

Rapport

Nordiskt samarbete Beredskapsflygplatser



Titel: Rapport Nordiskt samarbete - Beredskapsflygplatser
Utgivningsdatum: December 2014
Ärendenummer: TRV 2014/100032
Utgivare: Trafikverket
Författare: Karin Bergenås, Trafikverket
Kontaktperson: Karin Bergenås och Rami Yones, Trafikverket
Produktion: Grafisk form
Tryck: Ineko
Distributör: Trafikverket

Sammanfattning

Trafikverket har i 2014 års regleringsbrev fått i uppdrag av regeringen att beskriva möjligheterna till ett utökat internationellt samarbete kring beredskapsflygplatser. Ett system som ska skapa tillgänglighet till flygplatser på tider då de normalt inte är öppna för lufttrafik.

Genom samtal med berörda organisationer har vi analyserat möjligheterna samt behovet av ett utökat samarbete inom beredskapsflygplatsnätet. I arbetet har framkommit önskemål och problemformuleringar som inte frågades efter från början men dessa får anses vara likväl viktiga att föra fram om en rättvis bild ska ges av situationen.

Dagens beredskapsflygplatser är: Gällivare, Luleå, Umeå, Åre-Östersund, Sundsvall-Timrå, Stockholm-Arlanda, Visby, Ronneby, Malmö och Göteborg-Landvetter. I Trafikverkets utvärdering av från 2013-01-28 prövar man möjligheten att förstärka utbudet av flygplatser med ytterligare tre (Lycksele, Mora och Hemavan) enligt olika konstellationer för att uppnå ytterligare täckning. I grundutförandet konstateras dock att täckningen är så gott som fullständig.

Utgångspunkten i denna rapport är dock att det finns vinster med tillgänglighet till fler beredskapsflygplatser och de rekommendationer som ges tar inte primärt hänsyn till vem som har uttryckt behov utan att det har uttryckts.

Förutom Trafikverket identifieras i denna rapport åtta andra offentliga aktörer som agerar med beröring på ambulansflyg och helikopter. Vissa av dessa utför helikopterinsatser som en del i det dagliga arbetet medan andras insats handlar om beredskap vid kris och större olycka. Utöver dessa finns Transportstyrelsen som skapar det regelmässiga ramverket.

Trafikverket kan i denna rapport konstatera att det finns olika typer av åtgärder som skulle behöva vidtas för att uppnå bättre beredskap.

Följande tre områden identifieras:

- Dialog med de nordiska grannländerna om samutnyttjande av flygplatser.
- Fortsatt nedmonterande av gränshinder i enlighet med det arbete som har gjorts vid flertalet landsting i samarbete med Norge.
- Översyn av regelverk som skulle kunna anpassas för att förenkla jourhållning av flygplatser för mindre aktörer.

Innehåll

Sammanfattning	2
Förord	4
Bakgrund	4
Metod	5
Flygplatser	5
Offentliga aktörer inom området	7
Transportstyrelsen	7
Landstingen	7
Nuläges- och behovsbeskrivning	7
Sjöfartsverket	9
Nuläges- och behovsbeskrivning	9
Polisflyget	10
Nuläges- och behovsbeskrivning	10
MSB	10
Socialstyrelsen	11
Kustbevakningen	11
Försvarmakten	11
Slutresultat	11
Källförteckning	13
Bilaga 1 Beredskapsflygplatser	14
Bilaga 2 Tankningsställen	15
Bilaga 3 Luftambulansbaser i Norge	16

Förord

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att beskriva möjligheterna till ett utökat internationellt samarbete kring beredskapsflygplatser. Ett system som ska skapa tillgänglighet till flygplatser på tider då de normalt inte är öppna för lufttrafik. Den typ av lufttrafik som primärt skall tillgodoses är SAR-helikoptrar, luftburna sjuktransporter, polisflyg, kustbevakningsflyg, aktörer som deltar i räddningsinsatser, aktörer som genomför uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Samlat kallade samhällsviktiga beredskapstransporter med luftfartyg.

Trafikverket lämnar härmed sin sammanställning med förslag på hur tillgängligheten till flygplatser kan förbättras för ovanstående verksamheter. Vi har samrått med berörda myndigheter och organisationer.

Rapporten har tagits fram med stöd från olika avdelningar och enheter inom Trafikverket. De som har arbetat med rapporten är Karin Bergenås, samhällsplanerare luftfart samt Rami Yones, långsiktig planerare luftfart. Samråd har skett med Johan Holmér, enhetschef.

