

Nr 156*Utlåtande i anledning av motioner om ökad trafikinformation genom radio.*

(4:e avd.)

I de likalydande motionerna I: 590 av herrar *Bengtson* och *Torsten Andersson* samt II: 744 av herr *Jönsson* i Ingemarsgården *m. fl.* har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag rörande möjligheten av en via radio förmedlad intensifierad trafikinformation.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från *rikspolisstyrelsen*, *televerket* och *statens trafiksäkerhetsverk*. Se *Bilaga* till detta utlåtande.

Utskottet. De i förevarande motioner framförda förslagen tillstyrks av rikspolisstyrelsen, som vidare erinrar om det samarbete med Sveriges Radio som från polisens sida sedan omkring två år tillbaka sker i det s. k. »På väg»-programmet i syfte att under vissa högtrafiktider förmedla informationer om den aktuella trafiksituationen över hela landet. Under 1967 sändes dessa informationer under ca 60 programtimmar. Årets programserie beräknas komma att omfatta ungefär samma timantal.

Även utskottet delar i princip motionärernas uppfattning om nödvändigheten av ett målmedvetet arbete för en höjning av trafiksäkerheten. Det framstår också som angeläget att de möjligheter som modern teknik erbjuder därvid utnyttjas. Såsom trafiksäkerhetsverket framhåller synes emellertid inom överskådlig tid förutsättningar inte föreligga att bygga ut ett sändarnät av den omfattning varom här skulle bli fråga. Verket avser dock att följa upp erfarenheterna utomlands på detta område liksom också att undersöka möjligheterna att i övrigt utnyttja elektroniska hjälpmedel i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet finner det för sin del angeläget att så sker.

Televerket framhåller i sitt yttrande att den verksamhet det här gäller måste anses vara rundradiosändning. Ingen ytterligare utbyggnad i Sverige med sändare för ljudradio bör enligt verket ske i lång- och mellanvågsbanden med hänsyn till den rådande, alltför starka utnyttjningen av dessa band inom det europeiska rundradioområdet och de svårartade ömsesidiga störningar på mottagningen som blivit en följd härav.

Av vågutbredningstekniska skäl anses kortvågsbanden ej kunna användas

för ljudradio i detta fall. Nationell försörjning på kortvåg bör dessutom enligt internationella rekommendationer undvikas så långt detta är möjligt.

På FM-bandet, dvs. ultrakortvågsbandet, anses förutsättningarna bättre att erhålla större nyttig räckvidd per sändare än på lång- och mellanvågsbanden. Med hänsyn till alla de olika nya sändningsbehov som kan komma att aktualiseras betraktas det dock som mycket tveksamt om man skall reservera nu återstående frekvensmöjligheter för ett FM-nät avsett enbart för sändning av trafikinformation. Ett sådant sändarnät skulle f. ö. kräva avsevärda investerings- och driftkostnader.

Bl. a. nämnda omständigheter talar, såsom televerket vidare framhållit, för att informationen lämpligen genom förmedling av Sveriges Radio läggs in vid behov eller på bestämda, relativt ofta återkommande tidpunkter i exempelvis ljudradios program 3. Trafikinformationen skulle därigenom via ordinarie ljudradiosändare kunna spridas inom de f. n. elva regionala programområdena utan att detta behövde föranleda några särskilda investeringskostnader för distributionsnätets del. Enligt vad utskottet erfarit ställer sig också Sveriges Radio i princip positiv till en fortsättning och eventuell ökning av den tidigare nämnda programverksamheten av detta slag, varvid dock avvägningar av såväl programmässig som ekonomisk natur måste ske.

Ett genomförande av motionärernas förslag aktualiserar även den av radioutredningen upptagna frågan om s. k. särskild rundradio. I propositionen nr 136 till 1966 års riksdag, angående rundradios fortsatta verksamhet m. m., aviserades under vissa förutsättningar en utredning av de med särskild rundradio sammanhängande frågorna. Inom Kungl. Maj:ts kansli övervägs, såsom utskottet i annat sammanhang denna dag erinrat om, f. n. att tillsätta en sådan utredning. Härvid torde även förutsättningarna för en programverksamhet av den art motionärerna tänkt sig bli prövade.

Med beaktande av vad sålunda anförts och då utskottet förutsätter att närmast berörda myndigheter och organ uppmärksammat följer utvecklingen på området samt vidtar i anledning härav erforderliga åtgärder finner utskottet tillräcklig anledning ej föreligga att på sätt motionärerna föreslagit en särskild framställning i ämnet göres från riksdagens sida.

