

Innst. S. nr. 155

(2001-2002)

Innstilling fra justiskomiteen om helikopter i politiet

St.meld. nr. 51 (2000-2001)

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Innledning - bakgrunn og hovedkonklusjoner

I St.meld. nr. 51 (2000-2001) vurderes politiets behov for helikopterstøtte og hvilke krav som stilles til et eventuelt politihelikopter. Meldingen gir videre oversikt over aktuelle helikopterressurser og hvordan politiet kan få dekket sitt behov for helikopterstøtte.

Forslaget om å etablere en egen helikoptertjeneste i politiet har vært tatt opp flere ganger de siste årene, og i meldingen pkt. 1.1 redegjøres det nærmere for dette. Det fremgår her at det ved flere anledninger siden 1995 er tatt initiativ i Stortinget for å få vurdert spørsmålet om etablering av fast helikoptertjeneste i politiet, og at det også i 1997 ble igangsatt et to-årig prøveprosjekt med politihelikopter. Justisdepartementets vurdering har vært at gjeldende praksis med leie av helikopter burde videreføres og forbedres. I stedet for en egen helikoptertjeneste i politiet burde man se på mulighetene for avtaler med et sivilt luftfartsselskap, og et bedre strukturert samarbeid mellom Forsvaret og politiet.

I Budsjett-innst. S. nr. 4 (2000-2001) ble det bedt om at departementet, i egen sak til Stortinget i løpet av våren 2001, vurderte ulike alternativer for å dekke politiets behov for helikopterstøtte.

Justisdepartementet legger i meldingen til grunn at en egen politihelikoptertjeneste ville gitt en god løsning for politiet, men er, i likhet med flertallet av de politimestre som har uttalt seg, i sterk tvil om binding av beløp i størrelsesorden 10-15 mill. kroner pr. år over et lengre tidsrom vil gi den ønskede effekten i forhold til investeringene.

Etter departementets syn bør det i stedet etableres en løsning som baserer seg på en formalisert leieavtale med ett eller flere sivile selskaper og eventuelt samarbeidsordninger med andre offentlige aktører som benytter helikopter. En slik løsning gir et tilbud til et større geografisk område for en kostnad som vil være

lavere enn for en egen politihelikoptertjeneste, som ut fra bl.a. kostnadene vil måtte begrenses til ett helikopter stasjonert på Østlandet.

1.2 Erfaringer med bruk av helikopter innen politiet

Stortinget bevilget i 1996 fem mill. kroner til et prøveprosjekt med politihelikopter på Østlandet. Prosjektets egen prosjektgruppe utarbeidet en evaluering der det blir påpekt at helikopteroppdragene representerte en kvalitetsheving gjennom "økt effektivitet, ressursbesparelser og bedre utført polititjeneste". Gruppen konkluderte med at det bør etableres en fast helikoptertjeneste i politiet, og at denne primært bør etableres ved at politiet leier (leaser) helikopteret, leier den tekniske tjenesten, men etablerer egen driftsorganisasjon.

I tillegg til erfaringene fra prøveprosjektet, har politiet også vunnet erfaring gjennom bruk av helikopter i forbindelse med OL på Lillehammer i 1994. Helikopterstøtten bidro til at politiets ledelse lettere kunne vurdere og analysere utviklingen.

Også ved statsbesøk og tilsvarende oppdrag har politiet god erfaring fra bruk av helikopter. Det er benyttet leid helikopter fra sivilt selskap og/eller fra Forsvaret. Slik innleie har imidlertid ikke vært utstyrt fullt ut med den tekniske utrustningen som er ønskelig for denne oppdragstypen.

Politiet i Sverige etablerte allerede i 1964 Polisflyget, som i dag har 7 helikopter fordelt på 5 baser. Tjenesten utfører oppdrag knyttet til ettersøking av savnede personer (redningstjeneste), til observasjon og radiosamband ved branner, trafikkovervåking, forfølgelse og lignende. Polisflyget har egen flyskole og eier selv sine helikopter. Trafikkoppdragene har etter hvert fått lav prioritet, og antallet slike oppdrag har sunket drastisk. Dette har sammenheng med at andre kontrollmetoder har vist seg mer kostnadseffektive. Det har

derimot vært en økning i oppdrag knyttet til spaning, som utgjør 20 pst. av alle oppdrag. Andre oppdragstyper som har økt, er søk/redning av savnede personer og overvåking av verditransporter.

