



Full snurr på statliga helikopterköp

För närvarande pågår leveranser, inköp och upphandlingar av nya helikoptrar i statlig tjänst för mångmiljardbelopp. Forsvarsmakten kommer inom några år att ha mottagit 18 nya HKP 14 och 15 nya HKP 16. Sjöfartsverket har beställt sju nya räddningshelikoptrar med leverans från i sommar. Samtidigt upphandlar Rikskriminalpolisen sju nya polishelikoptrar. **Vi reder ut affärerna som ger oss skattebetalare en supermodern helikopterflotta.**

TEXT OCH FOTO DANIEL KARLSSON



Polisens nuvarande helikoptertyp Eurocopter EC 135 är fortfarande modern, men dess utrustning är för gammal. Därför har man beslutat att byta hela helikopterparken. Samtidigt fyller man till slut luckan efter den helikopter som förlorades i en olycka 2007 - här sedd en vacker sommardag i början av 2000-talet när den fortfarande var ny.



Både Polisen och Sjöfartsverket byter ut relativt moderna modeller, EC 135 respektive Sikorsky S-76.



Försvarsmaktens nya HKP 14 köps in i 18 exemplar för 6,5 miljarder kronor. Leverans och införande pågår sedan ett antal år - men det går långsamt.

Förkortningar

HKP = Militär beteckning på helikoptertyp

MEDEVAC = Medical Evacuation

HEMS = Helicopter Emergency Medical Service

SAR = Search and Rescue

Svenska staten och dess myndigheter har aldrig tidigare satsat så mycket på nya helikoptrar. Räknar man med inköpet av försvarets kraftigt försenade HKP 14, handlar det om 47 helt nya helikoptrar. Det ger Sverige en så gott som helt uppdaterad statlig helikopterflotta. Den totala prislappen landar på minst 12 miljarder kronor. De olika inköpen beräknas och presenteras på varierande sätt, likaså ersätter de nya helikoptrarna till viss del äldre helikoptrar som kan säljas. Men det totala antalet helikoptrar växer – och de blir allt mer avancerade.

Användningen av helikoptrar i samhällets tjänst har genomgått en stor förändring de senaste decennierna. Så skilda områden som sjöräddning, ubåtsjakt, hastighetsövervakning och sjuktransporter sköttes tidigare av två myndigheter, försvaret och polisen. Förändrade lagkrav, avreglering och nya inriktningar för myndigheterna har gjort att kartan ritats om. I dag är användarna fler och mer nischade. Sjöfartsverket har tillkommit som en helt ny helikopteroperatör för sjö- och flygräddningen. Luftburen ambulansvård med helikopter bedrivs numera på landstingsnivå av upphandlade flygföretag.

Nya helikoptrar till Försvarsmakten

Försvarsmaktens helikopterverksamhet har haft en omtumlande resa. Under en tioårsperiod har flera äldre helikoptertyper fasats ut. Senast var det den stora och välkända HKP

4 Vertol. Under samma tid har flera nya helikoptertyper introducerats. För personalen har frågor om arbetsvillkor och outsourcing inneburit stora omställningar – samtidigt som flygsäkerheten har kritiserats.

HKP 10 Super Puma började leveras i slutet av 1980-talet. Den är fortfarande en grundstomme under tiden som de modernare systemen kommer på plats. Två av dessa helikoptrar var fram till april stationerade i Afghanistan för militära sjuktransporter. Den mindre och modernare HKP 15 Augusta 109 slutlevererades för omkring

fem år sedan. Helikoptern används bland annat för flygutbildning och spaningsinsatser. Den har kommit till nytta vid piratjakten i Adenviken baserad ombord på HMS Carlskrona.

Det stora sorgebarnet har varit HKP 14. Helikoptern utgår från det sameuropeiska NH 90-projektet. Som enda land har Sverige beställt en specialversion med högre kabin. Beslutet om de 18 maskinerna kom redan 2001. Först tio år senare kunde Försvarsmakten börja flyga med de första helikoptrarna. Fortfarande



HKP 16 Black Hawk är snabblösningen som nu är på plats i Afghanistan.



HKP 14, NH 90, är en mycket modern helikopter med stor utvecklingspotential för framtiden.

har bara en bråkdel levererats och de är ännu inte fullt utvecklade. De beräknas klara för internationella insatser först mot slutet av detta decennium.

De som flyger helikoptern är ändå nöjda med vad den presterat hittills. Det är en sofistikerad maskin med mycket potential.

– Man måste förstå att detta är ett utvecklingsprojekt. Jämför till exempel med utvecklingstiden för JAS 39 Gripen, påpekar Michael som är en av piloterna på HKP 14. Av säkerhetsskäl vill han inte att efternamnet ska nämnas. Sveriges deltagande i internationella insatser kan göra uppgifter om våra helikopterpiloter känsliga.

Investeringen i HKP 14 kostar enligt Försvarets Materielverk cirka 6,5 miljarder kronor. Då ingår utöver helikoptrarna utbildning av personal, simulatorer, reservdelar och liknande.

