

Nr 174.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förstärkning av ordningsstatspolisen m. m.; given Stockholms slott den 12 mars 1954.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över inrikesärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF.

Gunnar Hedlund.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen framlägges på grundval av ett av 1953 års trafiksäkerhetsutredning avgivet betänkande förslag om åtgärder för att åstadkomma en förbättrad trafiksäkerhet genom en skärpt övervakning av trafiken. I propositionen uttalas, att en upprustning av ordningsstatspolisen i personellt och materiellt hänseende i den omfattning, utredningen förordat, bör genomföras så snabbt som möjligt. För nästa budgetår föreslås en utökning av den nuvarande styrkan med 7 kommissarier, 17 överkonstaplar och 130 konstaplar samt anskaffande av specialutrustning för trafikövervakningen. Omkring en miljon kronor begäres för inköp av nya bilar och motorcyklar till den förstärkta ordningsstatspolisen. Åtgärder förordas för att underlätta rekryteringen till statspolisen och för att ge personalen specialutbildning.

Härjämte behandlas i propositionen frågan om en anpassning till nuvarande förhållanden av hittills tillämpade bestämmelser för avräkning mot automobilskattemedlen av kostnaderna för hållande av ordningsstatspolis. I nämnda hänseende föreslås, att tre fjärdedelar av utgifterna för

den nuvarande styrkan avräknas mot automobilskatte­medlen. Vidare förordas, på grundval av förslag i propositionen nr 112/1954, att hela merkostnaden för utökningen av ordningsstatspolisen skall avräknas mot automobilskatte­medlen.

Vidare förordas en viss omorganisation av polisryt­teriet, innefattande bl. a. indragning av de ridande avdelningarna vid ordningsstatspolisen i Örebro, Jönköping och Gävle samt vid poliskåren i Boden.

Slutligen behandlas statspolisorganisationens medelsbehov för nästa bud­getår. Förslagen i propositionen innebär en anslagsökning i förhållande till innevarande budgetår med i runt tal 5 690 000 kronor, varav ca 4 miljoner kronor belöper på upprustningen av ordningsstatspolisen.

*Utdrag av protokollet över inrikesärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 mars
1954.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för inrikesdepartementet, statsrådet Hedlund, frågan om vissa anslag till polisväsendet för budgetåret 1954/55.

I. Inledning.

De anslag under polisväsendet, som hänför sig till statspolisintendenten och statspolisorganisationen, har i årets statsverksproposition, elfte huvudtiteln, punkterna 181—185, upptagits med allenast preliminärt beräknade belopp, tillhopa 11 950 000 kronor. Anledningen till att dessa punkter bröts ut ur statsverkspropositionen var, att beredningen inom departementet av vissa reformer inom polisorganisationen ännu icke var avslutad, då statsverkspropositionen framlades.

Jag anhåller nu att till närmare behandling få ta upp frågorna om *åtgärder för åstadkommande av en förbättrad trafiksäkerhet* samt om *beräkning av anslag till statspolisintendenten och statspolisorganisationen* för nästa budgetår.

I skrivelse den 30 augusti 1953 framlade statspolisintendenten sina anslagsäskanden rörande statspolisorganisationen för budgetåret 1954/55. I förslaget påtalades, att ordningsstatspolisens resurser för trafikövervakningen icke förslog för den ökade trafiken. På grund härav förordades en utökning av ordningsstatspolisen med sammanlagt 263 man. Utökningen föreslogs skola genomföras under en tidsperiod av fem år. Den för budgetåret 1954/55 föreslagna utbyggnaden omfattade 66 man. Vidare har statspolisintendenten i nämnda skrivelse liksom även i en den 14 december 1953 dagtecknad framställning föreslagit en viss omorganisation av polistrytteriet.

Över skrivelsen den 30 augusti 1953 har yttranden avgivits av statskontoret, riksräkenskapsverket, statens lönenämnd, överståthållarämbetet och länsstyrelserna — vilka bifogat yttranden från landsfogdar m. fl. —

statens trafiksäkerhetsråd samt nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Över framställningen den 14 december 1953 har utlåtanden avgivits av länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län, landsfogdarna i sagda län, polischefen i Boden, 1953 års polisutredning för vissa delar av Norrbottens län samt stadsfullmäktige i Sundsvall.

Genom beslut den 25 september 1953 tillkallades med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande landshövdingen E. Mossberg som utredningsman för att utarbeta förslag till åtgärder för åstadkommande av en förbättrad trafiksäkerhet. Såsom expert åt utredningen, *1953 års trafiksäkerhetsutredning*, har fungerat förste länsassessorn vid länsstyrelsen i Västmanlands län Å. E. G. Lindeberg, varjämte rektorn vid statens polisskola, polisintendenten E. G. G. W. Biörklund biträtt utredningen vid behandlingen av vissa frågor. Sekreterare åt utredningen har varit e. o. landsfogdeassistenten K. J. Hj. Lindroth.

Med skrivelse den 5 januari 1954 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet har utredningen överlämnat betänkande med förslag till förstärkt trafikövervakning m. m. (stencilerat). Utredningen föreslår bl. a. en utökning av ordningsstatspolisen med totalt 363 man fördelad på två budgetår, varav 194 man på budgetåret 1954/55 och återstoden på budgetåret 1955/56. Utredningen har även upptagit vissa utbildnings- och rekryteringsfrågor.

I ett kommande betänkande avser utredningen att behandla övriga frågor, som äger samband med strävandena att nå fram till en förbättrad trafiksäkerhet.

Över betänkandet har utlåtanden avgivits av överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser. Överståthållarämbetet har bifogat yttrande av polismästaren i Stockholm. Vid länsstyrelsernas remissvar har fogats särskilda yttranden *dels* från samtliga landsfogdar utom landsfogdarna i Malmöhus, Västmanlands och Jämtlands län, där landsfogdarna deltagit i vederbörande länsstyrelses handläggning av remissärendet, *dels* polismästarna i Uppsala, Norrköping, Linköping, Eskilstuna, Karlskrona, Malmö, Hälsingborg, Göteborg, Örebro och Sundsvall, *dels* föreståndarna för statspolisavdelningarna i Eskilstuna, Nyköping och Jönköping, *dels* drätselkamrarna i Eskilstuna och Nyköping, *dels* länsavdelningarna av föreningen Sveriges landsfiskaler i Jönköpings, Malmöhus, Värmlands, Gävleborgs och Norrbottens län, *dels* ock vägförvaltningen i Uppsala län, förste bilinspektören i Jönköpings distrikt samt trafiksäkerhetskommittén i Hallands län.

Vidare har yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens biltrafiknämnd, statskontoret, statens lönenämnd, styrelsen för statens polisskola, chefen för armén, Ljungby stad, statspolisintendenten, 1953 års polisutredning för vissa delar av Norrbottens län, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), svenska stadsförbundet, svenska landskommunernas förbund, föreningen Sveriges

landsfogdar, föreningen Sveriges stadsfiskaler, föreningen Sveriges polismästare, föreningen Sveriges landsfiskaler, svenska polisförbundet, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund, svenska vägföreningen, svenska omnibusägareförbundet, svenska lasttrafikbilägareförbundet, svenska droskbilägareförbundet, svenska transportarbetareförbundet, Sveriges automobilindustriförening samt drätselkammaren och polismyndigheten i Borås.

Utredningens förslag i vad detsamma avser behovet av en ökad utbildningskapacitet vid statens polisskola samt yttrandena över förslaget i denna del redovisas icke här, enär de kommer att anmälas i annat sammanhang.

I anledning av trafiksäkerhetsutredningens förslag har statspolisintendenten i en den 3 mars 1954 upprättad promemoria verkställt en omarbetning av sina tidigare i skrivelserna den 30 augusti och 14 december 1953 avgivna förslag till anslagsäskanden. Denna promemoria behandlar medelsbehovet för nästa budgetår vid bibehållande av nuvarande organisation och genomförande av föreslagen omorganisation av polisrytteriet. Kostnaderna för den av statspolisintendenten föreslagna utökningen av ordningsstatspolisen har sålunda i denna promemoria frånräknats. I det följande åberopas ej de tidigare framställningarna utan endast promemorian.

De över statspolisintendentens anslagsäskanden avgivna remissyttrandena redovisas i det följande endast i vad de berör den nuvarande organisationen och omorganisationen av rytteriet.

II. Gällande organisation.

De grundläggande bestämmelserna om den lokala polisorganisationen finns i lagen den 6 juni 1925 om polisväsendet i riket (här kallad polislagen). Enligt denna lag är upprätthållandet av polisverksamheten principiellt en kommunal angelägenhet. För ändamålet är riket indelat i polisdistrikt.

Stad, vars invånarantal den 1 januari 1953 uppgick till minst 10 000, bildar som regel särskilt polisdistrikt. I övrigt skall stad, som icke ingår i landsfiskalsdistrikt, så ock landsfiskalsdistrikt eller del därav utgöra ett polisdistrikt. Närmare bestämmelser om ordningen för polisdistriktsindelning finns i 9—10 §§ polislagen.

Det åligger varje polisdistrikt att anställa så stor polispersonal som behövs för polisverksamhetens ombesörjande inom distriktet, att avlöna polismännen och förse dem med skälig pension, m. m., att sörja för uniformering och beväpning av polispersonal samt att hålla materiel, byggnader, arrestlokal, telefon och övriga anordningar, som erfordras för distriktets polisväsen.

Åtskilliga polisdistrikt har längre gående skyldigheter än vad förut angivits. Sålunda kan Kungl. Maj:t bestämma, att i vissa polisdistrikt skall finnas anställda polismän för hela rikets behov, t. ex. för att biträda vid pass- och gränskontrollen. I dessa fall gottgöres hela kostnaden för anordningen av statsmedel. Vidare stadgas i polislagen skyldighet för vissa städer — i huvudsak sådana som den 1 januari 1953 hade minst 10 000 invånare — att tillhandahålla s. k. reservpolis. I fråga om stad, som har att tillhandahålla reservpolis, kan Kungl. Maj:t förordna, att ett bestämt antal av stadens polispersonal huvudsakligen skall användas för tjänstgöring som statspolis utom staden, antingen vid upprätthållande av allmän ordning och säkerhet (ordningsstatspolis) eller vid kriminalpolisverksamhet (kriminalstatspolis). Åläggande att tillhandahålla kriminalstatspolis kan även meddelas i fråga om annan stad med kriminalpolisavdelning. När ett åläggande att hålla statspolis meddelats, måste staden utöka sin polisstyrka med så många polismän som åläggandet anger. De för tjänstgöring som statspolis avsedda polismännen är sammanförda till särskilda statspolisavdelningar, huvudsakligen förlagda i länens residensstäder. Statspolisintendenten är chef för statspolisavdelningen i Stockholm och han har dessutom viktiga uppgifter som hänför sig till statspolisen i dess helhet.

Städernas utgifter för statspolisen ersätts av statsverket enligt vissa grunder, angivna i polislagen eller med stöd därav utfärdade kungörelser.

Över polisdistriktens handhavande av polisväsendet utövar staten genom länsstyrelserna en viss kontroll. Finner länsstyrelse, att ett polisdistrikt uppenbarligen åsidosätter sina åligganden enligt polislagen, har länsstyrelsen att hos polisdistriktet göra framställning om rättelse. Vidtar polisdistriktet då icke erforderlig åtgärd, kan länsstyrelsen förordna därom. Länsstyrelsen kan också förelägga vite.

Ifråga om polisväsendets organisation må slutligen nämnas, att viktiga uppgifter även inom den kommunala organisationen åvilar statliga myndigheter. Centralt utövas sålunda vissa polisfunktioner av chefen för inrikesdepartementet. Något centralt ämbetsverk för polisväsendet finns däremot icke. Statspolisintendenten är enligt sin instruktion skyldig att i inrikesdepartementet tillhandagå såsom sakkunnig i polisfrågor.

Inom länen intar länsstyrelserna ställningen av högsta lokala polismyndighet. De skall övervaka, att allmän ordning och säkerhet där behörigen upprätthålles, och vidta erforderliga åtgärder för det allmänna trygghetstillståndets vidmakthållande.

Närmast under länsstyrelserna handhas ledningen av polisväsendet inom länen av landsfogdarna i egenskap av länspolischefer. Denna organisation är emellertid icke enhetligt utformad, då vissa större städer är undantagna från området för landsfogdes polisverksamhet.

Vidkommande statspolisen må särskilt erinras, att organisationen tillkom genom beslut av 1932 års riksdag och att ordningsstatspolisen upp-

sattes den 1 januari 1933. Den utgjordes då av 200 man men har senare utökats med sammanlagt 80 polismän i olika grader. Kriminalstatspolisen utgöres efter en 1953 beslutad utökning av 193 man, varav 58 i befälsställning. Härtill kommer den särskilda statspolisen för hindrande och uppdragande av spioneri m. m. Enligt 1 § kungörelsen angående stats- och reservpolisen (SFS 448/1932) skall i stad, där statspolisavdelning skall finnas, polischefen till denna avdelning kommendera polismän ur stadens poliskår till det antal och i de tjänstegrader, som Kungl. Maj:t bestämt. Kommendering för tjänstgöring i befälsställning eller som kriminalkonstapel skall jämlikt 2 § ske för tre år varje gång. För kommendering till annan tjänstgöring vid statspolisen föreskrives dels att kommenderings-tiden skall vara minst ett år och dels att polisman, som varit kommenderad till statspolisavdelning i sammanlagt tre år, icke må ytterligare där tjänstgöra utan att dessförinnan under minst samma tid ha tjänstgjort i staden. Vissa avvikelser från dessa regler kan på grund av särskilda omständigheter medgivas. Innan kommendering till statspolisavdelning äger rum, skall frågan ha varit underställd länsstyrelserna i de län, där polis-männen jämlikt beslut av Kungl. Maj:t främst skall användas, samt yttrande i ärendet ha avgivits av statspolisintendenten. Kommendering må icke ske utan godkännande av nu avsedda länsstyrelser.