Utskottet hemställer därför

att riksdagen avslår motionerna I: 590 och II: 744.

Stockholm den 5 november 1968

På statsutskottets vägnar:

EMIL NÄSSTRÖM

Närvarande: se under utlåtandet nr 157.

Bilaga

Yttranden över motionerna I: 590 och II: 744

Rikspolisstyrelsen (20.5.1968)

Såsom motionärerna framhållit är det nödvändigt att målmedvetet arbeta för en höjning av trafiksäkerheten. Därvid skall självfallet den moderna teknikens alla hjälpmedel utnyttjas.

Sedan omkring två år tillbaka samarbetar polisen med Sveriges Radio i det s. k. »På Väg»-programmet för att under vissa högtrafiktider förmedla informationer om den aktuella trafiksituationen över hela landet. Under förra året sändes dessa informationer under cirka 60 programtimmar. Den programserie som pågår i år kommer att omfatta ungefär samma antal timmar.

Trafiken här i landet är numera intensiv och trafikmaskineriet delvis komplicerat. Härtill kommer att klimatet många gånger försvårar ett smidigt och säkert flöde av trafiken. Det är rikspolisstyrelsens erfarenhet från nämnda radioprogram att det föreligger behov av att snabbt kunna nå stora delar av allmänheten med meddelanden om trafiksituationen för att varna för eller undanröja hastigt uppkomna hinder eller faror i trafiken. Det har också visat sig att såväl de regionala radioprogrammen som riksprogrammet är ett gott hjälpmedel för dessa ändamål.

Rikspolisstyrelsen tillstyrker att den utredning som motionärerna föreslagit kommer till stånd. Om ett system med trafikinformationer förmedlade via radio genomförs synes det lämpligt att medverkan sker från polisväsendets sida i den utsträckning som kan anses erforderlig.

Televerket (15.5.1968)

I motionerna anförs att man bl. a. i Förenta staterna och Västtyskland har möjlighet att med hjälp av *radiosändare med låg effekt informera bilisterna om lokalt uppkomna omständigheter såsom trafik hinder, inträffade olyckor, halka, stockningar m. m.* Vidare understryks vikten av att selektionen beträffande upplysningar om lokala förhållanden förbättras. Flera mindre sändare av låg effekt i olika delar av de större städerna samt längs vissa rikshuvudvägar skulle lämpligen kunna användas. Dessa sändare skulle kunna handhas av polisen, som bör ges möjlighet att pröva att på detta sätt lämna trafikinformation. Motionerna utmynnar i en hemställan om utredning och förslag rörande möjligheten av en via radio förmedlad intensifierad trafikinformation.

Med anledning därav får televerket anföra följande.

Den verksamhet det här är fråga om måste anses vara rundradiosändning, varför med hänsyn till befintliga ljudradiomottagare endast följande frekvensområden (våglängdsband) kan komma i fråga:

150 — 285 kHz (långvåg, amplitudmodulering)
525 — 1605 kHz (mellanvåg, amplitudmodulering)

- 5,95— 26,1 MHz (kortvågsområdet, ett antal olika våglängdsband, amplitudmodulering)
87,5 — 100 MHz (ultrakortvåg, frekvensmodulering)

Ingen ytterligare utbyggnad i Sverige med sändare för ljudradio bör t. v. ske i lång- och mellanvågsbanden med hänsyn till den rådande, alltför starka utnyttningen av dessa band inom det europeiska rundradioområdet och de svårartade ömsesidiga störningar på mottagningen som blivit en följd härav.

Om speciella sändare skulle etableras i lång- och mellanvågsbanden för den avsedda trafikinformationen kan endast låga sändningseffekter tillåtas och den nyttiga räckvidden för sådana sändare skulle under mörk tid komma att begränsas till endast några kilometer på grund av nyssnämnda störningar. Eftersom geografiskt närliggande sändare måste arbeta på skilda sändningskanaler skulle det dessutom bli nödvändigt att under färd mycket ofta ändra mottagarens frekvensinställning.

Av vågutbredningstekniska skäl kan kortvågsbanden ej användas för ljudradio i detta fall. Nationell försörjning på kortvåg bör dessutom enligt internationella rekommendationer undvikas så långt detta är möjligt.