Politiet i Danmark har ikke etablert egen tjeneste med politihelikopter. Politiets behov for helikopterstøtte dekkes primært ved bistand fra Forsvaret basert på en samarbeidsavtale mellom Forsvaret og Rigspolitichefen. Rigspolitichefen skal for øvrig innen utgangen av år 2002 utarbeide en analyse av fordeler, ulemper og økonomiske konsekvenser ved at politiet etablerer og opererer en egen helikopterenhet.

Egen fly-/helikopteravdeling innen politiet finnes bl.a. i Nederland, Belgia, Frankrike, Tsjekkia, Storbritannia, Tyskland og Spania.

1.3 Politiets behov for helikopterstøtte

Politidirektoratet har sendt ut høringsbrev til et representativt utvalg av politimestere med spørsmål om opprettelse av en permanent helikoptertjeneste i politiet vurderes slik at nytteverdien kan forsvare de budsjettmessige kostnader.

Det kom inn svar fra 12 politimestere, og resultatet kan oppsummeres slik :

Tre politimestere ønsker en egen helikoptertjeneste i politiet ut fra en vurdering av behov i fremtidig polititjeneste, men en er i tvil om det er riktig tidspunkt å etablere helikoptertjeneste nå. To politimestere mener at bistand fra Forsvaret langt på vei dekker deres behov, gitt at den er tilgjengelig. Sju politimestere mener at opprettelsen av en permanent helikoptertjeneste i politiet ikke har en nytte som kan forsvare kostnadene.

Politimestrene fra Østlandsområdet påpeker at det største behovet ligger der, mens andre henviser til større avstander ved hasteoppdrag. Flere påpeker at et mer formalisert og forenklet samarbeid med Forsvaret og/eller lokale, sivile selskaper, i stor grad vil dekke deres behov. Flere påpeker også at kostnadene knyttet til bruk av redningstjenestens helikopter ved søk etter savnede personer er så store at det bør finnes rimelige alternativer.

Samtlige høringssvar uttrykker bekymring mht. finansieringen av en eventuell egen helikoptertjeneste i politiet, og da spesielt om kostnader knyttet til denne tjenesten over tid blir tatt fra politiets ordinære driftsbudsjetter uten at overføringene øker tilsvarende. Samtidig etterlyser flere en avklaring på hvor og når politiet kan innhente eksterne helikopterressurser, samt en enklere avtale mellom politiet og Forsvaret/Redningstjenesten.

En arbeidsgruppe som avga innstilling 3. september 2000 om kost/nytteeffekten ved en egen helikoptertjeneste i politiet, vurderte at nytteeffekten av politihelikopter med stor sannsynlighet vil inntreffe i forhold til følgende oppdragstyper: søk/redning etter savnet/forsvunnet person, spaning ved mistanke om alvorlig kriminalitet, kontroll/oppsyn/utrykning i forbindelse med natur/miljøkriminalitet, og kontroll/overvåking i for-

bindelse med masseansamlinger/-forflytninger. For øvrige oppdragstyper som er vurdert, hevder arbeidsgruppen at det er mindre sannsynlig at politihelikopter tilfører politiet en vesentlig nytte.

Departementet påpeker at helikopteret først og fremst må være tilgjengelig og i rimelig nærhet av åstedet for en eventuell kriminell handling. Politiet må fra første stund vite på hvilken måte gjerningsmennene har tatt seg fra åstedet, og været må være tilfredsstillende. Det er departementets vurdering at disse forutsetninger sjelden vil være oppfylt, og at et helikopters nytteverdi derfor lett vil bli overvurdert.

Prøveprosjektets evalueringsgruppe la til grunn anskaffelse av ett politihelikopter. Dette ville, slik man da vurderte situasjonen, dekke det vesentligste av politiets behov. Ett politihelikopter innebærer i praksis en flytid i størrelsesorden inntil 1 000 timer pr. år.