Åtnjuter polisman vid statspolisavdelning av annan anledning än sjukdom eller semester tjänstledighet över sex dagar skall särskild ersättare för honom eller, därest han tjänstgör i befälsställning och annan polisman å avdelningen förordnats till vikarie, ersättare för denne kommenderas till avdelningen. Vid sjukdom eller semester skall ersättare ställas till förfogande för det fall att den tjänstledige tjänstgör i befälsställning och annat befäl ej finnes å avdelningen samt dit kommenderad polisman icke lämpligen kan förordnas till vikarie. Har polisman under loppet av ett år åtnjutit sjukledighet under sammanlagt sex månader, skall kommenderingen återkallas (3 §). I 7 § föreskrives, att ordningsstatspolis i första hand skall användas å landsbygden och särskilt vid sådana tillfällen, då behov uppstår av större polisstyrka än å orten finnes tillgänglig, eller för uppgifter i övrigt, som icke kan på ett enhetligt och tillfyllestgörande sätt fullgöras av den lokala polispersonalen. För verksamheten skall länsstyrelsen (länsstyrelserna) efter inhämtande av yttrande från statspolisintendenten för viss tid högst ett år fastställa en allmän plan. Vid dennas uppgörande skall tillses, att personalen på lämpligaste sätt utnyttjas och att statsverket icke åsamkas onödiga utgifter (8 §).

III. 1953 års trafiksäkerhetsutredning jämte yttranden.

1. Fordonsbestånd, vägtrafikolyckor och trafikdisciplin.

Fordonsbestånd. Utredningen framhåller, att motorismens egentliga utvecklingskedje i Sverige icke började förrän omkring år 1920, då i runt tal 10 000 motorfordon fanns i bruk. Efter en mindre nedgång under depressionsåren i början av 1930-talet steg antalet motorfordon under återstoden av detta årtionde till omkring 297 500. Under efterkrigsåren 1946—1952, har utvecklingen gestaltat sig på följande sätt.

År	Personbilar	Lastbilar	Bussar	Motorcyklar	Totala antalet motorfordon
1946	138 489	59 400	4 789	114 377	317 055
1947	161 226	71 304	5 601	136 276	374 407
1948	179 587	76 368	6 471	153 508	415 934
1949	194 454	79 503	7 014	172 338	453 309
1950	252 503	84 904	7 546	212 378	557 331
1951	313 058	89 486	7 818	258 451	668 813
1952	360 552	97 089	8 138	287 289	753 068

Vid ingången av år 1953 intog enligt den amerikanska tidskriften *The American Automobile* Sverige i fråga om antalet personbilar sjunde platsen bland Europas trettio två länder endast överträffat av Storbritannien (3 475 379), Frankrike (2 800 000), Sovjetunionen (1 800 000), Västtyskland (1 318 300), Italien (791 700) och Belgien (495 875). Det totala antalet bilar i världen beräknades till 77 399 000, av vilka 53 597 000 fanns i USA.

År 1920 var antalet invånare per bil i Sverige 277. Bilen var länge en oåtkomlig lyxvara för stora delar av landets befolkning, men med stigande levnadsstandard har den blivit tillgänglig även för lägre inkomsttagare. Bilen har i allt större utsträckning ställts i den praktiska nyttans tjänst och samhällslivet är i hög grad beroende av bilismen. År 1952 var antalet invånare per bil endast 15.

Ett viktigt drag i lastbilsbeståndets utveckling är vidare enligt utredningens mening ökningen av den samlade lastkapaciteten. Enligt utredning av Industriens utredningsinstitut har mellan år 1931 och 1950 lastbilarnas antal något mer än fördubblats, men den samlade lastkapaciteten nära nog fyrdubblats. Utvecklingen har härvid gått i den riktningen, att det uppstått en stor och alltmera växande grupp lätta lastbilar (s. k. skåpvagnar och liknande), samtidigt som lastbilsparken i övrigt förskjutits i riktning mot allt högre viktclasser.

Ett annat utmärkande drag i lastbilsutvecklingen är den ökade användningen av släpvagnar. Enligt beräkningar, som utförts av Industriens utredningsinstitut har lastbilarnas transportarbete ökats under åren 1946—1950 från 1 800 till 2 660 miljoner tonkilometer.

Bussarnas antal har nära nog fördubblats sedan år 1946. Förskjutningen i riktning mot högre viktclasser är dock här mindre påtaglig än beträffande lastbilarna.

Till den ökade förekomsten av motorcyklar har numera kommit även cyklar med hjälpmotor s. k. mopeder till ett antal av mellan 150 000—200 000. Dessa fordon är enligt vägtrafikförordningen motorcyklar, men registreringskyldighet föreligger icke, och man kan därför endast uppskatta deras antal på grundval av fabrikanternas uppgifter om försålda mopeder. Antalet vanliga cyklar beräknades år 1947 ha uppgått till 3 miljoner. Cyklarnas förekomst i trafiken företer alltifrån år 1950 en direkt minskning.

Efter denna statistiska resumé har utredningen erinrat om att motorfordonsbeståndet under de senaste åren utvecklats i en takt, som icke förutsetts. 1945 års trafiksäkerhetskommitté (SOU 1948: 20) beräknade, att antalet bilar vid 1960-talets början skulle uppgå till inemot en halv miljon, och 1950 års långtidsutredning (SOU 1951: 30), att personbilsparken 1955 skulle uppgå till 400 000 fordon. I själva verket torde dessa siffror ha överträffats redan under 1953. Senast gjorda beräkningar på detta område (1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken och Industriens utredningsinstitut) antyder att bilbeståndet mot slutet av 1950-talet kan komma att uppgå till mellan 7 å 900 000 fordon.

Härefter anför utredningen.

Såsom framgår av den nu lämnade redogörelsen har åtskilliga försök gjorts att beräkna den framtida utvecklingen av motorfordonsbeståndet i landet. Att förutse utvecklingen på ett område, där förhållandena i framtiden påverkas av så många ovissa faktorer, är givetvis förenat med synnerliga svårigheter och det ligger därför intet förvånande uti att de olika prognoserna skiljer sig från varandra i den omfattning, som är fallet.

Ur de synpunkter, som trafiksäkerhetsutredningen har att anlägga, är det emellertid tillräckligt att konstatera, att alla de gjorda prognoserna räknar med en mycket kraftig tillväxt i motorfordonens antal under de närmaste åren. Det bör härutöver uppmärksammas, att, i den mån riktigheten av de olika prognoserna hittills har kunnat jämföras med den faktiska utvecklingen, alla prognoser visat sig vara för lågt beräknade. Klokheten synes därför bjuda, att, då det gäller att vidtaga åtgärder för att höja trafiksäkerheten, man icke allenast tar sikte på dagens trafiksituation utan även bereder sig att möta en betydligt ökad trafikvolym i framtiden.

Vägtrafikolyckor. Utredningen erinrar om att antalet vägtrafikolyckor kan bedömas med ledning av den av statistiska centralbyrån förda riksstatistiken.

stiken över sådana olyckor. Enligt denna statistik, som blott omfattar sådana olyckor, som blivit föremål för polisundersökning, var antalet vägtrafikolyckor år 1939 16 314. För åren 1950—52 uppgick de till 21 580, 25 417 resp. 30 259, varav motortrafikolyckorna utgjorde 94,7, 96,6 resp. 97,5 procent.

Utredningen framhåller vidare, att antalet till trafikförsäkringsanstalterna anmälda skador ligger väsentligt högre — för 1952 vid 87 154 — än antalet vägtrafikolyckor enligt statistiska centralbyråns statistik, och att antalet tredubblats sedan år 1946. Vid bedömningen av olycksfrekvensen bör beaktas, att icke alla motorfordon är försäkringspliktiga. Vissa stat och kommun tillhöriga fordon faller sålunda utanför. Härtill kommer att åtskilliga vägtrafikolyckor icke anmäles, enär däri delaktiga personer på grund av bonusbestämmelserna föredrager att själva stå för skadan.

Den ökade olycksfrekvensen har uppenbarligen samband med den stegrade trafikintensiteten. Trafiken år 1953 har vid trafikräkningar visat sig vara tre gånger intensivare än år 1936 och har fördubblats i förhållande till år 1949.

Det samband, som föreligger mellan antalet registrerade motorfordon, trafikintensiteten och antalet motortrafikolyckor enligt statistiska centralbyråns uppgifter, belyses genom ett av utredningen utarbetat diagram, här intaget såsom bilaga 1.

Särskild uppmärksamhet måste enligt utredningen ägnas de olyckor i trafiken, som medfört att människor dödats och skadats. Det är dessa olyckors frekvens, som allvarligast manar till att vidtaga åtgärder för ökad trafiksäkerhet. År 1946 var antalet vid trafikolyckor dödade 461, svårt skadade 1 866 samt lindrigt skadade 6 456. Motsvarande siffror för år 1952 var 750, 2 854 och 9 992. Totala antalet dödade eller skadade hade således under den angivna tidsperioden stigit från 8 783 till 13 596 eller med 4 813.

Med ledning av uppgifter från nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har utredningen funnit berättigat antaga, att det verkliga antalet i vägtrafiken under år 1953 dödade personer, då den slutgiltiga statistiken föreligger, kommer att visa sig icke oväsentligt överstiga 800.

Tillgängliga uppgifter utvisar vidare, att cyklisterna och fotgängarna i särskilt hög grad är utsatta för faror i trafiken. Av de under år 1952 vid trafikolyckor dödade eller skadade tillhörde cirka hälften av de dödade och 43,5 procent av de skadade dessa båda trafikantgrupper. Det främsta intresset knyter sig till frågan, vid vilket slags olyckor dessa trafikanter skadar sig. Av uppgifter intagna i publikationen Vägtrafikolyckor kan utläsas, att under år 1952 84,6 procent av alla dödade eller skadade cyklisterna ådragit sig sina skador vid sammanstötning med bil eller motorcykel. Motsvarande procenttal beträffande fotgängarna var 85,4.

I fråga om åldersfördelningen hos de fotgängarna, som dödats i vägtrafi-

ken år 1952, framhåller utredningen, att ungefär en tredjedel var under 10 år och påfallande många 70 år eller däröver. Gjorda utredningar visar vidare, att ungefär en fjärdedel av alla genom olyckor omkomna barn dödsdats i trafiken. Under åren 1947—1950 dödades sammanlagt 422 barn vid trafikolyckor.

Utredningen påpekar vidare, att tillgänglig statistik beträffande vägtrafikolyckornas fördelning mellan landsbygd och städer visar, att antalet sådana olyckor är större i städerna än på landsbygden medan förhållandet beträffande dödsolyckorna är det omvända. Sålunda inträffade under år 1952 57,4 procent av vägtrafikolyckorna i städerna och 42,6 på landsbygden. Av totala antalet dödsolyckor under sagda år föll emellertid 64,3 procent på landsbygden och 35,7 procent på städerna.

Utredningen har även framhållit vägtrafikolyckornas ekonomiska och humanitära betydelse. I förstnämnda hänseende har därvid erinrats om att NTF på grundval av gjorda undersökningar ansett sig berättigad antaga, att dessa olyckor f. n. kostar vårt land omkring 300 miljoner kronor om året, varav huvuddelen (cirka 65 %) faller på de materiella skadorna. Trots de avsevärda ekonomiska värden, som står på spel, har utredningen funnit trafiksäkerhetsarbetet i främsta rummet vara en humanitär uppgift. Stora lidanden och svåra sorger för de av olyckorna drabbade människorna och deras anhöriga döljer sig bakom siffrorna i statistiken. — Utredningen har i anslutning härtill uttalat.

Inför den alltmera stegrade siffran över dödade och skadade i vägtrafiken är det ofrånkomligen nödvändigt, att kraftfulla åtgärder vidtages för att öka tryggheten till liv och lem på vägar och gator. Härför talar inte minst det förhållandet, att fotgängare och cyklister, som utgör den mest oskyddade trafikantgruppen, i påfallande hög grad drabbas av personskaador, uppkomna vid trafik med motorfordon.

Trafikdisciplin. Innan utredningen lämnat redogörelse för trafikdisciplinen har den berört den mänskliga faktorns roll vid uppkomsten av trafikolyckor.

Ur det relativt sparsamma material, som härvid stått till förfogande, har utredningen funnit, att den mänskliga faktorn varit i så hög grad bidragande till vägtrafikolyckorna, att andra faktorer vid sidan härav framträder som mindre betydelsefulla. Särskilt har förarnas underlåtenhet att hålla en efter omständigheterna tillräckligt låg hastighet i stor utsträckning medverkat till olyckorna.

Utredningen, som erinrat om att enligt 56 § vägtrafikförordningen bussar och lastbilar icke får föras med högre hastighet än 60 km/tim. — inom tätbebyggt område dock icke över 40 km/tim. — samt att för alla slag av fordon enligt 46 § sagda förordning gäller, att fordonets hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i

övrigt kräver, har till belysande av bestämmelsernas efterlevnad och av de hastigheter, med vilka motorfordon framföres i trafiken, framlagt vissa resultat från en av statens väginstitut under åren 1951—1953 utförd, ännu icke avslutad undersökning rörande motortrafikens hastighet på vägarna. Trafiken har studerats på 64 platser, varvid hastigheten uppmätts på sammanlagt 124 olika punkter och hos inte mindre än cirka 180 000 fordon.

I följande tabell redovisas mätresultaten från två typer av raksträckor. Siffrorna anger lägsta respektive högsta värdena på medianhastigheten och 85 %-punktens hastighet, d. v. s. den vilken 85 % av förarna underskrider. Dessutom angives procentuella antalet lastbilar, som förts med otillåten hastighet, varvid såväl de högsta och lägsta som de genomsnittliga värdena redovisas.

Vägtyp	Fordons- slag	Median- hastigheten km/tim.	85 %-punktens hastighet km/tim.	% fordon med större hastighet än den tillåtna
Typ R 1 (bästa väg) I genomsnitt	Personbilar	62—80	78—99	20—82 52
	Lastbilar	53—66	63—81	
Typ R 2 (enstaka bebyggelse; buskar och träd; utfartsvägar) I genomsnitt	Personbilar	56—76	72—76	12—91 53
	Lastbilar	48—59	61—77	

En jämförelse mellan år 1951 och år 1953 uppmätta hastigheter vid punkter, som ligger på samma väg och där siktförhållandena är likartade, utvisar, att hastigheten ökat. Beträffande lastbilarna må särskilt framhållas att vid mätningstillfället år 1951 35 procent framfördes med över 60 km/tim. varav 8 procent framfördes med över 70 km/tim. samt 1,5 procent med över 80 km/tim. Vid mätningstillfället år 1953 var motsvarande procenttal 80, 20 resp. 2.

Bussarnas hastigheter har icke studerats i samma omfattning som personbilarnas och lastbilarnas. En söndag i juli 1951 mättes dock hastigheten hos 33 långfärdsbussar, som passerade en mätpunkt på rikshuvudväg 1 vid Hyltena mellan Skillingaryd och Jönköping. Inte mindre än 80 procent av bussarna fördes vid detta tillfälle med otillåten hastighet. Mer än hälften fördes med hastigheter över 60 km/tim.

