

Motion till riksdagen 2018/19:2681

av **Isak From (S)**

Stärk möjligheten för samhället att vid behov nyttja privata helikopterföretag

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att MSB bör beakta privata helikopterföretags betydelse vid brand och andra samhällsfarliga situationer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att kommunala räddningstjänster inte av ekonomiska skäl avstår från effektiva insatser vid brand eller andra samhällsviktiga räddningsuppdrag och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att utforma glesbygdsanpassning av regelverket för att underlätta att utföra ambulansliknande tjänster och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Med torra, översvämningar, storm och bränder till följd av klimatförändringar måste beredskapen stärkas. Det är rimligt att när skogen brinner över hela landet ropar allt fler på egna brandflyg i Sverige.

Allt fler kräver också att vi ska bygga ut försvarets kapacitet till att också omfatta brandbekämpning och fler typer av civilförsvarskapacitet. Att bara bygga ut i blindo och utan samordning med berörda kan ge fel och kostsamma effekter.

Tveklöst behöver vi bygga upp vår kapacitet i Europa. Risker för extrema väderlägen ökar nu alltmer. Än så länge rekviderar vi brandflyg från exempelvis Italien. Men förhandlingar pågår om att skaffa fler egna flygplan inom Europa. En sådan framtida kapacitet är befogad och bör placeras i Norden.

Det som bör konstateras är att vi redan i dag har en kapacitet som inte får glömmas.

Svenska Flygbranschen har många medlemsföretag med helikoptrar baserade över hela landet.

Många helikoptrar kan snabbt utrustas för till exempel skogsbrandsbekämpning.

De 15-talet civila helikopterföretag som är anslutna till Transportföretagen har ett 40-tal helikoptrar med utbildad personal, utrustning och tillstånd att hantera brandbekämpning och vattenbomba eldhärjad skog och mark från luften.

I somras var det först när bränderna ökade i omfattning och militären meddelade att man inte längre var tillgänglig för brandbekämpning, oturligt nog samtidigt, som telefonerna började gå varma hos de privata helikopterföretagen.

Från den tidpunkten fram till i september har de svenska helikopterföretagen anlitats i väldigt stor omfattning av räddningstjänsterna för att bekämpa och begränsa bränderna. Uppskattningsvis har man flugit över 1 000 timmar brandflyg.

Många av dessa helikoptrar har under den senaste sommaren konstant bekämpat bränder i hela landet sida vid sida med räddningstjänsternas resurser.

Men så var det inte i början av sommaren 2018.

Då stod de flesta av dessa helikoptrar på marken när istället försvarets helikoptrar kallades in. Detta trots att försvarets helikoptrar kostar betydligt mer per flugen timme och till skillnad från de privata ofta har långa inställelsetider till den brinnande skogen.

Det här måste sättas in i ett vidare sammanhang. Vid en av skogsbränderna i Salatrakten uppskattas att försvaret flög cirka 15 timmar per dag under fyra dagar.

Totalt upp mot 60 flygtimmar alltså, med en kostnad som kan ha överstigit 10 miljoner kronor beroende på vilka helikoptrar som användes.

Motsvarande kostnad om civila helikoptrar utnyttjats hade stannat vid max 700 000 kronor. Den stora skogsbranden i Salatrakten 2014 hade kanske kunnat släckas inom ett par dagar om fler civila helikoptrar hade kallats in på ett tidigt stadium.

Lång väntan på italienskt brandflyg förvärrade sedan situationen ytterligare med mycket stora risker och miljonskador som följd i onödan.

I utredningen efter branden påpekades också att räddningstjänsterna saknade mandat och det ingick inte hellre i planeringen att kalla in resurser utanför sin egen organisation, till exempel saknades kompetens och avtal med privata helikopterföretag.

I radion i augusti kunde vi höra att den civila helikopterverksamhetens resurser inte används som den borde trots att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) förser de kommunala räddningstjänsterna med information om den.

Tjänstemannen vid MSB berättade att det hela riskerar att bli en fråga om pengar eftersom kommunernas räddningstjänster avstår att ringa in privata entreprenörer för att det belastar den egna budgeten.

Istället skickas förfrågan till Försvarmakten, som kan göra insatsen gratis för den enskilda räddningstjänsten.

