



Skopan – ett flygplan för skogsbrandsläckning och kustbevakning

Bakgrund

Rådet för räddningstjänst gav under våren 1994 Räddningsverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införskaffa flygplan att användas för skogsbrandsläckning. Räddningsverket genomförde en förstudie som redovisades för Rådet för räddningstjänst i oktober 1994.

Tidigare utredning för att effektivisera skogsbrandsläckningen (ESS -84) föreslog vattenbombplan som komplement till andra luftburna resurser, men med hänsyn till kostnaderna bedömdes anskaffningen av ett sådant flygplan falla utanför tillgängliga ekonomiska ramar.

Mot bakgrund av klimatförhållandena i Sverige med omväxlande torra och regnrika somrar insågs tidigt behovet av att flygplanet merutnyttjades till annan verksamhet. Kustbevakningen visade som enda myndighet intresse för att prova alternativa användningsområden. Förstudien föreslog att Räddningsverket och Kustbevakningen gemensamt skulle genomföra den tvååriga försöksperioden.

Räddningsverket och Kustbevakningen tillsatte i januari 1995 en gemensam projektgrupp. Projektgruppens arbete har bl a varit att genomföra upphandling av tjänsten, utarbeta operativplaner och svara för den operativa styrningen av projektet, organisera basering av flygplanet, förbereda erforderliga tillstånd för verksamheten, genomföra särskilda försök och föreläsningar inom både Räddningsverkets och Kustbevakningens ansvarsområden, samt att planera för en utvärdering av projektet.

Effektiv skogsbrandsläckning

Flygplanet har varit insatt vid sammanlagt 11 skogsbränder under provperioden, därav en i Finland. Flygplanet har även deltagit vid ett antal övningar och demonstrationer och visat sig vara ett effektivt komplement till konventionella metoder att släcka skogsbränder.

Statistiska centralbyrån (SCB) har på uppdrag av projektgruppen beskrivit och analyserat skogsbränder där flygplanet varit insatt och även jämfört med bränder från 1994.

Resursåtgång uttryckt i antal mantimmar för personal var i 8 av 10 fall 25-80 % lägre för insatserna där flygplanet medverkat än för jämförelsebränderna från 1994.

Totala kostnaderna (inklusive kostnader för flygplanet) var i 8 av 10 bränder mellan 10-75 % lägre där flygplanet använts. Undantag är en brand med högre kostnader, och en brand med likvärdiga kostnader.

Bland de ca 2 500 bränder som inträffade 1994 hade flygplanet kunnat användas i knappt 300 bränder. De reducerade kostnaderna för dessa bränder uppskattas till mellan 16-27 miljoner kronor.

Bättre räddningstjänst till sjöss

En komplettering med flygplan av amfibietyp ger förutsättningar för Kustbevakningen att kunna lösa uppgifter vilka tidigare varit helt nödvändiga att lösa med hjälp

av fartyg eller möjligen med helikopter. Eftersom amfibieflygplanet kan landa på vattnet och har stor lastförmåga, har det i kustbevakningstjänsten gett flera positiva erfarenheter. Med amfibieflygplan ges vid sjöräddningstjänst dels möjlighet att spana, dels förmåga att starta och landa på en vattenyta och undsätta nödställda. Detta förhållande medför en markant förbättrad situation inom räddningstjänsten till sjöss.

I samband med oljeutsläpp kan besättningen snabbt ta de prover som behövs på havsytan, vilket säkrare kan binda skadevållaren vid brottet.

Därutöver har Kustbevakningen med gott resultat provat transport och utläggning av oljelänsor med hjälp av flygplanet.

Flygplanet skulle kunna utgöra en slagkraftig enhet inom Kustbevakningen och vara ett bra komplement till fartyg och övriga flygplan. Förmågan inom flera områden skulle förbättras avsevärt om Kustbevakningen fick möjlighet att operera med ett amfibieflygplan.

Utförda släckinsatser, prov, övningar och demonstrationer har visat att flygplanet har möjlighet att bli en effektiv förstärkning av nuvarande skogsbrandsläckningsorganisation och Kustbevakningens flygverksamhet.

Möjligheten till internationellt samarbete, främst i Östersjön, mellan grannländerna är tilltalande och skulle kunna medföra en vidare utvecklad samverkan inom räddningstjänsten, där för övrigt ett redan väl utvecklat samarbete blivit konsekvensen av de avtalsåtaganden som Sverige ingått inom HELCOM-, KÖPENHAMNS- OCH BONN-avtalen. Sverige har tagit initiativet i flera Östersjöfrågor och ett samutnyttjande av den aktuella flygplantypen skulle kunna vara ett steg i rätt riktning avseende ett vidgat Östersjö-samarbete.

Proverperioden visar också på möjligheten av ett samarbete med övriga Norden och de baltiska länderna.

Rapporter

Projektet finns redovisat i två rapporter från Räddningsverket.

Skopan, ett flygplan för skogsbrandsläckning och kustbevakning R53-166/96.

Skopan, analys av skogsbränder R53-165/96

Rapporterna kan erhållas gratis vid beställning av enstaka exemplar från Räddningsverkets trycksaksförråd, tfn 054-10 42 86 eller fax 054-10 42 10.

Kontaktperson: Sören Lundström,
Räddningstjänstavdelningen, Enheten för metod och teknik, telefon 054-10 43 36.