Liknande iakttagelser beträffande lastbilar och bussar har även gjorts å Torsgatan i Stockholm.

En bedömning ur trafiksäkerhetssynpunkt av hastigheten i backkrön utvisade vid ett tillfälle, att 81 procent av personbilarna och 45 procent av lastbilarna höll för hög hastighet. Vid ett annat tillfälle var motsvarande

siffror 52 respektive 22 procent. Med hänsyn till att backkrön synnerligen ofta förekommer på våra vägar, måste det här konstaterade förhållandet bedömas såsom allvarligt. På genomfartsleder i samhällen och samhällsliknande bebyggelse har mätningarna utförts på sammanlagt 19 orter. Vid ett mättillfälle körde 91 procent av personbilarna och 80 procent av lastbilarna med otillåten hastighet. Vid ett annat tillfälle fördes 95 procent av lastbilarna med för hög hastighet. Genomsnittliga procenttalet bilar, som vid ifrågavarande mättillfällen kört för fort, är mycket högt, nämligen 72 procent för personbilar och 63 procent för lastbilar. Vid hastighetsstudier i en vägkorsning med dålig sikt fann man, att inte mindre än 32 procent av lastbilarna fördes med högre hastighet än den tillåtna. Även personbilarna passerade korsningen med höga hastigheter, vissa med över 90 km/tim.

Även vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg har enligt utredningen iakttagelser gjorts, som visar ett betydande mått av nonchalans hos fordonsförare inför gällande säkerhetsföreskrifter. Trots tydliga vägmärken om järnvägs korsning har vid gjorda undersökningar konstaterats, att över 90 procent av de passerande bilarna icke framfördes med sådan hastighet på ett avstånd av 10 meter från ljussignal, att de skulle ha kunnat stanna på betryggande avstånd från närmaste rälssträng. Till och med passerande av järnvägs korsning mot rött ljussignal har förekommit i ej ringa utsträckning. Av 300 vid ett tillfälle undersökta fall passerades korsningen mot rött sken före tågets ankomst av 26 procent av fordonen. Ur kvantitativ synpunkt är vägtrafikolyckorna i järnvägs korsningar visserligen av relativt underordnad betydelse, under 11-årsperioden 1939—1949 ungefär 1,4 procent av samtliga. Av de människor, som dödas i trafiken, omkommer emellertid drygt 11 procent vid kollision med tåg i järnvägs korsningar. Antalet dödade och skadade personer per 100 kollisioner i järnvägs korsning är också i medeltal 46 mot endast 14 för övriga vägtrafikolyckor. Det är sålunda av synnerlig vikt, att fordonsförarna noggrant ställer sig till efterrättelse bestämmelserna om vad de har att iakttaga vid järnvägs korsningar.

Respekten för vägmärken över huvud taget har vid undersökningarna visat sig bristfällig t. o. m. då det gällt förbudet att passera korsning med huvudled eller annan större väg utan att först stanna.

Av en undersökning omfattande 1 582 passerande fordon (varav 765 trampeyklar) framgår sålunda, att endast 16 procent iakttog skyldigheten att stanna. Av lastbilarna stannade 30 procent och av personbilarna endast 25 procent. Samtliga bussar (4 st.) passerade utan att stanna. Andra undersökningar har givit än mer skrämmande resultat.

Det har jämväl uppmärksamrats, att kännedomen om vägmärkenas betydelse varit mycket dålig. Endast ca 15 procent av vid ett tillfälle i

Stockholm tillfrågade omkring 1 000 förare kände till innebörden av 11 slumpvis utvalda, vanligt förekommande märken, och medeltalet rätt besvarade frågor var 8. Personbilarna, lastbilarna samt motorcyklarna uppvisade de bästa resultaten och »mopedisterna» var sämst.

Synnerligen betänkligt är, att bland de intervjuade förarna över 30 procent svarat fel på de båda märken, som avser korsning med huvudled, och att 41 procent svarat fel på märket för huvudled upphör.

Utöver denna redogörelse har utredningen framhållit följande.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste uppenbarligen ställas det kravet, att alla motorfordonsförare har god kännedom om innebörden av vägmärkena. En förare bör kunna dem så väl, att han automatiskt registrerar vad de betyder.

Det relativt dåliga kunskapsläge, som framgår av undersökningen, måste framstå som betänkligt och torde väl — åtminstone till viss del — kunna tolkas som en brist på intresse att skaffa sig kännedom om vad märkena betyder. Det är vidare antagligt, att en undersökning av mera landsortsbetonad karaktär skulle, åtminstone ifråga om vissa grupper av förare, uppvisa en sämre kunskap om vägmärkenas betydelse.

Man kan också ställa sig frågan, vilket kunskapsmått trafikanterna äger ifråga om de viktigaste reglerna för uppträdandet i trafiken. Den bristande kunnighet, som blottades vid undersökningen ifråga om vägmärkena, torde även i viss mån gälla de egentliga trafikreglerna.

Bilarnas utrustning och iakttagandet av bestämmelser om maximilast och om arbets- och vilotider i den yrkesmässiga biltrafiken har också givit utredningen anledning till påpekanden.

Ett relativt stort antal fordon, som framföres i trafik, är icke av sådan beskaffenhet, att skäliga anspråk ur trafiksäkerhetssynpunkt blir tillgodosedda. En särskild maning att ägna uppmärksamhet åt bilbeståndets kvalitet har ansetts ligga däri, att i runt tal 35 procent av personbilarna, 24 procent av lastbilarna och 21 procent av bussarna är av förkrigsmodell. Överbelastning av lastbilar förekommer i mycket stor utsträckning inom alla transportgrenar. Under 1952 beivrade statspolisen icke mindre än 3 224 fall av överskridande av tillåten maximilast och största axeltryck. En av orsakerna till den dåliga efterlevnaden av gällande bestämmelser är utan tvivel svårigheten för polisen att utöva en effektiv kontroll.

Vad slutligen beträffar efterlevnaden av reglerna om arbets- och vilotider inom den yrkesmässiga biltrafiken har konstaterats, att dessa bestämmelser åsidosattes mycket ofta, vilket torde bero på att såväl de enskilda arbetsgivarna som arbetarna är ovilliga att underkasta sig ifråga- varande föreskrifter.

Genom förarnas underlåtenhet att, som gällande bestämmelser påbjuder, i särskild förarbok anteckna arbets- och körtid och under färd medföra och på begäran för polisman uppvisa denna bok försvåras givetvis polisens möjligheter att kontrollera arbetstidsbestämmelsernas efterlevnad.

2. Resurserna för trafikövervakningen.

Ordningsstatspolisen utgjordes, såsom tidigare nämnts, vid tillkomsten av 6 kommissarier, 22 överkonstaplar och 172 konstaplar eller sammanlagt 200 man. I samband med omorganisationen av bilbesiktningsväsendet år 1936 ålades ordningsstatspolisen uppgiften att genom flygande inspektioner företaga kontroll av fordonsbeståndet. För fullgörande av denna nya arbetsuppgift utökades ordningsstatspolisen från och med den 1 januari 1937 med 67 man. Efter ytterligare några smärre utökningar uppgår personalstyrkan till 12 kommissarier, 27 överkonstaplar och 241 man. Angående fördelningen av denna styrka på olika avdelningar hänvisas till bil. 2 vid protokollet i detta ärende.

Under åren 1938—1952 har antalet inregistrerade motorfordon ökat från 262 752 till 753 068, och cykelbeståndet utvecklats mycket starkt. Trafiken har därjämte tillförts de s. k. mopederna, vilka f. n. beräknas uppgå till ett antal av mellan 150 000—200 000. Under den tid, som denna stora ansvällning i fordonsbeståndet ägt rum, har ordningsstatspolisen utökats med endast ett fåtal man. Statspolisintendenten har framhållit, att av ordningsstatspolisens personal med nuvarande numerär och arbetsuppgifter — sedan avräkning skett för semestrar, fridagar samt sådana tjänstgöringsdagar, som åtgår för annan verksamhet — i genomsnitt för trafikövervakning dagligen kan disponeras i hela riket omkring 80 man.

Statspolisen arbetar alltid vid trafikövervakning — och bör också av åtskilliga skäl så göra — i patruller, bestående av minst två man. För vissa övervakningsuppgifter, exempelvis vid större trafikrazzior, måste emellertid personalstyrkan i patrullen vara väsentligt högre. Om man emellertid för att erhålla en mera konkret uppfattning om intensiteten av den trafikövervakning, som för närvarande kan utövas av statspolisen, utgår från att endast tvåmanspatruller förekommer, skulle av den för trafikövervakning tillgängliga statspolispersonalen i medeltal kunna organiseras dagligen 40 patruller, envar tjänstgörande under 8 timmar. Om man skulle räkna med en kontinuerlig övervakning under dygnets alla timmar, skulle samtidigt för trafikövervakning i rikets 24 län finnas endast 13 patruller.

Utredningen betonar, att det stora antal arbetsuppgifter, som åvilar ordningsstatspolisen utöver skyldigheten att ägna tillsyn över fordonstrafiken, har visat en tendens att år från år öka i omfattning. Ordningsstatspolisen skall bl. a. biträda den lokala polisen vid sådana tillfällen, då behov uppstår av större polisstyrka än som finnes tillgänglig i orten. Sådant behov uppstår ofta i samband med tävlingar, folkfester och andra nöjeställningar. Dessa har under senare år icke endast ökat i antal utan även visat en påtaglig tendens att samla allt större folkskaror.

Den ökade publiktillströmningen vid tävlingar och folkfester av olika slag, som anordnas å landsbygden eller i mindre samhällen, beror i sin

tur till mycket väsentlig del på tillväxten av motorfordonens antal. Till följd av det ökade antalet motorfordon och av den goda penningtillgången, framför allt hos ungdomen, är det nu nära nog regel att folk färdas långa vägar för att närvara vid större tävlingar och tillställningar av olika slag. Dylika tillställningar äger huvudsakligen rum under sommaren och i regel förläggas de till lördagar och söndagar, då trafiken är livlig på vägarna och det finnes särskild anledning att kontrollera förarnas nykterhet och allmänna sätt att uppträda i trafiken. Då statspolispersonal kommenderas till tjänstgöring vid sådana tillställningar, är den ofta i så hög grad engagerad i trafikdirigering och allmän ordningshållning, att den egentliga trafikövervakningen måste helt eftersättas.

Som exempel har utredningen uppgivit, att ordningsstatspolisen i Kopparbergs län, bestående av en överkonstapel och 8 konstaplar, under tiden 2 februari—14 december 1952 (= 316 dagar) fått disponera sammanlagt 209 polisarbetsdagar (med lägst 1 och högst 8 polismän) vid 32 olika större tillställningar, omfattande tillsammans 62 dagar. Härtill kommer i viss omfattning resdagar, varjämte fyra statspolismän under sammanlagt 24 arbetsdagar var avdelade för övervakningsuppgifter i samband med älgjakten i länet. Under så gott som hela året förekom även viss kommandering till kriminalstatspolisen för att förstärka denna.

Ehuru statspolisavdelningen i Falun i kanske något högre grad än annorstädes belastas med uppgifter av nu angiven beskaffenhet, är dock förhållandet i stort sett detsamma i alla län.

Utöver de ordinära uppgifterna har ordningsstatspolisen med tiden i allt större utsträckning anlitats för trafikundervisning — huvudsakligen i skolorna. Denna uppgift har bedömts vara av sådan vikt för trafiksäkerheten, att polispersonalen medverkat, ehuru detta endast kunnat ske genom eftersättande av andra arbetsuppgifter.

Slutligen har erinrats om att den effektiva arbetstiden för år och man de senaste åren nedgått ganska avsevärt dels genom att reglerad arbetstid införts, dels till följd av en icke obetydlig ökning av semesterns längd.

Utredningen har i anslutning härtill uttalat, att ordningsstatspolisen f. n. är så klent dimensionerad, att den trafikövervakande uppgiften icke kan tillgodoses annat än i relativt obetydlig omfattning.

Den trafikövervakande verksamheten bedrivs av statspolisen huvudsakligen genom bilpatrullering. Under sådan patrullering har polismännen givetvis en allmän skyldighet att tillse efterlevnaden av olika lagar och författningar. Deras uppmärksamhet skall emellertid i främsta rummet vara inriktad på vägtrafiken. Ett stort utrymme ägnas kontrollen över fordonens beskaffenhet och utrustning, vilket sker genom särskilda inspektioner, vägningskontroller, hastighetskontroller och trafikrazzior. De båda sistnämnda är särskilt personalkrävande.

Ehuru utredningen varit väl medveten om att det i allmänhet är fel-

aktigt att mäta effekten av den polisiära patrulleringen efter antalet rapporterade förseelser, har i betänkandet medtagits en sammanställning över antalet sådana förseelser under 1952. Sammanställningen omfattar bl. a. mer än 2 300 fall av otillfredsställande bromsar, 3 245 fall av otillåten hastighet, 239 fall av rattfylleri och 142 fall av ovarsamt förande av motorfordon. Det synnerligen obetydliga antalet fall av sistnämnda slag har utredningen ansett främst sammanhånga med den ringa tillgången på statspolispersonal och bl. a. de mycket tidskrävande och noggranna utredningar, som är erforderliga vid ådagalagd vårdslöshet i trafik utan samband med trafikolycka.

I anslutning härtill har utredningen anfört.

Samtliga de omständigheter, för vilka nu i korthet redogjorts, samverkar uppenbarligen till att statspolismännen allenast i mindre omfattning ingriper mot vårdslöshet i trafiken. Att detta är olägligt med hänsyn till angelägenheten att få till stånd större hänsyn och mera varsamhet är uppenbart. Med hänsyn till den ringa personal, som vid statspolisen står till förfogande för trafikövervakning, får emellertid inriktningen av statspolisens hittillsvarande övervakningsarbete anses vara riktigt och välbetänkt. Man vinner uppenbarligen mera ur allmänpreventiv synpunkt genom att statspolismännen — i stället för att under dagar sysselsätta sig med utredningar av ett enda fall av vårdslöshet, som icke föranlett olycka — företager ett flertal kontroller av förare och motorfordon och därigenom hos ett större antal trafikanter håller den uppfattningen vid liv, att en övervakning av relativt stor omfattning upprätthålles över vägtrafiken.

