

Nr 28.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1954/55 till understödjande av helikopterflyg m. m.

(3:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under elfte huvudtiteln, punkterna 135 och 136, föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1954/55 beräkna dels till Sjuktransporter med flygplan ett förslagsanslag av 90 000 kronor, dels ock till Anordnande av helikopterflyg ett förslagsanslag av 170 000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i propositionen nr 59, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över inrikesärenden för den 15 januari 1954, föreslagit riksdagen att

dels godkänna av departementschefen förordade grunder för understödjande av helikopterflyg,

dels ock för budgetåret 1954/55 under elfte huvudtiteln såsom förslagsanslag anvisa till Sjuktransporter med flygplan 90 000 kronor och till Understödjande av helikopterflyg 170 000 kronor.

Riksdagen anhöll i skrivelse den 7 december 1950, att Kungl. Maj:t måtte närmare överväga, vilka åtgärder som kunde vara ägnade att förbättra möjligheterna att vid behov bispringa befolkningen i landets glest bebodda trakter, samt för riksdagen framlägga därav föranledda förslag. I skrivelse nr 11/1951 gjorde riksdagen ytterligare uttalanden i ämnet. På grund därav har Kungl. Maj:t föranstaltat om vissa utredningar i ämnet. I statsrådsprotokollet lämnas en redogörelse för dessa utredningar m. m., till vilken utskottet får hänvisa (s. 2—5). Därefter lämnas en redogörelse för den nuvarande ambulansflygorganisationen, för helikopterns användningsområde samt föreliggande behov av helikoptrar för olika ändamål, för förslagen rörande helikopterflyg samt för anslag till sjuktransporter med flygplan. Utskottet tillåter sig härutinnan hänvisa till statsrådsprotokollet, s. 5—33. I bilagor till statsrådsprotokollet finns intagna två av flygförvaltningen utarbetade utkast till avtal med Ostermans Aero Aktiebolag (s. 43—49).

Departementschefen anför, att den civila ambulanstjänst, som under de tre senaste decennierna bedrivits genom flygvapnets försorg, f. n. har baser

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1954. 6 saml. Nr 28.*

i Luleå, på Frösön samt i Hågernäs utanför Stockholm. Då de nuvarande planen har en flyghastighet av 200 kilometer i timmen och utan bränslepåfyllning kan flyga 4—5 timmar, kan med planen utföras sjuktransporter över praktiskt taget hela riket. Vid sidan av flygvapnets ambulansorganisation finns dessutom på olika platser i landet ett mindre antal enskilda flygföretag, som har möjlighet att utföra sjuktransporter med flygplan. Genom dessa företags medverkan har flygtransporter ej sällan kunnat komma till stånd även vid sådana tillfällen, då väderleksförhållandena omöjliggjort uppstigningar från flygvapnets baser.

Tillgången till en effektiv ambulansflygtjänst är av utomordentligt stort värde, då det gäller att bispringa sjuka och skadade personer. Särskilt i de mera glest bebodda trakterna i landet och i skärgårdarna, där befolkningen åtminstone tidvis lever isolerad, har möjligheterna att på ett snabbt och för den sjuke bekvämt sätt organisera sjuktransporter med flygplan varit av största betydelse och ofta livsavgörande.

Den av 1950 års riksdag begärda utredningen om ytterligare åtgärder för att i fall av behov bispringa befolkningen i landets glest bebodda nordliga trakter aktualiserades av de nämnda år ovanligt besvärliga snöförhållandena i vissa delar av Norrland, varigenom stora områden helt utestängdes från kontakt med yttervärlden. En rad olika hjälpåtgärder för att skapa tryggare och drägligare villkor för ödebygdernas invånare ifrågasattes härvid. Då erfarenheten visat, att motorfordon och flygplan av vanliga typer i många fall icke kunde fungera under svåra väderleks- och snöförhållanden, påpekades särskilt möjligheterna att använda helikopterflyg i undsättnings- och räddningstjänst.