På FM-bandet, dvs. ultrakortvågsbandet 87,5—100 MHz, är möjligheterna bättre att erhålla större nyttig räckvidd per sändare än på lång- och mellanvågsbanden. Från frekvenstilldelningssynpunkt finns det möjlighet att — utöver de befintliga tre FM-näten för ljudradios program 1, 2 och 3 — upprätta ett fjärde FM-nät, som skulle kunna täcka en stor del av landet. Dessutom kan man för vissa starkt begränsade mindre områden finna sändningsfrekvenser för ytterligare ett par sändningskanaler, men därefter torde tillgången på lämpliga frekvenser i FM-bandet vara praktiskt taget uttömd.

Ett skäligt krav vid avlyssning under färd av trafikinformation torde vara, att man inte skall behöva ändra mottagarens frekvensinställning oftare än omkring var 50:e kilometer. (Även detta kan för långfärdsbilisten måhända förefalla alltför ofta.) Under denna förutsättning skulle för ett särskilt FM-nät erfordras ett 90-tal sändarstationer, vardera med en sändningseffekt av cirka 1—3 kilowatt, samt ett 70-tal sändningsfrekvenser. Med hänsyn till de relativt stora räckvidder som behövs, synes det ej troligt att antalet sändarstationer skulle kunna nedbringas i någon nämnvärd grad även om man endast krävde täckning av riks- och länsvägarna. Att antalet sändningsfrekvenser blir så stort beror på att hänsyn vid frekvensplaneringen måste tagas bl. a. till befintliga sändare för såväl FM-ljudradio som TV.

Med hänsyn till alla de olika nya sändningsbehov som kan komma att aktualiseras synes det mycket tveksamt om man skall reservera nu återstående frekvensmöjligheter för ett FM-nät avsett enbart för sändning av trafikinformation. Ett sådant sändarnät skulle f. ö. kräva avsevärda investerings- och driftskostnader.

Det förefaller knappast troligt att bilförare i allmänhet skulle acceptera olägenheten av att ha bilradiomottagaren inställd på en sändningskanal för enbart trafikinformation, dvs. en kanal där ingen underhållning e. dyl. skulle sändas mellan de skilda informationsinslagen. Vidare synes en trafikinformation böra vara upplagd ej blott med tanke på de bilresenärer som befinner sig på gator och vägar, utan även på dem som ex. står i begrepp att anträda en bilfärd. Dessa omständigheter torde tala för att informationen lämpligen borde genom förmedling av Sveriges Radio läggas in vid behov eller på bestämda, relativt ofta återkommande tidpunkter i ex. ljud-

radions program 3. Trafikinformationen skulle därigenom via ordinarie ljudradiosändare (FM-nätet för program 3 är i drift dygnet runt) kunna spridas inom de f. n. elva regionala programområdena utan att detta behövde föranleda några särskilda investeringskostnader för distributionsnätets del. Detta är emellertid en fråga om programproduktion, som det torde böra ankomma på Sveriges Radio att yttra sig om.

Om det skulle anses att prov bör göras med särskild sändning av den art som skisserats i motionerna och med användning av enstaka mindre FM-sändare, är televerket berett att medverka därtill liksom vid en eventuell ytterligare utredning av frågan.

Statens trafiksäkerhetsverk (14.5.1968)

I de bägge motionerna har hemställts om utredning och förslag rörande möjligheten av en via radio förmedlad intensifierad trafikinformation. Motionärerna syftar därvid bl. a. på möjligheten att med hjälp av radiosändare med låg effekt informera bilisterna om lokalt uppkomna omständigheter som trafik hinder, inträffade olyckor, halka, stockningar m. m.

Trafiksäkerhetsverket delar motionärernas uppfattning om önskvärdheten av att möjligheter åstadkoms för att på sätt sker på vissa håll utomlands vid uppkommande behov lämna fordonsförare upplysning av här ifrågasvarande slag, exempelvis för att anvisa omfartsvägar m. m. Verket räknar emellertid med att inom överskådlig tid möjlighet inte föreligger att bygga ut ett nät av den omfattning, varom här skulle bli fråga, varjämte man måste räkna med att åtskillig tid kommer att erfordras, innan samtliga de fordonsägare, som skulle ha nytta av sådan information, kan åläggas eller i varje fall förväntas anskaffa härför erforderlig apparatur.

Verket avser å andra sidan att följa upp erfarenheterna utomlands av system av detta slag liksom också att undersöka möjligheterna att i övrigt utnyttja elektroniska hjälpmedel för här aktuella, från trafiksäkerhetssynpunkt betydelsefulla uppgifter.

Verket anser sig därför inte böra tillstyrka att en särskild utredning nu tillsätts för det av motionärerna åsyftade ändamålet.