De lokala polismyndigheterna har givetvis också bedrivit trafikövervakning, men detta har att döma av inhämtade uppgifter icke skett annat än i mycket obetydlig omfattning. Som skäl härtill har uppgivits bristen på personal. Tillgängliga polismän har varit strängt sysselsatta med utredningsarbeten av skilda slag, indrivningsgöromål och andra löpande ärenden. Skulle trafikövervakning bedrivas, har detta oftast fått ske på övertid, vilken måst kompenseras med motsvarande ledighet på grund av kommunala myndigheters ovillighet att medge övertidsersättning. Svårigheter att få medel till reseersättningar och skrivhjälp har även angivits som hinder för en effektivare trafikövervakning. Den tekniska utrustningen är också ofta otillräcklig och otillfredsställande för mera omfattande övervakning.

3. Allmänna överväganden.

Utredningen.

Mot bakgrunden av den lämnade redogörelsen över motorfordonsbeståndets tillväxt, vägtrafikolyckornas ständigt stegrade siffror och de iakttagelser, som gjorts beträffande motorförarnas många gånger ytterst på-

tagliga nonchalans av gällande trafiksäkerhetsregler, har utredningen funnit det vara i första hand en humanitär fråga att nedbringa olycksfrekvensen på våra vägar. Det gäller att även i vägtrafiken vidtaga alla de åtgärder, som skäligen kan och bör vidtagas för att säkerställa respekten för människoliv och de enskildas kroppsliga integritet och att skapa största möjliga mått av trygghet för varje människa, som har att uppträda i trafiken.

Efter att ha konstaterat att det monotona flödet av meddelanden om trafikolyckor, som dagligen återges i tidningspress och radio, verkar avtrubbande på uppmärksamheten, oaktat antalet av dem, som årligen dödas i vägtrafiken, f. n. motsvarar hela invånarsiffran i ett ganska stort samhälle på landsbygden och icke obetydligt överstiger 1 procent av alla dödsfall i landet, har utredningen ansett sig böra draga den slutsatsen, att hittills vidtagna åtgärder för trafiksäkerhetens främjande icke varit tillräckliga och att man nu icke får väja inför att tillgripa även radikala medel, som kan finnas erforderliga för att nedbringa olycksfrekvensen. Att huvudsakligen lägga det trafiksäkerhetsfrämjande arbetet efter propagandalinjen, torde icke vara en framkomlig väg. Men om åtgärder vidtages, som förmår att skapa ett ökat mått av respekt för kravet på omdöme och varsamhet i trafiken, torde en kraftig supplerande propaganda få en ökad och mera bestående effekt.

Som ett led i skapandet av bättre säkerhetsförhållanden har utredningen pekat på angelägenheten att vidtaga den förbättring på det statistiska området, varom förslag framlagts av statens trafiksäkerhetsråd.

Ett sätt på vilket en icke obetydlig del av de olyckor, som nu inträffar, säkerligen skulle kunna elimineras, vore att tillmötesgå bilismens växande krav på utrymme och framkomstmöjligheter genom att bygga motorvägar, där fotgängare och cyklisterna förbjödes att uppehålla sig. Varken ekonomiska eller personella resurser att inom överskådlig tid ens till ringa del bygga om vårt vägnät till motorvägar föreligger emellertid. Människor med hämmad rörelseförmåga och nedsatta sinnen och barn i olika åldrar samt överhuvud taget människor, på vilka alltför stora krav icke kan uppställas i fråga om deras uppträdande i trafiken, måste alla ha rätt och möjlighet att färdas å vägarna under så stor personlig trygghet som möjligt.

Givet är, att samhällsplaneringen vid fastställande av nya byggnads- och stadsplaner måste betrakta den ökade motorisering av samhället, som för närvarande pågår, såsom en av de viktigaste faktorerna, som det gäller att taga hänsyn till vid utformningen av de nya planerna. Det ligger emellertid i sakens natur, att åtgärder av detta slag allenast på mycket lång sikt kan komma att erhålla någon mera genomgripande verkan.

Utredningen har genom sina undersökningar av trafikdisciplinen ansett sig kunna konstatera, att efterlevnaden av vissa för trafiksäkerheten betydelsefulla regler är i hög grad bristfälliga och att till och med okunnigheten beträffande vägmärkenas innebörd är stor. Det är uppenbart, att

trafiksäkerheten minskas i den mån trafikanterna icke beaktar eller känner till trafikreglerna. Vid sådant förhållande har utredningen ansett det nödvändigt att åstadkomma en sådan ordning, att trafikanterna finner det med sitt intresse förenligt att uppträda så, som trafikreglerna kräver. En sådan ordning kan enligt utredningen endast åstadkommas genom en skärpt trafikövervakning.

Sammanfattningsvis har utredningen uttalat följande.

En förstärkning av polisens övervakning över vägtrafiken utgör ett nödvändigt led i de trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, som bör vidtagas. En sådan förstärkning är därjämte en åtgärd, som kan genomföras relativt snabbt och som därför snart bör kunna lämna ett påtagligt resultat i form av en minskad olycksfrekvens. —

Ansvaret för trafikövervakningen på landsbygden åvilar i huvudsak ordningsstatspolisen. Dess numerär har, som tidigare nämnts, sedan år 1938 ökat med endast ett fåtal man. Trafikens kraftiga expansion och ansvällningen av de allmänna ordningsuppgifter, som utöver trafikövervakningen åligger ordningsstatspolisen, har medfört, att de krafter, som kunnat ägnas åt trafikkontrollen blivit helt otillräckliga. Statistikens uppgifter om att vägtrafikolyckor med svårare påföljd är talrikare på landsbygden än i städerna understryker vikten av att just ordningsstatspolisen förstärkes.

Då det gäller att åstadkomma en effektivare övervakning över trafiken, bör givetvis den lokala polisens resurser tillvaratagas i all den omfattning som är möjlig. Den trafikövervakning, som f. n. utövas av den lokala polisen, är av mycket ringa omfattning. De lokala poliskårerna saknar i allmänhet såväl personal som teknisk utrustning för att åstadkomma en mera effektiv övervakning av trafiken på vägarna. Detta förhållande understryker än ytterligare, att statspolisen bör tillföras erforderliga resurser för en sådan verksamhet. Givetvis bör den lokala polisen även efter en förstärkning av statspolisen delta i trafikövervakningsarbetet i all den utsträckning, som är möjlig, och därvid samarbeta med ordningsstatspolisens personal.

För närvarande kan icke ens trafikövervakningen i städer som Stockholm och Göteborg betraktas som tillfredsställande. Att åstadkomma en fullgod trafikövervakning i de större städerna måste emellertid även i framtiden bli en uppgift för de lokala poliskårerna. Utredningen avser sålunda icke att genom den förstärkning av statspolisen, som kommer att föreslås i det följande, vidga området för statspolisens verksamhet. Ifråga om de större samhällena måste det ankomma på vederbörande polischefer att taga initiativ till sådana organisatoriska förändringar eller förstärkningar av polisen, som kan anses erforderliga för att behovet av trafikövervakning skall bli tillgodosett i skälig omfattning.

Utredningen har vidare framhållit angelägenheten av att den lokala polispersonalen uppträder mera aktivt såsom trafikövervakare än som nu vanligen är fallet. Den patrullerande polismannen bör betrakta det som en självklar plikt att i största möjliga omfattning vara verksam i olycksförebyggande syfte. Han bör ingripa med råd, påpekanden och föreställningar mot en var, som icke visar tillbörlig aktsamhet och hänsyn i trafi-

ken. Han bör även regelmässigt göra stickprovsundersökningar rörande motorförarnas nykterhet och behörighet att framföra motorfordon.

Utredningen föreslår, att Kungl. Maj:t anmodar länsstyrelserna att tillse, att polischeferna uti de i 45 § polisreglementet stadgade särskilda tjänsteföreskrifterna inför bestämmelser i sådant syfte.

Vad härefter angår statspolisen bör denna — sedan densamma förstärkts — bedriva sin trafikövervakande verksamhet i största möjliga utsträckning genom rörliga patruller i bilar eller på motorcyklar. Utredningen har vidare anfört.

Fasta kontroller t. ex. för flygande inspektioner eller för kontroll av motorförarens nykterhet och innehav av körkort m. m. bör givetvis ordnas även i fortsättningen, så ofta så anses nödvändigt. Men den regelbundna övervakningen bör i större utsträckning än vad hittills varit möjligt inriktas på den rörliga trafiken och de faromoment eller olämpliga beteenden, som där uppmärksammas. Statspolisens fordon bör vara i rörelse utefter vägarna och ingripande ske, så snart anledning därtill föreligger. Under kortare tidsmoment bör de olika patrullerna göra uppehåll på platser, där varsamhet är av nöden, och kontrollera den förbigående trafiken. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att motorfordonens hastighet är anpassad efter vad trafiksäkerheten kräver och att gällande föreskrifter om maximi-hastighet iakttages. Likaså bör kontrolleras, att omkörningar företages med tillbörlig varsamhet, att särskild aktsamhet iakttages vid övergångsställen för gående, att förekomsten av barn utefter vägen medför särskild försiktighet från motorförarens sida m. m. Uppmärksamheten bör emellertid icke endast vara inriktad på motorfordonen och deras förare utan riktas mot alla grupper av trafikanter i syfte att förmå dem att uppträda så, att riskerna för trafikolycksfall blir så små som möjligt. Polismännen bör icke tveka att ingripa med råd, påpekanden och anvisningar, så snart anledning därtill föreligger. Uppenbar ovarsamhet, som medfört fara, eller hänsynslöshet i trafiken, skall givetvis beivras i vanlig ordning. Alla omständigheter på och invid vägen, som kan anses innebära en fara för trafiken, bör omedelbart rapporteras. Ett nära samarbete i olycksförebyggande syfte bör upprätthållas med de lokala vägmyndigheterna. Över huvud taget bör den trafikövervakande personalen uppmärksamma alla omständigheter, som kan påverka trafiksäkerheten i negativ riktning.

Utredningen vill särskilt understryka, att polispersonalens uppgift icke endast skall vara att beivra uppenbara förseelser. Genom att ständigt ingripa med råd och anvisningar till dem, som visar sig osäkra eller okunniga eller som eljest förfar mindre lämpligt, kan den trafiksäkerhetsfrämjande effekten av övervakningen i hög grad förstärkas. Innehållet i de viktigaste trafikreglerna bör vid förekommande anledningar ständigt inskräpas hos de enskilda trafikanterna.

Under sin övervakning bör polismännen vidare såsom hittills vara beredda att lämna vägtrafikanterna all skäligen hjälp i olika hänseenden. Varje lojal vägtrafikanter bör lära sig att i polisen se en vän och en hjälpare och han bör icke tveka att genom tecken eller på annat sätt hejda en förbipasserande polisbil för att påkalla hjälp eller bistånd. Varje statspolisman, som tjänstgör inom trafikövervakningen, bör ha genomgått en särskild utbildning i olycksfallsvård, som gör honom skickad att lämna den första

hjälp till skadade personer som anträffas vid vägen. I varje polisbil bör för detta ändamål liksom för närvarande medföras en sjukvårdslåda med tillräcklig utrustning. Om en polispatrull påträffar ett fordon, som av någon anledning råkat ut för dikeskörning, bör polisen — om så lämpligen kan ske — vara föraren behjälplig med att åter få upp bilen på vägen. Denna skyldighet åvilar redan nu personalen och varje statspolisbil bör för sådant ändamål men även med hänsyn till risken för egen dikeskörning liksom nu vara försedd med en s. k. autotraktor och en bogserlina. På liknande sätt bör en polispatrull på därom gjord framställning — och inom de gränser som kan anses skäligen — vara behjälplig med att anskaffa bärgningsbil eller reparatör till ett fordon, som erhållit motorstopp eller som skadats ute på vägen. Därest en polispatrull på vägen skulle anträffa ett fordon, som kört slut på bensinen, bör patrullen utan formaliteter även kunna bispringa ett sådant fordon genom att hålla över någon liter bensin i fordonets tank, så att det kan fortsätta till närmaste bensinstation. Sådana händelser inträffar nu så pass sällan, att värdet av de bensinkvantiteter, som sålunda kan komma att lämnas ut, är ekonomiskt betydelselöst.

När utredningen sålunda betonar, att den trafikövervakande statspolispersonalen icke endast skall lämna råd och anvisningar utan även i viss omfattning praktisk hjälp åt vägtrafikanterna, vill emellertid utredningen ännu en gång understryka polispersonalens oavvisliga skyldighet att till åtal rapportera alla uppenbara förseelser, vilka inneburit fara för trafiksäkerheten eller eljest utvisa en bristande vilja att ställa sig gällande bestämmelser till efterrättelse.

En utvidgad personalorganisation för statspolisen bör även kunna göra det möjligt att i ökad omfattning låta statspolispersonalen syssla med trafikundervisning i skolorna. En effektiv trafikundervisning åt barnen är enligt utredningens uppfattning en av de grundpelare, på vilka hela det framtida arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet måste bygga. Denna undervisning skall givetvis i första hand lämnas barnen av deras ordinarie lärare. Men erfarenheterna från de orter, där den lokala polisen och statspolisen i viss omfattning deltagit i undervisningen, ger vid handen, att undervisningen därigenom erhåller en högre kvalitet och samtidigt blir mera intresseväckande för barnen.

Barnen i skolorna på landsbygden får emellertid i regel icke någon trafikundervisning av därtill utbildade polismän. Samtidigt är det antagligt, att lärarna i dessa skolor har mindre erfarenhet av trafikproblemen än lärarna i de större städerna, vilket medverkar till att trafikundervisningen på landsbygden icke blir av någon högre kvalitet. Statistiken ger emellertid, såsom tidigare flera gånger framhållits, vid handen, att de flesta svåra olyckor, som medför död eller allvarligare kroppsskada, inträffar på landsbygden. Ur denna synpunkt skulle det vara synnerligen tacknämligt, om även skolorna på landsbygden någon gång kunde erhålla besök av polismän, som kan ge barnen några eller någon timmes undervisning om det rätta sättet att uppträda i trafiken. Sedan en förstärkning av statspolisen genomförts, bör möjlighet finnas för polispersonalen att i samband med sin övriga tjänstgöring då och då avlägga besök i landsbygdens skolor och där lämna en kvalitativt högtstående trafikundervisning. De olika statspolisavdelningarna bör därför rikligare än vad nu är fallet utrustas med lämplig materiel för sådan undervisning.