Genom initiativ av Ostermans Aero Aktiebolag har flygning med helikoptrar förekommit i vårt land sedan år 1947. Bolaget har numera åtta helikoptrar till sitt förfogande. Jämsides med flyguppsdrag för kommersiella och liknande ändamål har bolagets helikoptrar vid åtskilliga tillfällen utfört ambulanstransporter och andra räddningsföretag under förhållanden, som helt omöjliggjort insättande av vanliga flygplan eller materiel av annat slag.

De konventionella flygplanens användbarhet för räddnings- och undsättningsändamål begränsas främst av att de fordrar goda start- och landningsmöjligheter. Särskilt under de tider av året, då sjöar och vattendrag ej kan utnyttjas som landningsplatser på grund av att isarna varken här eller brister, kan stora delar av vårt land därför ej nås av vanliga flygplan. Dessa s. k. förfallstider omfattar i Norrland cirka en månad på hösten och upp till ett par månader på våren. Flygplanens höga hastighet medför även, att de är mindre lämpliga för efterspaning och liknande uppgifter, där god marksikt är önskvärd, och att de ej kan användas för räddningsföretag, där den nödställda måste upptagas utan att landning kan ske, såsom fallet kan vara t. ex. vid undsättning i hög sjö av drunknande eller

av nödställda på ett sjunkande fartyg eller i en mindre båt. Av det förebragta utredningsmaterialet framgår klart, att helikoptern just i nyssnämnda situationer har avgjorda företräden framför vanliga flygplan. Dess förmåga att röra sig obehindrat i alla riktningar, flyga hur sakta som helst och även stå stilla i luften medför, att den kan starta och landa på en mycket liten yta och även upptaga nödställda utan landning. Helikoptern är därför värdefull ej endast som komplement till ambulansflygplan för sjuktransporter vid tillfällen, då andra transportmöjligheter ej står till buds, utan även för en räddnings- och undsättningstjänst i mera vidsträckt bemärkelse, såsom för undsättning med livsmedel och andra förnödenheter på isolerade platser, räddning av sjöfarande i nöd, efterspaning av saknade personer i bergstrakter och annorstädes. Det bör sålunda icke råda tvekan om att det allmänna har ett stort intresse av att en för dylika uppgifter ägnad helikopterflygtjänst finnes att tillgå.

Möjligheterna att med statsmedel finansiera en på helikoptrar baserad räddningstjänst begränsas emellertid av de därmed förenade betydande kostnaderna. Enligt flygförvaltningens beräkningar skulle anskaffandet av tre helikoptrar av lämplig typ jämte erforderlig reservmateriel m. m. genom flygvapnets försorg draga en kostnad av cirka 2 160 000 kronor. Kostnaderna för drift och underhåll av dessa helikoptrar, stationerade vid flygvapnets förband, uppskattas till minst 250 kronor per flygtimme, varvid dock administrations- och avlöningskostnader icke medräknats. Vid anlitan av Ostermans Aero Aktiebolag tillhöriga helikoptrar av mindre typ skulle statens kostnader för tre helikopterstationer enligt flygförvaltningens förslag till utbyggnadsetapp uppgå till 369 000 kronor per år i fasta avgifter samt 160 kronor per flygtimme. Vilket alternativ, som i längden skulle ställa sig för staten förmånligast, är det svårt att i nuvarande läge yttra sig om, eftersom några säkra beräkningar av i vilken omfattning helikoptrarna skulle komma att utnyttjas icke kan göras. Det är emellertid uppenbart, att en uteslutande för räddnings- och undsättningsändamål avsedd helikopterorganisation skulle bli ianspråktagen för ett så ringa antal flygtimmar per år, att de fasta och löpande kostnaderna utslagna per flygtimme måste bli avsevärda vilket alternativ som än valdes.

För alternativet att grunda en räddningstjänst på av statsmedel anskaffade helikoptrar talar främst, att möjligheterna till samordning med den militära organisationen kan väntas medföra relativt små administrations- och personalkostnader. Å andra sidan anses det ligga i sakens natur att graden av utnyttjande härvid måste bli jämförelsevis låg, eftersom flygvapnet icke torde ha möjlighet att använda helikoptrarna för kommersiella och liknande ändamål, som faller utanför det militära verksamhetsområdet. Från flygförvaltningens sida har för övrigt uttalats, att ej heller den civila räddnings- och undsättningstjänsten är en uppgift, som bör åvila flygvapnet. Vidare bör enligt departementschefen beaktas, att

helikoptern är ett förhållandevis nytt flygmedel, som är statt i snabb utveckling, och att förbättrade typer kan väntas bli tillgängliga inom en snar framtid. Det anses därför fördelaktigt att icke nu behöva binda sig för viss helikoptertyp utan att kunna uppskjuta detta avgörande till en senare tidpunkt, då större erfarenhet nåtts om den lämpligaste helikoptertypen.