Bakgrund

Regeringen gav den 31 maj 2011 Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheten att genom frivilliga överenskommelser säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som dygnet runt håller en grundläggande beredskap för att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Resultatet redovisades i augusti 2011 och resultaten utvärderades i en rapport daterad 2013-01-28. De resultat som utvärderingen gav var följande (se särskilt fetmarkerat):

”Nuvarande 10 flygplatser täcker det grundläggande nationella beredskapsbehovet

I stort sett hela landet täcks inom en timmes flygtid med helikopter från dessa flygplatser. Endast ett par mindre, glesbefolkade områden täcks inte in fullt ut inom kriteriet.

Resurser i grannländerna

Yttäckningen kan förbättras ytterligare genom att använda befintliga resurser i grannländerna. Regeringen bör överväga om samverkan med grannländerna kan utvecklas ytterligare utifrån befintliga samverkansavtal.

Sjöfartsverket förmedlar kontaktuppgifter

Sjöfartsverket medverkar till att säkerställa tillgänglighet till flygplatser för luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet genom att ta emot kontaktuppgifter från flygplatser som håller beredskap och förmedla begäran om att flygplatser ska öppnas genom sjö- och flygräddningscentralen (JRCC).

Flygplatser med beredskap är skyldiga att förse Sjöfartsverket med kontaktuppgifter. Övriga flygplatser som önskar ingå i systemet utan ersättning från Trafikverket kan frivilligt förse Sjöfartsverket med kontaktuppgifter.

Information till flygplatserna

För att Sjöfartsverket inte ska belastas med uppgiften att begära in uppgifter från övriga flygplatser kan Trafikverket informera berörda flygplatser om möjligheten att frivilligt lämna kontaktuppgifter till Sjöfartsverket JRCC. Det är en fördel att informationen blir tydlig och känd för samtliga berörda flygplatser. En annan fördel är att det vilar på flygplatserna att frivilligt ingå i systemet att hålla beredskap och att flygplatserna själva säkerställer att uppdaterad kontaktinformation finns vid JRCC.”

För att utreda frågan om samverkan med grannländerna formulerades följande i Trafikverkets regleringsbrev för 2014:

”Trafikverket har sedan 2012 till uppgift att genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Trafikverket ska utreda möjligheterna till utvecklad samverkan med Sveriges grannländer i syfte förbättra beredskapen ytterligare.”

Metod

Trafikverket har valt att samråda med de olika myndigheter och organisationer som har en roll kring Sveriges beredskap i det civila samhället. Vi har analyserat det material som finns samt sammanställt det som sedan tidigare publicerats i ämnet. Genom samtal med berörda organisationer har vi analyserat möjligheterna samt behovet av ett utökat samarbete inom beredskapsflygplatsnätet. I arbetet har framkommit önskemål och problemformuleringar som inte frågades efter från början men dessa får anses vara likväl viktiga att föra fram om en rättvis bild ska ges av situationen.

Flygplatser

Flygplan och helikoptrar som används vid uppdrag av samhällsviktig verksamhet har vanligtvis behov av öppna flygplatser. Helikoptrar har behov av öppna flygplatser vid vissa vädersituationer. De öppna flygplatserna behövs för både planering och genomförande av uppdragen. Till stor del kan helikopterverksamhet utföras med tankningsplatser som enda infrastrukturella stöd.

Med dagens konstruktion ansvarar Trafikverket för tillgängligheten till ett grundläggande utbud av öppna flygplatser som erbjuder flygtrafikledning, väderinformation och möjlighet att tanka. Beredskapsflygningar genomförs sedan en längre tid tillbaka av flera civila operatörer. Antalet flygplan och helikoptrar som utför olika former av beredskapsflyg för samhället har ökat och många av operatörerna flyger numera enligt instrumentflygregler (IFR). Det innebär att transportflygningar kan genomföras som instrumentflygningar genom sämre väder fram till en flygplats i närheten av en olycksplats, förutsatt att flygplatsen är öppen så att det går att genomföra en instrumentlandning. Dagens beredskapsflygplatser är: Gällivare, Luleå, Umeå, Åre-Östersund, Sundsvall-Timrå, Stockholm-Arlanda, Visby, Ronneby, Malmö och Göteborg-Landvetter.

Behoven av flygplatser finns i hela landet. Transportstyrelsen har i *Tillgänglighet till flygplatser för samhällsviktiga insatser* (TSL 2009-519) analyserat olika nivåer av antal flygplatser som behöver vara tillgängliga för att beredskapsflyget ska kunna planera och genomföra insatser som bidrar till en grundläggande säkerhetsnivå. I Trafikverkets

utpekande 2011 antogs flertalet av dessa. Trafikverkets struktur och val av flygplatser har till syfte att inte skapa större avstånd mellan flygplatserna än vad som är användarnas behov. Därför är riktvärdet att flygtiden inte bör överstiga 60 minuter med en helikopter under transportflygning. Avståndet får anses vara rimligt med tanke på möjligheten att påbörja räddningsinsatser inom en tidsperiod som överensstämmer med de ansvariga myndigheternas egna ambitioner.