Arbeidsgruppen bak rapporten "Kost/nytteeffekten ved egen helikoptertjeneste i politiet" foretok en gjennomgang av i alt 11 politioppdragstyper og en mulig bruk av helikopter i disse. Gruppen tok utgangspunkt i en situasjon med eget politihelikopter plassert sentralt i Østlandsområdet, og med muligheter til å dekke opp planlagte oppdrag også i andre deler av landet. Det totale antall timer for politihelikopteroppdrag ble anslått til ca. 1 250. I tillegg kommer 90-100 nødvendige treningstimer for mannskapene.

Departementet bemerker at ulike innfallsvinkler gir ulike anslag for hva som er det riktige antall brukstimer for politihelikopter i Norge. En kompliserende faktor er kravet til dekningsområde. En annen faktor er finansieringsformen og måten kostnadene blir synliggjort på. Hvis bruken av helikopter skjer uten at det belastes det ordinære driftsbudsjettet for politidistriktet, vil det medføre et annet volum enn om helikopterbruken belaster distriktets budsjett direkte. Dette kan i noen grad balanseres ved en sentral ledelse av politihelikopterressursene.

Behovet for helikopterstøtte til politiet er størst i det sentrale Østlandsområdet, og dette vil være primærområdet for politiets bruk av helikopter. Et større, to-motors helikopter stasjonert i Oslo-området vil også kunne dekke hele Hardangervidda, Jotunheimen, Dovre og Femundsmarka, og dessuten operere på landsbasis ved planlagte operasjoner/aksjoner. Dersom andre og større deler av landet skal ha helikopter-bistand i akuttoppdrag, vil det betinge flere helikoptere.

1.4 Krav til politihelikopterfunksjonen

For de fleste og viktigste oppdragstyper mener departementet det er behov for et middels stort to-motors helikopter med høy beredskap, og full eller middels politimessig utrustning. Et slikt helikopter skal oppfylle krav for godkjente politioppdrag så vel på dagtid som på nattetid samt flyging over vann.

Politiflygere bør ha bred politierfaring, og skal ha opplæring til CPL-H (trafikkflyger-helikopter). Rekruttering og utdanning av bisittere bør skje i politiets egen regi.

Dersom man skal etablere en egen helikoptertjeneste i politiet vil det - først og fremst på bakgrunn av kostnadene, men også ut fra hensynene til geografisk dekning og beredskap - kun være aktuelt med én helikopterbase. En eventuell base bør ha en beliggenhet innen en radius på 10 min. flytid fra Oslo sentrum.

1.5 Helikopterressurser til politioppdrag

1.5.1 Helikopterressursene i Norge

De statlige helikopterressurser i Norge omfatter helikopter både i den sivile og militære sektor.

I meldingen pkt. 5 gjøres det rede for de offentlige etater og instanser som har en permanent ordning med bruk/innleie av helikopter. Redegjørelsen omfatter Redningstjenesten - redningshelikoptere, Forsvaret, Luftambulansen - ambulanshelikoptere, og innleie av helikoptere for hhv. Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern (DBE) og Sysselmannen på Svalbard.

1.5.2 Alternative løsninger for sikring av politiets behov for helikopterstøtte

Det finnes i praksis tre tenkelige hovedmodeller for sikring av politiets behov for helikopterstøtte:

Egen politihelikoptertjeneste

Departementet mener at det ikke er noen grunn til å etablere en teknisk tjeneste for politihelikopter. Driftsorganisasjon kan også kjøpes (leies). Andre lands politi har hovedsakelig valgt å ha egne, politiutdannede piloter, og dette har flere fordeler.

Også innenfor en modell med egen politihelikoptertjeneste kan tjenesten baseres på et innleid helikopter. Det avgjørende for valget mellom kjøp og leie vil være kostnadsprofil og ønsket om fleksibilitet.

Leie av helikoptertjeneste fra sivilt selskap og eventuelle andre samarbeidsmodeller

En formalisert leieavtale med et sivilt selskap kan ta utgangspunkt i samme mønster som Rikstrykdeverket opplegg for ambulansetjenesten. Det må inngås avtale og øremerkes midler for innkjøp av helikoptertjenester for et visst beløp, som forvaltes og styres sentralt eller fordeles på politidistriktene. Avtalen kan innebære at helikopteret utstyres med noe politiutstyr. Et slikt samarbeid vil gi politiet en sikrere tilgang på helikopterstøtte og sikre helikoptertjeneste med utstyr som er hensiktsmessig for løsning av politiets behov. Et utvidet samarbeid med sivile helikopterselskaper vil imidlertid ikke alltid gi full dekning av politiets behov for helikopterstøtte siden helikopteret vanskelig kan være fullt politiutstyrt. Departementet legger til grunn at dette ville kreve en så stor oppdragsmengde at politiets kostnader ved leieavtalen vil nærme seg kostnadene ved en egen politihelikoptertjeneste.

