Region Stockholm

3

Beslut om permanent basering för regionens ambulanshelikoptertjänst

HSN 2019-1800

Hälso- och sjukvårdsnämnden
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Geriatrik. ASIH. SPSV. Prehospital vård
Ann-Catrin Eriksson

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-27

HSN 2019-1800

Hälso- och
sjukvårdsnämnden

Beslut om permanent basering för regionens ambulanshelikoptertjänst

Ärendebeskrivning

Ärendet sammanfattar den utredning som skett i olika steg under perioden 2018-2021 angående framtida permanent basering för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst.

Beslutsunderlag

Hälso- och sjukvårdsdirektörens tjänsteutlåtande
Bilaga 1: Slutrapport, Utredning av framtida lokalisering för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst (september 2019)
Bilaga 2: Värderingsmatris (september 2019)
Bilaga 3: Slutrapport, Kostnadsbedömning av föreslagna alternativ för permanent basering (februari 2020)
Bilaga 4: Tillägg till slutrapport, Uppdaterad jämförelse av baseringsalternativ 2 och 3, (maj 2021)

Förslag till beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

1. En permanent basering för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst etableras vid Ullna, Österåker kommun.

2. Hälso- och sjukvårdsdirektören får i uppdrag att verkställa fattat beslut.

Förvaltningens motivering till förslaget

Bakgrund
Ambulanshelikoptertjänsten är en viktig del i Region Stockholms prehospitala verksamhet. Uppdraget är att med specialutbildad

sjukvårdspersonal snabbt hantera svårt sjuka och skadade patienter, vilket är särskilt viktig i svårtillgängliga områden såsom i skärgården och på Mälaröarna, samt vid begränsad framkomlighet för vägburen ambulans.

Tjänsten tillhandahålls genom avtal mellan Region Stockholm och Babcock Scandinavian Air Ambulance (BSAA). Avtalet gäller för perioden 1 december 2017 till och med den 30 november 2022 med möjlighet till förlängning upp till två år (HSN 2016–1987, LS 1310-1372). Av avtalets § 8 framgår att Region Stockholm ansvarar för att tillhandahålla basering.

Sedan september 2017 är tjänsten baserad på en tillfällig bas vid Mellingeholms flygplats i Norrtälje kommun. Detta till följd av att den tidigare baseringen vid Mölnvik i Gustavsberg tvingades att stängas på grund av att flygplatsen inte uppfyllde gällande flygsäkerhetskrav.

Olika lösningar med tillfällig basering har rått i flera decennier, vilket innebär att regionens ambulanshelikoptertjänst aldrig har haft en permanent bas. När tjänsten infördes 1992 baserades den tillfälligt på Bromma flygplats. Året därpå flyttades basen till Mölnvik i Värmdö kommun. Även denna bas var avsedd som en tillfällig lösning i avvaktan på att en permanent baseringslösning skulle utredas. Basen i Mölnvik nyttjades dock ända fram till och med september 2017. Sedan 1993 har frågan om en permanent bas utretts i flera omgångar, utan att någon permanent lösning kommit till stånd.

Under 2018 fick Locum AB i uppdrag av Hälso- och sjukvårdsförvaltningen (HSF) att slutligt utreda frågan. Locum har därutifrån genomfört en bred utredning i olika steg. Utredningens första del genomfördes under 2018/2019, en andra del utfördes under våren 2020 och slutligen gjordes en kompletterande utredning under våren 2021. Utredningsresultatet har sammanfattats i två slutrapporter inklusive bilagor, vilka utgör bilagorna 1-3 till detta tjänsteutlåtande. Bilaga 4 sammanfattar den utredning som utfördes under våren 2021.

Baserat på utredningens slutrapport, förbereddes under våren 2020 ett beslutsärende till Hälso- och sjukvårdsnämndens (HSN) sammanträde den 24 september 2020. Beslutet förordade en permanent basering vid Bromma Flygplats, vilket enligt utredningen var det mest lämpade alternativet av fyra rekommenderade platser (Bromma, Ullna, Mellingeholm samt Hålludden, vilket beskrivs närmare i berörda bilagor samt nedan). Strax innan ärandet skulle behandlas i HSN, framkom dock ny information som innebar att ärandet återkallades. Den nya informationen bestod i att

Näringsdepartementet och Swedavia tillsammans tagit fram ett underlag för övervägande om en eventuell förtida stängning av Bromma Flygplats.

Sedan det beslutsärende som var planerat till den 24 september 2020 återkallades, har HSF i samverkan med Locum försökt ta reda på fakta kring en eventuell förtida stängning av Bromma Flygplats. I samråd med Swedavia prövades också förutsättningarna för att, trots de aspekter som framkommit om en eventuell förtida stängning, hitta en baseringslösning vid Bromma Flygplats.

I december 2020 riktade Region Stockholm en formell hemställan till Swedavia med önskan om att basera ambulanshelikopterverksamheten vid Bromma Flygplats. Strax före jul 2020 besvarade Swedavia denna hemställan med att en framtida basering av ambulanshelikoptertjänsten vid Bromma Flygplats inte är lämplig på grund av bland annat negativ påverkan på regulariteten, behov av att etablera en särskild landningsplats för helikoptrar, behov av utökad bemanning i flygtorn, behov av nytt miljötillstånd och på grund av flygplatsens ovissa framtid.

Efter att Swedavias svar på hemställan mottagits, fattade regionen beslut om att arbeta vidare utifrån de förslag som utredningen påvisat enligt den rangordning av lämpliga platser för basering som utredningen lyft fram. Vid årsskiftet gav HSF Locum i uppdrag att förnyat värdera baseringsalternativ två och tre (Ullna, Österåkers kommun och Mellingeholm Flygplats, Norrtälje kommun). Den uppdaterade utvärderingen av alternativ två och tre redovisas i bilaga 4 till detta tjänsteutlåtande.

Överväganden
Utgångspunkten för utredningsuppdraget innebar att inledningsvis utvärdera möjliga baseringsalternativ inom Värmdö kommun, därefter övriga alternativa platser inom regionen. Totalt kartlades ett trettiotal potentiella lokaliseringsalternativ, varav nio värderades mer ingående. Varje alternativ har strukturerat prövats ur dess ändamålsenlighet utifrån en rad värderingskriterier. Några av dessa är bl. a. verksamhetens behov, tillgänglighet till tjänsten, långsiktighet, kostnadseffektivitet och förutsättningar för minsta möjliga miljöpåverkan.
I den första delen av Locums utredningsuppdrag (bilaga 1) utvärderades förutsättningarna för att återetablera basen vid Mölnvik, i Värmdö kommun. Genom att utredningen visade att detta inte var möjligt, värderades ett stort antal andra alternativa platser för basering, dels inom Värmdö kommun, dels inom regionen i sin helhet. Slutrapporten beskriver

samtliga utredda baseringsalternativ, samt hur utredningen kom fram till att fyra rekommenderade alternativ kvarstod. Dessa fyra förslag värderades slutligen på en mer detaljerad nivå utifrån ett antal bedömningskriterier (bilaga 2, Värderingsmatris). Värderingen resulterade i att de fyra alternativen poängsattes och presenterades utifrån en rangordnad lämplighet, vilka var:

1. Bromma flygplats, Stockholm Stad
2. Ullna, Österåkers kommun
3. Mellingeholm, Norrtälje kommun
4. Hålludden, Värmdö kommun.

I ett nästa steg genomfördes en mer detaljerad ekonomisk bedömning av de fyra alternativen. Bromma Flygplats värderades som det mest fördelaktiga alternativet. Förstahandsvalet Bromma Flygplats föll dock bort av ovan angivna skäl.

Under arbetet med den senaste delen av utredningen har Värmdö kommun väckt frågan om att fortsatt utvärdera möjligheten för att återetablera ambulanshelikoptertjänsten till Värmdö. Utredningen beskriver tydligt de begränsningar och verksamhetsmässiga nackdelar som föreligger kring rangordnat alternativ fyra, Hålludden inom Värmdö kommun. Hålludden bedöms dessutom bli avsevärt dyrare jämfört med övriga förslag. Värmdö kommun har pekat på ett område benämnt Östra Kil som ett annat alternativ. Området Östra Kil inom Värmdö finns med i Planprogram Verksamhetsområde Kil Nacka kommun/Värmdö kommun 2015. Det i planprogrammet anvisade området för eventuell kretsloppscentral skulle kunna vara ett tänkbart område för etablering av en bas. Området har dock bedömts inom ramen för de tidigare baseringsutredningar som skett. Där framgår att: *”Platsen är mindre lämplig för lokalisering av helikopterbas, dels med tanke på att den ligger inom riksintresse för kulturmiljön och dels för att området är omgivet av flera stora kraftledningsstråk med 70 kV ledningar som är komplicerade att flytta/markförlägga och medger inte fria inflygningsvägar.* Dessutom föll Östra Kil på att platsen ligger inom strandskyddat område. En förnyad bedömning utifrån material i planprogrammet och tillgängligt kartunderlag, ger vid handen att denna bedömning fortfarande är relevant.
Mot bakgrund av ovan och utifrån den kompletterande utredning som genomförts våren 2021, föreslås alternativ två, Ullna i Österåkers kommun, som framtida permanent bas för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst.

Motivet till detta är bland annat att en basering vid Ullna innebär:

- en central placering i regionen som kan förse samtliga skärgårdskommuner med snabb tillgänglighet till ambulanshelikopter där lokaliseringen också har närhet till huvuddelen av regionens sjukhus,
- att säkerhetskrav och hinderfrihet kan säkerställas,
- enkelt byggbar mark med omedelbar närhet till stor genomfartsled och allmänna kommunikationer,
- tydliga tillgänglighets- och logistikfördelar jämfört med alternativ tre och fyra (Norrtälje och Värmdö),
- långsiktig rådighet enlig fastställda kriterier,
- samordningsmöjlighet med akutläkarbiltjänsten i norr-ort,
- goda möjligheter till framtida utökning av befintlig tjänst och eventuell tillkommande helikopterverksamhet.

Den kompletterande utredning som nu genomförts har således visat att de slutsatser som presenterades tidigare i utredningen avseende alternativ två och tre, kvarstår. Den ekonomiska bedömningen av investering och drift, har viktat över något till Norrtäljes fördel vid den uppdaterade kostnadsuppskattningen, men när hänsyn tas även till kostnader för positioneringsflygningar och längre flygtid vid larm vid en basering i Norrtälje, bedöms totalkostnaden för tjänsten vara likvärdig för de båda alternativen.

Ansvarig firmatecknare för Wasatornet AB samt markägare Carl Douglas, har vid de avstämningar som skett under utredningen påvisat ett starkt intresse för föreslagen etablering, påvisat en flexibel lösningsorientering och gett löfte om det arrende av mark som regionen efterfrågar inklusive löfte om angiven tid för rådighet. Markägaren och Region Stockholm är överens om att i samband med tiden för beslutsärendet, upprätta en avsiktsförklaring inför ett i nästa steg, ett arrendeavtal. Det arrendeavtal som kommer att tecknas efter beslut, omfattar bl. a. den markyta som baseringen behöver, mark för anslutningsväg samt lösningar för nödvändiga anläggningar för el, vatten och avlopp enligt den kravspecifikation som framgår av utredningsrapporten. Avtalet kommer att reglera rådighet över markytan under femtio (50) år, dvs till och med 2071, utifrån en inledande arrendetid om trettio (30) år, med möjlighet till förlängt arrende i ytterligare tio (10) år i två (2) omgångar.

Inom ramen för alternativ 2, Ullna, respektive alternativ 3, Mellingeholm, finns tre alternativa lösningar för vardera plats, vilka beskrivs i bilaga 4. Den samlade bedömningen är att alternativ A är mest fördelaktigt vid Ullna

och att alternativ C är mest fördelaktigt i Mellingeholm. Slutligt visar matrisen nedan en viktad jämförelse mellan alternativ A vid Ullna och alternativ C vid Mellingeholm.

JÄMFÖRELSEMATRIS	Alternativ A ULLNA	Alternativ C MELLINGEHOLM
Ekonomi	Likvärdig, se ovan	Likvärdig, se ovan
Tid från beslut till färdig bas	3-5 år	2-3 år
Rådighet	30-50 år	30-50 år
Tillgänglighet	Mer centralt i länet. Minskad insatstid och mer likvärdig tillgänglighet till länets olika delar	Placering i länets norra del. Passningsbas Karolinska Solna utjämnar detta vissa tider på dygnet.
Samordningsvinst Sjöfartsverket	Ingen, utan samlokalisering	Samordning angående perimeterskydd, tankningsmöjligheter och taxivägar. Närhet vid insatser där regionens personal följer med räddningshelikoptern.
Samordningsvinst andra prehospitala tjänster	Möjlig samlokalisering och möjlighet till nära samverkan med flera ambulansstationer i Norrort samt akutläkarbil norr	Ingen

Tabellen nedan sammanfattar de kostnadsbedömningar som den senaste utredningen redovisar för de två alternativ som bedöms som mest lämpliga.

Alternativ	Investerings-kostnad	Total årlig kostnad	Bedömd tid till färdig bas
Ullna, Österåker	110-120 mnkr	C:a 18 mnkr	3-5 år
Mellingeholm, Norrtälje	110-120 mnkr	C:a 16 mnkr	2-3 år

Kostnadsuppskattning för Bromma Flygplats och Hålludden, Värmdö, framgår av rapportunderlagets bilaga 1-3.

Nuvarande tillfälliga basering
Nuvarande basering bygger på flera kompromissmässiga lösningar, bl. a. en modullösning för en del av lokalbehovet. Hangaren motsvarar inte krav och behov av storlek, skalskyddet är inte ändamålsenligt och utrymmen saknas för de vägburna fordon som ingår i tjänsten.
HSF ansvarar för berörda avtal kopplat till nuvarande tillfälliga bas i Mellingeholm. Genom ett avtal regleras hyra av lokaler i form av hangar, kontor och övriga personalutrymmen. Ett annat avtal reglerar nyttjanderätt av flygplatsen. Flygplatsen ägs av Roslagens Flygklubb och marken av Norrtälje kommun. Lokalerna ägs av Hitech TCB Development AB.

Årlig nyttjanderättsavgift för flygplatsen uppgår till 30 000 kronor exklusive moms. Hyreskostnad avseende lokaler samt övriga driftkostnader

uppgår till cirka 3,1 mkr per år. Investeringskostnaden för basen vid Mellingeholm uppgick till 8,3 mkr (2017). Investeringskostnaden omfattade bl. a. ytskiktsarbete och asfaltering av landningsplats, installation av kommunikationsutrustning (Rakel- och GPS-repeater et. c), inköp av vitvaror och inredning samt kostnader för skalskydd och utrustning i hangar. Som investeringskostnad bör även kostnaden för den tankanläggning som etablerades vid Södersjukhuset (SÖS, 2018) beaktas, vilken uppgick till 14 mkr. De löpande kostnaderna för tankanläggningen vid SÖS regleras genom avtal mellan HSF och Locum rörande nyttjanderätt, service och drift, vilket uppgår till 363 000 kronor per år samt ett leasingavtal rörande bränsletanken omfattande 134 000 per år. Se sammanfattning i tabell nedan.

Kostnad för nuvarande bas vid Mellingeholm	**Investeringskostnad**	**Total årligkostnad**
Lokalhyra samt nyttjanderätt flygplats	8,3 mkr	3,4 mkr
Tankanläggning vid SÖS	14 mkr	497 000 kronor

Utöver vad som framgår av utredningen, finns ytterligare ett baseringsalternativ, vilket innebär att förbättra den bas som idag nyttjas vid Mellingeholm. Detta alternativ skulle innebära viss utbyggnad av befintlig hangar samt hyra av ytterligare lokalytor inom den fastighet som idag nyttjas för personalutrymmen. Kostnaden för en utbyggnad av hangar uppskattas uppgå till cirka 6 mkr och ny årlig hyres- och driftkostnad beräknas att uppgå till cirka 5 mkr per år. Alternativet innebär vidare att de investeringskostnader som skett vid Mellingeholm kan tas till vara. Nackdelen med denna lösning är Mellingeholms placering i länets norra del och ett långsiktigt beroende av nuvarande hyresvärd.

Nuvarande avtal rörande basen vid Mellingeholms flygplats gäller från och med den 5 september 2017 till och med den 5 september 2022. Avtalet innebär att avtalstiden kan förlängas för att anpassas i linje med tidplanen för färdigställande av en bas vid Ullna.

Ekonomiska konsekvenser
Investeringskostnaden för att basera tjänsten vid Ullna i Österåkers kommun beräknas uppgå till cirka 110-120 mkr. Den årliga kostnaden uppskattas uppgå till cirka 18 mkr per år, varav drift inklusive arrende bedöms uppgå till cirka 3,5 mkr per år, bevakning 7 mkr per år samt en hyreskostnad om cirka 7 mkr per år.

Konsekvenser för patientsäkerhet
Förslaget bedöms innebära positiva konsekvenser för patientsäkerheten genom att en basering vid Ullna i Österåkers kommun utgör en central placering i regionen, vilket är gynnsamt för tillgängligheten till tjänsten.
Konsekvenser för jämlik och jämställd vård
Förslaget bedöms, genom en mer central placering i länet bidra till en mer jämlik och jämställd vård.

Miljökonsekvenser
En etablering av en bas vid Ullna, Österåkers kommun, bedöms rymmas inom gällande planbestämmelser och miljötillstånd.
Vidare bedöms en etablering i Ulla minska verksamhetens miljöpåverkan relativt Mellingeholm på grund av minskade utsläpp och minskat buller på grund av den minskade tiden för tomflygningar.

Administrativa konsekvenser
Förvaltningsansvaret för en framtida bas vid Ullna bör organiseras inom Locum. Förvaltningsansvaret bör innefatta ansvar för flygsäkerhet, följsamhet till myndighetskrav och lagar samt regelmässig uppdatering av den säkerhetsbevisning och de säkerhetsmanualer som kravställs av Transportstyrelsen och andra relevanta myndigheter. Genom ett sådant ansvar, ställs ökade samt nya krav vad gäller dokumentation och administration på utsedd funktion inom Locum.

