

Nr 399

Av herr **Hamrin** i Kalmar m. fl., om förbättrad samordning av civil och militär ambulans- och räddningsflygtjänst.

(Lika lydande med motion nr 344 i Första kammaren)

Frågan om förbättrad samordning mellan den civila och den militära ambulans- och räddningsflygtjänsten har under en rad år varit under diskussion. Den nuvarande samordningen sker på tre plan *dels* genom flygvapnets säkerhetstjänst, som är ordercentral för civila ambulans- och räddningsflygningar utanför Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, *dels* genom länsstyrelserna eller därtill bemyndigade polismyndigheter i de tre nämnda länen för flygningar inom dessa län, *dels också* genom luftfartsstyrelsen, när det gäller att träffa avtal om räddningsflygningar med privata flygräddningsföretag.

Det säger sig självt att en sådan samordningsorganisation ej är rationell. Så länge räddningsflygtjänsten i huvudsak baserade sig på förhyrning av helikoptrar från privata företag och således luftfartsstyrelsen till mycket stor del svarade för ordermottagningen, fungerade samordningen relativt tillfredsställande. Efter hand som det militära helikopterväsendet fått större betydelse för både militär och civil räddningstjänst har samordningsproblemen blivit större. I viss mån har uppkommande problem i verksamheten kunnat lösas i konferenser inom den s. k. ambulanskommittén, men som samordningscentral kan denna kommitté endast anses vara ett provisorium.

Förevarande samordningsfråga behandlades i en utredning om undsättningsflygtjänsten, som framlade sitt betänkande i oktober 1957. Utredningen föreslog att luftfartsstyrelsen skulle erhålla uppdrag att vara huvudman för verksamheten. Detta förslag föranledde följande uttalande av departementschefen i statsverkspropositionen till 1958 års A-riksdag (bil. 13, s. 352—353):

Av den förut lämnade redogörelsen framgår, att utredningen nu framlagt förslag till en mera permanent organisation av ambulans- och räddningsflygtjänsten. Förslaget har i stort sett tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser. För egen del finner jag det uppenbart, att en organiserad flygtjänst även i fortsättningen är nödvändig för att tillgodose behovet av flygtransporter vid sjukdomsfall och i andra nödsituationer, då övriga transportmedel ej går att använda eller tidsnöden ej medger detta. Utredningen anser att verksamheten liksom hittills bör basera sig

på den samverkan mellan helikopter och konventionella flygplan, som visat sig särskilt lämplig för svenska terräng- och väderleksförhållanden. Till denna uppfattning ansluter jag mig och finner det klart ådagalagt, att en fastare form för en sådan samverkan bör skapas. Helikopterorganisationen bör i varje fall tills vidare grunda sig på förhyrning av helikoptrar från privata företag. För att nedbringa kostnaderna bör i så stor utsträckning som möjligt eftersträvas samarbete med andra statliga och enskilda beställare av helikopterflygtid. Jag förutsätter givetvis, att i den mån en statlig militär helikopterorganisation skulle växa fram, möjligheterna att basera ambulans- och räddningsflygtjänsten på denna tillvaratages. En omprövning av formen för verksamheten måste då göras.

Sedan detta uttalande gjordes, har en icke obetydlig förstärkning av den militära helikopterorganisationen kommit till stånd, även om det givetvis vore önskvärt att ännu fler helikoptrar med utrustning för räddningstjänst fanns tillgängliga. Tiden bör emellertid nu vara inne att tillskapa den fastare samordningsorganisation, som under en följd av år krävts.

Under hänvisning till det ovan anförda hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamma åtgärder för åstadkommande av en bättre samordning mellan den civila och den militära ambulans- och räddningsflygtjänsten.

Stockholm den 25 januari 1963

Mac P. Hamrin
i Kalmar

Olaus Nyberg

Henning Carlsson

John G. Löfroth