Köpet har varit mycket omdiskuterat. Somliga anser att det borde avbrytas helt. För att komma runt problemet med de kraftigt försenade helikoptrarna presenterade regeringen 2011 en snabbblösning för Försvarets deltagande i Afghanistan. Svaret var en helikopter som var väl anpassad för sjukvårdstransporter i militära insatsområden, så kallad MEDEVAC. Det handlade om en färdig och tillförlitlig helikopter som kunde levereras snabbt. Få var förvånade att valet föll på amerikanska UH-60 Black Hawk. Helikoptern i dess olika varianter används av närmare 30 olika länder.

På rekordtid införs nu Black Hawk, med militär beteckning HKP 16, i det svenska försvaret. I april ryckte de första ut till Afghanistan. Med skriande brist på större helikoptrar innebär HKP 16 ett kraftfullt tillskott. 4,7 miljarder finns avsatt för inköp och drift av HKP 16 fram till 2020.

Det återstår att se hur Försvaretsmakten tänker disponera sina olika helikoptrar i ett längre perspektiv. Att man planerar för att avveckla HKP 10 Super Puma är ingen hemlighet. HKP 15 fortsätter i sin roll som den mindre helikoptern under överskådlig framtid. Den stora frågan blir hur länge HKP 14 och 16 kommer att fungera parallellt. De fyller delvis samma behov men är samtidigt två ganska olika helikoptertyper.

Nya räddningshelikoptrar till Sjöfartsverket

SAR, räddning av nödställda har varit en uppgift som traditionellt sköts av försvaret. Flygningarna under Estoniakatastrofen är den mest kända insatsen. Efter att uppdraget för sjö- och flygräddning övergick till Sjöfartsverket bedrevs verksamheten på entreprenad. Mellan 2002 och 2011 hanterades flygningarna av det civila bolaget Norrlandsflyg. Personalen kom bland annat från den militära sidan. Som standardhelikopter användes den väl beprövade men inte särskilt stora Sikorsky S-76.

I slutet av 2011 köptes Norrlandsflyg upp av Sjöfartsverket. Anledningen var att man ville säkra verksamheten på lång sikt. Verket hanterar nu de statliga räddningshelikoptrarna i

det egna dotterbolaget SMA Helicopter Rescue. I höstas meddelades att hela helikopterflottan skulle bytas ut. Valet var redan klart – det skulle bli den något större AgustaWestland AW139. Med bättre prestanda, möjlighet att ta ombord fler nödställda och flyga i sämre väder lär den nya helikoptern bli ett lyft för verksamheten.

– Vi får bland annat längre tid i luften. Även arbetsmiljön ombord blir bättre med en större och bredare kabin, säger piloten Mathias Randwiir vid baseringen i Norrtälje, en av totalt fem stationer runt den svenska kusten.

De sju nya helikoptrarna beräknas kosta 800 miljoner. I skattebetalarnas ögon finns en avgörande skillnad mot andra myndigheter. Sjöfartsverkets är ett affärsverk som till ➔

”På rekordtid införs nu Black Hawk, med militär beteckning HKP 16, i det svenska försvaret”



Kabinen i HKP 16 Black Hawk är trång - men ändamålsenlig och väl utprovad i strid.



Sjöfartsverkets S-76 har följt med sedan köpet av Norrlandsflyg. Nu ska helikoptrarna ersättas med den större AgustaWestland AW139.

stor del finansieras av brukarna, det vill säga handelssjöfarten. Ändå väckte beslutet en del uppmärksamhet. Kritiker menar att man på ett bättre sätt borde samordna helikoptrar mellan myndigheterna. Den frågan har diskuterats länge och i många olika former.

Innan beslutet om de nya helikoptrarna presenterades en statlig utredning som menade att räddningsverksamheten skulle samlas på ett ställe. Kustbevakningen, som lyder under Förvarsdepartementet, skulle med HKP 14 från Förvarsmakten kunna hantera sjö- och flygräddningen, menade utredaren. Men det bygger på att helikoptrarna verkligen finns på plats – och inte minst krävs en ny struktur för hur myndigheterna ska arbeta. Sjöfartsverket menar att behovet finns här och nu:

– Vi delar inte utredarens uppfattning vare

”Flygningarna under Estoniakatastrofen är den mest kända insatsen”

sig att flytta verksamheten till kustbevakningen eller att använda helikoptrar i förvarsmakten som inte ens finns än, förvarade Sjöfartsverkets ställföreträdande generaldirektör och chef för sjö- och flygräddningen Noomi Eriksson verkets beslut i en artikel i Göteborgs-Posten.

HKP 10 Super Puma, som tidigare användes av försvaret för sjöräddning, har också föreslagits i samband med att dess uppgifter nu gradvis tas över av HKP 14 och 16. Sjöfartsverket menar

dock att det inte skulle vara ekonomiskt försvarbart att modifiera och förlänga livstiden på helikoptrarna, som även skulle bli avsevärt dyrare i drift än den lättare och modernare AW139.