Johan Bratt
Tf hälso- och sjukvårdsdirektör

Lena Hanberg
Avdelningschef

Beslutet ska skickas till
Akten

Godkänd av Johan Bratt, 2021-05-27

Bilaga 1

Slutrapport

Utredning av framtida lokalisering
för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst



2019-09-03

HSN 2019-1800

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170 | LOC 2019-0531

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord **3**
Sammanfattning **4**
Inledning och bakgrund **5**
Uppdraget 5
Bakgrund 6
Förutsättningar och jämförelse med andra regioner 7
Sammanfattning av utredningsresultat Värmdö kommun (delrapport 1) **9**
Sammanfattning av utredningsresultat övriga delar av länet (delrapport 2) **9**
Analys av samtliga utredda platser **10**
Slutsatser, rekommendationer och förslag på fortsatt process **12**
Bilagor **14**

VI ÄR EN DEL AV REGION STOCKHOLM

2019-09-03

HSN 2019-1800

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170 | LOC 2019-0531

Förord

Ambulanshelikoptertjänsten är en viktig del i Region Stockholms prehospitala vård. Ambulanshelikopter skall säkerställa att regionens medborgare får snabb tillgång till transport med kvalificerad sjukvårdspersonal inom hela länet, även i svårtillgängliga områden som i skärgården och på Mälaröarna.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen har gett Locum AB i uppdrag att utreda förutsättningarna för en permanent basering för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst. Denna slutrapport sammanfattar resultatet av utredningens bilagda delrapporter 1 och 2 samt underbilagor.

Stockholm, september 2019

Anders Gidrup

Säkerhetschef Locum AB

VI ÄR EN DEL AV REGION STOCKHOLM

2019-09-03

HSN 2019-1800

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170 | LOC 2019-0531

Sammanfattning

Utredningen visar att det ej finns förutsättningar att åter etablera Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst på den tidigare baseringen vid Mölnvik, Värmdö kommun.

En etablering i Värmdö kommun är möjlig med vissa begränsningar på två av de platser kommunen anvisat, där Hålludden bedöms som något mer fördelaktig än Södra Mölnvik.

Goda förutsättningar finns för etablering på Bromma flygplats, vid Ullna (Österåkers kommun) och Mellingeholm (Norrtälje kommun).

Utredningens huvudrekommendation är att basen för ambulanshelikoptertjänsten lokaliseras till Bromma flygplats, i andra hand vid Ullna.

För den eller de platser som regionen väljer att gå vidare med, bör en mer detaljerad utredning och analys göras för att mer fördjupat och detaljerat säkerställa förutsättningarna för en långsiktig etablering och förvaltning av en ambulanshelikopterbas. Så tidigt som möjligt i processen bör kontakt tas med alla berörda myndigheter och intressenter för att i dialog med dessa säkerställa projektets framgång. Projektering och efterföljande förvaltning rekommenderas ske enligt i Locum AB fastställda rutiner.

2019-09-03

HSN 2019-1800

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Inledning och bakgrund

Uppdraget

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen har givit Locum AB i uppdrag att leda och samordna arbetet med att utreda lokalisering av basering för regionens ambulanshelikoptertjänst[1].

Uppdraget omfattar vidare att genomföra projektering och därefter att förvalta en permanent helikopterbas för ambulanshelikopter inom Region Stockholm.

Projektering och förvaltning ingår inte i denna utredning då det arbetet kan påbörjas först när det föreligger ett beslut om var ambulanshelikopterbasen skall lokaliseras.

Så har vi arbetat

Utredningen har delats upp i tre faser, vilka redovisas i två delrapporter:

1. Utreda förutsättningarna för en återetablering av ambulanshelikoptertjänsten i Mölnvik (redovisas i delrapport 1).
2. Utreda förutsättningarna för en etablering av ambulanshelikoptertjänsten i andra delar av Värmdö kommun (redovisas i delrapport 1).
3. Utreda förutsättningarna för en etablering av ambulanshelikoptertjänsten i övriga delar av Stockholms län (redovisas i delrapport 2).

Denna slutrapport sammanfattar delrapport 1 och 2 samt föreslår val av plats för permanent ambulanshelikopterbasering och ger rekommendationer för fortsatt process.

Projektets strävan har varit att säkerställa säkerhet, ändamålsenlighet och långsiktighet för ambulanshelikopterverksamheten, men också kostnadseffektivitet och minsta möjliga miljöpåverkan.

Projektets fokus har varit att identifiera det bästa alternativet för permanent basering utifrån ett antal viktiga värderingskriterier (se bilaga 1, Värderingsmatris). Projektet har strävat efter att betrakta ambulanshelikoptersystemet ur ett helhetsperspektiv för att undvika suboptimeringar och att minimera kostnader för etablering och drift av

[1] HSVF 181 87, HDIR 183 65, HSN 2018-1102

VI ÄR EN DEL AV REGION STOCKHOLM

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

baseringen samt miljöpåverkan i form av buller och utsläpp. Metod för urval av platser beskrivs i delrapporterna.

Bakgrund

Sedan ambulanshelikoptertjänsten inom Region Stockholm startade som en försöksverksamhet på Bromma flygplats 1992, har verksamheten aldrig haft en permanent basering. Baseringen flyttades 1993 till brandstationen i Gustavsberg, Mölnvik i Värmdö kommun, till det som då var avsett som en tillfällig basering[2].

Samtal med tidigare flygplatsledning och helikopteroperatör indikerar att de brister som sen dess funnits kring den tillfälliga basen inte har prioriterats tillräckligt med motiveringen att baseringen är tillfällig. Lokaliseringen av en permanent basering av verksamheten har utretts ett flertal gånger under årens lopp utan att någon permanent bas kommit till stånd.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen (HSF) har slutit avtal[3] om ambulanshelikoptertjänst med Babcock Scandinavian Air Ambulance AB. I § 8 framgår det att regionen skall tillhandahålla lokaler och basering för ambulanshelikopter och till verksamheten knuten vägburen ambulans[4]. Den vägburna ambulansen ska användas när väderförhållanden eller tekniska problem förhindrar flygning med ambulanshelikoptern. Den vägburna ambulansen ska vara stationerad i direkt anslutning till ambulanshelikopter-verksamheten och vara i beredskap för att direkt kunna påbörja uppdrag.

Placeringen av en permanent basering för ambulanshelikoptern har sedan 1993 utretts att antal gånger utan att beslut om lokalisering och utformning fattats. Med anledning av klagomål på buller från ambulanshelikopterverksamheten begärde Värmdö kommuns bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämnd hösten 2015 att Region Stockholm skulle ansöka om förnyat tillstånd enligt 9 kap miljöbalken för verksamheten i Mölnvik. En extern konsultbyrå fick under våren 2016 i uppdrag av Region Stockholm att ta fram en sådan tillståndsansökan. Tillståndsansökan lämnades dock aldrig in med anledning av att helikopterflygplatsens dåvarande flygsäkerhetskoordinator under våren 2017 i samråd med dåvarande verksamhetsansvarig på flygplatsen[5], gjorde bedömningen att säkerhetskraven för drifttillståndet inte längre kunde uppfyllas om basen

[2] Enligt uppgift från tidigare verksamhetsansvarig och flygsäkerhetskoordinator för helikopterflygplatsen Gustavsberg.
[3] ADA 11135, HSF 2016-1987, LS 1310-1372.
[4] Den så kallade ”dimbilen”.
[5] Anställd av helikopteroperatören.

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

permanentades[6]. Detta föranledde att Transportstyrelsens certifikat[7] för helikopterflygplatsen i Gustavsberg, Mölnvik återkallades.

Återkallandet av certifikatet innebar att Hälso- och sjukvårdsförvaltningen på mycket kort varsel tvingades hitta en alternativ placering för ambulanshelikopterverksamheten och i september 2017 flyttades verksamheten till Mellingeholm flygplats i Norrtälje kommun.

Den politiska ledningen för Region Stockholm tillsammans med den politiska ledningen för Värmdö kommun beslutade att utreda förutsättningarna för att åter basera ambulanshelikoptertjänsten i Värmdö kommun och den 12 september 2017 tecknades en gemensam avsiktsförklaring[8] i syfte att verka för detta.

Förutsättningar och jämförelse med andra regioner

För att dimensionera en ambulanshelikopterbas korrekt är det avgörande att förstå vilka krav som ställs på dess utformning och vilka behov den skall tillgodose.

En formell definition av ambulanshelikopterbas återfinns i EU:s regelverk där det definieras som:

” ‘HEMS operating base’ means an aerodrome at which the HEMS crew members and the HEMS helicopter may be on stand-by for HEMS operations;” [9].

Helicopter emergency medical service (HEMS)[10] är den engelska benämningen på kommersiella ambulanshelikopteroperationer. I regelverket föreskrivs att på en HEMS-operations bas ställs vissa krav på prestandasäkerhet för helikoptrarna. Basen definieras där som (fritt översatt) ”platsen från vilka alla flygoperationer börjar och slutar” [11]. De andra operationella platserna som beskrivs där är HEMS operating site, på svenska, skadeplats och sjukhuslandningsplats.

---

[6] Baserat på intervju med berörda ledningspersoner.

[7] Drifttillstånd för godkänd flygplats utfärdat av Transportstyrelsen.

[8] Avsiktsförklaring mellan Stockholms läns landsting och Värmdö kommun om placering av ambulanshelikopterverksamheten (https://www.sll.se/contentassets/e4fbcdea3a9145a7a277973acf160af9/loi_varmdo_-170911-hsf-senast-version.pdf) Dokumentet saknar diarienummer.

[9] Regulation (EU) 965/2012 on air operations IR, AMC, GM and CS-FTL.1 Annex I definitions.

[10] GM1 SPA.HEMS.100(a) Helicopter emergency medical service (HEMS) operations.

[11] GM1 SPA.HEMS.100(a) (f) (1).

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

När det gäller tekniskt underhåll av helikoptrarna skiljer regelverket[12] på löpande underhåll (Line maintenance) som sker med helikoptern kvar på ambulanshelikopterbasen och mer omfattande underhåll (Base maintenance) som kan kräva specialverktyg, flera tekniker och ofta innefattar utbyte av större komponenter. Base maintenance sker på en underhållsbas. För regionens helikoptrar ligger den för närvarande i Östersund.

Region Stockholms helikopterbas skall således inrymma utrymmen för lättare underhåll och lämpliga lokaler för tekniker i jour. I det ingår sovrum, kontor, särskilda utrymmen för förvaring av miljöfarliga ämnen samt instrument- och elektronikunderhåll med mera.

Vidare skall basen ha ändamålsenliga lokaler för tjänstgörande sjukvårds- och flygpersonal (boende, planering, möten, förplägnad och administrativt arbete). Utrymme skall finnas för vidareutbildning, förvaring av all förbrukningsmateriel inklusive godkänd förvaring av mediciner och syrgas. Det skall finnas möjlighet till påfyllning av flygbränsle och oljor, samt omhändertagande av spill av dessa vätskor såväl som miljö- och hälsofarligt avfall.

Det skall finnas hangarutrymme för aktuella helikoptertyper. Där skall finnas möjlighet att tvätta helikoptrarna och avloppet skall ha oljeavskiljare. Utrymmet bör innefatta marginal för större helikoptertyper som kan bli aktuella i framtiden. Det bör även finnas möjlighet att på ett enkelt sätt utöka verksamheten med fler helikoptrar om behovet skulle uppstå. Basen skall även kunna ta emot räddningshelikoptrar i enlighet med det avtal som finns mellan regionen och Sjöfartsverket. Ur ett samhällsperspektiv är det värdefullt i händelse av kris, höjd beredskap och krig om inflygningsvägar, landningsytor och uppställningsplatser dimensioneras för att medge landning med samhällets alla helikopterresurser.

Allt som behövs för att återställa helikoptrarna inför nya uppdrag ska finnas på basen inklusive drivmedel.

Då kravet i senaste upphandlingen av ambulanshelikoptertjänsten innefattade kapacitet att operera under instrumentväderförhållanden, är det rimligt att en permanent bas har potential att godkännas för instrumentinflygning. Basen skall ha ett adekvat skalskydd och bevakning, tillgång till kommunikation via Rakel, internet, mobiltelefon och fast telefon. Det skall finnas ändamålsenliga utrymmen för personal, parkering, tvätt och enklare underhåll av verksamhetens vägburna ambulanser.

Goda kommunikationer och utrymmen för parkering för personal och besökande är annat som styr behovet av ytor och tillgänglighet till basen.

Inom andra regioner är ambulanshelikopterverksamheten ofta baserad på kommunala flygplatser. Så till exempel i Region Norrbotten på Gällivare flygplats, i region

[12] GM1 SPA.HEMS.100(a).

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Västerbotten på Lycksele flygplats, i Region Dalarna på Mora flygplats som samägs av landstinget och kommunen samt i Region Värmland på Karlstad flygplats. I Region Uppsala är ambulanshelikoptern baserad på Ärna flygplats som drivs av flygvapnet. I Region Gotland är helikoptern baserad på Visby flygplats som likt Bromma är en statligt ägd flygplats som drivs av Swedavia. Västra Götalandsregionens ambulanshelikopter är lokaliserad till Säve flygplats i Göteborg, där flygplatsen ägs av en privat entreprenör. Ambulanshelikoptern i Region Jämtland Härjedalen är lokaliserad på en helikopterflygplats i utkanten av Östersund. Flygplatsen är inte inrättad eller godkänd av Transportstyrelsen varför ägarförhållandena ej redovisas i myndighetens underlag. Således har merparten av ambulanshelikoptertjänsterna i Sverige sin basering på en redan befintlig flygplats, där drifts- och ägarförhållandena kan skilja sig åt.

Sammanfattning av utredningsresultat Värmdö kommun (delrapport 1)

Slutsatsen från utredningens fas 2 (delrapport 1) är att en återetablering av ambulanshelikopterbaseringen till Värmdö bedöms vara möjlig.

Projektgruppen har indelat utredningen i tre steg. I det första steget utvärderades en eventuell återetablering till den tidigare baseringen i Mölnvik. Utredningen konstaterar att en sådan återflytt ej är lämplig på grund av platsens höga risknivå.

I steg två utvärderades tre av Värmdö kommun anvisade platser samt en plats som tidigare använts som bas för polishelikopterverksamheten. Kovik och Myttinge har därvid bedömts olämpliga medan Södra Mölnvik och Hålludden bedömts vara möjliga att utreda vidare. Utredningen konstaterar att de är i stort sett likvärdiga. Båda platserna är, beroende på markförhållanden och tillgängliga markområden, förhållandevis dyra att bebygga och har begränsade utvecklingsmöjligheter.

Utredningen visar, vid en jämförelse mellan de av Värmdö kommun föreslagna platserna, att Hålludden utgör det lämpligaste alternativet. Detta främst med hänsyn till att platsen genererar minst bullerpåverkan för omgivningen samt dess närhet till väg 222 och anslutningsmöjligheterna till denna. Vidare undviks även eventuell problematik med en befarad hasselsnokspopulation i Södra Mölnvik[13].

En mycket försiktig kostnadsuppskattning för baseringen uppgår till 150-200 miljoner kronor +/- 30% exklusive markkostnad.

[13] Skyddad inom EU genom EU:s habitatdirektiv. Fridlyst. Upptagen på Artdatabankens röda lista som sårbar.

2019-09-03

HSN 2019-1800

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170 | LOC 2019-0531

Sammanfattning av utredningsresultat övriga delar av länet (delrapport 2)

En etablering av ambulanshelikopterbaseringen bedöms vara möjlig på flera alternativa platser. Av de nio utvalda platserna som granskats närmare har Bromma flygplats, Ullna i Österåkers kommun och Mellingeholm, Norrtälje kommun bedömts väl uppfylla kraven på och värderingskriterierna för en framtida bas.

De baseringsalternativ som projektet bedömer kan färdigställas snabbast och även bedöms ha lägst etableringskostnader av de granskade platserna är Bromma flygplats i Stockholm och Mellingeholm flygplats i Norrtälje.

Mellingeholm flygplats ligger i länets norra del med närhet till Norrtälje sjukhus och Roslagens skärgård. Flygplatsen utnyttjas även för skolflygning, privatflygning, kommersiell flygtrafik och räddningshelikopterverksamhet, men saknar trafikledning vilket sammantaget medför en ökad risknivå jämfört med platser med färre flygrörelser eller där det finns trafikledning. Alternativet faller väl ut utifrån huvuddelen av de bedömningskriterier som värderats (se bilaga 1, Värderingsmatris). Att lokaliseringen är förskjuten till länets norra del kompenseras delvis av inrättandet av passningsbas på Karolinska Universitetssjukhuset Solna, samt en nyinrättad tankplats på Södersjukhuset.

Bromma flygplats bedöms uppfylla alla uppsatta bedömningskriterier och många av kraven på fysisk utformning av en basering finns redan på plats vilket uppskattas ge en mer begränsad investeringskostnad (15-20 MSEK lägre) jämfört med de områden som utretts där basen måste projekteras från grunden. Det finns dock en osäkerhet kring möjligheterna till fortsatt verksamhet efter 2038.

Ullna, Rydboholm bedöms vara den plats som till största del uppfyller de bedömningskriterier som värderats (se bilaga 1, Värderingsmatris). Ullna har den mest centrala placeringen i länet av de undersökta platserna. Vidare uppnås en närhet till stora trafikleder (E18) och närhet till framför allt Danderyds sjukhus. Den av WSP presenterade preliminära utformningen av basen kan komma att ändras vid en eventuell projektering. Platsen bedöms även ha goda möjligheter till utbyggnad vid behov. Rådighet långsiktig över marken kan skapas, då markägaren är beredd att upplåta området för 30-50 år.

VI ÄR EN DEL AV REGION STOCKHOLM

2019-09-03

HSN 2019-1800

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Analys av samtliga utredda platser

Bedömning och prioritering av de områden som utretts har gjorts med hjälp av en värderingsmatris[14] där centrala bedömningskriterier viktats inför etablering av ny bas för ambulanshelikoptertjänsten. De områden som anges i matrisen är Bromma flygplats, Ullna, Mellingeholm och Hålludden.

Matrisen visar att Bromma flygplats och Ullna, Rydboholm är de områden som är mest fördelaktiga för basering sett till dess lokalisering, närhet till större trafikleder, hinderfrihet och delvis ostört läge. Av alternativen Bromma och Ullna, förordas en basering på Bromma då en befintlig infrastruktur för helikopterverksamhet finns på plats och att markarbeten och perimeterskydd bedöms medföra lägst kostnader. Här kan noteras att andra regioner i huvudsak har sina ambulanshelikopterbaser förelagda till befintliga flygplatser. Ett osäkerhetsmoment är dock de nuvarande planerna för nedläggning av Bromma flygplats år 2038, men även om flygplatsen läggs ner, kan det finnas möjlighet att behålla avgränsade ytor för en ambulanshelikopterbas.

Mellingeholm och Hålludden ses som mindre lämpliga sett till deras placering i länet. Vidare bedöms Hålludden ha sämre möjligheter till en optimal utformning av basen och begränsade möjligheter till en utökning av verksamheten på grund av markområdets utsträckning och beskaffenhet.