Det längsta avståndet mellan två av de flygplatser med beredskapsavtal är cirka 270 km, vilket motsvarar cirka en timmes flygtid med en helikopter under transportflygning. Det beredskapsnät som existerar idag har som ambition att tillfredsställa hela landets grundläggande behov av beredskapsflygplatser för civil verksamhet.

Trafikverket har inte tagit någon hänsyn till var någonstans bland annat ambulans- eller andra räddningshelikoptrar har sin faktiska bas, denna bristande samordning kan bidra till vissa samlokaliseringvinster uteblir. Dock är det även så att det inte är självklart att den flygplats i närområdet som har öppet dygnet runt även har plats för en basering av till exempel landstingets helikopterverksamhet.

De flesta orterna sammanfaller med de av regeringen beslutade driftsbidragen till flygplatser, vilka beskrivs som nationellt strategiska flygplatser enligt propositionen *Framtidens resor och transporter - infrastruktur för hållbar tillväxt* (2008/09:35)

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har genomfört en egen utredning om ambulansflygets behov *Vård på vingar. Nationell samordning av luftburen ambulanssjukvård* (Sveriges Kommuner och Landsting 2012). De beskriver ett behov av större samordning av området och att man föreslår en nationell organisation som kan ta ett helhetsgrepp om frågan

Flygplatsernas krav på kostnadseffektivitet lett till ett begränsat utbud av öppethållande på civila flygplatser under senare år. Öppethållandet är noga anpassat till den efterfrågan som finns bland kommersiella flygoperatörer. Flygplatserna bestämmer själva över öppethållningstider och bemanning vilket har inneburit svårigheter för beredskapsflyget att erhålla tillgänglighet dygnet runt.

Som Trafikverket tidigare har konstaterat ser behoven olika ut för flygplan respektive helikopter. De olika behoven skall också försörjas på olika sätt vilket blir tydligt när staten erbjuder ett grundutbud som sedan kommuner och landsting har möjlighet att komplettera. I Trafikverkets utvärdering från 2013-01-28 prövar man möjligheten att förstärka utbudet av flygplatser med ytterligare tre (Lycksele, Mora och Hemavan) enligt olika konstellationer för att uppnå ytterligare täckning. I grundutförandet konstateras dock att täckningen är så gott som fullständig.

Utgångspunkten i denna rapport är dock att det finns vinster med tillgänglighet till fler beredskapsflygplatser och de rekommendationer som ges tar inte primärt hänsyn till vem som har uttryckt behov utan att det har uttryckts.

Offentliga aktörer inom området

Förutom Trafikverket identifieras i denna rapport åtta andra offentliga aktörer som agerar med beröring på ambulansflyg och helikopter. Vissa av dessa utför helikopterinsatser som en del i det dagliga arbetet (landstingen, Sjöfartsverket, Polisen och Kustbevakningen) medan andras insats handlar om beredskap vid kris och större olycka (MSB, Försvarsmakten och Socialstyrelsen). Utöver dessa finns Transportstyrelsen som skapar det regelmässiga ramverket.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen tar fram regler, ger tillstånd och följer upp hur de efterlevs. Inom området luftfart finns omfattande internationella regelverk, vilket innebär att internationell samverkan underlättas. Transportstyrelsen anpassar i viss mån regelverken efter svenska förhållanden.

Landstingen

Inom ansvarsområdet för landstingen så ingår att upphandla luftburen ambulanstjänst. Det finns idag åtta baser för ambulanshelikoptrar i Sverige: Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Uppsala, Stockholm, Region Gotland och Västra Götalandsregionen och Värmland. Landstinget i Värmland och Dalarna har valt att driva verksamheten i egen regi genom kommunalförbundet Ambulanshelikopter Värmland-Dalarna. Landstinget i Värmland startade upp sin verksamhet i augusti 2014 medan Landstinget Dalarna vill kunna ansluta hösten 2015. Även Västra Götalandsregionen har uttryckt intresse att delta. Än så länge baserar verksamheten vid Karlstad flygplats.