Forsvarets helikopterbistand til politiet reguleres av "Instruks for Forsvarets bistand til politiet". Forsvarets bistand kan bare skje dersom politiets personell- og/eller materiellressurser ikke strekker til.

Instruksen omfatter for det første alminnelig bistand i forbindelse med ulykker, naturkatastrofer o.l., uskadeliggjøring eller fjerning av eksplosiver mv., og samøvelser mellom Forsvaret og politiet. Dernest omfattes bistand i ekstraordinære faresituasjoner til ettersøking og pågripelse av farlige forbrytere eller farlige sinnslidende, eller bistand i situasjoner hvor det foreligger nærliggende fare for anslag av omfattende eller særlig skadevoldende karakter rettet mot vesentlige samfunnsinteresser.

Forsvarets helikoptere har først og fremst nytteeffekt for politiet i visse planlagte oppdrag og ved antiterroroperasjoner. Antall bistandsanmodninger fra politiet har i de siste årene vært 5-10 ganger pr. år. Etter departementets syn er det ikke behov for prinsipielle endringer i de rammer som i dag er gitt for politiets adgang til å be om bistand fra Forsvaret.

En eventuell utvidelse av politiets adgang til å rekvirere bistand fra Forsvaret må sees i sammenheng med Sårbarhetsutvalgets innstilling (NOU 2000:24). Sårbarhetsutvalget mener det er viktig å utvikle samarbeidet mellom politiet og Forsvaret. Bruk av militært personell og militært utstyr til politiets sivile oppdrag reiser likevel prinsipielle spørsmål som må finne sin avklaring.

Når det gjelder *samarbeidsavtaler med redningshelikoptertjenesten*, kan det tenkes at politiet gjennom leieavtaler kan få tilgang på helikoptertjeneste som kan supplere redningshelikopterne i innledende faser i et redningsoppdrag.

Departementet fremmer i St.meld. nr. 44 (2000-2001) om redningshelikopterne i fremtiden en rekke forslag for å styrke denne tjenesten. Et av forslagene er at det etableres tilstedevakt ved alle basene på fastlandet. Det foreslås videre å etablere en base på Nord-Vestlandet med lokalisering i Florø. Politihelikopter vil kunne fungere som en tilleggsressurs i forhold til disse.

Rikstrykdeverket har ved *Statens Luftambulansetjeneste* inngått avtale med flere aktører om levering av luftambulansetjenester. Mange baser (11 helikopterbasen, seks ambulansflybaser og fire baser med avtale knyttet til Redningstjenesten) gir en meget god geografisk dekning. 95 pst. av Norges befolkning kan nås innenfor 45 minutter av helikopter eller fly. Basen på Østlandet vil imidlertid ikke ha noe ledig kapasitet utover dagens oppdragsmengde. Det samme gjelder til dels basen på Sørlandet og i de øvrige større byer.

Dagens ordning, der rekvirenten betaler for bruken av helikopterressurser

Dagens ordning innebærer at det er rekvirenten selv som betaler for bruken av helikopterressurser. Helikopteret vil ikke ha særskilt politiutstyr eller være spesielt tilpasset politioppdrag, uten etter avtale med utleier/samarbeidspartner.

Gjennom overordnet myndighet kan politimestrene i tillegg anmode om bistand fra Forsvarets helikoptere, og redningshelikoptere rekvireres fra Hovedredningsentralen. Justisdepartementet mener at dagens ord-

ning er tilfredsstillende, og svært mange av politimestrene gir uttrykk for at den dekker deres behov for helikoptertjeneste.

1.6 Kostnadsberegninger av ulike alternativer

1.6.1 Innledning

Følgende forhold vil være bestemmende for kostnadene ved å etablere og drifte en politihelikopterfunksjon: de tekniske/ytelsesmessige krav til helikopter, krav til politimessig utstyr og utrustning, krav til personell/kompetanse, krav til beredskap (reaksjonstid, effektivitetskrav), brukstid (antall timer flytid pr. år), antall og baser/stasjoneringpunkter.