[14] Bilaga 1

VI ÄR EN DEL AV REGION STOCKHOLM

2019-09-03

HSN 2019-1800

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Åtgärder för att centralisera och öka tillgängligheten till ambulanshelikoptertjänsten

I samband med flytten till basen vid Mellingeholm flygplats i Norrtälje, har olika åtgärder vidtagits i syfte att centralisera ambulanshelikoptertjänsten. En bränsleanläggning har etablerats vid Södersjukhusets (SÖS) helikopterflygplats och vid helikopterflygplatsen på Karolinska universitetssjukhuset i Solna har lokaler anpassats så att ambulanshelikopterns besättning kan kvarstanna centralt i Stockholm för att invänta nya uppdrag (en s.k. ”passningsbas”). Passningsbasen används mycket aktivt och direktivet för ambulanshelikoptertjänsten bygger idag på att helikoptern dirigeras till Karolinska i Solna för att kvarstanna där i avvaktan på nytt uppdrag efter man avlämnat patient vid något av regionens centrala sjukhus. Undantag är vid passbyte för besättning eller vid behov av teknisk åtgärd. Vid byggnation av ny helikopterflygplats vid Danderyds sjukhus, planeras för ytterligare en tankningsmöjlighet och en passningsbas. Syftet med dessa lösningar är att öka tillgänglighet till tjänsten. Tankningsmöjligheter centralt i länet och möjligheter för besättningen att invänta nästkommande uppdrag centralt i Stockholm, innebär att framflygningstiden till olika delar av länet minskar och att flygning till Norrtälje eller en annan bas i länets ytterområden enbart för att fylla på bränsle eller för att invänta nytt uppdrag kan undvikas. Lösningarna är en viktig faktor ur ett tillgänglighets- och patientsäkerhetsperspektiv och innebär att den geografiska placeringen av den framtida permanenta basen blir mindre avgörande och känslig ur ett avståndsperspektiv.

Möjlighet för samlokalisering av ambulanshelikoptertjänsten och andra prehospitala verksamheter

Vid en permanent basering vid Bromma flygplats eller Ullna finns på sikt möjlighet att överväga en samlokalisering mellan ambulanshelikoptertjänsten och akutläkarbiltjänsten. Detta skulle öppna för en ökad interaktion mellan besättningarna på akutläkarbil och ambulanshelikopter. En sådan samlokalisering skulle också öka möjligheterna för läkare att vid behov medfölja på ambulanshelikopteruppdrag.

Tidsaspekter

Projektets bedömning är att det är en flerårig process att färdigställa en ny bas. Det är således inte möjligt att färdigställa en ny basering i Värmdö till den 1 september 2020. Tidsåtgången för nödvändiga tillstånd, som till exempel miljö- och bygglov, bedöms till minst sex månader och det är inte ovanligt att tillståndsprocessen tar flera år. En bedömning är att själva byggtiden är minst tolv månader. Till detta kan det komma att bli aktuellt att upphandla olika typer av driftavtal. Miljötillstånd och Transportstyrelsens tillstånd för inrättande och drift av flygplatsen skall inhämtas. Ansökningar kan komma att överklagas.

VI ÄR EN DEL AV REGION STOCKHOLM

2019-09-03

HSN 2019-1800

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170 | LOC 2019-0531

VI ÄR EN DEL AV REGION STOCKHOLM

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Synpunkter från remittenter:

- Baschefen för Region Stockholms ambulanshelikopteroperatör Babcock SAA har granskat och godkänt[15] rapportens faktainnehåll.
- Hälso- och sjukvårdsförvaltningens representant ansvarig för ambulanshelikopterkontraktet har granskat rapporten. De synpunkter som framkommit har inarbetats i rapporten innan publicering.

Slutsatser, rekommendationer och förslag på fortsatt process

Projektet har identifierat fyra, till olika grad, lämpliga platser för en permanent basering av Region Stockholms ambulanshelikopterverksamhet. Som underlag för rekommendationerna ligger den bifogade värderingsmatrisen i bilaga 1. Vid en granskning av hur andra regioner med ambulanshelikopterverksamhet löst baseringsfrågan, framgår att samtliga baser utom en är etablerade på befintliga flygplatser. Det framgår vid kontakt med de som senast byggt en ny bas, Region Norrbotten, att fördelarna med att lokalisera verksamheten till en befintlig flygplats med infrastruktur, perimeterskydd, bevakning, hinderfrihet och servicefunktioner på plats varit tunga skäl till flytten från den tidigare basen.

Ovanstående fördelar erhålls vid Bromma flygplats. En flygplats med trafikledning under stora delar av dygnet ökar flygsäkerheten, vilket är en viktig aspekt. Brommas geografiska placering är relativt central i länet, vilket gör att man snabbt når länets ytterområden. Bromma flygplats har erbjudit förberedd mark för en etablering vilket minskar kostnader och tid för en färdigställning av en framtida bas.

Efter Bromma framstår Ullna i Österåkers kommun som det näst bästa alternativet. Ullna erbjuder den mest central placeringen i länet. . Markägaren erbjuder en långsiktig rådighet över marken, vilket är en viktig parameter. Marken i området bedöms enkel att förbereda för byggnation och närheten till Rydbokrossen gör att området redan är bullerpåverkat. Möjligheten att transportera makadam och andra massor från Rydbokrossen gör att transportbehovet och miljöpåverkan i samband med dessa transporter minimeras. Närheten till E18, Danderyds sjukhus och Karolinska Universitetssjukhuset i Solna är en stor fördel när väder eller andra skäl gör att helikoptern ej kan nyttjas.

[15] Vid möte i Norrtälje 2019-08-21.

VI ÄR EN DEL AV REGION STOCKHOLM

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Som tredje alternativ ser projektet möjligheten att permanenta nuvarande tillfällig bas i Mellingeholm, Norrtälje kommun. Basen är belägen på en befintlig flygplats, vilket projektet ser som en fördel, men det saknas komplett perimeterskydd, permanent bevakning och trafikledning. På flygplatsen bedrivs omfattande skolflygning och annan flygverksamhet vilket kan utgöra en ökad risk jämfört med en kontrollerad flygplats med trafikledning. Mellingeholm ligger förskjutet norrut i länet vilket gör att flygtiden till länets södra delar blir relativt lång.

Den placering som projektet bedömer som minst lämplig är Hålludden i Värmdö kommun. Orsaken till detta är de förväntade höga kostnaderna för upprättande av en bas och platsens begränsade ytor som minimerar utveckling av basen samt eventuell samlokalisering. Dock är placeringen i länet gynnsam och närheten till skärgården gör att insatstiden till öar utan landförbindelse minskas.

Projektet förordar att beslut tas att vidare utreda och projektera dessa platser i prioriteringsordning:

1. Bromma flygplats, Stockholms stad.
2. Ullna, Österåkers kommun.
3. Mellingeholm, Norrtälje.
4. Hålludden, Värmdö kommun.

Projektet rekommenderar att:

- beslut tas för att i första hand arbeta för att basera ambulanshelikopterverksamheten i Region Stockholm på Bromma flygplats.
- beslut tas för att i andra hand arbeta för att basera ambulanshelikopterverksamheten i Region Stockholm vid alternativet Ullna, Österåker.
- tidigt kontakta samtliga berörda myndigheter och intressenter för att minimera tiden till färdigställande av basen.
- projektering av rekommenderade alternativ sker enligt Locum AB:s rutiner.
- om det framkommer hinder för etablering på Bromma, bör Hälso- och sjukvårdsförvaltningen ge Locum AB i uppdrag att fortsätta projekteringsarbetet med andra i utredningen presenterade platser i prioriteringsordning enligt Värderingsmatris, bilaga 1.
- att fortsatt utredning och projektering tar hänsyn till den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050, för att säkerställa långsiktighet

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

och lämplig dimensionering sett till den önskade regionala utvecklingen/tillväxten

- att samverkan sker med andra samhällsnyttiga aktörer så som Försvarsmakten, Polisflyget och Sjöfartsverket för att utreda möjligheter till samlokalisering, samverkan och maximal samhällsnytta och kostnadseffektivitet.
- att dimensionering och utformning tar hänsyn till verksamhetens robusthet och att medicin och sjukvårdsmateriel för tre månaders förbrukning finns tillgängligt på basen samt att försörjning med flygbränsle och andra förbrukningsvaror säkerställs för en längre period.
- att baseringen utformas med redundans i strömförsörjningen till systemkritiska funktioner som tillträde, bränsleförsörjning, hangarportar, viss belysning mm enligt särskilt utförd riskanalys.
- att förvaltning av ambulanshelikopterbasen sker av Locum AB enligt normala rutiner.

Bilagor

Bilaga 1	Värderingsmatris
Bilaga 2	Delrapport 1 med underbilagor
Bilaga 3	Delrapport 2 med underbilagor

locum.
VÄRDEN FÖR VÅRDEN

2019-08-28

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170

HSN 2019-1800,
2019-0531

Bilaga 2 – Värderingsmatris

I värderingsmatrisen nedan poängsätts de utvärderade lokaliseringsalternativen från 1-4, där 4 poäng, utgör det mest fördelaktiga värdet. Figur 1 visar länets ungefärliga mittpunkt i nord/sydlig riktning och relationen till de olika baseringsförslagen. Figur 2 visar relationen mellan tänkbara baseringar och kontrollerat luftrum samt restriktionsområden. Figur 3-6 redovisar nyckeltal relaterade till verksamheten. Figur 7-8 visar statistisk redovisning av vindriktning och vindstyrka.

BEDÖMNINGSKRITERIUM	BROMMA FLYGPLATS (Stockholm stad)	ULLNA (Österåkers kommun)	MELLINGEHOLM (Norrtälje kommun)	HÅLLUDDEN (Värmdö kommun)
Tillgänglighetsaspekter	4	3	1	2
Beskrivning: Framflygningstider och patientsäkerhet. Flygtider i vindstilla med normal flyghastighet till geografiskt spridda platser i region Stockholm och till KS Solna för patientavlämning; Väddö, Sandhamn, Nynäshamn, Södertälje och Adelsö. Värdering efter avstånd från länets mitt och sammantagen flygtid enligt ovan. Båda faktorerna värderas lika.	Lokalisering något förskjuten mot länets södra delar, se figur 1. Närhet till samtliga akutsjukhus utom Norrtälje. Omedelbar närhet till Karolinska Solna. Flygtider: Väddö 22,9 + 22,2 = 45,1 Sandhamn 14,8 + 14,0 = 28,8 Nynäshamn 13,5 + 13,5 = 27,0 Södertälje 6,6 + 7,5 = 14,1 Adelsö 7,4 + 8,6 = 16,0 Totalt 131,0 min	Lokalisering nära länets geografiska mitt med närhet till framförallt Danderyds sjukhus, se figur 1. Flygtider: Väddö 18,5 + 22,2 = 40,7 Sandhamn 12,8 + 14,0 = 30,8 Nynäshamn 17,0 + 13,5 = 30,5 Södertälje 11,0 + 7,5 = 18,5 Adelsö 10,5 + 8,6 = 19,1 Totalt 139,6 min.	Lokalisering förskjuten mot länets norra delar, se figur 1. Flygtider: Väddö 7,3 + 22,2 = 29,5 Sandhamn 13,7 + 14,0 = 27,7 Nynäshamn 27,5 + 13,5 = 41,0 Södertälje 22,8 + 7,5 = 30,3 Adelsö 21,4 + 8,6 = 30,0 Totalt 158,5 min.	Lokalisering något förskjuten mot länets södra och östra delar, se figur 1. Flygtider: Väddö 20,9 + 22,2 = 43,1 Sandhamn 8,5 +14,0 = 22,5 Nynäshamn 13,9 + 13,5 = 27,4 Södertälje 11,6 + 7,5 = 19,1 Adelsö 13,8 + 8,6 = 22,4 Totalt 134,5 min.

locum.
VÄRDEN FÖR VÅRDEN

2019-08-28

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170

HSN 2019-1800,
2019-0531

BEDÖMNINGSKRITERIUM	BROMMA FLYGPLATS (Stockholm stad)	ULLNA (Österåkers kommun)	MELLINGEHOLM (Norrtälje kommun)	HÅLLUDDEN (Värmdö kommun)
Hinderfrihet och grad av ostört läge Beskrivning: Buller och befolkningens acceptans (inkl. historik, trafik och naturvärden).	2 Kringliggande områden påverkas redan idag av flygbuller. Buller-reducerande procedurer minskar bullerpåverkan. En basering kan komma att påverkas av eventuell nedläggning av Bromma flygplats 2038. Inga naturvärden bedöms påverka lokaliseringen.	3 Området har extremt få fastboende relativt närheten till Stockholms centrala delar. Berörd kommun och markägare positiva till etablering. Nära andra bullerstörande verksamheter som Roslagsbanan. Inga naturvärden bedöms påverka lokaliseringen.	2 Området har redan idag bullerpåverkan av flygplans- och helikopterverksamhet. Flygplatsen är dock placerad i relativt ostört läge för omgivningen. Kommunen och flygplatsorganisationen positiv till etablering. Inga naturvärden bedöms påverka lokaliseringen.	2 Området redan bullerstört av väg 222. Förhållandevis få kringboende. Omgivande naturvärden och kulturverksamhet kan påverka lokaliseringen. Kommunen positiv till etablering. Omfattande markarbete, berg utjämnas och påfartsled byggas.
Ändamålsenlig placering Beskrivning: Tillgång till farbar väg, närhet till större trafikled och befolkningscentra samt avstånd från större akutsjukhus (Norrtälje sjukhus, Danderyds sjukhus, Karolinska universitetssjukhuset Solna, Södersjukhuset och Karolinska universitetssjukhuset Huddinge).	4 Finns anslutningsväg och omedelbar närhet till större trafikleder, och befolkningscentra. Cirka 7 km med bil till KS Solna.	3 Kräver anläggning av anslutningsväg. I omedelbar närhet till större trafikleder. Cirka 13 km med bil till Danderyds sjukhus.	2 Finns farbar väg med närhet till större trafikleder. Cirka 4.km med bil till Norrtälje sjukhus.	2 Kräver anläggning av väg och utjämning av berg. Nära väg 222. Cirka 22 km med bil till SÖS.

locum.
VÄRDEN FÖR VÅRDEN

2019-08-28

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170

HSN 2019-1800,
2019-0531

BEDÖMNINGSKRITERIUM	BROMMA FLYGPLATS (Stockholm stad)	ULLNA (Österåkers kommun)	MELLINGEHOLM (Norrtälje kommun)	HÅLLUDDEN (Värmdö kommun)
Inflygningsvägar relaterade till förhärskande vindriktning[1]. Beskrivning: Landning och start skall ske i motvind.	3 Bana med in och utflygning i samma riktning gör att det alltid finns möjlighet att ha motvindskomposant i landningen.	2 25 graders vinkel mellan in och utflygning. Inflygningsriktningarna medger landning i förhärskande vindriktning huvuddelen av tiden.	3 Bana med in och utflygning i samma riktning gör att det alltid finns möjlighet att ha motvindskomposant i landningen.	3 In och utflygning i samma riktning gör att det alltid finns möjlighet att ha motvindskomposant i landningen.
Långsiktig rådighet över mark Beskrivning: Egen mark, köpt mark eller arrenderad mark. Egen mark, 3 poäng. Rådighet över tid kan skapas, 2 poäng. Osäkert, 1 poäng.	2 Flygplatsen beredd att arrendera ut marken långsiktigt. Dock osäkert om situationen efter 2038.	2 Markägaren har sagt sig vara beredd att arrendera ut marken för minimum 30 år.	1 Slutlig lösning för markupplåtelse behöver förhandlas med nuvarande arrendator och Norrtälje kommun, vilka dock är positiva.	1 Slutlig lösning för markupplåtelse måste förhandlas med nuvarande ägare och Värmdö kommun, vilka dock är positiva.

[1] Förhärskande vindriktning har i utredningen bedömts utifrån vindanalys Stavsnäs och Bromma, figur 6 och 7 nedan.

2019-08-28

HSN 2019-1800,
2019-0531

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170

BEDÖMNINGSKRITERIUM	BROMMA FLYGPLATS (Stockholm stad)	ULLNA (Österåkers kommun)	MELLINGEHOLM (Norrtälje kommun)	HÅLLUDDEN (Värmdö kommun)
Flygsäkerhet och ändamålsenlighet för verksamheten Beskrivning: Hindersituation, master, ledningar, vattenvägar, annan verksamhet. En lokalisering på befintlig flygplats är branschstandard och bedöms ge fördelar gällande flygsäkerhet och ändamålsenlighet.	3 Belägen på kontrollerad flygplats. Hindersituationen följs upp av flygplatsorganisationen och medger instrumentinflygning. Hindersituationen medger inte lågflygning till och från baseringen i dåligt väder. Kompenseras delvis av möjlighet till instrumentinflygning vid låga siktvärden och till låga minimihöjder. Under öppethållningstid bedrivs flygtrafiktjänst vilket bedöms öka flygsäkerheten avsevärt.	2 Etablering utanför befintlig flygplats. Hindersituationen uppfyller kraven för verksamheten och bedöms medge instrumentinflygning men med högre minimihöjder än Bromma flygplats. Hindersituationen och närheten till vattenvägar söderut underlättar lågflygning till och från baseringen i dåligt väder.	2 Etablering på befintlig okontrollerad flygplats. Hindersituationen uppfyller kraven för verksamheten och bedöms medge instrumentinflygning men med högre minimihöjder än Bromma flygplats. Hindersituationen och avstånd till vattenvägar bedöms vara mindre bra än övriga alternativ för att genomföra lågflygning till och från baseringen i dåligt väder. Flygplatsen används av luftfartyg utan radio och flygskolverksamhet vilket bedöms medföra en ökad risk jämfört med till exempel Bromma flygplats.	1 Etablering utanför befintlig flygplats. Hindersituationen uppfyller kraven för verksamheten och bedöms medge instrumentinflygning men med högre minimihöjder än Bromma flygplats. Hindersituationen och närheten till vattenvägar västerut underlättar lågflygning till och från baseringen i dåligt väder. Lokaliseringens höjd över omgivande vatten kan medföra problem vid låga molnbaser. Stor kraftledning norr om planerad bas, parallellt med föreslagen in och utflygning.