Till förmån för förslaget att genom stödjande av ett enskilt företag skapa förutsättningar för en helikopterflygtjänst talar enligt departementschefen i första hand, att räddnings- och undsättningstjänsten härvid kan förenas med kommersiella flyguppsdrag. Härigenom beredes icke endast möjlighet att tillgodose andra statliga och enskilda behov av helikopterflygning, utan den sålunda ökade flygfrekvensen torde i sin tur åtminstone så småningom medföra sänkning av flygkostnaderna per timme, vilket kan lända även räddningsflyget till fördel. Vad som anföres mot detta alternativ är framför allt, att ett ensidigt stödjande av ett enskilt företag skulle sätta det i en privilegierad ställning, som skulle kunna bereda andra företag på området konkurrenssvårigheter. Det bör dock observeras, att i dagens läge endast ett företag i landet bedriver flygning med helikoptrar, nämligen Ostermans Aero Aktiebolag, och att det torde vara ovisst, huruvida av Aktiebolaget Lapplandsflyg berörda planer på att anskaffa en helikopter kan komma att bli förverkligade. Ett stödjande av den av Ostermans bolag bedrivna helikopterverksamheten skulle enligt departementschefen medföra den ytterligare fördelen, att en till sina grunddrag redan existerande organisation omedelbart kunde ställas till förfogande och den samlade praktiska erfarenheten av helikopterflygning inom landet nyttiggöras.

Efter vägande mot varandra av de båda alternativ, som sålunda synes kunna ifrågakomma, har departementschefen stannat för att föreslå, att räddnings- och undsättningstjänsten med helikopter tills vidare och i den mera begränsade omfattning, som i det följande förordas, säkerställs genom stöd åt Ostermans Aero Aktiebolag. Att garantier för en ständig beredskap med helikopter i fråga om räddnings- och undsättningstjänsten i varje fall inom vissa områden icke kan erhållas utan statligt stöd anses framgå av vad ovan anförts.

Såsom ovan berörts, måste de ekonomiska villkoren för flygning med helikoptrar verka inskränkande på möjligheterna att med statsmedel bekosta en på helikoptrar baserad räddningstjänst. Departementschefen anser det också tillrådigt att gå fram med försiktighet, när det gäller att stödja ett så förhållandevis nytt flygmedel som helikoptern, vars praktiska användbarhet ännu icke är i alla avseenden prövad. Departementschefen är därför icke beredd att förorda, att staten f. n. engagerar sig i en helikopterverksamhet, som täcker alla de områden i riket, där behov av helikoptrar för räddnings- och undsättningsändamål skulle kunna anses föreligga. I stället föreslås, att till en början en mera försöksbetonad verksamhet kommer till stånd, inom vilken erfarenheter kan samlas för en eventuell fram-

tida utbyggnad av helikopterflygtjänsten. Tills vidare anses denna verksamhet böra inskränkas till en helikopterstation. De nordligaste delarna av riket med sina stora ödemarksområden, svagt utvecklade kommunikationsförbindelser samt ofta besvärliga väderleksförhållanden anses i främsta rummet vara i behov av helikopterflyg för räddnings- och undsättnings-tjänst. Då härjämte förutsättningarna anses mycket små att utan statligt stöd driva ett ekonomiskt lönsamt helikopterflyg för tillgodoseende av andra statliga och enskilda behov i dessa trakter, föreslås, att den ifråga-varande helikoptern stationeras i Norrbottens län.

