

Svör við spurningum fjárlaganefndar

1. Eru til greiningar sem meta hagkvæmni þess að hafa sérstakar þyrlur í sjúkraflugi í stað þess að nota til þess þyrlur Landhelgisgæslunnar og eftir atvikum sjúkraflugvélar?

Heilbrigðisráðuneytið ber ábyrgð á sjúkraflutningum á landi. Í febrúar 2018 skipaði heilbrigðisráðherra [starfshóp](#) til að skoða mögulega aukna aðkomu Landhelgisgæslu Íslands að sjúkraflugi. Í skýrslu sem hópurinn skilaði af sér lögðu fimm af sjö fulltrúum hans til að byrjað yrði á að efla viðbragðsgetu Landhelgisgæslu Íslands með fjölgun áhafna og bundnum staðarvöktum.

Árið 2016 skilaði [stýrihópur](#) innanríkisráðherra skýrslu vegna þyrlukaupa fyrir Landhelgisgæslu Íslands. Hópurinn komst að þeirri niðurstöðu að fýsilegasti kosturinn fyrir Landhelgisgæsluna væri að hafa þrjár stórar björgunarþyrlur til að annast þau verkefni sem Landhelgisgæslunni væri falin einkum vegna viðbragðsgetu á sjó út fyrir 150 sjómílu. Sú niðurstaða byggði á greiningu ráðgjafafyrirtækisins Analytica sem hefur gengið eftir. Hópurinn komst jafnframt að þeirri niðurstöðu að það væri ekki fyrr en þessar þrjár þyrlur væru full eða vel nýttar að það borgaði sig að bæta við meðalstórri þyrlu til viðbótar.

Þyrluáhafnir Landhelgisgæslunnar þurfa að uppfylla lágmarks flugtíma viðmið á hverju 12 mánaða tímabili til að uppfylla skilyrði til leitar-, björgunar- og eftirlitsflugs. Lágmarksflugtímakrafa þyrluflugmanna er 200 flugtímar á ári hverju (þar af 22 tímar í flughermi). Landhelgisgæsla Íslands hefur bent á að svigrúm sé til staðar hjá þyrlusveitinni til að annast sjúkraflug á þyrlum stofnunarinnar og hefur vakið athygli á að skynsamlegt væri að fullfjármagna þyrlusveit LHG, bæta viðbragðsgetu hennar til að hægt sé að sinna leit- og björgun á sjó með fullnægjandi hætti og nýta það svigrúm sem sú geta skapar til að sinna sjúkraflugi áður en fjármagn yrði sett í sérstakt sjúkraþyrluverkefni.

Ef horft er til rekstrarkostnaðar þyrlueininga getur ekki talist hagkvæmt að bæta við fleiri einingum fyrr en þær sem eru fyrir eru fullnýttar.

2. Hefur hagkvæmni þess verið metin að einkaaðilar annist sjúkraflug með þyrlum?

Landhelgisgæsla Íslands sinnir aðkallandi sjúkraflutningum sbr. 6. tl. 1. mgr. 4. gr. laga nr. 52/2006 um Landhelgisgæslu Íslands og á grundvelli þjónustusamnings við Sjúkratryggingar Íslands. Að öðru leyti er vísað til svars við fyrri spurningu um hagkvæmni. Sjúkraflutningar eru á ábyrgð heilbrigðisráðuneytisins sem er betur til þess fallið að svara þessari spurningu með ítarlegri hætti.

3. Hver er nýting skipa Landhelgisgæslunnar og hvernig er hún mæld?

a. Hversu marga „nýtingardaga“ er varðskip ekki á siglingu, liggur við akkeri, er í höfn eða að sækja eldsneyti?

Megin hlutverk varðskipanna er löggæsla á hafi, leit, björgun, aðstoð við skip og önnur verkefni í samræmi við lög um Landhelgisgæslu Íslands. Þá sinna varðskipin þjónustuverkefnum og verkefnum fyrir ýmsar stofnanir, t.d. viðhaldi vita, ljósdufla og útskiptingu öldumælisdufla fyrir Vegagerðinna, aðstoð við lögreglu, almannavarnir, aðkallandi sjúkraflutninga og viðbragðsaðila á landi o.s.frv.

Nýting varðskipanna er fyrst og fremst mæld í úthaldsdögum (dagar sem skipin eru á sjó) sem endurspeglar viðbragðsgetu skipanna en þá geta skipin haldið á vettvang slysa og annarra atvika fyrirvaralaust. Leitast er við að hafa ávallt eitt varðskip á sjó eða til taks fullmannað í höfn. Vegna fjárskorts hefur aðeins tekist að manna hvort skip í um 180 daga á ári en æskilegast væri að úthaldsdagar hvors skips væri um 330 dagar á ári. Úthald skipanna takmarkast af fjölda áhafna, þ.e. það er ein áhöfn á hvoru skipi (tvær áhafnir samtals) og nýting þeirra eins mikil og kjarasamningar og lög um vinnu- og hvíldartíma leyfa.