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170

2019-08-28

HSN 2019-1800,
2019-0531

BEDÖMNINGSKRITERIUM	BROMMA FLYGPLATS (Stockholm stad)	ULLNA (Österåkers kommun)	MELLINGEHOLM (Norrtälje kommun)	HÅLLUDDEN (Värmdö kommun)
Investeringskostnader/ekonomi Beskrivning: Behov att dra media-försörjning, spränga berg, avverka skog etc.	4 All mediaförsörjning framdragen till tomtgränsen enligt Bromma flygplats. Markanläggningskostnader ej kalkylerade, men bedöms som begränsade då tomtmarken är förberedd för byggnation och media är framdraget till tomtgräns.	2 Behov föreligger för framdragning av El, VA och annan media. Markförhållandena bedöms förhållandevis enkla att förbereda för byggnation. Inga eller mindre sprängnings-arbeten krävs. Närhet till Rydbokrossen underlättar och minskar kostnader för fyllnadsmaterial och miljöpåverkan under byggtiden. Av WSP kalkylerade markanläggningskostnader 14,5 MSEK	3 All försörjning framdragen till nuvarande bas. Behov föreligger för framdragning av El, VA och annan media om ny etablering på flygplatsen görs. Markförhållandena bedöms förhållandevis enkla att förbereda för byggnation. Inga eller mindre sprängningsarbeten krävs. Markanläggningskostnader ej kalkylerade, men bedöms som begränsade då föreslagen placering är i anslutning till befintlig verksamhet.	1 Behov föreligger för framdragning av El, VA och annan media. Markförhållandena bedöms förhållandevis komplicerade att förbereda för byggnation. Omfattande sprängnings-och schaktningsarbeten krävs. Av WSP kalkylerade markanläggningskostnader 21.2 MSEK
Instrumentinflygning Beskrivning: Möjligheter till att få godkänd instrumentinflygning till baseringen.	4 Bromma är en godkänd instrumentflygplats.	2 Bedöms som goda. Hinderfriheten bedöms medge PINS inflygning. Ytterligare utredning krävs. Befinner sig i okontrollerat luftrum.	2 Bedöms som goda. Hinderfriheten bedöms medge PINS inflygning. Ytterligare utredning krävs. Befinner sig i okontrollerat luftrum.	2 Bedöms som goda. Hinderfriheten bedöms medge PINS inflygning. Ytterligare utredning krävs. Befinner sig i okontrollerat luftrum.

locum.
VÄRDEN FÖR VÅRDEN

2019-08-28

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170

HSN 2019-1800,
2019-0531

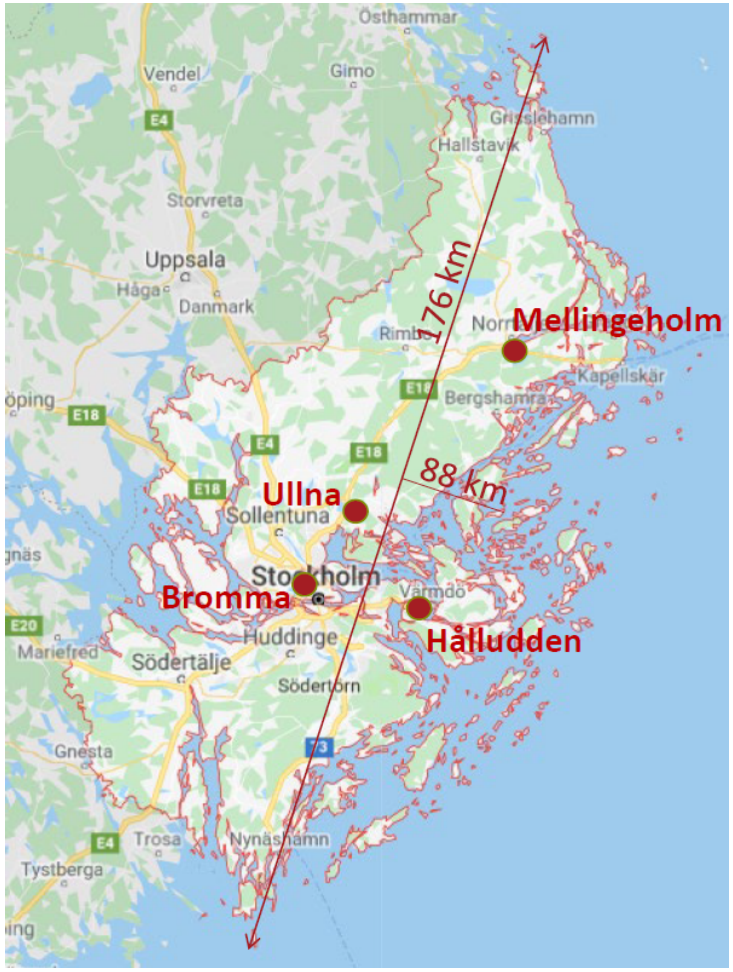
BEDÖMNINGSKRITERIUM	BROMMA FLYGPLATS (Stockholm stad)	ULLNA (Österåkers kommun)	MELLINGEHOLM (Norrtälje kommun)	HÅLLUDDEN (Värmdö kommun)
Framtida utvecklingsmöjligheter Beskrivning: Möjligheter till att vid behov utöka verksamheten med fler eller större helikoptrar. Eventuell samlokalisering med annan verksamhet.	2 Bedöms som goda. Bromma planeras stänga 2038. Utredningen bedömer att om politisk vilja finns kan helikopterverksamhet inrymmas i framtida planer för området även om flygplansverksamheten upphör. Utrymme finns för ytterligare byggnationer i sydostlig riktning.	4 Bedöms som mycket goda. Fria ytor finns norrut från tänkt etablering. Söderut kan basen möjligen blockera förlängning av anslutningsväg om den av WSP föreslagna placeringen behålls.	2 Bedöms som goda. Kommun och entreprenörer har redovisat möjligheter för nybyggnation inom flygplatsområdet. Föreslagen placeringen av byggnationer kräver dock en längre hovringsväg till landningsbanan.	1 Bedöms som mycket små beroende på omgivande marks begränsningar. Ytan för etablering medger ej optimal placering och utformning av byggnader, tankplats och tillfartsväg.
Summa:	30	23	18	15

2019-08-28

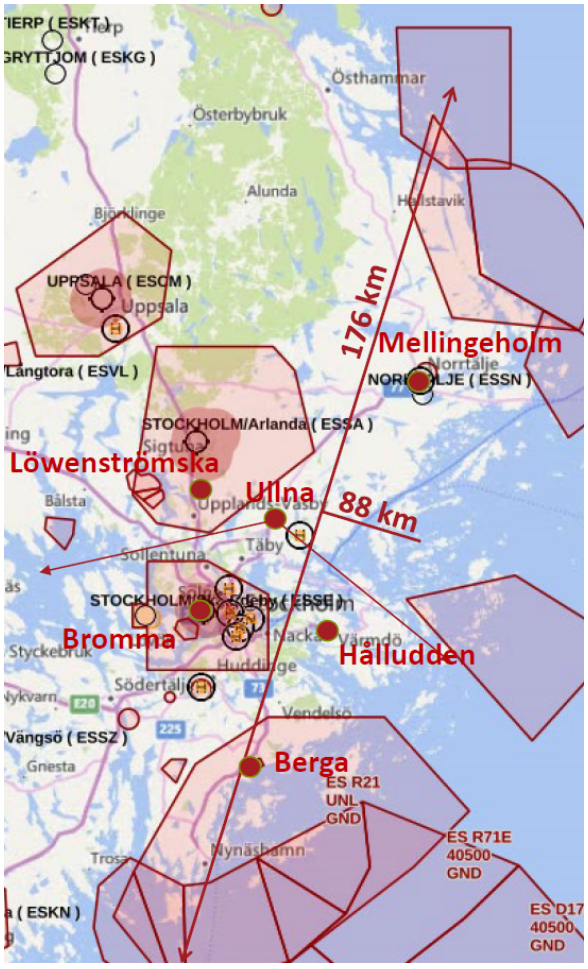
HSN 2019-1800,
2019-0531

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170



Figur 1.



Figur 2.

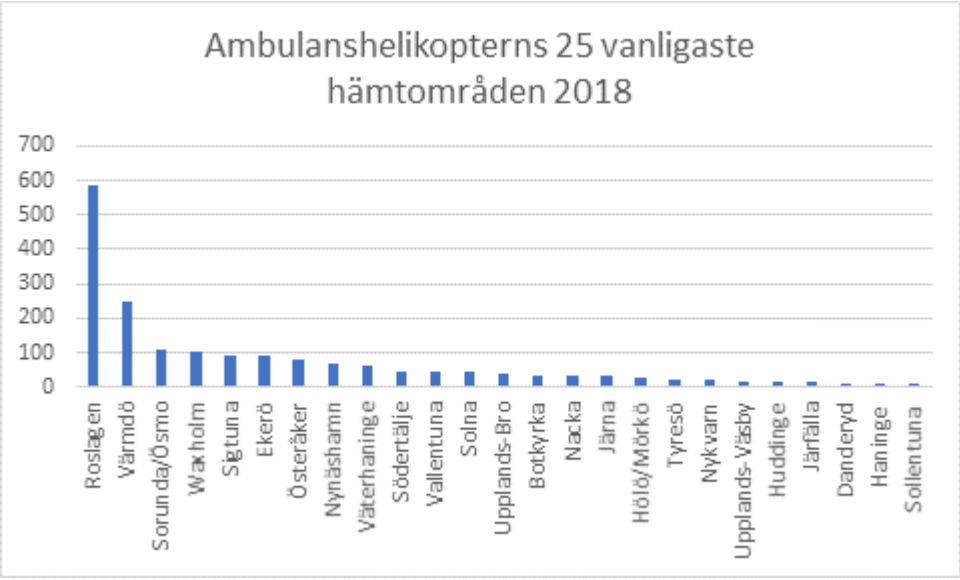
Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170

2019-08-28

HSN 2019-1800,
2019-0531

Nyckeltal kopplade till utredning och analys.



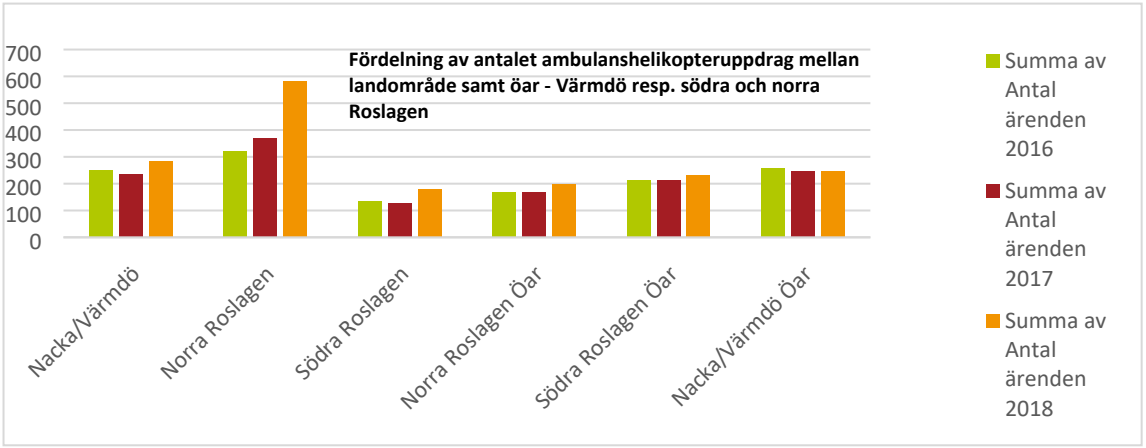
Figur 3

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

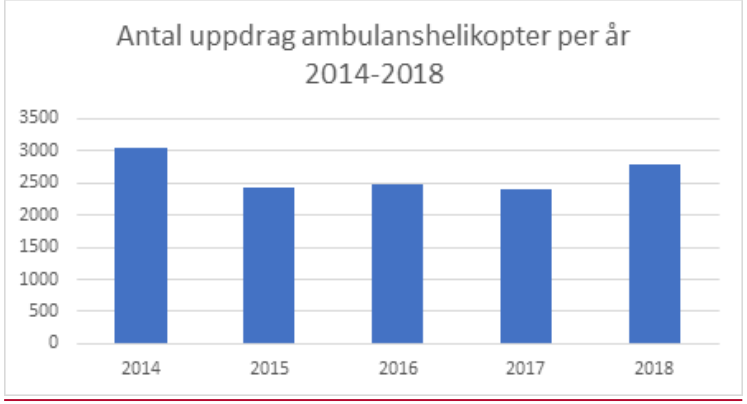
2019-08-28

HSN 2019-1800,
2019-0531

Projektrapport Projektnummer: 80109170



Figur 4



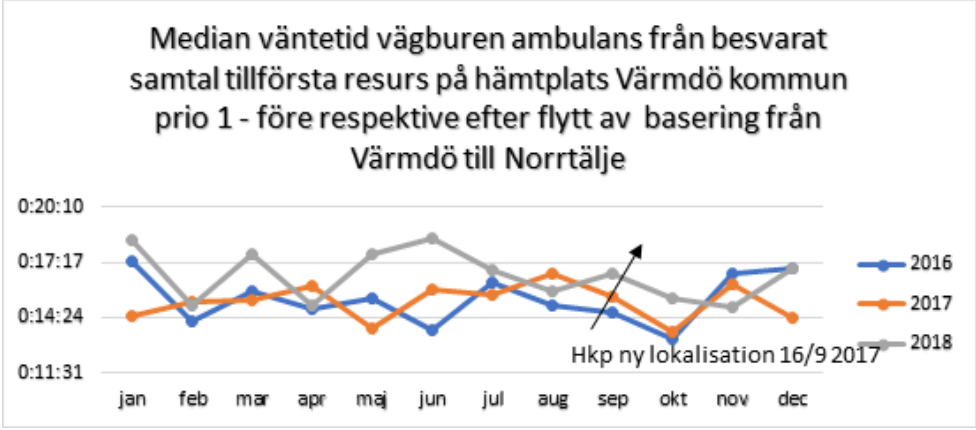
2019-08-28

HSN 2019-1800,
2019-0531

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170

Figur 5



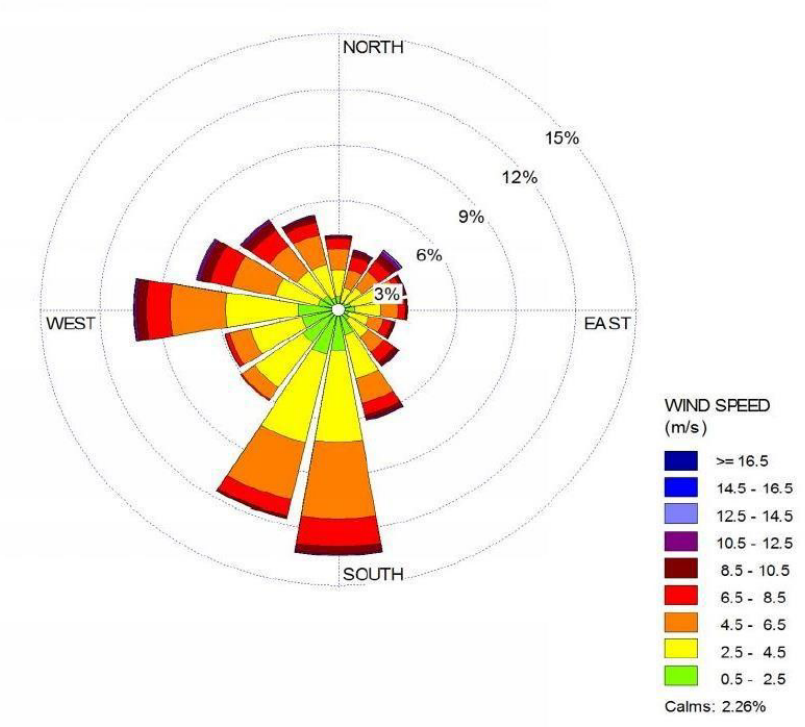
Figur 6

2019-08-28

HSN 2019-1800,
2019-0531

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

Projektrapport Projektnummer: 80109170



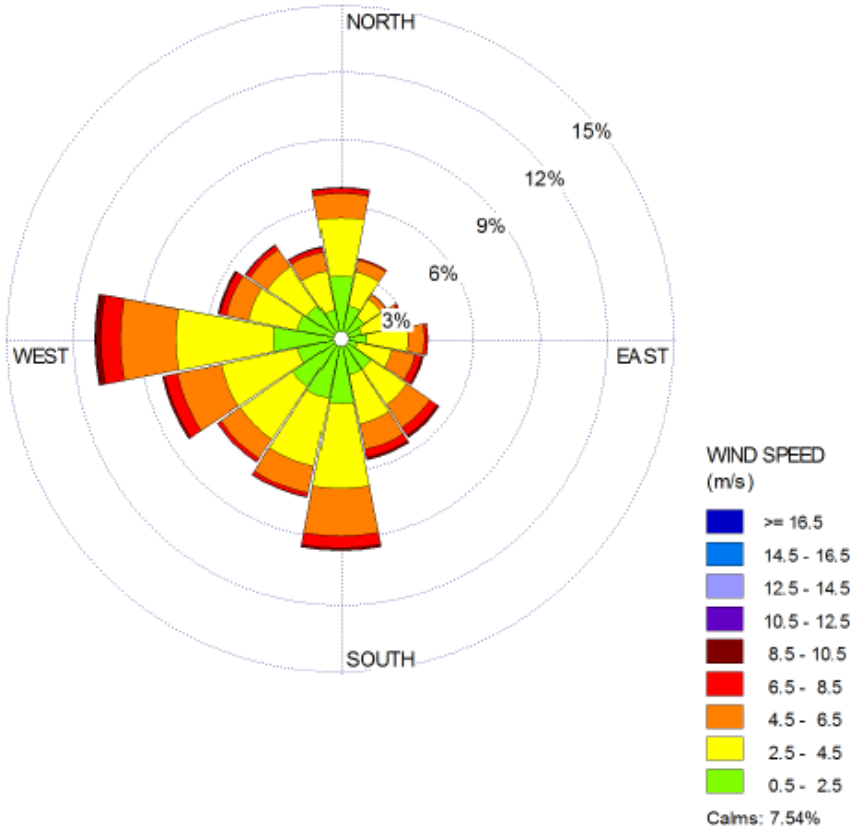
Figur 7 Vindros Stavsnäs 1996-2012 ur Lokaliseringsutredning dnr: 12SPN/0372.

Anders Gidrup
Säkerhetschef
08-123 171 25
anders.gidrup@sll.se

2019-08-28

Projektrapport Projektnummer: 80109170

HSN 2019-1800,
2019-0531



Figur 8 Vindros Bromma 1986-2015 ur SMHI Rapport 2016-71.

Bilaga 3

HSN 2019-1800
LOC 2019-0531

Kostnadsbedömning av de föreslagna baseringsalternativen för regionens ambulanshelikoptertjänst



locum.
VÅRDEN FÖR VÅRDEN

VI ÄR EN DEL AV
REGION STOCKHOLM

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning **2**

Inledning och bakgrund **3**

Uppdragets omfattning och dess avgränsning **4**

Metod **4**

Uppskattning av kostnader **5**

Mellingeholm flygplats - Norrtälje kommun 5

Bromma flygplats - Stockholm stad 6

Ullna - Österåkers kommun 6

Hålludden – Värmdö kommun 7

Kostnads- och investeringsbedömning **8**

Inledning och bakgrund

Ambulanshelikoptertjänsten är en viktig del i Region Stockholms prehospitala vård. Ambulanshelikoptertjänsten skall säkerställa att regionens medborgare får snabb tillgång till transport med kvalificerad sjukvårdspersonal inom hela länet. Ambulanshelikoptertjänsten är särskilt viktig i svårtillgängliga områden som i skärgården och på mälaröarna, men också vid begränsad framkomlighet för vägburen ambulans.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen har gett Locum AB i uppdrag att komplettera tidigare utredningar med en mer ingående kostnadsuppskattning för var och en av de fyra föreslagna alternativen för framtida permanent bas. Rapporten har författats av flygsäkerhetsstrategen på Locum AB, Lennart Samuelsson.