Nuläges- och behovsbeskrivning

2011 startade förstudien *Luftburen ambulanssjukvård* inom ramen för Interreg Sverige – Norge, ett projekt som innebar ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen och Luftambulansetjensten ANS i Norge. Arbetet presenterade förutsättningar och behovsbeskrivningar för samverkan mellan Sverige och Norge. Man menar i rapporten att genom ökad standardisering av luftburen ambulanssjukvård kan man binda samman sjukvården mellan länderna i områden med gles befolkning. Vad gäller flygplatser så konstaterar man att Värmland har behov för ytterligare en helikopterbas och skulle kunna ingå i projektet. Ökad turism i Trysil-Sälen-Åreområdet är också anledning till ökat och mer organiserat samarbete. Märk: rapporten presenterades före bildandet av kommunalförbundet Ambulanshelikopter Värmland-Dalarna.

Paul Carbonnier är verksamhetschef vid kommunalförbundet Ambulanshelikopter Värmland-Dalarna med lång erfarenhet från ambulanshelikopter och räddningstjänst, även vid Sjöfartsverket har följande erfarenheter från samverkan med Norge:

Nordisk samverkan är essentiell för väl fungerande prehospital akutsjukvård i Sverige. Brist på öppna flygplatser inom landet är en del i problematiken vilket innebär att vissa uppdrag inte kan utföras. Det kan inte utan vidare lösas med internationella avtal eftersom det saknas flygplatser i många av våra gränsregioner (se kartor nedan). Ur erfarenheter från samarbete med Norge kan hämtas följande tre starkast utmärkande problemområden, varav de tre första är direkt kopplade till helikopterns starka egenskaper att snabbt röra sig över stora områden, även där det saknas vägar:

Tull

Ambulanshelikoptrar medför medicinsk utrustning vilket innefattar narkotiska preparat, till exempel morfin. Enligt normalt gällande regelverk måste dessa deklarerars vid in- eller utträde till Norge. Tills för alldeles nyligen var detta ett stort problem eftersom helikoptrar kan operera i områden långt från flygplatser eller annan infrastruktur med gränshantering. Nu har man genom en överenskommelse med Norge hittat former för hur man ska kunna färdas mellan länderna utan tullförfarande.

Färdplanering

Uppdrag med ambulanshelikopter kan delas upp i två huvudkategorier, primära och sekundära. De primära är akuta medan sekundära inte kännetecknas av samma typ av tidspress. Ett sekundärt uppdrag kan till exempel vara att transportera en patient från ett sjukhus till ett annat. Handlar det om ett primärt uppdrag finns det oftast inte tid att utföra regelmässig färdplanering, alltså att enligt gällande lag avisera och få tillstånd att flyga genom kontrollerad luft. Det finns exempel på samarbete med Danmark vid räddningsuppdrag med svensk sjöräddningshelikopter, där operatören vid kommunikationscentralen JRCC i Göteborg, tagit kontakt med flygledningen i Danmark och på så sätt varskott att helikopter är på väg men oftast innebär primära uppdrag att man måste färdas utan tillstånd eftersom människors liv är i fara och tidsaspekten är avgörande.

Vädertjänst

Det är många gånger mycket svårt att få tag på relevanta väderrapporteringar i områden utan någon öppen flygplats.

Kommunikation

Kommunikationsproblemen är inte kopplade till luftfarten utan till kontakter med ambulans och räddningstjänst på land i Norge. Luftfarten omfattas av stark internationell reglering där all kommunikation är standardiserad och väl fungerande.

Mats Friberg, nationell samordnare för luftburen ambulanssjukvård har arbetat aktivt för att reducera gränshinder för ambulanshelikoptertjänsten. Arbetet som utförts tillsammans med norska Luftambulansetjensten ANS i samarbete med landstingen i Västra Götaland, Värmland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten blev färdigt i somras och resulterade i lättnader inom områden såsom dubbla läkarlegitimationer, försäkringsfrågor och ekonomiska frågor. Nu har man startat ett gränsråd för att följa upp lättnadernas efterlevnad. Den enkät som gjordes efter projektets avslutande har visat på goda resultat och höga betyg från samtliga inblandade. Resultaten har redovisats för Svalbardgruppen (se vidare under Socialstyrelsen nedan) och genom dem även Nordiska ministerrådet som vill överföra åtgärderna så de ska fungera i samarbete med övriga nordiska länder. Mats Friberg har fått i uppdrag av en politisk styrgrupp bestående av nio landstingspolitiker att återkomma med förslag på hur det kan lösas

Mats Friberg lyfter frågan om möjligheten för mindre flygplatser inom landet att erbjuda beredskap genom översyn av regler kring beredskap och ekonomiska förutsättningar. Exempelvis har det funnits krav på räddningstjänst för helikopter vid flygplats som har varit

onödigt krånglig och kostnadskrävande. Transportstyrelsen har sett över regelverket och under 2015 kommer den nya författningen att publiceras. Genom att se över regelmässiga hinder och förutsättningar inom nationen skulle man kunna möjliggöra fler landningsplatser och bättre täckning, något som Mats Friberg erfar lyfts som högre prioriterat inom landstingen än möjligheten att kunna nyttja utländska flygplatser. Ett nordiskt samarbete på det området skulle vara önskvärt men mycket finns fortfarande att göra inom landet.