För Stockholms skärgårds del finnes en räddnings- och undsättnings-tjänst med helikopter redan anordnad på grund av avtal mellan Stockholms läns landsting och Ostermans Aero Aktiebolag. Enligt vad bolaget upplyst har under år 1953 utförts ett trettiotal ambulansflygningar med denna helikopter om tillhopa cirka 40 flygtimmar. Då bolagets totala beställningsomfång inom stockholmsdistriktet nämnda år angivits till 800 à 900 flygtimmar, synes vissa förutsättningar finnas för bolaget att även utan särskilda stödåtgärder från statens sida fortsätta helikopterflygverksamheten inom detta område. Departementschefen räknar därför med att helikopter, som vid behov kan anlitas även för räddningsuppdrag, kommer att finnas tillgänglig inom detta område för framtiden.

För flygningar i övre Norrland har Ostermans Aero Aktiebolag f. n. en helikopter placerad i Kiruna. Departementschefen är icke beredd att nu taga ställning till frågan om helikoptern i fortsättningen bör vara stationerad därstädes eller på annan plats inom Norrbottens län. Denna fråga anses få avgöras efter ytterligare samråd med länsstyrelsen i länet, luftfartsstyrelsen och bolaget. Det förutsättes dock, att helikoptern skall förläggas på en ort, där garageringsutrymme för densamma utan särskilda kostnader för statsverket kan ställas till förfogande antingen av flygvapnet eller genom vederbörande kommuns försorg. Vidare anses stationeringsorten höra väljas så, att radioförbindelse med denna kan hållas under flygningarna.

Den typ av helikopter, som bolaget f. n. använder, Bell 47, är tresitsig och den sjuke kan placeras i en täckt bår utanför kabinen. Båren har förbindelse med kabinen, varigenom den sjuke kan lämnas viss vård under transporten. För uppvärmning av bårutrymmet finns särskild anordning. Helikoptern är försedd med radioutrustning och kan förses med vinsch för upptagning av nödställda utan landning. Utan förnyad bränslepåfyllning kan helikoptern flyga cirka 400 kilometer, varigenom dess aktionsradie, med erforderlig säkerhetsmarginal, begränsas till 160 kilometer. Verksamhetsområdet kan emellertid utvidgas betydligt genom att extra-bränsle medföres under utflygningen att användas under återfärden och genom utläggande av bränsledepåer på lämpliga platser. Enligt uppgift från bolaget har sådana depåer redan utlagts på några platser i Norrbottens

län, och depånätet kommer att ytterligare utvidgas, om avtal med staten kommer till stånd.

Departementschefen har med stöd av uppgifter som lämnats av flygförvaltningen kommit till den uppfattningen att den helikoptertyp som bolaget f. n. förfogar över uppfyller de krav, som för flertalet situationer kan komma att ställas på en helikopter i räddningstjänst, och anser därför att denna typ bör godtagas även om en större helikoptertyp måhända bör eftersträvas i framtiden.

I princip delar departementschefen av luftfartsstyrelsen framförd uppfattning, att statligt stöd åt enskild flygverksamhet i första hand bör lämnas i form av ökade beställningar på flygtid. Särskilt i Norrland synes emellertid statliga myndigheters behov av flygningar med helikopter vara så ringa, att något verksamt stöd åt Ostermans Aero Aktiebolag ej kan nås på denna väg. Om bolaget skall kunna hålla en helikopter placerad i övre Norrland för räddningstjänst utan att lida direkta förluster härvid, anses det i nuvarande läge vara nödvändigt att bolaget tillerkännes ersättning därför i särskild ordning. Denna ersättning kan betraktas som vederlag för bolagets beredskapshållning. Det är emellertid i statens intresse, att bolaget vid sidan av räddningstjänsten kan utnyttja helikoptern för andra flygningar i så stor utsträckning som möjligt, då förutsättningarna att kunna minska de fasta kostnaderna för räddningstjänsten härigenom ökas. De statliga myndigheter, för vilkas verksamhet det är lämpligt att kunna utnyttja helikoptern och vilka förfogar över medel för ändamålet, bör sålunda enligt departementschefen äga möjlighet att, i den mån räddningstjänst ej lägger hinder i vägen härför, anlita helikoptern.

Det avtalsutkast, som flygförvaltningen efter förhandlingar med bolaget framlagt, avseende räddnings- och undsättningstjänsten i Norrland, innebär i huvudsak följande.