I avtal LS 1310-1372 § 8 mellan Stockholms läns landsting (SLL) genom Hälso- och sjukvårdsnämnden (HSN) och Babcock Scandinavian Air Ambulance (BSAA), framgår att Region Stockholm som uppdragsgivare ska tillhandahålla basering för regionens ambulanshelikoptertjänst. Bakgrunden till nuvarande baseringssituation och bakgrundsunderlag till denna utredning framgår av rapporten ”Utredning av framtida lokalisering för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst” [1] och dess delrapporter. Utredningen visade att en återflytt till Mölnvik inte var möjlig på grund av flygsäkerhetsmässiga och andra risker. I rapporten lyfts fyra alternativ för framtida basering fram i rangordnad lämplighet:

1. Bromma flygplats, Stockholm Stad
2. Ullna, Österåkers kommun
3. Mellingeholm, Norrtälje kommun
4. Hålludden, Värmdö kommun

[1] LOC 2019-0531 med datum 2019-09-03.

Uppdragets omfattning och dess avgränsning

Uppdraget innebär att Locum på Hälso- och Sjukvårdsförvaltningens uppdrag genomfört en komplettering till föregående slutrapport. Uppdraget omfattar att redovisa ett antal kompletterande kostnadsbedömningar.

Kostnadsbedömningarna har utgått från en lösning som rymmer tre helikoptrar av nuvarande storlek och är beräknad på en investering, tilläggshyra och annuitet på 20 år.

Kostnadsbedömningarna för var och en av de rekommenderade platserna för framtida basering omfattar bland annat:

- bedömd investering
- bedömda hyreskostnader och arrendeavgifter i de fall där Regionen ska hyra eller arrendera mark eller lokaler
- bedömd total hyreskostnad för regionen
- kostnader för drift & underhåll
- nulägesbeskrivning av detaljplaner, övriga myndighetsfrågor mm
- genomförbarhet avseende bygg, ekonomi, tekniska krav, arbetsmiljö, lagkrav, m.m.
- specifika förutsättningar eller krav kring de olika alternativen som till exempel miljöklassning
- bedömning av tidsåtgång för etablering på de olika alternativen
- särskilda riskfaktorer som bör beaktas

Metod

Fakta har inhämtats i huvudsak från representanter för respektive baseringsalternativ, berörda kommuner och från Hälso- och Sjukvårdsförvaltningen. Tidigare utredningar har studerats. Genom platsbesök, möten och inhämtning av dokumentation har erfarenheter från projektering och byggnation av helikopterbaser i Sverige och övriga norden tillförts utredningen. Alla kostnader utgår ifrån vad som var känt när rapporten skrevs och skall ses som grova kostnadsbedömningar. Då många faktorer är okända har utredningen baserats på en platsoberoende generell utformning av basen och en kostnadsuppskattning av byggnation av denna, baserad på ÅF:s prisbok 2019. Den övergripande kravprofil på ny framtida basering som ligger till grund för beräkningarna återfinns i bilaga 1 till uppdragsavtalet för denna utredning.

Uppskattning av kostnader och andra lokala förutsättningar per föreslaget alternativ

Alla summor i rapporten är exklusive moms om inget annat anges och utgår från 2020 års prisnivå.

Mellingeholm flygplats - Norrtälje kommun

Mellingeholm flygplats i Norrtälje utgör tillfällig basering för ambulanshelikoptertjänsten. Baseringen uppfyller i nuläget inte Hälso- och Sjukvårdsförvaltningens krav på en permanent basering. Hälso- och Sjukvårdsförvaltningen ansvarar för avtal gällande lokaler i form av hangar, kontor och övriga personalutrymmen vilka hyrs av Hitech TCB Development AB. Hälso- och Sjukvårdsförvaltningen har även tecknat avtal rörande nyttjanderätt av flygplatsen. Flygplatsen ägs av Roslagens Flygklubb och marken ägs av Norrtälje kommun. Flygplatsens drift sköts av Mellingeholm Flygplats AB. Hyreskostnad samt olika driftkostnader uppgår totalt till cirka 3,1 mnkr per år. Hangarens bredd hindrar oberoende rangering av helikoptrarna och det saknas garage för de av verksamheten nyttjade vägambulanserna, de så kallade dimbilarna[2].

Investeringskostnaden för dagens baseringslösning vid Mellingeholm uppgick till 8,3 mnkr (2017). Investeringskostnaden omfattade bl. a. ytskiktsarbete på landningsplats, installation av kommunikationsutrustning som Rakel- och GPS-utrustning, vitvaror, inredning, skalskydd, utrustning i hangar med mera.

Norrtälje kommun har erbjudit regionen att köpa mark på flygplatsområdet och där bygga egna lokaler och övriga anläggningar för en permanent basering. Kostnaden för markinköp bedöms till ca 3 mnkr. Detta alternativ är beroende av avtal som säkerställer tillgång till flygplatsen över tid. Byggnadsytan beräknas till cirka 2200 m^2 och markytan som krävs för anläggningen uppskattas till 5 000 m^2.

Möjliga alternativ till nyproduktion i egen regi på Mellingeholm är att utveckla befintlig basering eller låta en privat aktör bygga en ny bas från grunden. Nuvarande hyresvärd har erbjudit regionen olika lösningar där man antingen bygger ut nuvarande bas eller bygger en helt ny basering. Dessa alternativ kräver långsiktiga kontrakt för att säkerställa Hälso- och Sjukvårdsförvaltningens krav på långsiktig rådighet. De föreslagna lösningarna innebär investeringar på mark och i byggnader som regionen inte äger. Eventuella lösningar i samarbete med nuvarande hyresvärd bör granskas så de inte bryter mot LOU[3].

[2] ”Dimbil” är en benämning på en vägambulans som nyttjas vid larm när omständigheterna inte medger flygning.

[3] Lag (2016:1145) om offentlig upphandling

Bromma flygplats - Stockholm stad

En etablering bedöms rymmas inom gällande planbestämmelser och miljötillstånd. Swedavia är ålagda att utföra en utredning om markbuller och den tekniska beskrivningen av verksamheten behöver uppdateras vid en etablering.

Arrende av mark och byggnation i egen regi är den lösning som redovisas i kostnads- och investeringsbedömningen på sidan 8. Beslut och avtal om etablering på Bromma behöver fattas snarast, då även andra intressenter finns för de ytor som är aktuella för en eventuell basering av regionens ambulanshelikopterverksamhet. Arrendekostnad för marken uppges av Swedavia till 200-210 kronor per m² mark och år. Yta som krävs för basen är uppskattad till mellan 7000 och 10000 m². Arrendet inkluderar underhåll av plattor och bevakningskostnader. Flygplatsen sköter markhållning under öppethållningstider, men när flygplatsen är stängd måste snöröjning upphandlas eller skötas av egen personal. Att Bromma flygplats har tillfredsställande bevakning som ingår i arrendet medför cirka 7 mnkr lägre kostnad jämfört med övriga presenterade baseringsorter. Bedömd hyra i kostnads- och investeringsbedömningen är räknad på 16 års avskrivning med hänsyn till flygplatsavtalet mellan Swedavia och Stockholms stad.

Ett annat möjligt alternativ är att Swedavia bygger anläggningen och att regionen hyr denna med en kontraktstid till 2038 då avtalet gällande Bromma flygplats mellan Swedavia och Stockholms stad går ut. Stockholm stad har möjlighet att förlänga avtalet efter 2038.

Risker med detta alternativ är osäkerheten kring flygplatsens långsiktiga utveckling. En detaljerad utredning gällande hur helikopterverksamheten skall integreras på ett säkert och smidigt sätt i nuvarande flygverksamhet bör ske. Vidare bör miljöaspekterna, framförallt bullersituationen klarläggas i samråd med Miljöförvaltningen i Stockholm.

Ullna - Österåkers kommun

Ullna är den geografiskt mest centrala baseringen av de listade alternativen. Platsen är belägen på jordbruksmark öster om Roslagsbanan vid det planerade Arninge resecentrum. Detaljplan för området och miljötillstånd för helikopterverksamheten saknas.

Den markyta som krävs för basen är uppskattad till 10 000 m². Av den ytan bedöms 2200 m² vara byggnadsyta i form av hangar och personalutrymmen. Resten utgörs av övrig tomtmark, parkering, uppställningsplatser för helikoptrar samt start och landningsområde. Markägaren har efter samråd med utredaren föreslagit två baseringslösningar. Bevakningskostnaden bedöms uppgå till cirka 7 mnkr per år oavsett valt alternativ. Endast alternativ A nedan redovisas i kostnads- och investeringsbedömningen på sidan 8.

Ullna alternativ A.

Mediantiden för ny detaljplan i kommunen är 37 månader. Markägaren tar fram detaljplan och anlägger en helikopterflygplats där regionen sedan bygger egna lokaler för verksamheten. Regionen är erbjuden att arrendera marken under 30-50 år. Anläggningshyran för helikopterflygplatsen uppges till cirka 1,6 mnkr per år. Regionens bedömda investering för detta alternativ uppgår till 100-110 mnkr.

Ullna alternativ B.

Markägaren tar fram detaljplan och anlägger en komplett bas enligt regionens önskemål. Mediantiden för ny detaljplan i kommunen är 37 månader. Hyran för detta alternativ bedöms till cirka 8,5 mnkr per år. Till detta skall läggas kostnader för bevakning om bedömt 7 mnkr i löpande pris för 2020 och kostnader för drift.

Risker med Ullna är osäkerheten kring detaljplan och miljötillstånd. Det är också oklart vilka andra aktörer som kan tänkas etablera sig inom området.

Hålludden – Värmdö kommun

Området ägs av JM AB och ligger i närheten av Artipelag kulturcentrum. JM AB ställer sig enligt Värmdö kommun positiva till att avyttra eller arrendera ut marken. Kommunen uppskattar kostnaden för ett markköp till cirka 3 mnkr. Den markyta som krävs för basen är uppskattad till 10 000 m². Av den ytan bedöms 2200 m² vara byggnadsyta i form av hangar och personalutrymmen. Området är begränsat till ytan på grund den ojämna terrängen samt omgivande skyddad mark. Den begränsade markytan gör att platsen bedöms ha små möjligheter till framtida utveckling.

Planarbetet bedöms av kommunen kosta cirka 2 mnkr och bedöms av kommunen kunna fastställas inom 24 månader, vilket är avsevärt snabbare än mediantiden för Värmdö kommun. Totalt bedömer Värmdö kommun att investeringar mellan 35–65 mnkr behövs för att skapa en tomt färdig för exploatering.

Kostnads- och investeringsbedömning

Tid till färdig bas är bedömd utifrån kända faktorer och rapporterad tidsåtgång för planärenden i berörd kommun. Den ekonomiska bedömningen är baserad på Hälso- och Sjukvårdsförvaltningens kravprofil på en färdig bas. I tabellen redovisad investering är inklusive eventuellt markköp. Hyra inkluderar ej eventuellt markköp. I drift inklusive arrende är kostnad för markköp omräknad till driftkostnad. Bedömd hyra är beräknad som en annuitet på 20 år.

BEDÖMNINGS-KRITERIUM	BROMMA FLYGPLATS (Stockholm stad)	ULLNA (Österåkers kommun)	MELLINGEHOLM (Norrtälje kommun)	HÅLLUDDEN (Värmdö kommun)
Tid till färdig bas	Cirka två år efter beslut	Cirka fem år efter beslut	Två till tre år efter beslut	Cirka sju år efter beslut
Ekonomisk bedömning				
Investering	90-100 mnkr	100-110 mnkr	120-130 mnkr	170-180 mnkr
Drift inklusive arrende per år	2,5 mnkr	2,0 mnkr	1 mnkr	1 mnkr
Bedömd hyra per år	8-9 mnkr	7-8 mnkr	8-9 mnkr	11-12 mnkr
Bevakning per år	Ingår	7 mnkr	7 mnkr	7 mnkr
Total årskostnad	10-12 mnkr	16-17 mnkr	17-19 mnkr	19-20 mnkr
Långsiktighet	16 år	30-50 år	30-50 år	30-50 år
Detaljplan för flyg	Finns	Saknas	Ändras	Saknas
Mediantid för ny detaljplan enl. SKR	*(22 månader 36% överklagade)*	37 månader 67% överklagade	15 månader inga överklagade	43 månader 50% överklagade
Miljötillstånd	Inom befintligt	Krävs	Inom befintligt	Krävs
Mark	Arrende	Arrende	Arrende/Köp	Arrende/Köp
Byggnader	Egen investering/Hyra	Egen investering/Hyra	Egen investering/Hyra	Egen investering
Möjligheter till instrumentflygning	Ja	Sannolikt inom 5 år	Sannolikt inom 5 år	Sannolikt inom 5 år
Tillgänglighets-aspekter Beskrivning: Framflygningstider och patientsäkerhet. Flygtider i vindstilla med normal flyghastighet till geografiskt spridda platser i region Stockholm och till KS Solna för patientavlämning; Väddö, Sandhamn, Nynäshamn, Södertälje och Adelsö.	Lokalisering något förskjuten mot länets södra delar. Närhet till samtliga akutsjukhus utom Norrtälje. Omedelbar närhet till Karolinska Solna. Flygtider: Väddö 22,9 + 22,2 = 45,1 Sandhamn 14,8 + 14,0 = 28,8 Nynäshamn 13,5 + 13,5 = 27,0 Södertälje 6,6 + 7,5 = 14,1 Adelsö 7,4 + 8,6 = 16,0 Totalt 131,0 min	Lokalisering nära länets geografiska mitt med närhet till framförallt Danderyds sjukhus. Flygtider: Väddö 18,5 + 22,2 = 40,7 Sandhamn 12,8 + 14,0 = 30,8 Nynäshamn 17,0 + 13,5 = 30,5 Södertälje 11,0 + 7,5 = 18,5 Adelsö 10,5 + 8,6 = 19,1 Totalt 139,6 min.	Lokalisering förskjuten mot länets norra delar. Flygtider: Väddö 7,3 + 22,2 = 29,5 Sandhamn 13,7 + 14,0 = 27,7 Nynäshamn 27,5 + 13,5 = 41,0 Södertälje 22,8 + 7,5 = 30,3 Adelsö 21,4 + 8,6 = 30,0 Totalt 158,5 min.	Lokalisering något förskjuten mot länets södra och östra delar,. Flygtider: Väddö 20,9 + 22,2 = 43,1 Sandhamn 8,5 +14,0 = 22,5 Nynäshamn 13,9 + 13,5 = 27,4 Södertälje 11,6 + 7,5 = 19,1 Adelsö 13,8 + 8,6 = 22,4 Totalt 134,5 min.

HSN 2018-1800 SV 210050
LOC 2019-0531 HDIR 21045

Ambulanshelikoptertjänstens framtida hemvist

- en uppdaterad jämförelseanalys utifrån tidigare baseringsutredning för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst



©Lennart Samuelsson

Kompletterande rapport till:
Utredning av framtida lokalisering för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst (LOC 2019-0531, HSN 2018-1102)

Projektnummer 80111002

locum.
VÅRDEN FÖR VÅRDEN

VI ÄR EN DEL AV
REGION STOCKHOLM

Processägare Verkställande direktör	Processledare/Uppdateringsansvarig Säkerhetschef	Kvalitetssamordnare Kvalitetschef	Skapat 2021-05-10	Senast ändrat 2021-05-10	Godkänt 2021-05-10

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning 2

Sammanfattning 3

Inledning och bakgrund 4

Uppdragets omfattning och dess avgränsning 5

Metod 6

Beskrivning av de två utvalda baseringsalternativen 7

Ullna - Österåkers kommun 7

Mellingeholm flygplats - Norrtälje kommun 9

Möjliga affärsmodeller samt lokalmässiga lösningar 11

Inom vilken tidsram som basering är möjlig 11

Hur lång tid som basering bedöms vara möjlig 11

Avtal som behöver tecknas för respektive baseringslösning och vilka som är avtalsparterna 11

Preliminära bedömningar avseende miljötillstånd (miljöanmälan) 12

Övriga tillstånd och lokala flygsäkerhets- och flygtekniska lösningar 12

Bedömd investeringskostnad 12

Bedömda hyreskostnader och arrendeavgifter och dess art 13

Preliminärt bedömda kostnader för drift och underhåll 13

Andra ekonomiska aspekter 14

Handlingsalternativ när regionen avser uppföra och hyra byggnad på annans mark 14

Slutsatser och förslag till beslut 17

Bilaga 1 Kravprofil på ny basering 20

Bilaga 2 Personer som bidragit 23

Sammanfattning

Uppdrag
Denna rapport är en uppdatering och komplettering av den tidigare presenterade slutrapporten om permanent basering av regionens ambulanshelikoptertjänst. Uppdragsgivare är Hälso- och sjukvårdsförvaltningen (HSF) som har begränsat uppdraget till att närmare jämföra vilka förutsättningar, för- och nackdelar som finns med att basera ambulanshelikoptertjänsten vid Ullna, Österåkers kommun jämfört med Mellingeholm flygplats, Norrtälje kommun.

Överväganden och förslag
För att bedöma förmåga och effektivitet har utredningen försökt analysera hur flygtiderna skulle påverkas av baseringsorten. Denna bedömning baserar sig på tillgänglig statistik samt intervjuer med operativ personal och chefer i verksamheten. Bedömningen visar att en basering på Ullna ger en i medeltal kortare tid från larm till insats på skadeplats samt en reducerad spilltid för tomflygningar. Den minskade flygtiden ger en motsvarande minskning av miljöpåverkan i form av minskat buller och minskade utsläpp av framför allt koldioxid.

En basering i Ullna skulle vidare, enligt ambulanshelikopterpersonalen, underlätta att rekrytera och behålla kvalificerade medarbetare.

I Ullna kan man genom framtida samlokalisering med vägambulans och akutläkarbil uppnå minskade kostnader samt skapa verksamhetsmässiga synergier genom att samlokalisera samverkande prehospitala vårdgivare. Vid en basering i Ullna har verksamhetens vägambulanser en bättre tillgänglighet till stora trafikleder, och akutsjukhus.

I Mellingeholm kan man genom lokalisering nära baseringen av Sjöfartsverkets räddningshelikopter minska kostnader för bland annat skalskydd, taxibanor och tankanläggning. Även samarbetet enligt gällande avtal där regionens personal kan medfölja vid insats med sjöfartsverkets helikopter underlättas vid en basering i Mellingeholm.

Ekonomiskt framstår de båda alternativen som mer eller mindre likvärdiga och varför det bör vara verksamhetens förmåga och effektivitet som bör ligga till grund för valet av baseringsort.