Et helikopter som skal dekke et fullstendig spekter av politioppgaver vil måtte utstyres med full politiutrustning, dessuten redningsutstyr samt utrustning for nødsituasjoner og frakt/transport. Når det gjelder beredskap, antall timer flytid pr. år og antall baser/stasjoneringpunkter, står man friere til å velge ambisjonsnivå. Det er derfor nødvendig å sette opp klare forutsetninger for disse elementene når økonomibildet skal tegnes.

1.6.2 Kostnader ved egen politihelikoptertjeneste

Forutsetninger ved eiet helikopter:

- Ett helikopter som kjøpes inn og eies av politiet.
- Base: Østlandet (Oslo-området).
- Flytid: 800 timer pr. år.
- Reaksjonstid: Mindre enn 15 minutter (kan oppnå 5 minutter på dagtid).
- Full politimessig utrustning på helikopteret.
- Politimerking av helikopter.
- Den tekniske tjenesten kjøpes inn av politiet.
- Backuphelikopter leies inn ved behov

Forutsetninger ved innleid (leaset) helikopter:

- Ett helikopter som disponeres fullt ut av politiet, men som eies av og leies inn (leases) fra eksternt selskap.
- For øvrig er forutsetningene som for eiet helikopter.

Det er anskaffelsen av selve helikopteret som utgjør det tyngste kostnadselementet. En sammenligning viser at totalt sett, beregnet over en åtteårsperiode, kommer kjøpsalternativet klart rimeligst ut, men da er det ikke tatt hensyn til kostnader knyttet til større reparasjoner, oppgraderinger og eventuelt nyanskaffelse av helikopter dersom dette går tapt. Kostnadene ved etablering og drift dersom man kjøper et eget helikopter vil etter departementets beregninger beløpe seg til 58,591 mill. kroner i løpet av perioden, mens tilsvarende utgifter ved å leie et helikopter vil komme opp i 85,661 mill. kroner.

1.6.3 Kostnader ved kontraktalternativet

Forutsetninger:

- Materiell og tjenester, inklusive piloter, leies inn på kontrakt fra eksterne, sivile selskaper. Eneste

- unntak er de politimessige ressursene, dvs. bisitterne i helikoptrene, samt enkelte støttefunksjoner.
- Baser: Østlandet (Oslo-området), Midt-Norge (Trondheimsområdet), Sør- og Vestlandet (Bergen eller Stavanger).
- Samlet flytid: 800 timer pr. år.
- Pris pr. time: Kr 12 000-15 000.
- Reaksjonstid: Fra 15 min. til planlagte oppdrag.
- Full politimessig utrustning på helikoptrene.
- Politimerking av helikopter som er i polititjeneste.

Hovedtyngden av kostnadene i kontraktalternativet vil være knyttet til antall flytimer som blir tatt ut.

Det må påregnes at sivile selskaper må kunne benytte maskinene også for andre oppdragsgivere enn politiet. Dette innebærer at avtalt reaksjonstid vanskelig kan komme ned mot det som er optimalt for politiet (15 min.), men at en stor del av helikopterbruken vil måtte knyttes til planlagte oppdrag. Kostnadene ved å bruke helikopter etter kontraktalternativet antas å bli i størrelsesorden 12 mill. kroner pr. år. Dette gir pr. år i åtte år en samlet nåverdi av kostnadene på 77 mill. kroner.

1.7 Departementets vurderinger

Justisdepartementet legger til grunn at en landsdekkende, egen helikoptertjeneste ville gitt en god løsning for politiet. Kostnadene ved en slik løsning er imidlertid så omfattende at et slikt alternativ ikke kan forsvares ut fra det behovet som er skissert. Departementet kan heller ikke anbefale et alternativ med egen politihelikoptertjeneste som bare vil omfatte ett helikopter plassert på Østlandet og som til tross for sin begrensede dekningsgrad vil binde opp driftsomkostninger i størrelsesorden 10-15 mill. kroner pr. år.

Etter departementets vurdering bør det derfor i stedet etableres en løsning med helikopterstøtte basert på en formalisert leieavtale med sivilt selskap - om mulig i samarbeid med andre offentlige brukere av helikoptertjeneste. For å gi bedre geografisk dekning og større fleksibilitet enn ved egen politihelikoptertjeneste, kan det inngås avtale med sivilt selskap om beredskap for politioppdrag fra flere baser.