Trots att den insatskostnaden är långt högre för samhället. När dessutom den militära helikoptern kan ha längre inställelsetid än en privat helikopter och man ändå tar den militära, så fungerar inte systemet effektivt, avslutar tjänstemannen vid MSB.

Många, bl.a. Transportföretagen, är mycket kritiska till denna situation som direkt påverkar både den civila beredskapen och planeringsförmågan för ansvariga myndigheter, vilket också resulterar i ett stort och onödigt slöseri med skattemedel och försämrar Sveriges kapacitet att snabbt och effektivt bekämpa skogsbränderna.

Genom att redan i förväg utarbeta smarta avtal mellan räddningstjänst och lokala helikopterföretag kommer släckningsresurserna närmare besluten och kan snabbt vara på plats, kanske snabbare än den kommunala räddningsstyrkan i väglöst land, och bekämpa elden innan den får spridning. Eventuella diskussioner om vems budget som i slutändan ska belastas får inte försena insatserna utan lösas separat. Viktigast är att

räddningstjänsterna känner sig trygga med att begära in civila helikoptrar om det behövs för en snabb och effektiv brandbekämpning.

Både offentliga och privata resurser behövs för att säkra vårt samhälle vid olika former av samhällsstörningar. Vid stora kriser behövs hjälp även från försvaret och i vissa fall även utlandet. Våra civila helikopterföretag står emellertid beredda att när som helst sättas in för att upptäcka, bekämpa och begränsa skogs- och markbränder. Vid de pågående skogsbrändernas har de mycket tydligt visat vilken effektiv och pålitlig resurs de utgör. Om politikerna nu enbart satsar på att bygga ut statliga eller militära brandflygsresurser finns det en stor risk för väldiga fördyringar för skattebetalarna och att de civila resurserna konkurreras ut av offentliga aktörer och försvinner från marknaden. Då kommer Sveriges totala beredskapsförmåga allvarligt försämrats.

I en annan fråga pågår tyvärr också ett ifrågasatt bakåtsträvande.

Inom Akutvård i extrem glesbygd (AXG) har privata helikopterföretag sedan länge fått utbildning och medicinsk utrustning och kunnat rycka in då ambulanshelikoptrar är ute på andra uppdrag. Nu har Transportstyrelsen påpekat säkerhetsbrister som sätter stopp för möjligheten att sätta privata aktörer för att klara akuta livräddande uppdrag, uppdrag som tidigare varit fullt möjliga.

Västerbottens läns landsting, Norrbottens läns landsting och Region Jämtland Härjedalen startade 2011 projektet Akutvård i extrem glesbygd (AXG) med stöd från Socialdepartementet.

Syftet med AXG, som gick i skarpt läge 2015, är att ge utbildning till samebyar, helikopterföretag, stugvärdar med flera i första hjälpen enligt ABCDE 1 och HLR 2 anpassat till extrem glesbygd. Utbildningsmaterial har tagits fram och instruktörer utbildas.

Om ambulanshelikopter inte är tillgänglig har det hittills varit möjligt att anlita privata helikopterbolag som också kan ta med medicinsk utrustning till drabbade och kontakta distriktsläkare som kan ge läkemedelsordination och bistå med råd på telefon. Men sedan Transportstyrelsen upptäckt problem med att leva upp till säkerhetsregler kan privata helikoptrar inte längre kallas in vid behov av akutvård i extrem glesbygd.

I samband med att ett nytt avropsavtal för privata kommersiella helikoptrar skulle upphandlas hösten 2017 uppmärksammade Transportstyrelsen, efter en s.k. orosanmälan, AXG-verksamheten och gjorde bedömningen att detta skulle betraktas som upphandling av ambulanshelikoptrar. Det gjorde att upphandlingen fick avbrytas och vi har sedan dess inte kunnat avropa privata helikoptrar. Berörda landsting har fört samtal med Transportstyrelsen om tolkningen av regelverket där AXG betraktar det som taxiflyg medan Transportstyrelsen betraktar det som ambulanshelikopter verksamhet.

Det är alltså enligt Trafikverket inte längre tillåtet att skriva avtal och ha privata aktörer i beredskap inom AXG, såvida de inte har samma tillstånd som ambulanshelikoptrar.

Lena Kroik, samordningssjuksköterska på AXG, säger till SVT att reglerna är anpassade till storstäder och flygplatser och menar att Transportstyrelsen borde kunna utforma glesbygdsanpassning av regelverket.