De bedömda tiderna för färdigställande av basen har inte tagit hänsyn till tiden för regionens beslut om investeringar enligt Riktlinje för investeringar. En baseringslösning på Mellingeholm bedöms kunna vara i drift ett till två år tidigare än en basering på Ullna beroende på behovet av ny detaljplan i Ullna. Men om en rimlig säkerhetsnivå för verksamheten i Mellingeholm kan bibehållas under tiden för projektering och byggnation är det av underordnad betydelse i jämförelse med de långsiktiga fördelarna med en optimal basering.

Utredningen ger vid handen att de positiva effekter den centrala placeringen i länet vid en etablering i Ullna ger under 30-50 år, överväger fördelarna med den kortare tiden till färdig bas en permanent placering i Mellingeholm skulle innebära.

Vi föreslår att region Stockholm beslutar att fortsätta utreda förutsättningarna för att etablera en permanent bas för regionens ambulanshelikoptertjänst i Ullna, Österåkers kommun.

Inledning och bakgrund

Ambulanshelikoptertjänsten är en viktig del i Region Stockholms prehospitala vård. Den ska säkerställa att regionens medborgare får snabb tillgång till transport och vård utförd av kvalificerad sjukvårdspersonal inom hela länet. Ambulanshelikoptertjänsten är särskilt viktig i svårtillgängliga områden som i skärgården och på Mälaröarna, men också vid begränsad framkomlighet för vägburen ambulans.

I avtalet mellan ansvarig vårdgivare för ambulanshelikoptertjänsten och Region Stockholm framgår att regionen ska tillhandahålla en ändamålsenlig basering för denna tjänst. Denna lösning skulle kunna förändras i kommande upphandlingar om regionen så väljer.

Om man bygger upp en ambulanshelikoptertjänst från grunden och önskar skapa en så effektiv verksamhet som möjligt, är det logiskt att helikoptrarna baseras på det sjukhus dit huvuddelen av patienterna transporteras så att man kan undvika tomflygningar.

Eftersom inget av sjukhusen med helikopterflygplats inom regionen ger utrymme för en sådan etablering måste basen byggas på någon annan plats.

När den tillfälliga baseringen i Mölnvik, Gustavsberg i september 2017 stängdes av flygsäkerhetsskäl fick regionen på mycket kort varsel söka sig en ny lösning. Då det inte fanns tid att bygga en ny ambulanshelikopterbas måste befintliga lokaler och landningsområden användas. Bromma flygplats var regionens förstahandsval, men Swedavia nekade till en etablering där. Den tillfälliga lösning som regionen kunde finna var att hyra in sig i lokaler på Mellingeholm flygplats i Norrtälje. Avtal rörande baseringen i Mellingeholm omfattade tre år med möjlighet till förlängning under ytterligare två år. Detta avtal förlängs automatiskt.

Locum AB har på Hälso- och sjukvårdsförvaltningens uppdrag utrett möjliga platser för en permanent baseringslösning för regionens ambulanshelikoptertjänst. Utredningen genomfördes i två steg under 2018 och 2019 och slutrapporterades våren 2020.

I slutrapporten lyfts fyra alternativ för framtida basering fram i rangordnad lämplighet:

1. Bromma flygplats, Stockholm Stad
2. Ullna, Österåkers kommun
3. Mellingeholm, Norrtälje kommun
4. Hålludden, Värmdö kommun

Baserat på utredningens slutrapport, förbereddes under våren 2020 ett beslutsärende till Hälso- och sjukvårdsnämndens (HSN) sammanträde den 24 september 2020. Beslutet förordade en permanent basering vid Bromma Flygplats. Strax innan ärandet skulle behandlas i HSN framkom ny information som innebar att ärandet återkallades. Denna nya information bestod i att Näringsdepartementet och Swedavia tillsammans tagit fram ett underlag for övervägande om en eventuell förtida stängning av Bromma Flygplats.

Sedan beslutsärendet i HSN återkallades, har Hälso- och sjukvårdsförvaltningen i samverkan med Locum försökt ta reda på fakta kring en eventuell förtida stängning av Bromma Flygplats. I samråd med Swedavia prövades också förutsättningarna för att, trots de aspekter som framkommit om en eventuell förtida stängning av Bromma Flygplats, hitta en baseringslösning vid Bromma Flygplats.

I december 2020 riktade Region Stockholm en formell hemställan till Swedavia med önskan om att basera ambulanshelikopterverksamheten vid Bromma Flygplats.

Strax före jul 2020 besvarade Swedavia denna hemställan med att en framtida basering av ambulanshelikoptertjänsten vid Bromma Flygplats inte är lämplig på grund av bland annat negativ påverkan på regulariteten, behov av att etablera en särskild landningsplats för helikoptrar, utökad bemanning, behov av nytt miljötillstånd och flygplatsens ovissa framtid.

Efter att regionen mottagit svar från Swedavia på regionens hemställan, planerar nu Region Stockholm att arbeta vidare utifrån Locums utredning enligt ovan angiven rangordning av lämpliga platser för basering.

Av detta skäl, har Hälso- och sjukvårdsförvaltningen nu gett Locum i uppdrag att förnya kontakterna med berörda parter och vid behov uppdatera den i utredningen redovisade informationen kring dessa två baseringsalternativ.

Denna rapport utgör en uppdaterad utvärdering av utredningens föreslagna alternativ nummer två och tre; Ullna, Österåkers kommun och Mellingeholm Flygplats, Norrtälje kommun.

Uppdragets omfattning och dess avgränsning

Uppdraget innebär att Locum, på Hälso- och sjukvårdsförvaltningens uppdrag, ska genomföra en uppdatering och vid behov en komplettering till föregående utredningsuppdrag och dess slutrapport (HSN 2018-1102) avseende baseringsalternativen Ullna/Österåker och Mellingeholm/Norrtälje.

Uppdraget innebär att besvara följande frågor:

1. Kvarstår tidigare redovisad fakta kring basering på Ullna och Mellingeholm?
2. Uppdaterat beskriva följande, avseende baseringsalternativ Ullna och Mellingeholm:

   (a) möjliga affärsmodeller samt lokalmässiga lösningar? (friköp av mark, arrende av totallösning etc)
   (b) inom vilken tidsram som basering är möjlig?
   (c) hur lång tid som basering bedöms vara möjlig?
   (d) vilka avtal som behöver tecknas för en eventuell baseringslösning och vilka som är avtalsparterna?
   (e) preliminära bedömningar avseende miljötillstånd
   (f) övriga tillstånd och lokala flygsäkerhets- och flygtekniska lösningar?
   (g) bedömd investeringskostnad?
   (h) bedömda hyreskostnader och arrendeavgifter och dess art?
   (i) preliminärt bedömda kostnader för drift och underhåll?
   (j) genomförbarhet avseende tekniska krav, arbetsmiljö, lagkrav, m.m.?

I bilaga 1 till denna rapport redovisas den övergripande kravprofil på ny permanent basering som ligger till grund för beräkningarna i denna utredning.

I bilaga 2 till denna rapport redovisas de personer som huvudsakligen bidragit till underlaget för denna utredning.

Uppdraget har utförts av Locum AB:s flygsäkerhetsstrateg i samverkan med HSF. Möten och avstämningar har skett med relevanta kontaktpersoner för respektive baseringsalternativ.

Alla summor i rapporten är exklusive MOMS om inget annat anges.

Metod

Kompletterande fakta har inhämtats i huvudsak från representanter för respektive baseringsalternativ, berörda kommuner, helikopteroperatören i regionen och från Hälso- och sjukvårdsförvaltningen. Tidigare kostnadsuppskattningar har analyserats och uppdaterats. De juridiska aspekterna kring samverkan med privata fastighetsägare har belysts i samråd med juridisk expertis kring upphandling. Tät dialog har förts med representanter för Sjöfartsverkets räddningshelikopterverksamhet och de personer inom Sjöfartsverket som arbetat med projektet SAR-bas ost[1]. Syftet har varit att se om det kan finnas synergier att dra nytta av vid en samlokalisering samt att ta del av de erfarenheter Sjöfartsverket har fått i arbetet med sitt baseringsprojekt.

[1] Sjöfartsverkets projekt att finna en ny etablering för verksamheten i Stockholmsområdet.

Beskrivning av de två utvalda baseringsalternativen

Ullna - Österåkers kommun

Ullna är den geografiskt mest centrala baseringen av de två alternativen. Platsen är belägen på jordbruksmark öster om Roslagsbanan vid Arninge resecentrum. Detaljplan för området måste tas fram och miljöanmälan för helikopterverksamheten måste lämnas till berörda myndigheter.

Den markyta som krävs för basen är uppskattad till 10 000 m². Av den ytan bedöms 2200 m² vara byggnadsyta i form av hangar och personalutrymmen. Resten utgörs av övrig tomtmark, parkering, uppställningsplatser för helikoptrar samt start och landningsområde. Marken förvaltas av ett privat företag, Wasatornet AB och de har efter samråd med utredaren föreslagit två avtalsmässiga lösningar, nedan beskrivna som alternativ A och B. Det finns även möjlighet för regionen att överväga ett tredje alternativ om förvaltaren godtar en sådan lösning. Nedan beskrivs det som alternativ C. Alternativen har granskats ur ett upphandlingsjuridiskt perspektiv och bedöms kunna upphandlas i enlighet med rådande lagstiftning.

Oaktat alternativ ovan behöver en anslutningsväg behöver anläggas från befintlig väg vid Rydbokrossen, parallellt med roslagsbanan till baseringsområdet. Avståndet från etableringen till kommunalt VA är så stort att kommunen rekommenderar en lokal lösning för VA. En sådan bedöms enligt kommunen klara behovet för det begränsade antal personer som kommer att arbeta i området. Bevakningskostnaden bedöms uppgå till cirka 7 mnkr per år oavsett valt alternativ. Endast alternativ A nedan redovisas i kostnads- och investeringsbedömningen.

Området har analyserats av WSP[2] avseende buller och hinderfrihet. I samband med det gjordes även en bedömning av markförhållanden och skyddsvärda områden. Utredningarna visar att hinderfrihet kan uppnås och att bullersituationen medger en etablering. Inga inskränkningar på grund av markförhållanden, naturvärden eller miljö bedöms hindra en etablering. Närheten till Rydbokrossen gör att transportsträckan för material för vägbyggnation och markarbeten kan hållas till ett minimum.

Det förs en dialog med Sjöfartsverket angående möjlig samlokalisering till Ullna.

[2] Upphandlad samhällsbyggnads-konsult med specialkunskap inom flygplatser

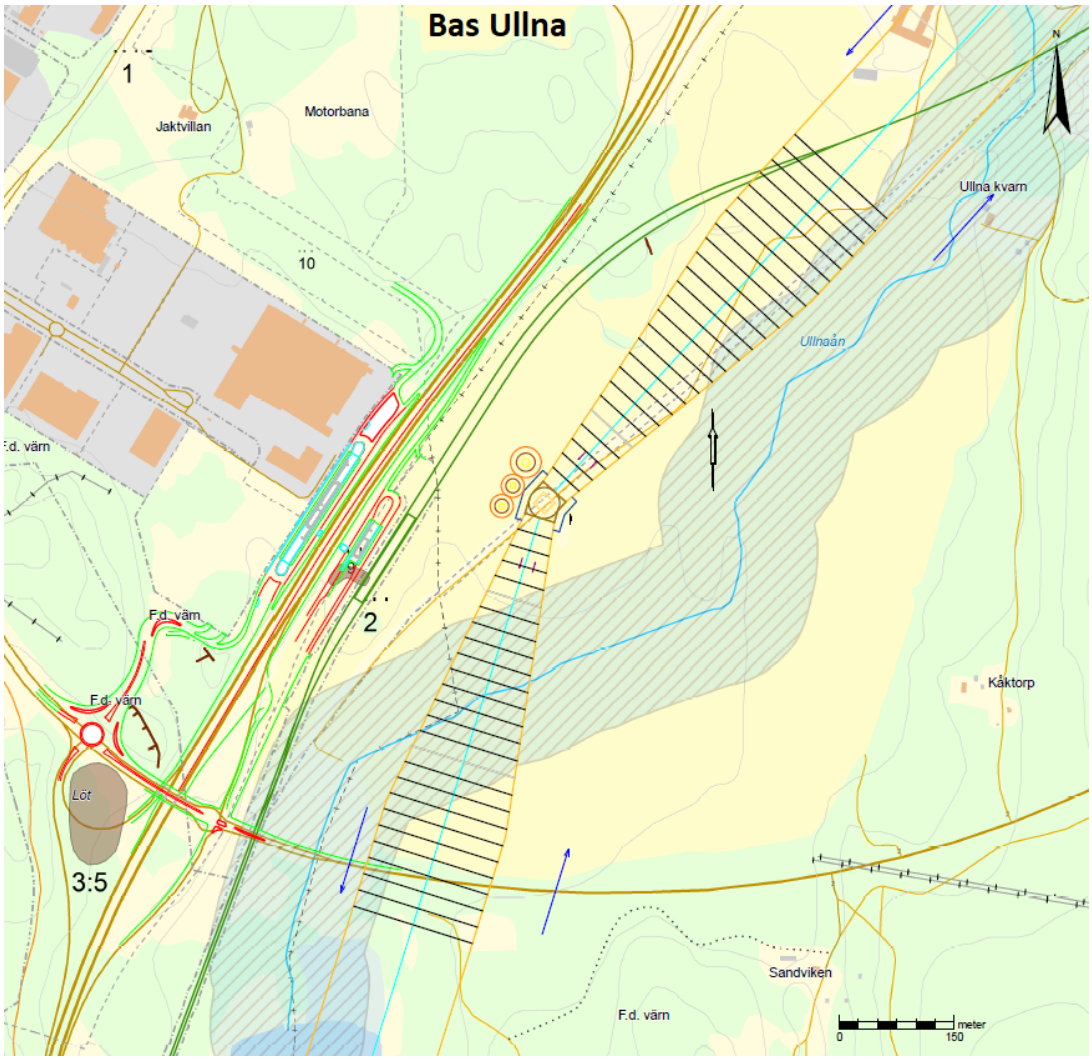


Bild 2. Tänkt placering av landningsplats samt hinderfria ytor vid Arninge resecentrum.

Ullna alternativ A.
Arrende av mark. Markägaren tar fram detaljplan och anlägger en bas inklusive perimeterskydd och helikopterflygplats. Regionen bygger personalutrymmen, hangarer och övriga faciliteter för verksamheten. Investeringen för detta alternativ bedöms uppgå till 110-120 mnkr. Gemensamma funktioner som till exempel bevakning och bränsledistribution kan utvecklas tillsammans med eventuella övriga aktörer på området och kostnaden fördelas då mellan dessa aktörer. Denna kostnad är beroende på hur många aktörer som samlokaliseras. Om regionen förblir ensam aktör på området bedöms årskostnaden uppgå till ca 18 mnkr per år enligt sammanställning i jämförelsetabellen på sidan 16.

Ullna alternativ B.
Markägaren tar fram detaljplan och anlägger en komplett bas enligt regionens önskemål. Mediantiden för ny detaljplan i kommunen är 37 månader.

Ullna alternativ C.
Arrende av mark. Regionen bygger och förvaltar basen i sin helhet.

Processägare Verkställande direktör	Processledare/Uppdateringsansvarig Säkerhetschef	Kvalitetssamordnare Kvalitetschef	Skapat 2021-05-10	Senast ändrat 2021-05-10	Godkänt 2021-05-10

Mellingeholm flygplats - Norrtälje kommun

Mellingeholm flygplats i Norrtälje utgör nu tillfällig basering för ambulanshelikoptertjänsten. Marken där flygplatsen är belägen ägs av Norrtälje kommun och flygplatsen drivs av Mellingeholm Flygplats AB.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen ansvarar för avtal omfattande lokaler i form av hangar, kontor och övriga personalutrymmen samt nyttjanderätt av flygplatsen. Hangarens bredd är så begränsad att helikoptrarna inte kan dras ut och in oberoende av varandra och det saknas garage för de av verksamheten nyttjade vägambulanserna, de så kallade dimbilarna[3]. Flygplatsen ägs av Roslagens Flygklubb och marken ägs av Norrtälje kommun. Flygplatsens drift sköts av Mellingeholm Flygplats AB. Hyreskostnad för den tillfälliga basen samt olika driftkostnader uppgick 2020 till cirka 3,1 mnkr per år.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningens investeringskostnad för dagens baseringslösning vid Mellingeholm uppgick 2017 till 8,3 mnkr. Investeringskostnaden omfattade förbättrat ytskikt på landningsplatserna, installation av kommunikationsutrustning för Rakel och GPS-mottagare, vitvaror, inredning och skalskydd.

Tre alternativ

Det bedöms finnas tre alternativ för att skapa en långsiktigt hållbar lösning i Mellingeholm. Bevakningskostnaden bedöms uppgå till cirka 7 mnkr per år oavsett valt alternativ. Endast alternativ C nedan redovisas i kostnads- och investeringsbedömningen då detta alternativ bedöms mest fördelaktigt för regionen.

Mellingeholm Alternativ A

Ett alternativ på Mellingeholm är att utveckla befintlig baseringslösning. De åtgärder som behövs är att ersätta den idag provisoriska byggnaden för personalutrymmen samt att utöka hangarytan till att rymma tre helikoptrar. Ett garage för verksamhetens vägambulanser, de så kallade dimbilarna, behöver också byggas. Nuvarande hyresvärd har erbjudit sig att medverka till olika lösningar där man utgår från nuvarande baseringslösning och kompletterar den i olika omfattning. Denna utökning måste ske i samarbete med nuvarande hyresvärd och kommer att resultera i en ökad hyra för basen. För att uppnå den av regionen efterfrågade långsiktiga rådigheten måste ett längre hyresavtal tecknas.

Bedömd investeringskostnad för att nå av HSF presenterade krav blir 50-60 mnkr enligt utredningens uppskattning. I denna summa ingår inte inköp av mark, utan detta förutsätter byggnation på tomtmark som disponeras av nuvarande hyresvärd. Detta alternativ skapar mest osäkerhet kring långsiktig rådighet och kostnad över tid, då det innebär en blandning av gammal och ny byggnation på annans tomt.

Mellingeholm Alternativ B

Ett annat alternativ vid Mellingeholm är att nuvarande hyresvärd bygger en nyckelfärdig basering enligt HSF specifikation på en tomtyta i närheten nuvarande basering. Baseringen arrenderas då av Region Stockholm med en kontraktstid om till exempel 20 plus 10 år. Troligtvis kommer regionen behöva upphandla arbetena enligt LOU för att i ett senare skede överlåta kontrakten på hyresvärden.

---

[3] Används av sjukvårdspersonalen då helikoptern inte kan flyga.