Staten skall för varje helikopterstation gälda en fast avgift till bolaget av 167 000 kronor per år. Härjämte skall staten erlægga ett pris av 160 kronor för varje uttagen flygtimme. Vidare skall enligt närmare angivna grunder utgå vissa övertidersättningar, ersättning för bolagets självkostnader för extra personal, om flygtidsfördelning eller beredskapshållning påfordrar insättande av sådan personal, m. m. Avgifterna inkluderar alla kostnader för helikopter med utrustning, besättning, drift, underhåll, reparation etc., ingående i bolagets kalkyler, vilka skall hållas tillgängliga för av vederbörande länsstyrelse utsedd auktoriserad revisor för granskning. I den mån helikoptern ej utnyttjas av länsstyrelsen, skall bolaget äga rätt att efter överenskommelse i varje särskilt fall använda helikoptern för egna flygningar. I sådana fall skall den fasta avgiften minskas i förhållande till den tid bolaget disponerar helikoptern. Denna skall av bolaget hållas i den beredskap, som överenskommes mellan länsstyrelsen och bolaget. Övriga statliga och kommunala myndigheter och institutioner skall efter överenskommelse med länsstyrelsen äga beställa flygningar med tillämpning av villkoren i avtalet. Detta skall gälla ett år. Sker ej upp-

sägning senast en månad före avtalstidens utgång, förlänges avtalet automatiskt med ett år.

I huvudsak finner sig departementschefen kunna godtaga villkoren i det berörda avtalsutkastet. Den föreslagna bestämmelsen, att den fasta avgiften skall minskas med visst belopp för de tider bolaget disponerar helikoptern för egna flygningar, anser departementschefen dock mindre lämplig. Dels synes den ägnad att minska stimulansen för bolaget att vid sidan av räddningstjänsten och övriga flygningar för statens räkning utföra flygningar åt enskilda intressenter, dels torde kontrollen från länsstyrelsens sida av bestämmelsens tillämpning bli besvärlig och förorsaka onödig omgång. Vid de överläggningar, som inom departementet förts med bolaget, har bolagets representanter förklarat sig villiga att nedsätta den fasta avgiften enligt avtalet med ett belopp, som svarar mot vad bolaget kunde väntas bli skyldigt återbära enligt den berörda klausulen. Nämda belopp har ansetts kunna för det första året beräknas till 27 000 kronor. För egen del anser departementschefen detta förslag vara avgjort att föredraga och förordar, att den fasta avgiften nu bestämmes till 140 000 kronor och att i gengäld den ifrågakvarande bestämmelsen utgår ur avtalet. I detta sammanhang vill departementschefen kraftigt understryka, att bolagets övriga flygningar icke får inkräkta på effektiviteten av räddningstjänsten och att det därför måste fordras, att sådana flygningar omedelbart avbrytes, om helikoptern alarmeras för ett räddningsuppdrag.

Med hänsyn till att den fasta avgiften är att betrakta såsom ersättning till bolaget för beredskapshållning, anses bolaget böra bestrida eventuella kostnader för extra personal, om flygtidsfördelning eller beredskapshållning påfordrar insättande av sådan. Vid förhandlingarna med bolaget har överenskommit, att bestämmelsen i avtalsförslaget om att bolaget skall erhålla ersättning för dylika kostnader skall utgå.

Departementschefen tillstyrker, att avtalet slutes för ett år, i förevarande fall för budgetåret 1954/55. Det föreslås, att avtalet automatiskt skall upphöra att gälla, såvida icke överenskommelse träffats om förlängning. Innan nytt avtal slutes, anses särskilt böra beaktas om detta kan anses lämpligt med hänsyn till andra företags konkurrensintressen.

Beträffande detaljerna i avtalsförslaget förutsättes Kungl. Maj:t, eller efter Kungl. Maj:ts bemyndigande länsstyrelsen i Norrbottens län, få göra de jämkningar, som må befinnas lämpliga, t. ex. i fråga om eventuella avdrag å den fasta avgiften vid längre tids force majeure. Härjämte föreslås det få ankomma på Kungl. Maj:t eller vederbörande myndighet att meddela närmare föreskrifter rörande avtalets tillämpning, såsom tillvägagångssättet vid alarmering av helikoptern, beredskapshållning m. m.