Utredningen har slutligen pekat på möjligheten att genom åtgärder på

eller invid vägbanan vinna en icke obetydlig effekt ur trafiksäkerhets-synpunkt med ganska enkla medel. En inventering av »trafikfällor» synes böra ske i varje län och ledas av länsstyrelsen under medverkan av personal från vägförvaltningen, polischefer, föreståndare för statspolisavdelning och annan polispersonal samt vägnämnderna. Enligt utredningen bör länsstyrelserna anmodas att — i den mån så ej redan skett — i överensstämmelse med vad utredningen anfört snarast anordna en allmän trafiksäkerhetsinventering samt därefter vidtaga de åtgärder, som befinnes lämpliga och möjliga för att åstadkomma en ökad säkerhet för vägtrafikanterna.

Yttranden.

Remissinstanserna har i likhet med utredningen funnit, att lagstiftnings-åtgärder, förbättrade vägar och propaganda bidrager till att höja trafiksäkerheten men samtidigt konstaterat, att dessa åtgärder ej förslår för att stävja de alltmer ökade trafikolyckorna, vilka även remissinstanserna ansett orsakade av bl. a. den alltmer stegrade hastigheten hos de moderna fordonen och bristande omdöme, vårdslöshet eller nonchalans hos vissa kategorier motorförare. Man framhåller, att en skärpt trafikövervakning i nuvarande läge är nödvändig och att denna övervakning bör åstadkommas genom en utbyggnad av poliskåren.

Så gott som samtliga remissinstanser har i princip tillstyrkt förslaget eller lämnat detsamma utan erinran. Olika åsikter har framkommit främst i fråga om rekryteringen av statspolispersonal, den lokala organisationen, statspolisintendentens ställning och befogenheter samt i viss mån om utbildningen av personalen och dess utrustning. Dessa åsikter redovisas i det följande under de avsnitt av förslaget, som berör resp. frågor, medan här återgives remissinstansernas allmänna synpunkter på förslaget.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län framhåller, att utredningen ger en skrämmande bild av den vårdslöshet och okunnighet, som en stor del av trafikanterna ådagalägger samt anför vidare.

De årliga förlusterna ifråga om person- och materialskador uppgår till sådana betydande belopp, att verkliga kraftåtgärder nu är erforderliga för att öka trafiksäkerheten på våra vägar. De av utredningsmannen föreslagna åtgärderna för trafiksäkerhetens höjande, förstärkning av övervakningen genom utökning av ordningsstatspolisen, synes enligt länsstyrelsens uppfattning — jämte en utbyggnad av vägväsendet — säkrast leda till önskat resultat. En förutsättning härför är emellertid, att denna utökning i fråga om såväl personella som materiella resurser göres så stor, att en övervakning i betydande omfattning kan upprätthållas över vägtrafiken. Ur allmänpreventiv synpunkt framstår det nämligen som angeläget, att den vägfärdande allmänheten bibringas den uppfattningen, att övervakningen är så effektiv, att vägtrafikanterna ständigt kan räkna med möjligheten att bli utsatta för trafikkontroll. Först då så blir förhållandet kan det förväntas, att trafikanterna inser nödvändigheten av att följa de lagar, förordningar och föreskrifter, som tillkommit i trafiksäkerhetens intresse.

Länsstyrelsen konstaterar vidare, att den nuvarande trafikövervakning, som bedrivs av ordningsstatspolisen, är otillräcklig samt framhåller önskvärdheten av att en utökning genomföres på kortast möjliga tid.

Även *länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller, att den nuvarande trafikpolisen icke tillnärmelsevis kan ombesörja den trafikkontroll, som erfordras. Enligt länsstyrelsens mening är utredningsmannens förslag, att en skärpt trafikövervakning bör åstadkommas genom en upprustning av ordningsstatspolisen i personellt och materiellt hänseende, grundat på en realistisk bedömning av läget och den kommande utvecklingen. Länsstyrelsen tillstyrker därför livligt, att en omfattande utbyggnad snarast möjligt kommer till stånd.

Länsstyrelsen understryker även vikten av att polisen i förekommande fall skall uppträda såsom allmänhetens rådgivare och hjälpare men själfvallet reagera mot de hänsynslösa trafikanterna, även om ingen olycka skett.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande ansluter sig reservationslöst till utredningens allmänna bedömning av läget och trafiksäkerhetsarbetets anpassning samt framhåller såsom värdefullt, att utredningen i dagens panikartade trafikdebatt klart ger uttryck för den meningen, att propagandan icke kan undvaras i arbetet för en bättre trafikkultur. Vidare har föreningen uttalat.

Det föreliggande delbetänkandet koncentrerar sig på förslaget om en utbyggnad av trafikövervakningen. Föreningen har med tillfredsställelse tagit del av förslaget och betecknar detsamma, utan att äga kompetens att bedöma de polisiära problem, som däri övervägts, såsom utomordentligt värdefullt. En i verklig mening effektiv trafikövervakning synes kunna uppnås, om förslaget genomföres. Ur föreningens synpunkt är en särskild effekt av en intensivare övervakning av intresse; den väntade ökade trafikdisciplinen kommer säkerligen att förbättra jordmänen för propagandan. — Nödvändigheten att strikt efterleva trafikreglerna är helt enkelt icke uppenbar för trafikanten, så länge han finner, att han utan att bliva efterhållen kan gång på gång överträda dessa regler.

Föreningen finner icke skäl till erinringar mot förslaget om en förstärkning av ordningsstatspolisen, vilket på alla punkter synes övertygande. I likhet med utredningen vill föreningen endast understryka vikten av ett servicebetonat uppträdande från dessa polismäns sida. Anledning finnes vidare att framhålla önskvärdheten av att statspolisen beredes möjlighet att biträda lärarna i trafikundervisningen. Det är att märka, att polismännens medverkan härvid icke bör avse att ersätta lärarnas undervisning utan bör suppleras denna i syfte att t. ex. skapa verklighetsbetonade demonstrationer av vissa trafiksituationer och att över huvud taget föra in i skolan en fläkt av det pulserande trafiklivet och en känsla av trafikundervisningens nära samband med verkligheten utanför skolans väggar.

Även *länsstyrelserna i Jönköpings, Hallands, Göteborgs och Bohus samt Kopparbergs län, landsfogden i Blekinge län, Värmlands länsavdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler, statens trafiksäkerhetsråd och kungliga automobilklubben m. fl. organisationer* framhåller vikten av att polisen

allvarligt vinnlägger sig om att med råd och dåd bistå trafikanterna i trängda situationer.

Länsstyrelsen i Uppsala län och landsfogden i Västerbottens län betvivlar, att en effektiv trafikövervakning blir möjlig i önskvärd utsträckning ens vid genomförande av utredningens förslag.

Polismästaren i Uppsala varnar för en överdriven tro på att den något skärpta övervakning av vägtrafiken, som bleve möjlig efter den av utredningen föreslagna utbyggnaden av ordningsstatspoliserna, skulle komma att nedbringa antalet trafikolyckor i någon väsentlig mån.

Polismästaren i Göteborg anser sig icke kunna tillstyrka förslaget genomförande i nu föreliggande skick bl. a. med hänsyn till att de åtgärder utredningen föreslagit endast tagit fasta på en förbättring av trafiksäkerheten på landsbygden samt anför vidare i frågan.

Städernas trafikanter torde i stor utsträckning vara inblandade i eller vållande till en mycket stor del av de på landsbygden inträffade svåra olyckorna. En icke obetydlig minskning av olyckorna på landsbygden skulle kunna ernås indirekt genom fostran av de i städerna hemmahörande trafikanterna. En kraftig förbättring av städernas nu obetydliga resurser för trafikövervakning och liknande ändamål skulle med säkerhet komma även landsbygden till godo. Utredningen har helt förbigått denna fråga, vilket torde ha medverkat till den ensidiga inriktningen på spörsmålet om anordnande av enbart landsbygdens trafikövervakning.

Svenska stadsförbundet kan ej förorda, att förslaget genomföres, förrän frågan om rekryteringen av statspolis och kostnaderna för dess utbildning slutgiltigt lösts.

Föreningen Norrbottens läns landsfiskaler och landsfogden i sagda län anser, att en trafikövervakning främst bör åstadkommas genom en utbyggnad av den lokala polisen. Landsfogden utvecklar sina synpunkter sålunda.

Det är ett känt faktum, att ankomsten av statspolispatruller till olika delar av länen snabbt rapporteras genom olika kanaler. Följden härav blir, att statspolispatrullerna i stor utsträckning icke påträffar förare och fordon, vilka icke befinner sig i tillfredsställande skick men dock i normala fall uppträder i trafiken. Beaktas må också i sammanhanget, att statspolispatrullerna under sin tjänstgöring — särskilt inom de mycket stora länen — förlorar en icke obetydlig del av arbetstiden för färd till och från arbetsplatsen. Det synes mig sålunda för att verkligen kunna bekämpa vissa av orsakerna till trafikolycksfallen önskvärt, om trafikövervakningen kunde planmässigt ordnas inom de särskilda polischefsdistrikten. En sådan uppläggning synes mig emellertid fordra bl. a. att inom åtminstone vissa av dessa distrikt särskild personal avdelas för att uteslutande ägna sig åt dessa uppgifter. Denna personal bör inneha förordnande att förrätta flygande inspektion. Inom de flesta av länets polischefsdistrikt finnes numera polispersonal med dylikt förordnande. Kostnaderna för den särskilda övervakningspersonal, som sålunda skulle erfordras, synes mig i likhet med vad som nu gäller för den trafikövervakande ordningspolispersonalen böra bestridas av automobilskattemedel i form av hundraprocentiga bidrag till polisdistrikten för löner och utrustning m. m.

Åtskilliga remissinstanser understryker, att en utökning av ordningsstatspolisen icke får tagas till intäkt för ett eftersättande av den lokala polisens behov eller dess trafikövervakande verksamhet, vilken i enlighet med utredningens förslag bör intensifieras.

Sålunda betonar *landsfogden i Blekinge län* nödvändigheten av att de lokala polischeferna genom instruktioner till underlydande personal för denna inskräper dess skyldighet att under annan polisverksamhet ägna uppmärksamhet åt trafiken. Den patrullerande polispersonalen eftersätter nämligen ofta trafikövervakningen.

Liknande synpunkter framföres av bl. a. *länsstyrelserna i Södermanlands, Kalmar, Hallands, Västmanlands, Kopparbergs och Norrbottens län, landsfogdarna i Kalmar, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Örebro, Kopparbergs och Norrbottens län, föreningen Sveriges landsfogdar och föreningen Sveriges landsfiskaler jämte länsavdelningen i Malmöhus län och polismästarna i Malmö, Hälsingborg, Örebro och Sundsvall samt statens trafiksäkerhetsråd.*

Svenska landskommunernas förbund framhåller, att förbundet är införstått med tanken, att den lokala polisen skall vara beredd att vid behov medverka till en skärpt trafikövervakning. I den mån det kan bli nödvändigt att i fortsättningen oaktat den planerade förstärkningen av ordningsstatspolisen anlita den kommunala polisen för trafikkontroll, bör kommunerna ersättas sina merkostnader av automobilskattemedel.

Även *polismästarna i Göteborg och Uppsala* anser, att städernas utgifter för trafikövervakningen bör betalas av automobilskattemedlen.

Statskontoret, som ej kan tillstyrka, att ett principbeslut nu fattas beträffande ordningsstatspolisens slutliga omfattning, innan erfarenheterna av en eventuell förstärkning under nästa budgetår inhämtats, menar, att man kan komma till rätta med den bristande trafikdisciplinen även på annat sätt än genom en ren övervakning av trafiken. En strängare praxis vid straffmätningen vid trafikförseelser — även bagatellartade sådana — skulle sålunda enligt statskontorets mening snart nog leda till en påtaglig förbättring i trafikdisciplinen. Om icke nu fastställda straffskalor öppnar möjlighet härtill, torde omedelbart böra övervägas att få till stånd lagändringar i dylikt syfte. Statskontoret finner det vidare synnerligen angeläget, att utredningen i fortsättningen överväger sådana åtgärder som polisens rätt att för vissa förseelser direkt ålägga böter samt utvidgad indragningsrätt av körkort. Även den lokala polisens resurser i trafikövervakande syfte skall tillvaratas.

Vissa remissinstanser understryker, att man jämsides med en skärpt trafikövervakning även måste vidtaga andra åtgärder för att höja trafiksäkerheten.

Sålunda framhåller *föreningen Sveriges stadsfiskaler*, att en utbyggnad av trafikövervakningen måste följas av en ökad insikt hos de dömande

organen, att trafiköverträdelser med hänsyn till deras konsekvenser för hela samhället är av allvarlig karaktär, mot vilka med kraft måste reageras. Detta bör även beaktas av länsstyrelserna vid deras bedömning av ärenden rörande indragning och återkallelse av körkort.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att ett fortsatt och ökat arbete på en förbättring av vägnätets standard och av fordonens tekniska utrustning är av grundläggande betydelse för trafiksäkerheten. Vidare betonar styrelsen nödvändigheten av en upprustning av de organ, som har att närmast svara för trafikteknik och trafikundervisning. Styrelsen förutsätter, att hithörande frågor kommer att beaktas under den fortsatta utredningen.

Länsstyrelsen i Norrbottens län framhåller, att vägskyltarna borde göras mera åskådliga och att skyldighet borde föreligga att på vindrutan i alla bilar ha en karta över gällande vägmärken. Vidare bör vägmärken avlägsnas, så snart de saknar aktualitet.

Länsstyrelsen i Kalmar län betonar, att bl. a. skärpta krav för erhållande av kör- och trafik kort är påkallade, varjämte en begränsning av dessas giltighetstid säkerligen vore värdefull. Även *förste bilinspektören i Jönköpings distrikt* och *polismästaren i Hälsingborg* har understrukit sistnämnda synpunkt.

Ett flertal remissinstanser upplyser beträffande den av utredningen föreslagna inventeringen av landets trafikfällor, att en sådan redan på sina håll genomförts, samt betonar vikten av att inventeringen blir allmän.

Statens trafiksäkerhetsråd förordar sålunda, att en sådan inventering kommer tillstånd på Kungl. Maj:ts initiativ. I samband med att länsstyrelserna anmodas företaga inventeringen bör emellertid Kungl. Maj:t överlämna noggranna anvisningar om vad inventeringen skall omfatta ävensom uppdraga riktlinjer för bedömandet ur trafiksäkerhetssynpunkt av de förhållanden, som avses skola ingå i inventeringen.

4. Rekryteringsfrågan.

Utredningen.