Mellingeholm Alternativ C

En tredje lösning är att regionen köper mark av kommunen inom det av kommunen anvisade området på bild 1 nedan och där i egen regi färdigställer en bas. Sjöfartsverket har långt gångna planer att inom ramen för projektet SAR-bas ost etablera sig i detta område. Marken ägs nu av kommunen och markpriset bedöms enligt Norrtälje kommun ligga i storleksordningen 750 till 950 kronor per kvadratmeter.

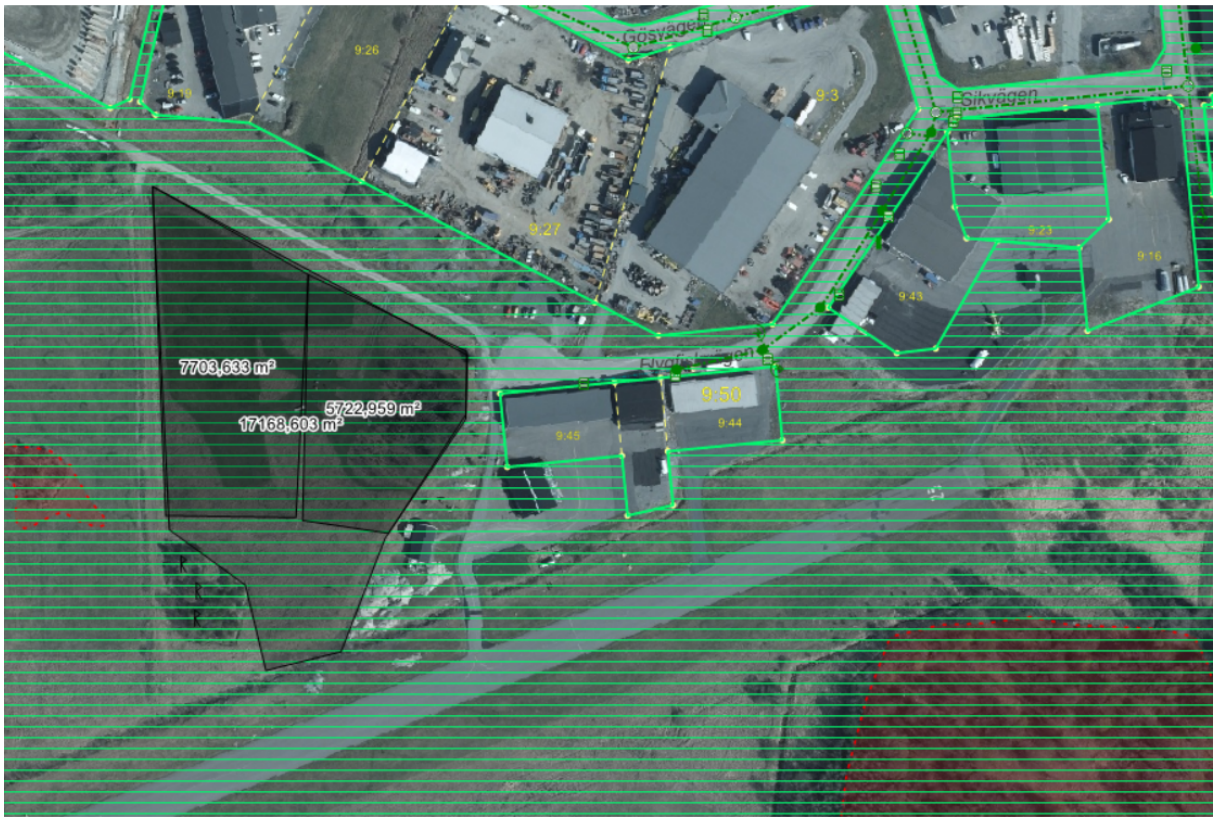


Bild 1

Bilden ovan visar det av Norrtälje kommun föreslagna markområde på Mellingeholms flygplats där en samlokalisering av Sjöfartsverkets räddningshelikopterverksamhet och Region Stockholms ambulanshelikopterverksamhet skulle kunna etableras. Av kommunen ägd mark är streckad i grönt. Verksamheterna skulle där bygga separata hangarer och personalutrymmen. Vissa delar, som uppställningsplattor, hovringsvägar och perimeterskydd skulle kunna vara gemensamma och bidra till en något lägre investering och driftkostnad för respektive verksamhet. Ett perimeterskydd omfattande hela flygplatsen kommer att diskuteras inom Norrtälje kommun och skulle underlätta en etablering, då ett lokalt perimeterskydd för helikopterbasen skulle kräva någon form av fjärrstyrd grindlösning mot landningsbanan.

Processägare Verkställande direktör	Processledare/Uppdateringsansvarig Säkerhetschef	Kvalitetssamordnare Kvalitetschef	Skapat 2021-05-10	Senast ändrat 2021-05-10	Godkänt 2021-05-10

Möjliga affärsmodeller samt lokalmässiga lösningar

Det är ett uttalat önskemål från regionen att ha god rådighet över ambulanshelikopterbasen för att säkra verksamheten över tid. Denna rådighet kan uppnås på flera sätt.

En etablering på Ullna förutsätter ett arrendeavtal på marken där basen byggs. Markägaren har indikerat att en försäljning av marken inte är önskvärd. Markägaren är dock villig att teckna arrendeavtal för en tid som uppfyller regionens önskemål om långsiktig rådighet. Regionen upphandlar då markentreprenad och byggentreprenad för basen. Regionen kan sedan äga och driva byggnationerna. Regionen kan också upphandla en lämplig byggnad och sedan kan fastighetsägaren äga den och regionen hyr densamma.

På Mellingeholm finns enligt utredarens bedömning möjlighet att genom kompletterande åtgärder och byggnationer utveckla nuvarande temporära bas till en permanent lösning. En sådan lösning kräver att ett nytt avtal sluts med nuvarande hyresvärd. Ett sådant avtal måste uppfylla Lagen om Offentlig Upphandling. Detta kan lösas genom entreprenadupphandling som överlåtes till fastighetsägaren.

Norrtälje kommun har erbjudit regionen möjligheten att förvärva mark inom flygplatsens område (bild 1) där en ändamålsenlig bas kan byggas efter en normal upphandling. En sådan lösning ger regionen full rådighet över tid och möjlighet att bygga en för verksamheten optimerad lösning. Denna lösning bedöms vara juridiskt okomplicerad och är vad utredaren rekommenderar för Mellingeholm.

Inom vilken tidsram som basering är möjlig

Verksamheten är redan etablerad på Mellingeholm. Beroende på vad regionen väljer för lösning kan tiden till färdig permanent bas variera. En helt ny basering på Mellingeholms flygplats kräver enligt kommunen ingen ny detaljplan, vilket kortar ned tiden från beslut till färdig bas jämfört med en plats där ny eller ändrad detaljplan krävs. Tiden från att regionen fattat beslut i frågan till en färdig bas som byggs från grunden bedöms omfatta två till tre år.

En basering i Ullna kräver en ny detaljplan. Österåkers kommun bedömer att den kan få laga kraft inom två till tre år. Det skulle i sin tur innebära att tiden från beslut till färdig bas i Ullna skulle uppgå till cirka fyra till fem år.

Hur lång tid som basering bedöms vara möjlig

Båda baseringsalternativen bedöms kunna utnyttjas i minst 30-50 år och skulle därigenom uppfylla regionens krav på långsiktighet.

Avtal som behöver tecknas för respektive baseringslösning och vilka som är avtalsparterna

Oavsett var byggnationer sker måste dessa upphandlas och avtal för detta tecknas. Vid en utveckling av nuvarande basering skulle det krävas en ändring av nuvarande hyresavtal eller ett nytt hyresavtal som innefattar de förändringar som krävs för att anpassa lokalerna till verksamhetens krav. Avtalsparterna bedöms vara Hälso- och sjukvårdsförvaltningen och Hitech TCB Development AB. För nyttjandet av flygplatsen krävs ett avtal mellan Region Stockholm och Mellingeholm Flygplats AB.

Vid en nyetablering inom flygplatsens område krävs det ett köpeavtal mellan Norrtälje kommun och Region Stockholm avseende den anvisade tomtmarken.

Processägare Verkställande direktör	Processledare/Uppdateringsansvarig Säkerhetschef	Kvalitetssamordnare Kvalitetschef	Skapat 2021-05-10	Senast ändrat 2021-05-10	Godkänt 2021-05-10

För nyttjandet av flygplatsen kan det krävas ett förnyat avtal mellan Hälso- och sjukvårdsförvaltningen och Mellingeholm Flygplats AB.

Vid en etablering i Ullna krävs ett avtal mellan Hälso- och sjukvårdsförvaltningen och fastighetsförvaltaren Wasatornet AB. I avtalet ska framgå vem som ansvarar för flygplatsens drift, underhåll och miljöanmälan. Av avtalet är det, vilket framgår i den juridiska bedömningen, viktigt att det framgår hur kravställning, upphandling och drift regleras.

Preliminära bedömningar avseende miljötillstånd (miljöanmälan)

Flygplatser med en instrumentbana som är längre än 1200 m (A- eller B-anläggningar) kräver tillstånd enligt miljöbalken och sådana verksamheter ska alltid antas medföra betydande miljöpåverkan. Flygplatser med mer än 500 flygrörelser per år men som inte omfattas av tillståndsplikt enligt ovan är anmälningspliktiga (C-anläggningar). Även helikopterflygplatser med fler än 500 flygrörelser per år är anmälningspliktiga.

För Mellingeholm ansvarar Mellingeholm Flygplats AB för miljöanmälan i nuläget. Om flygplatsens utformning ändras kan ett miljötillstånd krävas. Ansökan kommer i så fall också att administreras av Mellingeholm Flygplats AB. Utredningens bedömning är att en ansökan om miljötillstånd i så fall kommer att godkännas.

För en basering vid Ullna krävs en ny miljöanmälan. Vem som gör denna bör regleras i arrende- eller hyresavtalet med fastighetsägaren. Utredningens bedömning är att en miljöanmälan kommer att godkännas.

Övriga tillstånd och lokala flygsäkerhets- och flygtekniska lösningar

För Mellingeholm finns redan de nödvändiga tillstånd som krävs för verksamheten. Eventuellt krävs nytt tillstånd till hantering av brandfarliga vätskor för basens flygbränslehantering då bränsletanken kommer att flyttas vid en nyetablering på Mellingeholm. Tillståndet hanteras av helikopteroperatören. Flygplatsen saknar i nuläget skalskydd vilket negativt påverkar flygsäkerheten. Närheten till återvinningsstationer har vid upprepade tillfällen inneburit risk för skador och olyckor på grund av kringflygande skräp. Flygplatsen utnyttjas av många olika verksamheter och av piloter med varierande erfarenhet vilket också påverkar flygplatsens säkerhet negativt.

Vid en etablering vid Ullna krävs en miljöanmälan. Tillstånd krävs till hantering av brandfarliga vätskor för basens flygbränslehantering. För en ny anläggning är det en fördel om tillståndsansökan kan behandlas samtidigt som ansökan om bygglov.

Bedömd investeringskostnad

Bedömningen av investeringskostnad och de årliga kostnaderna ska i detta skede tolkas med stor försiktighet då projektet befinner sig i ett tidigt skede och inga detaljerade analyser och kalkyler har gjorts. Syftet är att bedöma ungefärligt spann på investeringskostnad samt att identifiera eventuella skillnader mellan de två platserna.

Investeringskostnad bedöms vara snarlik för de två platserna. I Ullna behöver en ny landningsplats för helikoptrarna samt parkeringsytor anläggas, till skillnad från Mellingeholm där man även fortsättningsvis kommer att landa på den befintliga flygplatsen. I investeringsutgiften för Mellingeholm ingår däremot ett markköp till en uppskattad köpeskilling om 6 miljoner kronor.

Processägare Verkställande direktör	Processledare/Uppdateringsansvarig Säkerhetschef	Kvalitetssamordnare Kvalitetschef	Skapat 2021-05-10	Senast ändrat 2021-05-10	Godkänt 2021-05-10

Investeringskostnaden bedöms till 110-120 mnkr oavsett baseringsalternativ.

Bedömda hyreskostnader och arrendeavgifter och dess art

Investeringskostnaden driver hyreskostnaden i en lösning där regionen hyr den färdiga basen. Driftkostnaderna förutsätts vara samma oavsett om regionen eller markägaren äger fastigheterna. Fördelen att hyra är att regionen inte binder upp kapitalet. Vid ägande blir denna kostnad Lång drifttid 30-50 år.

Arrende, nyttjanderätt, med rätt att uppföra byggnader och ändra dessa efter behov skapar en ökad säkerhet för regionen att bibehålla flexibilitet vid ändrade lokala förhållanden över tid.

Kapitalkostnaderna är uppskattade till 7 miljoner kronor och baseras på en antagen avskrivningstid om 20 år och en räntekostnad om 1 procent. Avskrivningstiden antas vara relativt kort för att ta hänsyn till nödvändiga reinvesteringar över tid.

Om Region Stockholm istället för att själv äga anläggningen hyr den av fastighetsägaren kommer en årlig hyreskostnad sannolikt att vara högre än den bedömda totala årskostnaden, under antagandet att investeringsutgiften, driftkostnaderna och bevakningskostnaderna är desamma oavsett vem som äger anläggningen. Beroende på fastighetsägarens avkastningskrav och riskprofil kan Region Stockholms hyreskostnad variera. Om Region Stockholm väljer att hyra anläggningen kommer hyresperioden vara lång, sannolikt 20 år eller mer vilket inte ger regionen avsevärt mycket mer flexibilitet mot att äga anläggningen. Vidare bedöms Region Stockholm som ägare av anläggningen ha större möjligheter att över tid anpassa den efter nya och förändrade behov, under förutsättning att ett eventuellt arrendeavtal medger det.

Region Stockholm har genom Locum AB en organisation på plats för att äga, förvalta och utveckla byggnader och bedöms kunna ta emot en helikopterbasering i sitt bestånd utan särskilda anpassningar av organisation eller bemanning.

Preliminärt bedömda kostnader för drift och underhåll

Driftkostnaderna antas i allt väsentligt vara desamma för de två platserna, med undantag för arrendekostnader som tillkommer för Ullna. Markinköpet återspeglas i kapitalkostnaderna för Mellingeholm genom något högre kalkylerad räntekostnad.

Driftkostnaderna inkluderar schablonmässiga uppskattningar för tillsyn och skötsel, värme, vatten och el, underhåll och markskötsel baserat på anläggningens storlek.

Bevakningskostnaderna är uppskattade till 7 miljoner kronor, lika för båda lokaliseringarna. Denna kostnad kan minska beroende på säkerhetsanalyser, men bedöms vara samma oavsett val av lokalisering.

Processägare Verkställande direktör	Processledare/Uppdateringsansvarig Säkerhetschef	Kvalitetssamordnare Kvalitetschef	Skapat 2021-05-10	Senast ändrat 2021-05-10	Godkänt 2021-05-10

Andra ekonomiska aspekter

Att den geografiska lokaliseringen av basen påverkar både hur lång tid det tar från larm till att vårdresursen når patienten och tiden till patienten når nästa vårdnivå och därmed också kostnaden för helikoptertjänsten står klart för alla. Dock är det komplicerat att räkna på och beskriva, då lokaliseringen i sin tur har visat sig påverka benägenheten att bruka tjänsten. Därför måste grova förenklingar och generaliseringar göras för att få fram en bild av ekonomisk påverkan. Det rörliga priset för helikoptertjänsten har använts vid denna uppskattning.

Vid en jämförelse mellan Ullna och Mellingeholm uppskattar helikopteroperatören att varje passbyte genererar cirka 20 minuters extra flygtid per gång. Det skulle innebära en ökad kostnad över året på cirka 2,4 mnkr för en etablering i Mellingeholm jämfört med en etablering på Ullna.

Handlingsalternativ när regionen avser uppföra och hyra byggnad på annans mark.

Utredningen har via intern och ramavtalad juridisk expertis försökt belysa de juridiska aspekter som kan beröra upphandlingen av en framtida helikopterbas när regionen önskar uppföra och nyttja byggnad och anläggning på annans mark.

Ett rent arrendeavtal, hyresavtal eller nyttjanderättsavtal (avseende tex befintlig byggnad/anläggning) behöver inte handlas upp då dessa är undantagna från lagen om offentlig upphandling. Men så snart en byggnad eller anläggning ska uppföras, utföras eller anpassas för regionens behov, så är utgångspunkten att dessa arbeten och tjänster måste handlas upp enligt LOU eller att förhyrningen för regionens behov sker i konkurrens.

När regionen har behov av att uppföra en byggnad eller anlägga något på annans mark finns i huvudsak följande handlingsalternativ:

1. **Hyresvärdsupphandling**
   Om regionens behov inte är begränsat till en viss fastighet kan regionen genomföra en så kallad hyresvärdsupphandling där hela förhyrningen konkurrensutsätts och flera fastighetsägare har möjlighet att inkomma med anbud vad det skulle kosta för regionen att hyra och/eller arrendera byggnad/flygplats av dem.

Om regionens behov är sådant att det geografiska läget är bestämt till en viss fastighet *(det är utredarens uppfattning att så är fallet)* finns följande alternativ:

2. **Arrendering av mark.**
   Regionen kan arrendera marken och genom arrendeavtalet få rätt att uppföra och bibehålla byggnad samt anlägga flygplats. Regionen handlar upp aktuella byggnads- och anläggningsarbeten. Regionen som äger byggnad och anläggning har full rådighet över dessa så länge arrendeavtalet gäller. Arrenderätt är en så kallad exklusiv rätt vilket innebär att markägaren inte, utan arrendatorns medgivande, kan upplåta rätt till annan på samma mark. Andrahandsupplåtelse av regionen till annan aktör förutsätter fastighetsägarens godkännande.

3. **Hyresavtal avseende lokaler och arrendeavtal avseende mark.**
   Regionen kan ingå preliminärt hyresavtal med fastighetsägaren avseende icke befintlig byggnad med åtagande för Hyresvärden att uppföra byggnad enligt beskrivning samt med åtagande för regionen att förhyra byggnaden.

Byggentreprenaden handlas upp av regionen, men entreprenadkontraktet överlåts till fastighetsägaren som ansvarar för byggprojektet gentemot entreprenören. När byggnaden är klar tillträder hyresgästen lokalerna enligt hyresavtalet. Hyran brukar vara beroende av slutkostnad för byggprojektet. Hyresavtal är normalt förenade med besittningsskydd. Anpassningar av byggnad förutsätter fastighetsägarens medgivande.

Särskilt arrendeavtal kan ingås för marken med rätt för regionen att handla upp anläggningsarbeten, anlägga och ensam nyttja flygplats. Andrahandsupplåtelse förutsätter fastighetsägarens godkännande.

4. **Hyresavtal avseende lokaler och nyttjanderättsavtal avseende mark.**
Hyresavtal tecknas på samma sätt som enligt punkt 3 ovan.