Det avtalsutkast, som avsetts skola läggas till grund för överenskommelser mellan myndigheter och bolaget vid helikopterflygningar i övriga delar av riket, har departementschefen icke funnit anledning att närmare

granska. Med motsvarande justeringar, som föreslagits beträffande avtalet för övre Norrland, och härav föranledda nedsättningar av de fasta avgifterna anses det dock i huvudsak godtagbart som principutkast.

Med hänsyn till att den föreslagna räddnings- och undsättningstjänsten med helikopter får en relativt begränsad omfattning och närmast blir att betrakta som en försöksverksamhet, anses det tillrådligt, att flygvapnets ambulansflygorganisation åtminstone tills vidare bibehålles obeskuren. Det förordas alltså, att ambulansflygplanen i Hägernäs och Luleå samt på Frösön även i fortsättningen skall stå till förfogande. För övre Norrlands del medför detta, att en viss valfrihet kan uppkomma mellan att anlita helikoptern eller flygplanet i Luleå för sjuktransporter. Det förutsättes, att när hänsyn till den sjuke icke lägger hinder i vägen härför, det alternativ väljes, som från fall till fall bedömes ställa sig för statsverket ur ekonomisk synpunkt fördelaktigast. Erfarenheterna från Stockholms län, där ambulansflygningar f. n. sker med både flygplan och helikopter, tyder på att några större friktioner icke behöver befaras.

Statskontoret har utgått från att ersättning för nyttjande av helikoptern skall lämnas, vid sjuktransporter av vederbörande landsting och eljest av den myndighet, som anlitar flygtjänsten. Vad särskilt gäller sjuktransporterna bekostas ambulansflygningarna i Norrland f. n. helt av statsmedel. Det anses ur denna synpunkt inkonsekvent att tillämpa en annan kostnadsfördelning vid anlitan av helikoptern. Härtill kommer, att landstingen i och med sjukförsäkringsreformens genomförande fr. o. m. år 1955 till största delen kommer att avkopplas från befattningen med bidrag till sjuktransporter, vilka överflyttas på sjukkassorna. Med hänsyn till de påfrestningar, som sjukförsäkringslagen kan befaras komma att medföra för lokalsjukkassorna i övre Norrland, kan icke förordas, att dessa kassor betungas jämväl med transportkostnader för helikopterflygning. Departementschefen anser sig därför böra föreslå, att sjuktransporter med helikoptern i Norrland i sin helhet skall bekostas av statsmedel. Vid räddnings- och undsättningsflygningar i övrigt lär det icke kunna ifrågakomma annat än att statsverket skall svara för de därmed förenade kostnaderna i den mån det icke finnes någon enskild, mot vilken krav på ersättning skäligen kan riktas.

Däremot bör, såsom ovan framhållits, kostnaderna för anlitan av helikoptern för andra ändamål än räddnings- och undsättningstjänst bestridas av beställaren, även då denne är statlig myndighet.

Med den föreslagna ordningen för bestridande av kostnaderna för sjuktransporter med helikopter förlorar enligt departementschefen en av Föreningen för helikopterflygets främjande gjord framställning om statsbidrag för ändamålet aktualitet.

Vad angår medelsbehovet för helikopterflygningarna för budgetåret 1954/55 kan några säkra beräkningar icke göras, då det är ovisst i vilken

omfattning helikoptern behöver anlitas för räddnings- och undsättningsflygningar. Det anses dock icke sannolikt, att flygtiden kommer att överstiga 100 timmar. Kostnaden för flygtidersättningar skulle sålunda kunna uppskattas till 16 000 kronor. Härtill kommer kostnaden för övertidersättningar m. m. enligt avtalet. Sistberörda kostnader anses icke komma att uppgå till några mera betydande belopp. För ändamålet beräknas 4 000 kronor. Inberäknat den fasta avgiften, 140 000 kronor, skulle således för räddnings- och undsättningstjänsten med helikopter i övre Norrland erfordras 160 000 kronor.