Utredningen är väl medveten om, att en mera väsentlig utbyggnad av ordningsstatspolisen kan medföra vissa svårigheter, såväl att tillhandahålla statspolisen tillräckligt antal väl kvalificerade och lämpliga befattningshavare som även att fylla vakanserna inom den egna poliskåren. Svårigheterna i båda de angivna avseendena bottnar i stor utsträckning i samma grund, nämligen det förhållandet, att rekryteringsunderlaget för statspolisavdelningarna nu i princip är begränsat till poliskåren i den stad, där respektive avdelning är förlagd.

För att komma till rätta med svårigheterna har utredningen övervägt.

huruvida skäl kan anses föreligga att frångå det nuvarande systemet med kommendering till statspolisen av kommunalt anställda polismän och i stället tillskapa en fristående kår av helt statsavlönade befattningshavare.

Efter att ha redogjort för fördelar och nackdelar med en sådan omorganisation ävensom med nuvarande ordning, har utredningen sammanfattningsvis framhållit följande.

Genom övergång till ett system med en från det kommunala polisväsendet fristående statspoliskår med egen rekrytering skulle man komma ifrån de mest väsentliga olägenheterna med det nuvarande systemet för rekryteringen av statspolisen. Det synes emellertid uppenbart, att en reform i angiven riktning skulle vara förenad med nackdelar av sådan art, att de måste ingiva betänkligheter. Möjligheter torde finnas att genom olika åtgärder inom det nuvarande rekryteringssystemets ram avlägsna de flesta olägenheterna med systemet och lösa de rekryteringssvårigheter, som kan väntas i samband med genomförandet av en mera betydande utbyggnad av ordningsstatspolisen.

Utredningen har sålunda ej funnit tillräckliga skäl föreligga att i nu förevarande sammanhang föreslå en så genomgripande reform som ett förstatligande av statspolisorganisationen. Det nuvarande rekryteringssystemet bör i stället i princip bibehållas men revideras på sådant sätt, att de nuvarande olägenheterna och de i samband med ordningsstatspolisens utbyggande väntade rekryteringssvårigheterna i möjligaste mån elimineras.

För en revision av det nuvarande systemet för rekrytering av statspolisen har utredningen övervägt tre alternativ.

Enligt det första skulle skyldighet att tillhandahålla statspolispersonal efter vissa grunder åvila jämväl andra städer inom respektive län än de städer, där statspolisavdelning är förlagd. Några garantier för att fastställt antal polismän från en viss ort verkligen kommer att kunna tillföras en till annan ort förlagd statspolisavdelning vinnes dock ej genom detta alternativ. Kommendering torde nämligen ej kunna ske annat än efter frivilligt åtagande från personalens sida. Med nu rådande svårigheter på bostadsmarknaden måste man räkna med en utbredd obenägenhet, särskilt bland gifta befattningshavare, att åtaga sig en till tiden begränsad kommendering till statspolisavdelning å annan ort. Mot detta alternativ talar också vissa organisatoriska olägenheter med statspolisavdelningar sammansatta av personal tillhörande skilda poliskårer och sålunda i flera avseenden lydande under olika polischefer.

Alternativ två går ut på en ytterligare decentralisering av statspolisen med förläggning av mindre grupper till flera städer i länen, vilka städer i så fall skulle tillhandahålla statspolispersonal. Uppenbarligen skulle man härigenom på ett effektivt sätt nå syftet att vidga rekryteringsunderlaget utan att därför behöva räkna med några omflyttningssvårigheter i fråga om personalen. En splittring på ett flertal mindre avdelningar skulle emellertid utan tvivel minska statspolisens effektivitet samt försvåra ett rationellt utnyttjande av såväl personal som fordon och annan materiel.

Decentraliseringen skulle också försvåra ledningen och övervakningen av statspolisens arbete. Möjligheterna till samövning skulle minska.

Det tredje alternativet innebär i korthet, att polismän från orter, som ej tillhandahåller statspolis, skall beredas tillfälle att i syfte att erhålla kommendering till statspolisen söka och erhålla sådana tjänster inom statspolisstädernas polisväsende, som tillkommer på grund av den utbyggnad av ordningsstatspolisen, vartill utredningens förslag kan giva anledning. Härigenom skulle visserligen turordningen inom statspolisstädernas poliskårer rubbas, men utredningen har icke funnit något stötande i att väl meriterade polismän vid andra poliskårer beredes tillfälle att i fri konkurrens söka och erhålla sådana tjänster, som tillkommit på grund av statspolisens utbyggnad. Genom en noggrann prövning av sökandena från andra orter synes risken för en försvagning på längre sikt av statspolisstädernas poliskårer kunna i stort sett elimineras. Utredningen har bibringats ett bestämt intryck, att statspolistjänstgöringen allmänt anses mera omväxlande och kvalificerad än vanlig polistjänst samt även eljest medför vissa fördelar. Enligt utredningens uppfattning finns därför anledning antaga, att en förflyttning till statspolisstadens poliskår i och för kommendering till ordningsstatspolisen kommer att te sig lockande för åtskilliga polismän ute i länen.

Utredningen har emellertid betonat, att garanti måste skapas för att polisman från annan ort, som söker befattning vid poliskåren i statspolisstad i syfte att erhålla kommendering, också kommer att erhålla sådan. Som ytterligare förutsättningar måste uppställas, att hjälp lämnas med bostadsfrågans lösande, att befrielse vinnes från eventuellt åliggande återbetalningsskyldighet till förutvarande anställningskommun för lön under utbildningstid, samt att tillgodoräkning må få ske av intjänta ålderstillägg.

Beträffande valet mellan de olika alternativen har utredningen anfört följande. Det första alternativet synes mindre säkert än de båda övriga alternativen leda till det åsyftade målet. Då det dessutom är förenat med vissa organisatoriska olägenheter, anser utredningen, att detta alternativ bör ifrågakomma i sista hand. Det andra alternativet erbjuder kanske, om decentraliseringen drives tillräckligt långt, en möjlig lösning av rekryteringsproblemet. En så långt driven decentralisering, som skulle erfordras för att enbart på denna väg lösa rekryteringssvårigheterna, anser sig emellertid utredningen med hänsyn till därmed förenade tidigare angivna olägenheter ej kunna tillråda. Det tredje alternativet finner utredningen mest ändamålsenligt. Utredningen vill därför för sin del förorda, att man försöker lösa rekryteringen enligt detta alternativ under iakttagande av vad anförts angående aktiv medverkan från polisledningens sida. — Det sålunda av utredningen förordade förfarandet kan tillämpas utan ändring i de beträffande statspolisens rekrytering gällande författningsbestämmelserna.

Spörsmålet om *kommenderingstidens längd* har i detta sammanhang

uppmärksammat av utredningen, som därvid konstaterat en viss olikformighet vid tillämpningen av bestämmelserna. Erfarenheterna i detta avseende talar enligt utredningen otvivelaktigt till förmån för längre kommenderingstider. Härigenom undvikas nämligen täta personalbyten och vinnes mera rutin och större person- och lokalkännedom hos polispersonalen samt större möjligheter till specialutbildning. Utredningen har övervägt, huruvida kommendering till statspolisavdelning lämpligen bör ske tills vidare eller fortfarande i princip bör vara tidsbegränsad, men funnit en viss cirkulation mellan statspolisen och den lokala polisen vara till fördel för såväl statspolisorganisationen som de lokala poliskåren och polispersonalen. Det allmännas intresse av effektivitet hos statspolisorganisationen måste emellertid vägas mot svårigheterna att efter alltför långa kommenderingstider inpassa polismannen i den lokala polisorganisationen. För utredningen har en kommenderingstid av 6 år i stället för högst 3, som f. n. gäller för ordningsstatspolisen, framstått som väl avvägd, därvid tiden av praktiska skäl ansetts böra vara uppdelad i två 3-årsperioder. Omkommendering bör emellertid ske, om ej särskilda omständigheter till annat föranleder. Möjlighet till avvikelse i ena eller andra riktningen bör, liksom nu, föreligga, där så finnes erforderligt med hänsyn till statspolisens verksamhet, polistjänsten i staden eller andra särskilda omständigheter. För sådan avvikelse bör fordras medgivande av vederbörande länsstyrelse. Avbrott i kommendering bör fortfarande kunna ske exempelvis för uppehållande av förordnande å högre tjänst eller för genomgång av kurs vid statens polisskola. Nuvarande begränsning i det antal polismän, som må utbytas under samma kalenderår, bör bibehållas.

Utredningen har ifrågasatt, dels huruvida anledning finnes att framdeles göra skillnad mellan å ena sidan kommendering för tjänstgöring i befälsställning eller såsom kriminalkonstapel samt för annan tjänstgöring, dels ock om det icke bör vara tillräckligt, att kommendering godkännes av länsstyrelsen i det län, där statspolisavdelningen är förlagd, även om polismännen skulle användas inom andra län.

Yttranden.

Den av utredningen föreslagna rekryteringsprincipen har godtagits av det stora flertalet remissinstanser, bl. a. av *samtliga länsstyrelser och hörda landsfogdar, föreningen Sveriges landsfogdar, föreningen Sveriges stadsfiskaler, föreningen Sveriges landsfiskaler* samt *vissa underavdelningar av nämnda förening*. Godtagandet har dock i åtskilliga fall skett under påpekande av att en nyrekrytering av den föreslagna omfattningen kan komma att medföra stora svårigheter. I vissa fall har man accepterat principen för rekryteringen men samtidigt framhållit, att en utökning av den föreslagna storleksordningen på grund av för en viss eller vissa platser rådande speciella förhållanden icke kan genomföras inom den av utred-

ningen föreslagna tiden eller utan ändring av gällande regler för statspolisorganisationen.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför.

Det föreligger icke tillräckliga skäl att nu överföra statspolisorganisationen i rent statlig regi. Vart och ett av de tre alternativ, som utredningen diskuterat, för att — med bibehållande i princip av statspolisens kommunala anknytning och det nuvarande rekryteringssystemet — åstadkomma ett vidgat rekryteringsunderlag har sina olägenheter. Ehuru komplikationer sålunda kan förutses även ifråga om alternativ tre, synes detta alternativ dock vara det mest ändamålsenliga.

Länsstyrelsen i Malmöhus län accepterar alternativ tre men påpekar den fara för åderlåtning, som en vidgad rekryteringsbas för med sig för de mindre polisdistrikten. Länsstyrelsen anför vidare.

En alltför kraftig minskning av personalen kan inom dessa distrikt medföra allvarligt avbräck för polisverksamheten. Risken härför kommer givetvis att bli särskilt stor under och omedelbart efter uppbyggnaden av statspolisen, innan nyrekrytering av lokalpolisen hunnit ske. För att i någon mån minska olägenheterna av en alltför ojämn uttunning av lokalpolisen synes därför en samordning mellan länen i och för statspolisens rekrytering, i varje fall under första året, böra komma till stånd. Även med en sådan samordning kan emellertid befaras, att lokalpolisen, särskilt den på landsbygden, kommer att förlora sin fåtaliga motorkunniga personal. Härtill kommer att polisdistrikten på landsbygden erfarenhetsmässigt är mindre benägna att bekosta motorutbildningen av sina polismän. För att motverka den försämring av den lokala trafikövervakningen, som sålunda kan befaras uppkomma, vill länsstyrelsen föreslå att bidrag bl. a. för utbildning av personal inom lokalpolisen till besiktningsmän för flygande inspektion må utgå av statsmedel.

Överståthållarämbetet framhåller, att rådande faktiska förhållanden i Stockholm gör, att ämbetet räknar med att den för budgetåret 1954/55 föreslagna förstärkningen — med de jämkningar, som föranleds av att ämbetet anser, att en ordningsstatspolisavdelning bör förläggas till Uppsala — kan genomföras tidigast omkring årsskiftet 1954/55. Vidare anføres.

I detta sammanhang vill överståthållarämbetet i anslutning till utredningens uttalande, att polisledningen bör vara verksam i syfte att förvärva lämpliga sökande från orter utanför statspolisstaden, framhålla, att utsikterna för polisledningen i de städer, vilka icke lyder under landsfogde — exempelvis Stockholm — att på dylikt sätt underlätta rekryteringen icke torde få överdrivas. Polisledningen i nu angivna städer torde vara hänvisad att vända sig till landsfogden i det län, där statspolisverksamheten skall bedrivas. Landsfogden torde — i vetskap om att ansvaret för rekryteringen i sista hand åvilar statspolisstaden, för vars polisverksamhet han icke har något ansvar — kunna antagas icke vara särskilt intresserad av att avstå honom underlydande poliser. Det vore önskvärt, att genom ett auktoritativt uttalande besked lämnas, att landsfogde i län, där ordningsstatspolisverksamhet skall bedrivas, har att på framställning från polisledningen i polismästarstad medverka till statspolisens rekrytering bland länets polismän.

Även *polismästaren i Stockholm* framhåller de rådande rekryterings-svårigheterna i staden samt anser det för sin del uteslutet, att utökningen ens kan genomföras under budgetåret 1954/55.

Länsstyrelsen i Norrbottens län ansluter sig till föreslagen rekryterings-princip under förutsättning att polisman, som rekryterats från annat polis-distrikt, efter kommenderingstidens slut tillförsäkras möjligheter att, om han ej önskar stanna kvar i tjänst i den stad, där statspolisavdelningen är förlagd, återgå till tjänstgöring i det polisdistrikt, varifrån han rekryterats. Länsstyrelsen betonar också, att en lösning i enlighet med utredningens förslag komplicerar vederbörande polismäns pensionsförhållanden.

Detta påpekas även av *svenska polisförbundet*, som vidare framhåller, att bostadsfrågan, flyttningskostnaderna och ev. återbetalningsskyldighet till polisdistrikt för erhållen lön under genomgång av polisskolan måste lösas på ett acceptabelt sätt. De sökande kommer med mycket stor sannolikhet att uppställa en tillfredsställande lösning härav som oeftergivliga krav för att tillträda sökt tjänst. Lika viktigt anser förbundet det vara, att sökande från annan ort, som förordnas på tjänst i statspolisstad, redan före tjäns-tens tillträdande får sin löneklassplacering avgjord. Frågan om vederbö-randes tjänstetursberäkning (åldersplacering) i förhållande till sina nya tjänstekamrater torde även till undvikande av framtida tolkningsbesvär-ligheter, då vederbörande efter en kommenderingsperiod återvänder till stadens poliskår, lösas i samma ordning som ifråga om löneklassplacering.