Beträffande mark kan nyttjanderättsavtal tecknas avseende rätt att nyttja flygplats som anläggs enligt beskrivning. Nyttjanderättsavtalet är inte exklusivt och möjliggör upplåtelse för fastighetsägaren även till andra aktörer. Anläggningsarbeten för regionens räkning behöver handlas upp även om fastighetsägaren driver projektet.

Jämförelsetabell 1		
BEDÖMNINGS-KRITERIUM	ULLNA alternativ A (Österåkers kommun)	MELLINGEHOLM alternativ C (Norrtälje kommun)
Tid till färdig bas	Cirka fem år efter beslut	Två till tre år efter beslut
Ekonomisk bedömning		
Investeringsutgift	110-120 mnkr	110-120 mnkr
Årliga kostnader		
Driftkostnader (tillsyn, skötsel, värme, el, underhåll m.m.)	ca 2 mnkr	ca 2 mnkr
Arrendekostnader	ca 1,5 mnkr	-
Markköp	Ej aktuellt	ca 6 mnkr
Bevakningskostnader	ca 7 mnkr	ca 7 mnkr
Kapitalkostnader	ca 7 mnkr	ca 7 mnkr
Total årskostnad	ca 18 mnkr	ca 16 mnkr
Långsiktighet	30-50 år	30-50 år
Detaljplan för flygverksamhet	Ny detaljplan krävs	Ingen ny detaljplan krävs
Mediantid för ny detaljplan enl. SKR	37 månader 67% överklagade	Ingen ny detaljplan krävs
Miljöanmälan	Krävs	Ryms inom befintlig
Mark	Arrende	Köp
Byggnader	Egen investering/Hyra	Egen investering
Möjligheter till instrumentflygning baserad på satellitnavigering	Sannolikt kan en inflygningsprocedur vara klar vid basens driftsättning.	Arbetet pågår. Kommer vara klart innan basens driftsättning.
Tillgänglighet		
Framflygningstider och patientsäkerhet. Flygtider i vindstilla med normal flyghastighet till geografiskt spridda platser i region Stockholm och till KS Solna för patientavlämning; Väddö, Sandhamn, Nynäshamn, Södertälje och Adelsö. Avstånd från länets mitt och sammantagen flygtid enligt ovan.	Lokalisering nära länets geografiska mitt med närhet till framförallt Danderyds sjukhus. Mycket nära E18. Flygtider: Väddö 18,5 + 22,2 = 40,7 Sandhamn 12,8 + 14,0 = 30,8 Nynäshamn 17,0 + 13,5 = 30,5 Södertälje 11,0 + 7,5 = 18,5 Adelsö 10,5 + 8,6 = 19,1 Totalt 139,6 min.	Lokalisering förskjuten mot länets norra delar. Nära E18. Flygtider: Väddö 7,3 + 22,2 = 29,5 Sandhamn 13,7 + 14,0 = 27,7 Nynäshamn 27,5 + 13,5 = 41,0 Södertälje 22,8 + 7,5 = 30,3 Adelsö 21,4 + 8,6 = 30,0 Totalt 158,5 min.

Processägare Verkställande direktör	Processledare/Uppdateringsansvarig Säkerhetschef	Kvalitetssamordnare Kvalitetschef	Skapat 2021-05-10	Senast ändrat 2021-05-10	Godkänt 2021-05-10

Slutsatser och förslag till beslut

Denna rapport skulle kunna fungera som en ”åtgärdsvalsstudie” enligt regionens riktlinje för investeringar. Så tidigt som möjligt i den fortsatta processen bör det valda alternativet säkras upp genom avtal, avsiktsförklaring eller liknande.

De risker utredningen identifierat är bland annat att angränsande kommuner eller närboende invänder mot den miljöpåverkan, huvudsakligen i form av buller, som baseringen medför. Andra risker är relaterade till svårigheten att bedöma kostnader innan en fullständig kalkyl gjorts. Här har utredningens kostnadsbedömningar gjorts konservativt med ett påslag om 20% på uppskattade entreprenadpriser för oförutsedda kostnadsökningar och ändringar.

Kontakter med centralt placerade tjänstemän i Österåker och Norrtälje kommun visar i båda fallen på en mycket positiv syn på en eventuell framtida etablering av ambulanshelikopterverksamheten i respektive kommun. Det framhålls att det finns en bred politisk vilja att underlätta en etablering inom de båda kommunerna och deras bedömning är att verksamheten kommer att godtas ur ett miljöperspektiv. Däremot finns alltid en risk att detaljplanen överklagas till högsta instans, oaktat politisk vilja.

Vid en etablering i Norrtälje finns möjlighet till vissa synergieffekter genom en samordnad baseringslösning med Sjöfartsverket, där man kan dela på kostnader för vissa installationer, skalskydd och lokaler. Dock finns utmaningar då Sjöfartsverket har juridiska begränsningar i sitt samarbete med andra myndigheter. Den av Norrtälje kommun anvisade tomtmarken inom Mellingeholm flygplatsområde kan utgöra en begränsande faktor för anläggningarna beroende på hur stor yta Sjöfartsverket tar i anspråk. Vid en samlokalisering underlättas arbetet enligt det samarbetsavtal kring regionens medicinska personal som kan medfölja Sjöfartsverkets helikoptrar.

En samlad bedömning av det ekonomiska utfallet, tid från beslut till färdig ambulans-helikopterbas och effektmålen har gjorts i kostnads- och investeringsbedömningen ovan. Denna bedömning visar att en etablering på Ullna sannolikt tar ett till två år längre från beslut till färdig bas och att en etablering där blir cirka 2 miljoner kronor dyrare per år. Hur lång tid det tar tills dess att en bas kan sättas i drift är också avhängig av tiden det tar för investeringen att processas enligt regionens riktlinjer.

Detta ska dock ställas mot den kostnadsbesparing och ökade tillgänglighet till tjänsten som flygtidsminskning över tid vid larm, besättningsbyte och tankning en basering i Ullna ger. Denna besparing uppskattas till cirka 2,4 mnkr per år, vilket gör att de båda alternativen bedöms som ekonomiskt likvärdiga.

Om de ekonomiska aspekterna är likvärdiga kvarstår två faktorer som påverkar val av alternativ. Det är dels tid från beslut till färdig bas, där Ullna bedöms ta cirka två till tre år längre än Mellingeholm, dels vilka för- och nackdelar som finns avseende tillgänglighet och andra verksamhetsmässiga skillnader.

Processägare Verkställande direktör	Processledare/Uppdateringsansvarig Säkerhetschef	Kvalitetssamordnare Kvalitetschef	Skapat 2021-05-10	Senast ändrat 2021-05-10	Godkänt 2021-05-10

Vid intervjuer av chefer, piloter, sjuksköterskor och ambulanssjukvårdare direkt involverade i ambulanshelikoptertjänsten kring vilket alternativ som dessa föredrar ur verksamhetens perspektiv framgår att en basering i Ullna anses vara bättre ur alla jämförbara aspekter. De faktorer som särskilt framhållits tala för Ullna är:

- En mer central placering i länet som gör att utryckningstiderna blir likvärdiga till länets östra, västra, norra och södra delar.
- Kortare flygtid vid byte av besättning och tankning.
- Ökad tillgänglighet, då tiden för byte av besättning och tankning minskar.
- En bättre tillgång till stora trafikleder och befolkningscentra som gör att verksamhetens kvalificerade personal bättre kan nyttjas i de fall där helikoptern inte kan lyfta på grund av vädersituationen, tekniska fel eller personalbrist.
- Säkrare flygoperationer då verksamheten inte är samlokaliserad med skol- och privatflyg.
- Närhet till större sjukhus, till exempel Danderyd underlättar logistiken vid vägtransporter.
- Möjlighet till samlokalisering med vägambulans och akutläkarbil norr. Där ser man också en potential till både samarbete och utbyte av erfarenheter om man är lokaliserad på samma plats.
- Att de så kallade dimbilarna finns mer centralt placerade i länet om helikoptrarna inte kan flyga, på grund av alltför dåligt väder, tekniska problem eller personalbrist.
- Närhet till kollektivtrafik i form av Roslagsbanan och närhet till Stockholm underlättar väsentligt vid rekrytering av högt kvalificerade medarbetare och ökar möjligheten att behålla dessa över tid.

Utredningen har således visat att i huvudsak kvarstår de slutsatser och uppskattningar som presenterats i den tidigare utredningen. Den ekonomiska bedömningen av investering och drift har viktat över något till Norrtäljes fördel vid den uppdaterade kostnadsuppskattningen, men när man tar hänsyn även till kostnaderna för positioneringsflygningar och längre flygtid vid larm vid basering i Norrtälje bedöms totalkostnaden för tjänsten vara likvärdig för de båda alternativen.

JÄMFÖRELSEMATRIS	**Alternativ A ULLNA**	**Alternativ C MELLINGEHOLM**
Ekonomi	Likvärdig, se ovan	Likvärdig, se ovan
Tid från beslut till färdig bas	3-5 år	2-3 år
Rådighet	30-50 år	30-50 år
Tillgänglighet	Mer centralt i länet. Minskad insatstid och mer likvärdig tillgänglighet till länets olika delar	Placering i länets norra del. Passningsbas Karolinska Solna utjämnar detta vissa tider på dygnet.
Samordningsvinst Sjöfartsverket	Ingen, utan samlokalisering	Samordning angående perimeterskydd, tankningsmöjligheter och taxivägar. Närhet vid insatser där regionens personal följer med räddningshelikoptern.
Samordningsvinst andra prehospitala tjänster	Möjlig samlokalisering och möjlighet till nära samverkan med flera ambulansstationer i Norrort samt akutläkarbil norr	Ingen

Tabell 2.

Utöver alternativ A Ullna och alternativ C Mellingeholm som i tabellen ovan jämförs, då den samlade bedömningen ger vid handen att dessa alternativ är att föredra, finns som ovan angivits även alternativ B och C vid Ullna och alternativ A och B vid Mellingeholm.

Bilaga 1 Kravprofil på ny basering

Bakgrund: Nedan beskrivs en övergripande kravprofil på en framtida, ny permanent bas för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst.

I föreliggande kravprofil är behoven uppdelade i Krav, sådant som regleras av lagar och regler och verksamhetens krav, där undantag ej kan påräknas, samt Önskade faciliteter, dvs sådant som underlättar verksamhetens bedrivande eller ökar effektivitet och trivsel hos berörd personal.

Kravprofilen är framtagen i samverkan mellan Babcock Scandinavian Air Ambulance, Hälso- och sjukvårdsförvaltningen och Region Stockholms flygsäkerhetsstrateg.

Kravprofilen beskriver:

- lokalmässiga utrymmesbehov,
- in- och utfartsvägar/framkomlighet till större trafikled,
- behov av omgärdande ytor för landning, uppställning av helikopter samt placering av tankanläggning mm,
- faciliteter i lokalerna,
- skalskydd och säkerhet,
- teknik, instrumentering och
- VA, elförsörjning.

Krav:

Tillgång till FATO[4] som möjliggör start och landning under dager och mörker i Performance Class (PC) 1[5], med helikopter med D-value[6] på 20 m och en rotordiameter på 16,5 meter.

Hovringsvägar mellan FATO och uppställningsplats för helikopter i närhet av hangarplats, med markeringar och belysning godkända för användning i mörker och dager. Anpassade för dimensionerande helikopter enligt ovan.

Två belysta uppställningsplatser med möjlighet till parkering på vagn av två H145 samtidigt. Möjlighet till strömförsörjning av markaggregat, 400 VAC 3-fas för båda helikoptrarna samtidigt samt 240 VAC för medicinsk utrustning, laddning av helikopterbatteri och drift av kupévärmare.

En belyst uppställningsplats med möjlighet till parkering av dimensionerande helikopter enligt ovan.

Möjlighet till strömförsörjning av medicinsk utrustning och laddning med 240 VAC i hangar.

Markerade rangervägar och stopplinjer som säkerställer hinderfrihet vid rangering.

---

[4] Final Approach and TakeOff, start och landningsyta.

[5] Prestanda som möjliggör fortsatt flygning vid motorstopp

[6] Dimensionerande mått.

Processägare Verkställande direktör	Processledare/Uppdateringsansvarig Säkerhetschef	Kvalitetssamordnare Kvalitetschef	Skapat 2021-05-10	Senast ändrat 2021-05-10	Godkänt 2021-05-10

Hangarplats för tre stycken helikoptrar på elektrisk driven eller med dragfordon flyttbar vagn för uppställning och rangering. Hangaren skall rymma helikoptrar med måtten H/B/L 4m/11m/13,63m + en säkerhetsmarginal om minimum 1m i samtliga riktningar. (Även uppåt då vagnens höjd kan vara upp till 50cm). Det vill säga H/B/L 5m/13m/16m per helikopter. Mindre marginaler kan accepteras, men måste då säkerhetsbevisas vid varje enskild avvikelse.

En hangarplats skall dimensioneras för att inhysa travers med rörlighet i längd och tvärled. Lyfthöjden skall medge att man lyfter ur huvudrotormasten ur huvudrotorväxeln på H145 vid underhåll. Bedömd lägsta fria höjd 6,5 meter. Möjlighet till uppvärmning upptill minimum 20°. Avlopp skall kopplas till godkänd uppsamling av tvättvatten (för destruktion ref. polisen).

En hangarplats skall ha möjlighet till tvätt av helikopter med varmt och kallt vatten inklusive godkänd uppsamling av tvättvatten (för destruktion ref. polisen).

Låsbara förrådsutrymmen och skåp för reservdelar och förbrukningsartiklar till helikoptrarna.

Separat utrymme för oljor, brandfarliga och hälsovådliga vätskor och spillolja.

Möjlighet till tvätt av medicinsk utrustning, tex spine-board, med varmt och kallt vatten.

Tillgång till tankningsmöjligheter vid varje uppställningsplats, dygnet runt ur tankanläggning med minimum 30m³ JET A1. Tankanläggningen skall ha automatisk avstängning med timer för att undvika överhettning av tankpump.

Tillgång till kontorsutrymmen (se nedan) och övernattningsmöjligheter i enskilt rum uppfyllande AFS 2009:2 och andra relevanta krav för landstinget. Antalet övernattningsrum bestäms av kravet på tillgänglighet hos besättningarna samt tekniker. Tillkommer utrymmen för akutläkarbils-besättning om akutbilen placeras på basen.

Kontor med internetuppkoppling för kontorsdatorer. Separata kontor för flygande personal, tre kontorsplatser, medicinsk personal, tre kontorsplatser samt tekniker, två kontorsplatser.

Tillgång till medicinförråd av tillräcklig storlek, korrekt temperatur och luftfuktighet samt uppfyllande landstingets krav för att hindra tillträde för obehöriga.

Varmgarage för två vägambulanser (så kallade dimbilar) varav en garageplats med tvättmöjligheter.

Tvätt och torkmöjligheter för arbetskläder.

Uppehållsrum med sittplats för minimum två besättningar.

Kök/matplats med möjlighet till att kylförvara, värma och äta medhavd mat samt att brygga kaffe och värma vatten. Spis och eluttag för kaffebryggare skall vara försedda med tidur för att förhindra torrkokning och brand.

Utrymme och behållare för källsortering av avfall.

Två diskmaskiner.

Tillgång till dusch och toalett för personalen.

Separata omklädningsrum för damer och herrar med klädskåp för civila kläder och arbetskläder.

Hyllor i anslutning till utgång mot helikoptrarna med möjlighet till förvaring av flyghjälm, ytterkläder och arbetskängor.

Processägare Verkställande direktör	Processledare/Uppdateringsansvarig Säkerhetschef	Kvalitetssamordnare Kvalitetschef	Skapat 2021-05-10	Senast ändrat 2021-05-10	Godkänt 2021-05-10

Parkeringsmöjligheter för maximalt antal personal som tjänstgör samtidigt inklusive avlösande personal.

Hylla med postfack för all personal.

Godkänt skalskydd och.

Ändamålsenlig väganslutning till större trafikled.

Elektriskt fjärrmanövrerbar fordonsgrind för in och utpassering av dimbil och eventuell läkarbil samt andra fordon som används i verksamheten.

Önskvärda faciliteter:

Separata hangarfack och portar för helikoptrarna, så inte hangaren blir helt utkyld vid rangering vintertid

Verkstadsutrymme med arbetsbänkar och verktygsskåp, i anslutning till hangaren, för tekniskt underhåll av elektronik och komponenter.

Tank för 30m³ JET A1 för att säkerställa att tankbil alltid kan leverera allt medfört bränsle.

Plats för läkarbilen och utrymme för dess personal på samma lokalisering som helikoptern, om samlokalisering blir fallet.

TV med tillgång till marksända kanaler och möjlighet till kabel-tv-abonnemang.

Bildskärm med presentation av ambulanshelikoptrarnas lokalisering och andra relevanta enheters lokalisering på kartbild.

Möjlighet till laddning av el-bil.

Tillgång till motorvärmaruttag vid parkeringsplatser utomhus.

Tillgång till utbildningslokal/konferenslokal för c:a 20 personer, med audiovisuella hjälpmedel.

Dubbla diskmaskiner för att underlätta hantering av disk.

Bevakningskameror och larm i den omfattning som krävs för en relevant säkerhetsnivå.

Bilaga 2 Personer som bidragit

Följande personer har intervjuats eller på annat sätt bidragit med uppgifter och synpunkter som ligger till grund för utredningen. I tabellen framgår vilket företag eller organisation dessa företräder och vilken position som de har där.

Namn	**Företag/organisation**	**Position**
Lennart Samuelsson	Locum AB	Flygsäkerhetsstrateg
Charlotte Viksten	Locum AB	Bolagsjurist affärsstöd
Reibar Gadan	Locum AB	Jurist
Gustav Lugnegård	Locum AB	Business controller
Magnus Nordberg	Locum AB	Projektområdeschef
Ann-Catrin Eriksson	Hälso- och sjukvårdsförvaltningen	Handläggare, hälso- och sjukvård
Toni Nesti	Hälso- och sjukvårdsförvaltningen	Teknik- och säkerhetsansvarig
Rickard Gillberg	Babcock SAA	Chefspilot helikopter
Tommy Hellström	Babcock SAA	Baschef Mellingeholm
Ulf Kanfjäll	Samariten	Verksamhetschef
Gunilla Nordin	Samariten	Chefsjuksköterska
Carl Douglas	Wasatornet AB	Styrelseordförande
Ann-Marie Wickström	Wasatornet AB	VD
Björn Bergström	Ramberg advokatbyrå	Upphandlingsexpert
Benjamin Råd Vaher	Norrtälje kommun	Näringsliv & etableringschef
Anders Olander	Norrtälje kommun	Kommunstyrelsen vice ordförande
Kent Gullberg	Österåker kommun	Samhällsbyggnadschef
Fredrik Nestor	Österåker kommun	Chef Mark och stora projekt