

Motion till riksdagen 2019/20:1259

av **Isak From och Helén Pettersson (båda S)**

Privata helikopterföretags betydelse

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att MSB fortsatt 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 att regeringen bör uppdra åt Transportstyrelsen att studera hur ansvarig myndighet i Schweiz tänker gå till väga vid implementering av Easa-regelverket för att möjliggöra fortsatta flygningar med enmotoriga helikoptrar i fjällmiljö, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Efter de omfattande skogsbränderna sommaren 2018 fick MSB i uppdrag av den S-ledda regeringen att stärka skogsbrandsberedskapen till sommaren 2019. Nu har vi genomfört en rad åtgärder för att Sverige ska stå bättre rustat att hantera skogsbränder.

MSB har svarat upp mot regeringens uppdrag och har skapat en helt ny svensk förmåga att bekämpa bränder från luften genom avtal med privata helikopterentreprenörer.

Helikopterberedskapen kommer att anpassas efter var brandriskerna är som störst i landet. Vid grundberedskap kan helikoptrarna ställas till vårt förfogande inom 12 timmar. Vid höjt beredskapsläge ska de vara i luften inom 180 minuter och vid högsta beredskapsläge inom 90 minuter.

Under skogsbrandssäsongen, 1 maj till 30 september, kommer helikoptrarna att placeras på de platser i landet där brandrisken är som högst. Det kräver också att vi löpande under säsongen analyserar situationen i landet och anpassar beredskapen efter det aktuella läget.

Med torka, 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.

Det 15-tal 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 2018 har de svenska helikopterföretagen anlåtits i väldigt stor omfattning av de lokala räddningstjänsterna för att bekämpa och begränsa bränderna. Uppskattningsvis har man flugit över 1 000 timmar brandflyg.

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 de pågående skogsbränderna har de mycket tydligt visat vilken effektiv och pålitlig resurs de utgör.

Det är av största vikt både ur beredskapen och ur ett ekonomiskt perspektiv att säkerställa att MSB:s upphandling av privata helikoptrar kan fortsätta så att vi undgår fördyringar för skattebetalarna och att de civila resurserna nyttjas så att den totala beredskapsförmågan säkerställs.

Det är av stor vikt att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, nu fått regeringens uppdrag att upphandla helikoptrar för brandbekämpning, och att nu MSB skrivit avtal med helikopterentreprenören HeliAir om tillgång till 31 helikoptrar.

När MSB skrev avtal med helikopterentreprenören HeliAir i mars skulle man få tillgång till tio helikoptrar som vid högsta beredskapsläge ska vara i luften inom 90 minuter.

I bästa fall finns alltså 31 helikoptrar att tillgå, som inom en timme kan nå hela Sveriges yta när de är placerade på sina baser. Under skogsbrandssäsongen 1 maj till 15 september placeras de där brandrisken är som högst.

Akutvård i extrem glesbygd (AXG)

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 in 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 ambulanshelikopterverksamhet.

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.

De privata helikopterföretagens flygningar av räddningskaraktär ökar.

Det har varit återkommande nyheter om att turister under natten har blivit sjuka, blöta och nedkylda ute efter hela fjällkedjan. Nyhetsrapporteringarna har refererat till insatser för att det till slut blev så pass allvarligt att fjällvandrarerna inte klarar av att ta sig ned från fjället på egen hand. De behövde undsättas av fjällräddningen och polishelikopter fick hämta dem.

Ingen person ska vara skadad men bedömningen är att berörda personer är ovana vid fjällmiljön och ej har förmågan att själva lösa situationen på ett säkert sätt. Det är av största vikt ur ett tidsperspektiv att det lokala helikopterföretaget kan nyttjas i stället för att vänta på en polishelikopter som kan vara 50 mil bort. Det vore bättre om privata helikopterföretagare kan och får flyga och göra insatser i fjällområdena för att undsätta personerna.

De lokala flygarna baserade i fjällen har hög kunskap och har flugit här så länge och vet exakt hur vinden och vindriktningarna påverkar flygandet. Blir vädret tuffare finns de lokala piloterna med stor lokal kännedom som känner till den bästa rutten vid just det vädret.

Transportstyrelsen är på väg att införa ett regelverk som i princip slår undan benen på lokala helikopterföretag som kör med de vanligaste enmotoriga modellerna.

Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa), tidigare Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Det vore av stort värde att titta på hur Schweiz hanterar en av de många regler som Easa implementerar. Det är ett väldigt komplext bekymmer helikopterföretagen ställts inför men i grunden behöver Sverige utreda och ta ett politiskt beslut om företagen ska kunna flyga med dom bäst lämpade helikoptrarna för lätta persontransporter i fjällen. Om Sverige över huvud taget ska kunna använda oss av enmotoriga helikoptrar för persontransporter i väglöst land behövs ett förtydligande.

Regelverket idag tar inte hänsyn till svenska förutsättningar med allemansrätt, avstånd, ödemark och stor brist på markkommunikation.

Transportstyrelsen överimplementerar idag de regler Easa utger. Det vore olyckligt om regelverket utformas så att det utestänger den lätta typen av helikoptertransporter som så väl behövs i fjällen.

Helikopterbranschen har nu i över ett års tid suttit tillsammans med Transportstyrelsen i möten och försökt komma någon vart men arbetet har varit helt resultatlöst.

Reformeras inte regelverket behöver ansvariga myndigheter ta hänsyn till nya kompenserande åtgärder som behövs för att möjliggöra fjällflygningar, likt det som fanns före år 2014. Detta arbete klarar inte branschen av själva.

Regeringen bör uppdra till Transportstyrelsen att studera hur myndigheten i Schweiz tänker gå tillväga vid implementering av de regler Easa föreslår, särskilt då det gäller risker och det oftast saknas alternativa färdmedel, samt beakta de ekonomiska effekter det skulle få med krav på enbart dyra tvåmotoriga helikoptrar. I Schweiz tar staten ansvar för den risk och de riskbedömningar som samhället är beredda att ta i jämförelse med t.ex. andra transportsätt i väglöst land.

Isak From (S)

Helén Pettersson (S)