Vikten av att vederbörande polismän befrias från återbetalningsskyldig-het av lön, som de uppburit under genomgången polisskola, betonas även av bl. a. *länsstyrelsen i Jönköpings län, landsfogden i Kopparbergs län och avdelningsföreståndaren för statspolisavdelningen i Jönköping*.

Polismästaren i Hälsingborg finner sig kunna godtaga förslaget om en vidgad rekryteringsbas under förutsättning, att åtgärder vidtages för att per-sonellt förstärka den lokala polisen på statens bekostnad och ekonomiskt gottgöra de kommunala polisdistrikt, som tillhandahåller statspolispersonal.

Svenska stadsförbundets styrelse anser ej utredningens rekryteringsför-slag godtagbart ur stadskommunal synpunkt samt framhåller, att ett bibe-hållande av nuvarande rekryteringsssystem är förenat med sådana olägen-heter, att de omöjliga kan lämnas ur räkningen vid den föreliggande frå-gans bedömning.

Frågan om rekryteringen av statspolisen ävensom frågan om kostnaderna för utbildning av denna personal måste därför enligt styrelsens mening upptagas till förnyat övervägande, varvid dessa frågor bör få en behandling som bättre än det nu framlagda förslaget tillgodoser stadskommunernas berättigade intressen.

Svenska landskommunernas förbund framhåller, att de av utredningen på-pekade svårigheterna skulle lösas, om staten bleve huvudman för hela polis-väsendet.

Polismästaren i Norrköping förordar utredningens alternativ två och

anser sålunda, att ordningsstatspolisen bör ytterligare decentraliseras. Utredningens skäl mot en måttlig decentralisering är absolut icke av den styrka, att de får tillmätas avgörande betydelse inför de rekryteringssvårigheter, som finnes eller kan uppstå för de lokala poliskårerna.

Polismästaren i Karlskrona förordar av utredningens tre förslag alternativ två. Emellertid vore det lyckligast att åstadkomma den erforderliga personalökningen inom ramen för den organisation, som redan finns, även om denna princip på sina håll skulle medföra stora svårigheter och en förlängning av utbyggnadstiden.

Liknande synpunkter framföres av *polismästaren i Sundsvall*.

Polismästaren i Göteborg framhåller, att den av utredningen förordade rekryteringsprincipen medför, att de lokala poliskårerna kommer att försvagas och att rekryteringen exempelvis inom Göteborgspolisen kommer att bli praktiskt taget omöjlig, samt föreslår i stället, att statspolisen själv sköter rekryteringen och utbildningen.

Slutligen må här nämnas, att *landsfogden i Norrbottens län* och *1953 års polisutredning för vissa delar av Norrbottens län* erinrar, att nu gällande rekryteringssystem framstått såsom synnerligen påfrestande för Luleå stad, som har att tillhandahålla en statspolisstyrka, som betydligt överstiger den för tjänstgöring i staden avsedda polisstyrkan. Någon större utökning av statspolisen i länet synes icke möjlig att genomföra med tillämpning av gällande regler för statspolisorganisationen.

Såväl de föreslagna *k o m m e n d e r i n g s t i d e r n a* som den föreslagna proceduren för kommendering till statspolisen har godtagits av det stora flertalet remissinstanser, vilka yttrat sig över förslaget i denna del. Några har dock anmält en avvikande mening.

Polismästaren i Malmö anför.

I detta sammanhang må framhållas, att frågan om kommenderingstidens längd bör regleras särskilt för de befattningshavare, som från andra polisdistrikt erhåller anställning i statspolisstäderna i och för kommendering till statspolisen. Dessa bör med hänsyn till de förutsättningar, under vilka de erhållit anställning i statspolisstaden, kvarstå vid statspolisavdelningen under hela sin tjänstetid, såvida icke befordran gör en övergång till stadens kommunala poliskår nödvändig. De skäl, utredningen åberopat för ifrågasatt befattningshavares mottagande vid den kommunala poliskåren, synes med samma styrka kunna göras gällande för deras kvarstående vid statspolisen.

Liknande synpunkter anlägges av *länsstyrelsen i Östergötlands län* och *landsfogden i länet*, *polismästaren i Örebro* samt *föreningen Sveriges polismästare*.

Länsstyrelsen i Blekinge län och *polismästaren i Karlskrona* anser däremot, att kommenderingen bör omfatta fyra år, fördelade på två tvåårsperioder.

Landsfogden i Hallands län önskar, att frågan om kommendering till

tjänstgöring vid statspolisen i befälsställning eller som kriminalkonstapel liksom hittills skall underställas samtliga länsstyrelser i de län, där polis-männen skall användas.

Landsfogden i Örebro län motsätter sig, att sådana bestämmelser införes, som lägger hinder i vägen för befäl vid ordningsstatspolisavdelning eller kriminalkonstapel vid statspolisavdelning att erhålla fortlöpande kommen-deringar. Liknande synpunkter anföres av *föreningen Sveriges landsfogdar*.

Till sist må framhållas, att ett flertal remissinstanser i anslutning till sina synpunkter på rekryteringsfrågan framfört önskemål om en revidering av reglerna om gottgörelse till polisdistrikten för kostnader för hållande av statspolispersonal.

Polismästaren i Örebro län anför i frågan.

Det nuvarande rekryteringssystemet medför stora praktiska och ekono-miska fördelar för statspolisen. Statspolisorganisationen betalar medellöner endast för dem, som faktiskt tjänstgjort. Medellönen utgör icke alltid full ersättning, enär höglönad arbetskraft normalt ställs till förfogande. Kost-naderna för aspirantutbildning, utbildning vid polisskolor, civiltjänstutbildning m. m. betalas helt av kommunen. Då befattningshavare vid stats-polisen undergår utbildning, fullgör militärtjänstgöring eller dylikt, måste ersättare kommenderas. Olämplig personal, äldre personal samt skadad personal måste utbytas. I samtliga fall får kommunen stå för kostnadsfölj-derna. De förhållanden, som ovan berörts, motiverar kravet på en särskild utredning angående en mera rättvis kostnadsfördelning mellan staten och kommunerna.

Liknande synpunkter framföres av bl. a. *länsstyrelserna i Malmöhus* samt *Göteborgs och Bohus län, landsfogden i Jönköpings län, polismästarna i Malmö, Hälsingborg, Karlskrona, Linköping, Göteborg och Sundsvall, drät-selkammaren i Eskilstuna* samt *föreningen Sveriges polismästare*.

5. Utökning av ordningsstatspolisen.

Utredningen.

Utredningen har framhållit, att något objektivt och under alla förhål-landen riktigt mått för vad som bör anses utgöra en tillfredsställande övervakning av vägtrafiken uppenbarligen icke står att erhålla. Övervak-ningen bör emellertid ha en sådan intensitet, att förekomsten av densamma kan beräknas utöva ett icke oväsentligt inflytande på trafikanternas upp-trädande. Såsom ett minimikrav har utredningen uppställt en övervak-ning per dygn med i medeltal två tvåmanspatruller för var tjugufemte mil rikshuvudväg, en sådan patrull för var femtionde mil läns huvudväg samt en för var hundra mil övriga allmänna vägar. Varje patrull har därvid beräknats tjänstgöra åtta timmar. För en övervakning av angiven omfatt-ning på rikets allmänna vägar — omfattande 431 mil rikshuvudväg, 1 962 mil läns huvudväg och 6 666 mil övriga vägar — åtgår per dygn i runt tal 3 — *Bihang till riksdagens protokoll 1954. 1 saml. Nr 174.*

140 polispatruller om vardera två man eller således tillhopa 280 polismän, vilket, då hittills icke kunnat disponeras mer än i medeltal 80 konstaplar, skulle innebära ett behov av 200 konstaplar. För semester, fridagar, sjukdom, kurser, instruktioner och utbildning åtgår emellertid enligt av statspolisens hittills gjorda erfarenheter 112 dagar per man och år, vilket för nyssnämnda antal motsvarar 88 man. Härtill bör läggas ytterligare 27 polismän för att täcka behovet av arbetskraft för utredningar, rapporter och annat expeditjonsarbete.

Sammanlagt erfordras således en utökning med $(200 + 88 + 27)$ 315 konstaplar.

För fördelningen av denna personal bör enligt utredningen hänsyn tagas icke enbart till vägnätets omfattning utan även till trafikintensiteten. Till ledning för bedömandena härutinnan har utredningen verkställt en procentuell fördelning läns- och avdelningsvis av folkmängd, väglängd samt registrerade bilar och motorcyklar, varefter den medelprocent, som på detta sätt erhållits, lagts till grund för fördelningen av den beräknade personalökningen. Då erfarenheten under årens lopp visat, att proportionerna mellan vissa av statspolisavdelningarna icke alltid varit fullt riktiga, har justeringar verkställts beträffande vissa avdelningar. Ett par avdelningar föreslås också tillkomma, nämligen i Kristianstad, Visby, Vänersborg och Halmstad. Resultatet av utredningens överväganden framgår av bilaga 2.

Ordningsstatspolisavdelningarna i Eskilstuna och Norrköping föreslås flyttade till Nyköping resp. Linköping, där kriminalstatspolisavdelningarna nu är förlagda. Några vägande skäl för en splittring har icke ansetts föreligga, medan en koncentration av avdelningarna ur åtskilliga synpunkter befunnits angelägen.

De nya avdelningarna i Kristianstad och Visby synes böra omfatta hela länet, medan trafikövervakningen inom de delar av Hallands och Älvsborgs län, vilka är belägna närmast Göteborg, bör ombesörjas av ordningsstatspolisavdelningen i denna stad, där under alla förhållanden måste finnas en stor och effektiv statspolisavdelning. De föreslagna avdelningarna i Halmstad och Vänersborg bör företrädesvis ägna sig åt övriga delar av resp. län. Föreståndaren för avdelningen i Göteborg bör tillerkännas rätt att för undvikande av dubbelkontroll samordna trafikövervakningsarbetet för avdelningarna i Göteborg, Vänersborg och Halmstad. — Tanken på en ny avdelning i Uppsala har avvisats av utredningen med hänsyn till möjligheterna för stockholmsavdelningen att svara för övervakningen även inom Uppsala län.

Den föreslagna ökningen av ordningsstatspolisens med 315 konstaplar gör det ofrånkomligt med en viss ökning av antalet befälstjänster. Sålunda föreslås 9 nya kommissarier, varav 1 biträdande, samt 39 nya överkonstaplar. Kommissarierna avses för placering vid avdelningarna i Nyköping, Växjö, Kalmar, Karlskrona, Kristianstad, Skövde, Västerås och

Östersund. Den omständigheten, att nämnda ordningsavdelningar till följd av sin storlek måste tilldelas mer än en polisman i befälsställning utgör i och för sig motiv för inrättandet av en kommissarietjänst, vartill kommer att kriminal- och ordningsstatspolisavdelningarna på samma plats härigenom ställas under en gemensam chef, vilket ur flera synpunkter är värdefullt. Den biträdande kommissarietjänsten är avsedd för ordningsstatspolisavdelningen i Stockholm, vilken efter den föreslagna ökningen blir så stor (46 + 41 konstaplar), att det icke är tillräckligt med en kommissarie.

Som motiv för inrättande av de 39 överkonstapelstjänsterna har bl. a. anförts.

Åtskilliga av de uppgifter, som statspolisen kommer att åläggas i trafikövervakningsarbetet, är av den art och omfattning, att personalen bör ledas av befäl ute i fältarbetet. Såsom exempel må omnämnas hastighetskontroller, vägning av bilar, trafikrazzior m. m., som kräver insatser av tämligen stora grupper av polismän. Dessutom torde det vara av ett synnerligen stort värde om befäl i icke allt för ringa utsträckning kunde medfölja under patrulleringstjänsten för att genom råd och anvisningar verka för ett effektivt och såvitt möjligt enhetligt fullgörande av trafiksäkerhetsarbetet. Som i annat sammanhang framhållits måste höga krav ställas på den trafikövervakande polispersonalens skicklighet, allmänna uppträdande och disciplin. För upprätthållande av dessa krav kräves en befälskader av ej alltför liten numerär.

Även om statspolisen som regel icke skall verkställa utredningar angående trafikolyckor, synes man böra räkna med att ett icke obetydligt utredningsarbete, ofta av komplicerad natur, kommer att åläggas ordningsstatspolisen. Härför bör finnas tillgång till kvalificerade polismän i överkonstapels tjänstegrad. Statspolisens medverkan vid trafikundervisningen i skolorna, som allmänt anses vara av stort värde i kampen mot trafikolyckorna, förutsätter tillgång till kvalificerat befäl för planläggningen och genomförandet av undervisningen.Handledning av biträdespersonalen m. m. torde åtminstone vid de större och medelstora avdelningarna kräva en överkonstapel i inre tjänst.

Utredningen har i anslutning härtill understrukit, att den föreslagna ökningen av befälstjänsterna torde få betraktas som ett minimum och att dess genomförande måste anses såsom ett oeftergivligt krav, därest den utökade ordningsstatspolisorganisationen skall kunna fungera tillfredsställande och göra den insats i trafiksäkerhetsarbetet, som är avsedd.

En effektiv trafikövervakning förutsätter emellertid enligt utredningen även, att polispersonalen frigöres från renskrivningsarbete och andra mindre kvalificerade kontorsgöromål, ävensom att avdelningarna utrustas med tillräckligt antal motorfordon m. m. I förstnämnda avseende föreslås, att 35 nya skrivbiträdestjänster i reglerad befordringsgång inrättas.

Beträffande antalet motorfordon erinras, att med tillämpning av beräkningsgrunden för fordonsbehovet vid statspolisens tillkomst — två bilar för en grupp av 7 man — skulle vid bifall till den föreslagna personalökningen erfordras ett bilbestånd för ordningsstatspolisen av 184 bilar,

innebärande en ökning med 114 bilar. Efter en inom statspolisen gjord beräkning över det antal man i effektiv tjänst, som svarar mot en viss tilldelning av bilar, har emellertid framkommit, att 167 bilar torde utgöra det absoluta minimibehovet efter genomförandet av den begärda personalökningen. Den erforderliga ökningen skulle då stanna vid 97 bilar. Samtliga dessa torde böra vara av större typ och utrustas med radio.

Utredningen föreslår vidare en ökning med 60 solomotorcyklar med hänsyn till de gynnsamma erfarenheter, som vunnits beträffande dessas användbarhet i trafikövervakningen. Liksom bilarna bör motorcyklarna utrustas med radio. Med hänsyn till att motorcyklarnas användning torde vara i huvudsak begränsad till den varmare delen av året, synes det icke vara möjligt att låta ökningen av antalet motorcyklar inverka på det förut omnämnda behovet av bilar.