I kontakt med Øyvind Juell verksamhetschef vid Luftambulansetjensten i Norge ges information om senaste läget för hur flygbaserna för räddningstjänst fördelar sig över landet. Kartan i bilaga 3 visar dagens struktur med cirklar som representerar 30 minuters flygning från basen. Den 1 maj 2015 tillkommer en operativ bas på Evenes (mellan Bodö och Tromsö). Den basen syns inte på kartan.

I samarbete med kommunalförbundet Ambulanshelikopter Värmland-Dalarna håller en ny karta på att tas fram som kommer ge en totalbild av flygplatser i både Sverige och Norge.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket ansvarar för insatser när någon är eller befaras vara i sjönöd, samt för sjuktransporter från fartyg. För flygräddning innebär uppgiften att lokalisera luftfartyget, därefter tar andra instanser över. Ansvaret gäller kustområdet samt Vänern, Vättern och Mälaren, men inte hamnområden.

Nuläges- och behovsbeskrivning

Sjö- och flygräddningscentralen, JRCC (Joint Rescue Co-ordination Center) drivs i samarbete mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen och ligger i Göteborg. I samma byggnad finns även Kustbevakningens ledningscentral för region sydväst samt Försvarsmaktens sjöbevakningscentral. Centralen är bemannad dygnet runt och ansvarar för att ta emot larm och leda insatser vid sjö- och flygräddning. Man kan också kalla in samverkanspersoner och experter inom olika områden, till exempel polis, räddningstjänst och nautiker. Gruppen ska fungera som rådgivare och ansvara för kontakterna in i sina egna organisationer.

Anders Länholm som arbetar operativt vid JRCC i Göteborg menar att när det är ”skarpt läge” fungerar samarbetet med länderna Norge, Finland och Danmark utmärkt. Om en helikopter är på väg in i ett annat lands luftrum kontaktas det landets JRCC och operatören där tar i sin tur kontakt med aktuell flygtrafikledning. Om exempelvis en dansk helikopter lyfter från Roskilde för att åka till Bornholm (som ligger inom svenskt luftrum) meddelas svenska JRCC och de kontaktar den svenska militära luftbevakningen samt flygtrafikledningen vid Malmö Airport.

Lars Widell enhetschef vid avdelningen Sjö- och flygräddning vid Sjöfartsverket ger följande bild av nuläget för nordiskt samarbete:

Inom det vidare området räddningstjänst finns bilaterala avtal mellan Sverige och våra grannar dock inga formella avtal som handlar om tillgänglighet och samarbete kring öppethållande av flygplatser. Det aktuella läget innebär att man får rätta sig efter de olika ländernas faktiska situation. Problemet är också att en öppen flygplats inte alltid innebär tillgång på bränsle eftersom bränslehanteringen ofta sker i egen regi. Skulle det vara möjligt med ett utbyte av tjänster skulle till exempel Åbo, Åland, Tallinn och Riga vara av intresse.

Polisflyget

Polisen lyder under justitiedepartementet. Rikspolisstyrelsen är den centrala förvaltnings- och tillsynsmyndigheten och samordnar polisens verksamhet både internt och gentemot andra myndigheter i såväl det dagliga arbetet som i krisberedskapsarbete både internt och gentemot andra myndigheter.

Ett sextiototal personer arbetar inom polisflyget. Uppdragen innefattar framförallt spaning efter brottslingar och försvunna personer, räddningstjänstuppdrag och transporter. Man förfogar över sex helikoptrar som är stationerade i Stockholm, Göteborg, Malmö, Östersund och Boden.

Polisflyget används ibland för transport av nationella insatsstyrkan och bombtekniker. Poliserna i nationella insatsstyrkan är tränade att hantera ovanligt svåra och farliga situationer, som terrorism, gisslantagning, kidnappning, grova vapenbrott med mera. Alla polismyndigheter i landet kan begära hjälp från nationella insatsstyrkan.

När det behövs en polishelikopter någonstans i landet vänder sig den lokala polisen till Rikskriminalpolisen, som ansvarar för polisflygets verksamhet. Hjälpen är kostnadsfri för den lokala polisen.