Helge Brändström, som är beredskapsöverläkare och medicinskt ansvarig chef för ambulansflyget vid NUS, Norrlands universitetssjukhus, säger att han vill se antingen en lagändring eller så måste mera pengar avsättas till fler ambulanshelikoptrar som kan täcka behovet.

Det är av intresse att känna till att polisen avropar privata kommersiella helikoptrar för motsvarande uppdrag i betydligt större omfattning än vad AXG gör, utan

upphandling och utan särskilda krav på utbildning eller utrustning, men lutar sig mot lagen om skydd mot olyckor. Detta har inte Transportstyrelsen anmärkt på trots att det är samma typ av uppdrag och ofta samma helikopterföretag som AXG hade upphandlat, och var på väg att upphandla på nytt.

AXG har fortsatt med utbildning och vidmakthållit distriktsläkarberedskapen då det finns ett stort intresse från sameting och samebyar för fortsatt verksamhet som bedöms ge en ökad trygghet inte bara i deras yrkesutövning utan för alla som vistas i väglöst land i fjällräddningsområdet. AXG kan dock inte verka fullt ut efter Transportstyrelsens tolkning av regelverket som bland annat ställer krav på tvåmotorhelikoptrar och en helt annan organisation.

Viktigt

Ta bort självriskan för den kommunala räddningstjänsten vid användande av helikopter vid släckning av skogsbrand. Det är den kostnaden som gör att de väntar med att ringa in den lokala helikopteroperatören som kan komma snabbt och släcka medan branden är liten.

För att spara pengar ringer man istället till MSB för att få hjälp av försvaret som oftast är mycket längre bort. Denna process tar ofta minst en dag och under tiden hinner skogsbranden bli stor och mycket svårare och dyrare att släcka.

Argument för varför man också kan släcka skogsbränder med privata helikoptrar:

Det finns redan ett 40-tal helikoptrar i privata svenska helikopterföretag som snabbt kan sättas in snabbt på effektiv skogsbrandbekämpning medan skogsbranden är liten dvs förhindrar stora svårsläckta bränder.

Nya brandflygplan måste köpas in av staten.

Helikoptrar har i jämförelse med brandflyg och försvaret en mycket låg timkostnad.

Helikopter är mycket kostnadseffektiv.

Helikoptrar tar vatten i små sjöar och vattendrag i närheten av branden och hinner åka flera gånger medan större flygplan måste hämta vatten i stora avstängda sjöar längre bort.

Helikoptrar tankar i skogen i närheten av branden, flygplan måste åka till en öppen flygplats för att tanka.

Dessa privata helikoptrar tränar hela året i sin ordinarie verksamhet på uppgifter som är lika eller snarlika brandsläckning och de har en bra lokalkännedom.

Flygplan måste träna brandsläckning året runt för att behålla sin kompetens, vare sig det brinner eller inte och om det bara finns ett fåtal plan så har de sällan lokalkännedom eftersom de alltid flyttas långa sträckor.

Om Sjöfartsverkets helikoptrar utrustas med krok så måste de börja träna brandsläckning med sin 4-personersbesättning. Detta påverkar deras ordinarie träning för sjöräddning och är till en mycket hög timkostnad.

Utforma ett transparent regelverk så att om ambulanshelikoptrar inte är tillgängliga gör det möjligt att anlita privata helikopterbolag som också kan ta med medicinsk utrustning till drabbade och kontakta distriktsläkare som kan ge läkemedelsordination och bistå med råd på telefon.

Privata helikoptrar flygs av 1 person/helikopter. Brandflygplan behöver minst 3 personer/plan. Sjöfartsverkets räddningshelikopter har 4 personer/helikopter.

Utöver brandsläckning utför de andra mycket viktiga samhällsviktiga uppdrag som

- skogsinventering och snabb inventering av stormskador
- eftersök och räddning i väglöst land
- vid kris- och terrorattentat som stängt vägar
- räddning i väglöst land
- turistindustrin
- djurinventering för Naturvårdsverket
- snabb insats vid reparation av elavbrott
- arbetstillfällen, varav många i stödområden
- rendrivning, inventering och service till rennäringen
- ambulansflyg och taxiflyg
- brandbevakning och brandbekämpning

Isak From (S)