Innenfor en kostnadsramme på 10-12 mill. kroner pr. år vil politiet få en landsomfattende dekning av behovet på 600-800 timer med helikopterstøtte. En slik ordning vil, avhengig av hvilke utstyrsinvesteringer som gjøres, kunne dekke et bredt spekter av politioppdrag.

2. KOMITEENS MERKNADER

Egen helikoptertjeneste i politiet

Komiteen viser til at spørsmålet om etablering av en egen helikoptertjeneste i politiet har vært tatt opp i Stortinget flere ganger.

Komiteen mener det er på tide at det etableres en egen helikoptertjeneste i politiet. Tjenesten skal være døgnbasert med høy beredskap. Komiteen mener

det er avgjørende viktig å etablere tjenesten som en egen tjeneste på linje med for eksempel hundepatruljen, narkotika- og antiterror-tjenesten.

Komiteen viser til at en rekke land i Europa har en helikoptertjeneste i politiet. Komiteen har merket seg at prosjektgruppen som evaluerte prosjektet med politihelikopter, påpekte at dette representerte en kvalitetsheving gjennom "økt effektivitet, ressursbesparelser og bedre utført polititjeneste". Det er komiteens oppfatning at et politihelikopter vil være nyttig på mange felter av politiets arbeidsområder.

Komiteen vil understreke at tjenesten skal være fritt tilgjengelig for de politidistrikt som naturlig kan gjøre seg bruk av den. Komiteen antar at dersom det ble innført en viss grad av egenbetaling, ville det kunne resultere i at politidistriktene vegret seg for å benytte politihelikopteret.

Komiteen mener tjenesten skal bemannes med politipiloter og bisittere fra politiet med minimum 5 års politierfaring. Komiteen ser det som viktig at pilotene har polititaktiske kunnskaper for å kunne løse krevende oppdrag på en sikker og effektiv måte. Det har vært ulykker med helikopter med sivile piloter på oppdrag for politiet hvor situasjonen inne i helikopteret har vært en medvirkende årsak til ulykken. Det vises for øvrig til evalueringsrapporten fra prøveprosjektet av 27. april 1999.

Tekniske funksjoner

Komiteen peker på behovet for å nyttiggjøre seg de erfaringer andre lands politihelikoptertjenester har gjort. Helikopteret bør være av type lett to-motors, og være uniformert. Komiteen ser behov for følgende kvaliteter på det tekniske utstyret som skal være installert i helikopteret: Politiradio/maritim VHF, GSM mobiltelefon, NVG, radiopeiler for nødpeilesendere, radiorepeater-transportabel, videolink for overføring av bilder fra helikopter til bakke, utvendig høyttaler og sirene, fastmontert varmesøkende kamera og videokamera, håndholdt digitalt videokamera, gjennomsnittshastighetsmåler og moving map. For øvrig vises til evalueringsrapporten fra prøveprosjektet.

Komiteen vil presisere at utstyr som nevnt over er et minimum for å kunne etablere en forsvarlig tjeneste. Ved inngåelse av driftsavtale vektlegger komiteen krav til backup-helikopter som en betingelse for å oppnå kontinuerlig drift.

Oppgaver - bruksområder

Komiteen anser behovet for flytid i en oppstartsfasen å være min. 800 timer. Det må likevel til enhver tid være opp til den vakthavende politipiloten å avgjøre hvilke oppdrag som skal prioriteres og omfanget innenfor tilgjengelige ressursrammer. Det vil naturlig gå noe tid før potensielle brukergrupper av denne tjenesten har lært seg å bruke den. Komiteen anser at politihelikopteret kan være en tilleggsressurs til redningstjenestens Sea King i oppdrag som søker etter savnede personer over land og oppdrag høyt til fjells. Et

lett politihelikopter er både bedre og billigere i drift enn et redningshelikopter til nevnte oppdrag. Komiteen ser derfor etablering av egen politihelikoptertjeneste som en styrking av søksdelen av redningsberedskapen på land. Ved redningsoppdrag på sjøen vil dagens redningshelikopter fortsatt være det eneste fullverdige alternativet.