Í Landhelgisgæsluáætlun 2018-2022 kemur fram að viðunandi björgunar- og viðbragðsgetu varðskips frá útkalli að vettvangi sé að hámarki 24 klst. Til þess að það náist þurfi Landhelgisgæslan að hafa tvær áhafnir á hvoru skipi, samtals fjórar skipsáhafnir og þrjú skip, (tvö stór og eitt minna) staðsett á mismunandi stöðum um landið.

Ferðir varðskipa eru vel skipulagðar og vel nýttar til að sinna lögbundnum verkefnum. Landhelgisgæslan sér um löggæslu á hafi, fiskveiðieftirlit og landamæraeftirlit og fer í eftirlitsferðir um borð í önnur skip. Allur sá tími sem ekki fer í sérstök tilgreind verkefni er skilgreindur sem gæsla og nýttur til almenns eftirlits, æfinga og viðhalds.

Árið 2022 voru úthaldsdagar samtals 340 (88% ársins). Skiptingin árið 2022 var sem hér;

Siglt var í um 40% úthaldstímans,
Látið var reka um 22% tímans,
Legið var við akkeri um 4% tímans
Legið var við bryggju um 34% tímans

Vegna stórfelldra olíuverðshækkana hefur tími þar sem varðskip er til taks við bryggju, við akkeri eða látið reka aukist. Þann tíma er skipið í viðbragðsstöðu og tilbúið til tafarlauss útkalls. Þá er sá tími nýttur til æfinga, viðhalds og annarra verkefna.

Árið 2023 er gert ráð fyrir að úthaldsdagar varðskipanna verði 348. Ekki er haldið sérstaklega utan um tíma til eldsneytistöku. Varðskipin taka að jafnaði eldsneyti 2-3 sinnum á ári og eru eldsneytistökur skipulagðar með tilliti til fyrirliggjandi verkefna þannig að sem minnst frátöf verði.

*4. Hefur aukning í fjölda skemmtiferðaskipa valdið auknum kostnaði hjá Landhelgisgæslunni?
a. Ef svo er, er til mat á þeim kostnaði?*

Vaxandi fjöldi skemmtiferðaskipa veldur verulegum óbeinum kostnaði hjá Landhelgisgæslunni, sér í lagi vegna aukinnar vöktunar og landamæraeftirlits. Efling viðbúnaðar með öflugri tækjum hefur leitt til aukins rekstrarkostnaðar. Við endurnýjun tækjakosts Landhelgisgæslunnar hefur meðal annars verið horft til fjölgunar skemmtiferðaskipa, má þar t.d. nefna kaup á varðskipinu Freyju sem býr yfir mikilli björgunar- og toggetu.

Landhelgisgæslan hefur tekið virkan þátt í samstarfi við [AECO](#) sem eru samtök útgerða skemmtiferðaskipa á norðurslóðum. Samstarfið hefur m.a. falið í sér þátttöku í áhættugreiningum og æfingum varðandi viðbrögð við óhöppum.

Kostnaðarauki Landhelgisgæslunnar felst því bæði í kostnaði vegna sjúkraflugs í skipin, sem er þó reynt að endurinnheimta, en einnig vegna þess tíma starfsfólks sem verið er í samstarf, æfingar, gerð viðbragðsáætlana, áhættumats o.fl. vegna skemmtiferðaskipa.

Það sem af er þessu ári hefur þyrlusveit Landhelgisgæslunnar sótt níu farþega skemmtiferðaskipa vegna veikinda, samanborið við fjóra farþega allt árið 2022. Fjölgun þessara útkalla helst í hendur við fjölgun á komum skemmtiferðaskipa til Íslands.

Óháð fjölda þeirra atvika þar sem varðskip aðstoða farþegaskip, kallar fjölgun skemmtiferðaskipa á að Landhelgisgæslan sé ávallt með skip til taks til að sinna þessum skipum. Líkur á alvarlegu atviki tengt skemmtiferðaskipum eru sem betur fer ekki miklar en afleiðingarnar yrðu gífurlegar hvort sem er litið til mögulegs manntjóns eða mengunar, einkum og sér í lagi ef ekki væri hægt að bregðast skjótt við. Miðað við núverandi umfang útgerðar varðskipa (eitt skip til taks hverju sinni) getur tekið varðskip Landhelgisgæslunnar 40-50 klst. að komast á vettvang slysa og atvika. Þess vegna er mikilvægt að auka viðbúnað skipanna og vera með tvö skip til taks eða á sjó hverju sinni en með því móti væri hægt að tryggja að varðskip geti verið komið á vettvangs sjóslysa innan við 24 klst. frá hjálparbeiðni.

Lauslega áætlað myndi viðbótarkostnaður við að fjölga áhöfnum úr tveimur í fjórar og gera bæði varðskipin út stærstan hluta árs nema u.þ.b. 1,2 milljörðum króna (án þess að bætt væri við þriðja skipi). Er þá gert ráð fyrir að hvort skipið sigli tvöfalt meira en áætlað er á næsta ári og áhafnakostnaður tvöfaldist. Á móti dregur úr kostnaði við hafnargjöld, hita og rafmagn.