Nya polishelikoptrar på gång

Polisflyget har länge varit en stark förespråkare för samhällets nytta av helikoptrar. Vid sidan av rent polisiära uppgifter användes polishelikoptrarna under lång tid även för sjukvårdstransporter. 2001 började de första av den nuvarande generationen polishelikoptrar att levereras, Eurocopter EC 135. De medgav att polisen för första gången ständigt kunde föra med alla viktiga hjälpmedel, som värmekamera, under flygningarna. Helikoptrarna kan fortfarande anses vara moderna och med lång gångtid kvar.

I höstas meddelades att polisen beslutat om inköp av sju nya helikoptrar. De ska ersätta de nuvarande och fylla upp luckan efter den helikopter som havererade i Göteborg 2007. I dagsläget är man inne i en anbudsprocess som väntas klar framåt sommaren.

Att polisen väljer att göra sig av med sina relativt moderna helikoptrar kan tyckas märkligt. Den främsta anledningen är egentligen inte själva helikoptern. Chefen för polisflyget, Bengt Grönlund förklarar:

– Den tekniska utrustningen som till exempel värmekameran börjar bli gammal. Det är analogt system som det redan är svårt att hitta reservdelar till. Beräkningar har visat att det är en dålig affär att byta utrustningen i våra befintliga helikoptrar, och i vissa avseenden är det inte ens möjligt.

– På det här sättet får vi en bra långsiktighet. Systemen kan användas lång tid framöver. Allt blir digitaliserat med vad det innebär som bättre tillförlitlighet och kvalitet. Det hänger också ihop med att vi anställt operatörer som

En fråga som blivit allt mer aktuell i samband med terrorhot och tung kriminalitet är polisens behov av tyngre transporter, inte minst för den nationella insatsstyrkan.

Polisflygets EC 135 är en välkänd syn över tätbebyggda områden - men används även som här ute i skärgården eller i fjällen.



Fortfarande värdefull på marknaden - därför är det en bra affär att sälja sina helikoptrar, anser Polisen.

hanterar den tekniska utrustningen i helikoptern, berättar Bengt Grönlund vidare.

Efter beslut om vilken helikoptertyp och leverantör man väljer, väntas det dröja omkring ett och ett halvt år innan leveranserna kommer i gång. Det handlar om standardlösningar som "kan köpas från hyllan". Bengt Grönlund nämner en prislapp på omkring 50 miljoner per helikopter. Samtidigt lär marknadsmärket på de befintliga helikoptrarna vara gott, varför han menar att det inte blir någon större merkostnad.

En fråga som blivit allt mer aktuell i samband med terrorhot och tung kriminalitet är polisens behov av tyngre transporter, inte minst för den

nationella insatsstyrkan. En statlig utredare tillsattes så sent som den 31 januari i år för att undersöka en framtida helikoptersamverkan mellan Försvarmakten och polisen. Som det står i uppdraget: "För att tillgodose samhällets behov av en effektiv helikopterkapacitet vid allvarliga händelser ska en utredare överväga Försvarmaktens möjligheter att på kort och lång sikt stödja polisen med medeltung helikopterkapacitet".

Vem ska hantera samhällets helikoptrar?

Ambulanstransporter med helikopter, internationellt kallat HEMS, hanteras sedan början av 1990-talet av enskilda landsting. De

köper i sin tur tjänsterna av civila flygföretag. Användningen och upphandlingen av ambulanshelikoptrar för sjukvården ser mycket olika ut i olika delar av landet. Efter en stor omdaning på marknaden är det i dag ett bolag som står för sex av sju ambulanshelikopterstationer i Sverige. Företaget, Scandinavian MediCopter, har formats genom en sammanslagning av andra helikopterbolag. Det ägs av Scandinavian AirAmbulance som är ett av Nordens största flyg- och helikopterambulansföretag. De flyger i dag med en blandad flotta av Eurocopter AS 365, EC 135 och EC 145. Ytterligare nya helikoptrar är på väg.

Myndigheter och kommuner köper även andra typer av helikoptertjänster. Det kan handla om uppdrag som kalkning, skogsinventering och skogsbrandsbekämpning. En del av dessa uppgifter skulle kunna hanteras med statens egna helikoptrar. Blir det billigare eller bättre? Precis som med frågan om vilka myndigheter som ska sköta vilka uppgifter, får du olika svar beroende på vem du frågar. Det handlar om politikernas och myndigheternas vilja, inriktning och egenintressen. Alla kommer garanterat svara att de värnar om skattebetalarnas medel, och att de ser samverkan som något positivt - så länge det inte påverkar deras egen verksamhet negativt.

Diskussionerna om helikoptrar i samhällets tjänst kommer säkert att vara en het potatis länge till. Utredningar har kommit och gått. Vad man kan konstatera är att det för närvarande tillförs nya statliga helikoptrar i snabb takt. Flottorna moderniseras och utökas. Det ska innebära att de olika aktörerna kan utföra ett ännu bättre arbete. Det kommer oss som medborgare till nytta, oavsett om man tycker att skattemedlem används på bästa sätt eller inte. Sverige har helt enkelt bra snurr på helikopterinvesteringarna. 