurser för olika ändamål i tillägg till dem som finns inom sjukvårdshuvudmännens organisationer.

Enligt Sjöfartsverkets uppfattning skulle samarbetet mellan de olika resurshållarna kunna förbättras. Sjö- och flygräddningens helikoptrar skulle kunna användas för Försvarsmaktens, Polisens och Kustbevakningens behov och även för sjukvårdshuvudmännens. Polisens helikoptrar skulle även kunna göra viktiga insatser inom sjö- och flygräddningen. För att utveckla detta samarbete behövs bättre samordning kring hur helikoptrar bör utrustas och framför allt kunskap om vilka resurser som är tillgängliga för olika samhällsinsatser. Det behövs, som många myndigheter framhållit, en förbättrad central samordning inom detta område. Sjöfartsverket är således berett att verka för att en sådan kan åstadkommas.

Sjöfartsverket kommer att efter avslutade överläggningar/förhandlingar med olika parter att återkomma till regeringen med en slutlig redovisning hur helikopterfrågan för sjöräddningen kommer att lösas.