Komiteen vurderer planlagte oppdrag å være til fordel for beredskapen. Under planlagte oppdrag vil helikopteret allerede være i aktivitet og i beredskap. Dette vil etter komiteens mening uansett ha en forebyggende effekt på flere typer kriminalitet, herunder terror.

Komiteen peker også på at oppdrag for andre offentlige etater kan bidra til at politihelikopteret får en forebyggende effekt ved helt enkelt å være i funksjon.

Komiteen er av den oppfatning at innføring av en helikoptertjeneste i politiet vil være med på å spare innressurser på andre områder.

Organisering

Komiteen vil videre anbefale i en oppstartsfasen å leie helikopter med teknisk tjeneste og driftsorganisasjon. Dette vil gi mulighet for en raskest mulig etablering av tjenesten. På sikt er det ønskelig med en egen driftsorganisasjon med en egen flygesjef. Tjenesten skal være døgnbasert og lokalisert i Oslo-området på en base med hangar, kontorer og andre fasiliteter samlet. Komiteen mener det er riktig å plassere politihelikopteret i dette distriktet, da Oslo politidistrikt har ansvaret for landsomfattende og regionale oppgaver innenfor hundetjeneste samt narkotika- og antiterrorbekjempelse, i tillegg til tradisjonelle politiopgaver. Komiteen er av den oppfatning at det landsdekkende politihelikopteret skal organiseres under Oslo politikammer.

Komiteen ser det som en fordel om basen kan knyttes til en annen driftsenhet i politiet, for å kunne ivareta det politifaglig miljøet best mulig. Komiteen vil i denne sammenheng peke på havnepolitiet som en mulighet. En samlokalisering vil optimalisere tjenestene.

Komiteen har som målsetting at en landsdekkende tjeneste på sikt skal omfatte andre steder enn Oslo-området. Når komiteen likevel foreslår å lokalisere det første politihelikopteret til Oslo, er det ut fra en samlet vurdering av befolkningstetthet, politiets tilgang på egne ressurser og det faktum at helikopterdekningen er bedre andre steder i landet. Komiteen ser det som en fordel om utvidelse til andre deler av landet skjer etter en evaluering av de erfaringer man høster de første årene i Oslo-området.

Finansiering

Komiteen viser til at det er foretatt kostnadsberegninger ved henholdsvis kjøp og leie av helikopter. Hvis man beregner utgiftene over en åtteårsperiode, kommer kjøpsalternativet klart best ut. Komiteen mener at man i startfasen bør velge det alternativ som er mest

hensiktsmessig, men vil understreke at målet på sikt er å bygge opp en eiet materiell struktur. Det er etter komiteens mening viktig at man styrker grunnlaget for framtidig drift gjennom en gradvis kompetanseoppbygging de første årene, og at man får en organisasjon som er mest mulig kostnadseffektiv.

Komiteen har merket seg at samtlige høringsinstanser understreker at kostnadene ved etablering og drift av en politihelikoptertjeneste ikke må belastes de ordinære driftsbudsjetter uten at overføringene øker tilsvarende. Meldingen vurderer kostnaden for ett års drift å ligge i størrelsesorden ca. 12 mill. kroner. Det er da tatt hensyn til ca. 800 timer flytid.

Komiteen forutsetter at politihelikoptertjenesten skal være operativ fra senest 1. september 2003.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den fremlagte stortingsmeldingen og vil fremholde at det kun er unnfalighet fra Stortingets øvrige partier som er grunnen til at det ikke er etablert en egen politihelikoptertjeneste.

Disse medlemmer ber Regjeringen etablere en landsdekkende helikoptertjeneste som skal bistå politiet, slik at politiets oppgaver kan løses bedre og mer effektivt enn hva tilfellet er i dag.

Disse medlemmer forutsetter at tjenesten skal være døgntilgjengelig og at Oslo prioriteres med hensyn til utplassering av første helikopter.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til meldingen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

St.meld. nr. 51 (2000-2001) vedlegges protokollen.

II

Stortinget ber Regjeringen etablere en egen helikoptertjeneste i politiet innen 1. september 2003 i tråd med retningslinjene i Innst. S. nr. 155 (2001-2002).

Oslo, i justiskomiteen, den 25. april 2002

Trond Helleland
leder

Einar Holstad
ordfører

Jan Arild Ellingsen
sekretær