Nuläges- och behovsbeskrivning

Thomas Lindell vid polisflyget ger följande beskrivning av nuläget:

Vad gäller samarbete med de nordiska länderna förekommer det framförallt med Danmark där man använder Kastrup för tankning. Kastrup, i likhet med Malmö Airport har öppet dygnet runt, året om. Med Norge förekommer mycket lite samarbete eftersom det inte finns aktuella norska flygplatser i närheten av de uppdrag som utförs i gränstrakterna, mestadels kopplade till fjällvärlden. Med Finland förekommer inte heller mycket samutnyttjande av flygplatser, av samma skäl som för Norge.

Det nationsöverskridande samarbetet fungerar efter omständigheterna väl och Lindell betonar framförallt behovet av förbättringar nationellt. Nuläget innebär att tid som skulle kunna användas till aktivt räddningsarbete istället går åt för tankning vid flygplatser på långt avstånd. Ett sammanhållande nät av flygplatser längs hela rikets kust vore en önskvärd situation.

MSB

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har i uppdrag att utveckla samhällets förmåga att förebygga och hantera olyckor och kriser. Arbetet sker tillsammans med kommuner, landsting, myndigheter och organisationer. Från den 1 januari 2011 har MSB ansvar att upprätthålla beredskap för att i samråd med Socialstyrelsen besluta om att genomföra flygningar med Svenska Nationella Ambulansflyget (SNAM). MSB erbjuder resursen åt landsting, Försvarmakten, utländska regeringar eller internationella organisationer när samhällets ordinarie resurser inte är tillräckliga, vid en större katastrof eller olycka.

Inom MSB förekommer och har förekommit många internationella samarbeten bland annat genom EU-projektet Cross Border (2010-2011). Initiativtagare vid MSB, Åsa Kyrk Gere menar i en kommentar till projektet att det görs en hel del praktiskt gränsöverskridande arbetes om

inte finns inskrivet i avtal. Mycket handlar om sunt förnuft och medmänsklighet. En lösning som föreslagits av de lokalt verkande aktörerna i projektet är "gränsöverskridande beredskapszoner". Beredskapen planeras då inte utifrån traditionell nationsgräns som delar län och fylke utan utifrån en mer "naturlig geografisk zon".

I SOU 2012: 29 *Sveriges möjligheter att ta emot internationellt stöd vid kriser och allvarliga händelser i fredstid* föreslår MSB att man ska upprätta knutpunkter. Så här skriver man: "MSB i samverkan med länsstyrelserna, Försvarmakten, Luftfartsverket, Transportstyrelsen och Tullverket samt övriga berörda myndigheter bör ges i uppdrag att utarbeta en lista, som därefter årligen uppdateras, över möjliga ankomst- och avreseplatser för de olika transportslagen. Vidare bör det ingå i uppdraget att säkerställa hur dessa platser ska bemannas med förstärkningspersonal, som är utbildad och övad, samt att utarbeta en manual över vilka uppgifter en ankomst- och avreseplats ska kunna hantera."

Socialstyrelsen

1975 startade de nordiska länderna ett samarbete där man genom sina respektive myndigheter, utväxlade information om ländernas beredskapsarbete. Sedan början på 1980-talet har detta skett främst vid årligen återkommande konferenser.

År 2000 bildades Svalbardsgruppen som skulle ytterligare konkretisera samarbetet kring kris och katastrof. Effekterna av samarbetet har lett till att det finns en struktur för de nordiska länderna i syfte att förbereda och utveckla hälso- och sjukvårdsberedskapen för att bättre kunna hantera kriser och katastrofer, förberedelser av beredskapsåtgärder, assistans vid tillfällen då någon av avtalsstaterna drabbas av kris eller katastrof. Gruppen träffas regelbundet och rapporterar till Nordiska ministerrådet.

Kustbevakningen

Kustbevakningen ansvarar för sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss bland annat genom att delta i sjö- och flygräddningsövningar som leds av JRCC (se ovan). Kustbevakningen finns också representerad i olika samarbetsforum.

Försvarmakten

Försvarmakten har medicinskt utrustade helikoptrar men de används främst vid medicinsk evakuering MEDEVAC (Medical Evacuation) både inom landet och utomlands. Man är också till hjälp för det civila samhället vid krissituationer.

Slutresultat

Trafikverket kan i denna rapport konstatera att det finns olika typer av åtgärder som skulle behöva vidtas för att uppnå bättre beredskap. I samtal med direkt inblandade ges också bilden av goda samarbeten såväl i den dagliga verksamheten som i mer organiserade former. Typen av tjänst som utförs är speciell eftersom det i många fall handlar om människoliv på det mest påtagliga vis.