Såsom ovan berörts, har under förslagsanslaget till Sjuktransporter med flygplan för innevarande budgetår beräknats 25 000 kronor för utförande av sjuktransporter med helikopter vid sådana tillfällen, när flygning med flygvapnets ambulansflygplan icke lämpligen kan ske. För att i fortsättningen vid behov kunna anlita helikopter för sådana transporter inom de delar av landet, som ej kan draga nytta av den föreslagna helikoptertjänsten i övre Norrland, förordas, att visst belopp beräknas härför även för nästa budgetår. Medelsbehovet uppskattas till 10 000 kronor.

Totalt skulle således för helikopterflygningar erfordras 170 000 kronor. Medlen anses böra anvisas under ett särskilt anslag av förslagsanslags natur å driftbudgeten under elfte huvudtiteln. Anslaget anses i riksstaten böra uppföras under rubriken Understödjande av helikopterflyg.

Vad slutligen angår medelsbehovet för flygvapnets ambulansflygorganisation anses beloppet, med hänsyn till vad ovan anförts vid beräkning av anslaget till Understödjande av helikopterflyg, kunna minskas med 25 000 kronor, avseende ambulansflygningar med helikopter. Anslaget till Sjuktransporter med flygplan föreslås sålunda upptaget med 91 000 kronor eller avrundat 90 000 kronor.

Utskottet. Såsom framgår av vad departementschefen anført kan det icke undgås, att en på helikoptrar baserad räddnings- och undsättningstjänst i nuvarande skede av utvecklingen drager förhållandevis betydande kostnader. Det oaktat vill utskottet, med fasthållande av de intentioner, åt vilka utskottet vid 1950 och 1951 års riksdagar gav uttryck, ansluta sig till departementschefens uppfattning att statligt stöd nu bör lämnas för att genom helikopterflyg skapa bättre möjligheter att bispringa befolkningen i glest bebodda eller eljest svårtillgängliga trakter.

Departementschefens förslag har i sin huvudsakliga uppläggning icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet ansluter sig till departementschefens uppfattning, att tiden ännu icke är mogen för att grunda en räddningstjänst på av statsmedel anskaffade helikoptrar, men utgår härvid från att Kungl. Maj:t med uppmärksamhet följer utvecklingen, så att formen för stödet tages under omprövning, så snart de tekniska och ekonomiska framstegen på området gör detta påkallat. Utskottet finner

2 -- Bihang till riksdagens protokoll 1954. 6 saml. Nr 28.

vidare skälen bärande för att statsunderstödet så som förhållandena i dag gestaltar sig skall lämnas till endast ett enskilt företag, men understryker vikten av att detta icke bör få uppfattas som ett privilegium. Tvärtom bör de möjligheter som i fortsättningen kan uppkomma att genom konkurrens på en gång befrämja utvecklingen och nedbringa kostnaderna omsorgsfullt tillvaratagas. Slutligen vill utskottet understryka departementschefens uttalande, att bolagets övriga flygningar icke bör få inkräkta på effektiviteten av räddningstjänsten.

Under åberopande av det anförda och då utskottet icke funnit anledning till erinran mot anslagsberäkningarna för nästa budgetår, hemställer utskottet,

att riksdagen må

A. godkänna av departementschefen i statsrådsprotokollet över inrikesärenden för den 15 januari 1954 föreslagna grunder för understödjande av helikopterflyg;

B. under elfte huvudtiteln för budgetåret 1954/55 anvisa

1) till *Sjuktransporter med flygplan* ett förslagsanslag av 90 000 kronor;

2) till *Understödjande av helikopterflyg* ett förslagsanslag av 170 000 kronor.

Stockholm den 26 februari 1954.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Iwar Anderson, Näsgård, Gillström, fröken Andersson, herrar Pålsson, Gustaf Andersson, Sundelin, Edvin Thun, Erik Svedberg, Holmqvist, Rickard Svensson och Lundström; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Lindholm, Rubbestad, Eriksson i Sandby, Svensson i Ljungskile, Åkerström, Staxäng, fröken Elmén, herrar Johansson i Mysinge, Thapper, Jansson i Kalix, fru Ericsson i Luleå, herrar Nihlfors och Gustafsson i Skellefteå.