Följande tre områden identifieras:

- Dialog med de nordiska grannländerna om samutnyttjande av flygplatser.

Trafikverket anser att ett sådant arbete ska initieras genom den etablerade Svalbardgruppen som rapporterar till Nordiska ministerrådet.

- Fortsatt nedmonterande av gränshinder i enlighet med det arbete som har gjorts vid flertalet landsting i samarbete med Norge.

Trafikverket anser att arbete redan pågår inom området och att erfarenheterna är goda.

- Översyn av regelverk som skulle kunna anpassas för att förenkla jourhållning av flygplatser för mindre aktörer.

Trafikverket anser att Transportstyrelsen även fortsatt ska arbeta med att förenkla tillgängligheten utan att ge avkall på säkerheten.

Källförteckning

Namngivna källor anges löpande i rapporten likaså rapporter och publikationer.

Följande källor på internet har använts:

polisen.se

kustbevakningen.se

sjofartsverket.se

msb.se

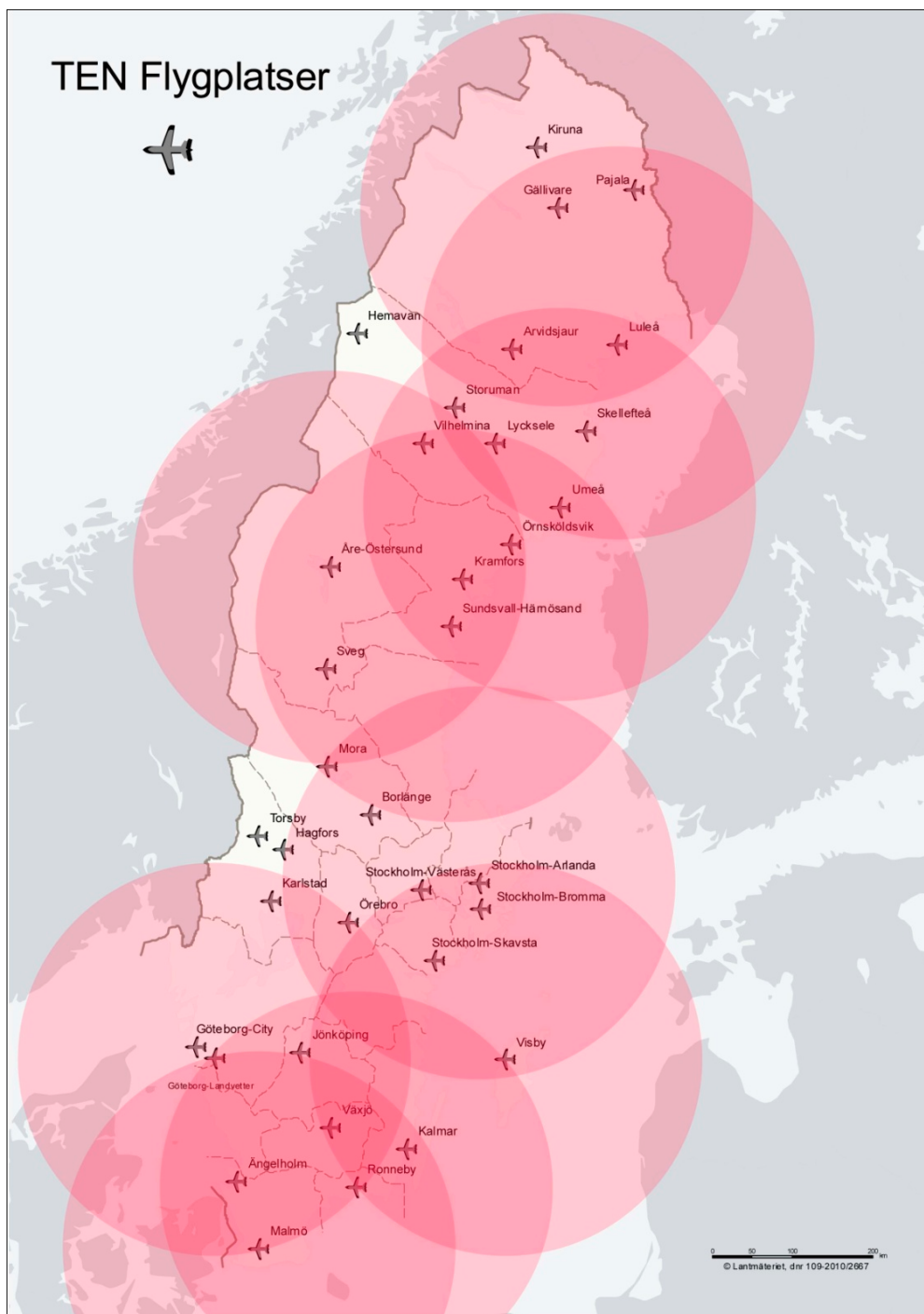
liv.se

socialstyrelsen.se

forsvarsmakten.se

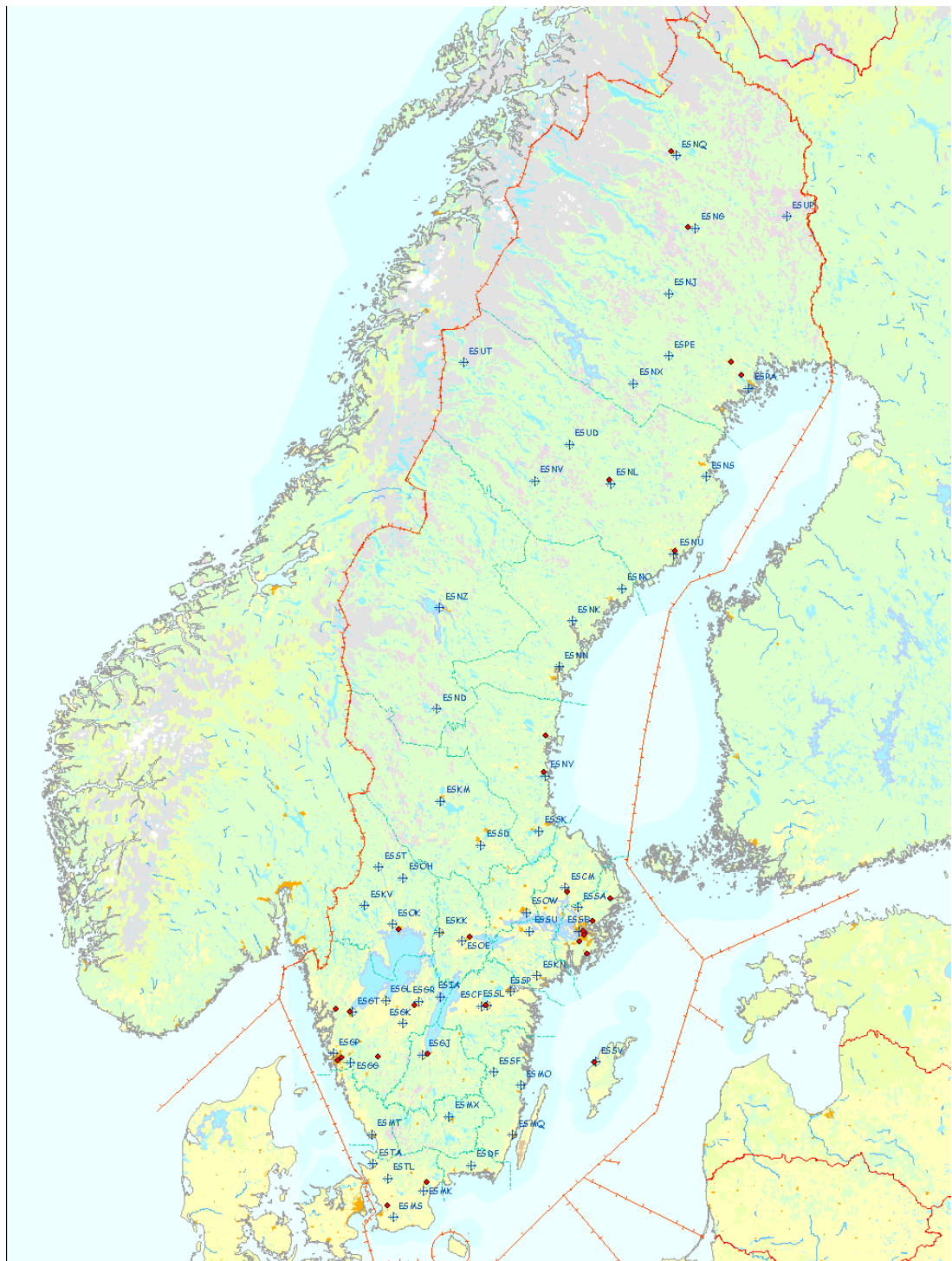
skl.se

Bilaga 1 Beredskapsflygplatser



Källa: Trafikverket

Bilaga 2 Tankningsställen



Källa: Transportstyrelsen

[illegible]

Publiceras med tillstånd från Luftambulansetjensten ANS



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se