Annan erforderlig utrustning utgöres av bilvägar, apparater för hastighetsmätning, för bullermätning och för kontroll av motorfordonens strålkastarljus ävensom vissa specialkameror.

Utredningen, som funnit det ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen angeläget, att utbyggnaden av statspolisen kan ske i snabbast möjliga takt, har föreställt sig, att, om tillräckligt energiska åtgärder vidtages, utbyggnaden under det första året bör kunna genomföras till åtminstone 50 eller 60 procent.

Yttranden.

Nästan alla remissinstanser har vitsordat, att en utökning av den storleksordning utredningen föreslagit är nödvändig för en effektiv trafikövervakning. I vissa fall har, såsom framgått vid återgivande av remissyttrandena, i vad de hänför sig till utredningens allmänna överväganden, t. o. m. dragits i tvivelsmål, att den föreslagna förstärkningen är tillräcklig för en trafikövervakning i önskvärd utsträckning. Denna inställning har bl. a. *landsfogden i Västerbottens län* samt *länsstyrelsen i Uppsala län*, vilken utvecklar sina synpunkter sålunda.

Personalramen för en vidgad statspolisorganisation har i förslaget bestämts efter omfattningen och betydelsen av de vägar, vilkas trafik ansetts böra övervakas. Efter övervägande av olika utgångspunkter för frågans bedömande har utredningen stannat för att såsom minimikrav uppställa en övervakning per dygn med i medeltal två tvåmanspatruller för var tjugofemte mil rikshuvudväg, en tvåmanspatrull för var femtionde mil länshuvudväg och en tvåmanspatrull för var hundra mil övriga allmänna vägar. Varje patrull har beräknats tjänstgöra åtta timmar. Detta minimikrav har sålunda fått bestämma den övre gränsen för organisationens storlek. Länsstyrelsen ifrågasätter om en så begränsad övervakning kan anses tillfyllest. Om trafiken fortsätter att öka i samma takt som för närvarande, kommer man i varje fall snart till ett läge, som ovillkorligen kräver ytterligare utbyggnad av organisationen utöver den nu föreslagna. Men även med för närvarande rådande trafikintensitet synes en övervakning sådan som den tänkta bli väl svag.

Även *överståthållarämbetet* betraktar den föreslagna utökningen som ett minimum.

Statskontoret framhåller däremot, att även en förhållandevis liten utökning — avsevärt understigande den i betänkandet föreslagna — kan medföra påtagliga förbättringar. Statskontoret är således av den uppfattningen, att en personalkader, bestämd på grundval av den i betänkandet använda beräkningsmetoden, är avgjort överdimensionerad. Något uppriktande av nya statspolisavdelningar kan ej tillstyrkas.

I fråga om vad som anförts i remissyttrandena rörande den föreslagna fördelningen av den utökade ordningsstatspolisen har vissa remissinstanser allmänt uttalat sig för en viss decentralisering av avdelningarna till flera orter. Av vad härutöver anförts må följande redovisas.

Stockholm. Överståthållarämbetet. Uppsala län bör ha egen ordningsstatspolisavdelning. Därigenom vinnes vissa organisatoriska fördelar. Personalen skulle bli förlagd å en ort, som i förhållande till övervakningsområdet är mera centralt belägen än Stockholm, som ligger nära södra gränsen av Stockholms län. Från Uppsala utgående patruller skulle — i motsats till vad som f. n. lär vara fallet beträffande från Stockholm till norra delarna av Uppsala län utgående polispatruller — kunna återvända till förlägningsorten efter dagspassets slut. Genom att övernattning å annan ort icke behöver ske skulle traktamentskostnaderna minskas. Även drivmedelskostnaderna skulle nedgå. Och en särskild uppsalaavdelning skulle givetvis erhålla ökad förtrogenhet med de särskilda trafikförhållandena i länet. En annan fördel med ordningsstatspolis i Uppsala skulle vara, att de å Stockholms poliskår, vilken för närvarande kämpar med stora rekryteringssvårigheter, ställda kraven att avstå personal till statspolisen skulle lättas. De skäl, som sålunda talar för en ordningsstatspolisavdelning i Uppsala, synes ämbetet vara starkare än de av utredningen förebragta skälen mot en sådan avdelning. Även om vägande skäl tala för en stark ordningsstatspolisavdelning i Stockholm, måste en i Uppsala förlagd avdelning rent styrkemässigt bedömas vara tämligen betydelselös i jämförelse med den sammanlagda styrkan av poliskåren och statspolisen i Stockholm. Skulle statspolisen i Stockholm för särskilt fall behöva förstärkning är ju för övrigt Uppsala så nära beläget, att sådan därifrån utan större omgång skulle kunna erhållas. De betänkligheter mot en uppdelning av Stockholms och Uppsala län i två verksamhetsområden, som sammanhänger med vägnätets sträckning, synes kunna i avsevärd mån avhjälpas genom praktisk uppdelning av bevakningsområdet. Likaledes synes — såsom utredningen förordad beträffande Göteborg — föreståndaren för avdelningen i Stockholm böra tillerkännas viss rätt att för undvikande av dubbelkontroll av trafiken samordna trafikövervakningsarbetet för avdelningarna i Stockholm och Uppsala.

Även *länsstyrelsen* och *landsfogden i Uppsala län* samt *polismästarna i Uppsala* och *Stockholm* förordar, att en särskild avdelning förlägges till Uppsala. Den sistnämnde åberopar särskilt rådande rekryteringssvårigheter som ett skäl för en decentralisering.

Nyköping. Länsstyrelsen i Södermanlands län föreslår bl. a. under åberopande av rekryteringssvårigheter, att endast den del, varmed ordningsstatspolisen skulle komma att utökas, förlägges till Nyköping, medan

den nuvarande styrkan bibehålles i Eskilstuna, som ett detachement av den samlade kåren. Samma åsikt har *polismästaren i Eskilstuna* och *drättselkammaren* i denna stad. Polismästaren framhåller bl. a., att trafiken i länet bättre skulle kunna övervakas med denna förläggning av avdelningarna. *Föreståndaren för statspolisavdelningen i Eskilstuna* vill i första hand, att hela förstärkningen tilldelas denna stad. *Landsfogden i länet, Nyköpings stad* och *föreståndaren för statspolisavdelningen i Nyköping* förordar däremot, att Nyköping blir förläggningsort. Staden framhåller, att lokaler kan ordnas i det nya polishuset.

L i n k ö p i n g. *Polismästaren i Norrköping*, som förordat bibehållande av nuvarande rekryteringssystem, anser rådande rekryteringssvårigheter böra föranleda decentralisering och således även förläggning till Norrköping.

V ä x j ö. *Ljungby stad* föreslår, att en avdelning förläggs till staden, vilket emellertid avstyrkes av *länsstyrelsen* och *landsfogden i Kronobergs län*.

M a l m ö. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller, att de grunder utredningen begagnat, folkmängd, väglängd och antalet registrerade fordon, icke är helt rättvisa. Inom Malmöhus län måste man också räkna med en kraftig traktortrafik. Antalet traktorer i länet uppgick den 31 december 1953 till 12 290 eller något under en tredjedel av antalet registrerade fordon. Vidare framhålles den kraftiga trafiken på utlandet. Länsstyrelsen anser, att en omfördelning av ordningsstatspolisen bör verkställas med beaktande av nu anförda synpunkter. *Polismästaren i Hälsingborg* ifrågasätter bl. a. med hänsyn till rådande rekryteringssvårigheter, om man icke skulle kunna decentralisera statspolisavdelningen i länet till flera städer, exempelvis till bl. a. Hälsingborg.

V ä n e r s b o r g. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* betvivlar nödvändigheten av en så långt driven centralisering, som utredningen föreslagit. Länsstyrelsen förordar förläggning av en avdelning till Borås och — lika med landsfogden i länet — utökning av avdelningen i Vänersborg, vilken föreslås omfatta 2 överkonstaplar jämte 12 man. Även *drättselkammaren i Borås* föreslår, att en avdelning förlägges till staden.

Ö r e b r o. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser, att man bör ompröva de grunder för fördelningen av den tillämnade personalförstärkningen, som utredningen tillämpat, samt framhåller, att hänsyn bör tagas även till huruvida genomgångstrafik av större omfattning förekommer inom länet eller ej. Länsstyrelsen framhåller i samband härmed, att Örebro län är ett typiskt genomfartslän, vilket gör, att trafikintensiteten och trafikriskerna på länets huvudvägar är betydligt större än vad folkmängden och länets ytvidd ger vid handen.

Liknande synpunkter framföres också av *landsfogden i länet*.

Ö s t e r s u n d. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* framhåller, att länets turisttrafik kräver större personalstyrka än den utredningen räknat med och föreslår, att den bestämmes till lägst 16 konstaplar.

S u n d s v a l l. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* ifrågasätter om icke en decentralisering — med hänsyn till de stora avstånden inom länet och dess struktur i övrigt — med en avdelning i Örnköldsvik vore lämplig.

L u l e å. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* och *landsfogden i länet* förordar, att särskilda underavdelningar för längre perioder placeras i Arvidsjaur, Gällivare och Pajala. Dessa avdelningar skulle därvid, var och en inom sitt område, utöva den anbefallda trafikövervakningen men vara direkt underställda föreståndaren för statspolisens ordningsavdelning i Luleå.

I likhet med några av de tidigare återgivna remissinstanserna anser föreningen *Sveriges landsfogdar*, att vid personalfördelningen hänsyn måste tagas till att vissa av rikets län är typiska genomfartslän.

Slutligen må framhållas, att *statspolisintendenten* meddelar, att det i nuvarande läge är svårt att förutse de olika statspolisstädernas möjligheter att tillhandahålla ytterligare ordningsstatspolispersonal. Det vore därför lämpligt vid ett genomförande av förslaget, att Kungl. Maj:t utverkar bemyndigande att vidtaga de jämkningar inom personalramen, som kan befinnas påkallade.

I fråga om den takt, i vilken utbyggnaden principiellt bör genomföras, förordar föreningen *Sveriges landsfiskaler* en utbyggnad i långsammare tempo än vad utredningen föreslagit. Liknande synpunkter framföres av *länsavdelningarna i Värmlands och Gävleborgs län, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, landsfogden i Kronobergs län, polismästaren i Linköping* och föreningen *Sveriges polismästare*.

Som skäl för en utökning i långsammare takt har anförts dels bristande erfarenheter av hur en skärpt trafikövervakning kommer att verka, dels rådande rekryteringssvårigheter.

Remissinstanserna har allmänt funnit utredningens förslag i vad avser utrustningen ändamålsenligt. Ett fåtal har dock framfört vissa speciella synpunkter.

Landsfogden i Östergötlands län förordar sålunda, att Kungl. Maj:t i någon form uttalar, att spikmattor och andra spärranordningar är att anse som sådan utrustning, som det åligger polisdistrikten att anskaffa, att länsstyrelserna får i uppdrag att ange det antal spärranordningar, som erfordras för länen, samt att en central upphandling anordnas för inköp av dessa och annan materiel, som polisdistrikten kan tänkas vilja anskaffa. Vidare förordas att de större statspolisavdelningarna får teleprinteranläggningar. Slutligen rekommenderas utökning av polisradion och anställande av särskilda bilmekaniker vid de större statspolisavdelningarna för att slippa spilltid vid verkstäder och servicestationer.

Länsstyrelsen i Värmlands län anser, att flera motorcyklar bör anskaffas. Erfarenheterna utomlands har visat, att dessa fordon är mycket användbara vid folkanhopningar och vid vägpatrullering.

Enligt *länsstyrelsen i Jämtlands län* är den föreslagna fordonstilldelningen för knapp, varför flera bilar bör anskaffas. Som regel bör finnas en bil för varje grupp om 2 man. Däremot kan bilarna vara av mindre typ än vad utredningen räknat med.

Statskontoret, vilket såsom tidigare nämnts ej kan förorda en utökning av personalen i föreslagen omfattning, framhåller, att ordningsstatspolisens behov av ytterligare motorfordon, liksom av utrustningen i övrigt, måste bedömas mot bakgrunden av den beslutade personalförstärkningen.

6. Den centrala organisationen.

Utredningen.

Utredningen har framhållit nödvändigheten av samordning och effektivisering av trafikövervakningen. Detta bör ombesörjas av den centrala organisationen, vilken föreslås skola utökas och tilldelas vissa nya uppgifter av bl. a. taktisk natur. Till närmare utveckling av sitt förslag har utredningen anfört bl. a. följande.

Ett rationellt utnyttjande av ordningsstatspolisen efter den föreslagna utökningen förutsätter, att trafikövervakningen planlägges icke blott för de enskilda statspolisavdelningarna var för sig utan även i större sammanhang. Den centrala myndigheten bör noga följa vägtrafiksituationen och på grundval därav angiva den allmänna inriktningen av trafikövervakningen, så att denna effektivt men smidigt kan anpassas efter trafikens aktuella struktur och inträdande förändringar ifråga om trafikolycksfrekvensen. Därför måste centralmyndigheten kontinuerligt ha ett nära och förtroendefullt samarbete med samtliga de institutioner, organisationer och sammanslutningar, vars verksamhet på ett eller annat sätt har beröring med trafiksäkerhetsfrågor. I detta hänseende må såsom exempel nämnas statens trafiksäkerhetsråd, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, NTF, skolöverstyrelsen, olika motororganisationer m. fl. ävensom med press och radio, vars medverkan i dessa frågor måste tillmätas mycket stor betydelse. Att centralmyndigheten synnerligen noggrant skall följa och i vissa hänseenden ytterligare bearbeta olycksfallsstatistiken på vägtrafikens område är uppenbart. Centralmyndigheten bör vidare ha till uppgift att noggrant följa de förhållanden utrikes, som har med trafikövervakningen att skaffa, samt att genom meddelanden till polismyndigheterna nyttiggöra de rön, som därvid framkommer. Myndigheten bör därjämte med egna resurser bedriva försöksverksamhet på trafikövervakningens område. Centralmyndigheten bör vidare vara skyldig att på framställning tillhandagå polismyndigheterna med råd och upplysningar i frågor, som rör trafiksäkerheten.

Beträffande statspolisens trafikövervakning synes det nödvändigt att tilldela den centrala myndigheten jämväl vissa taktiska uppgifter. Verksamheten bör tid efter annan inriktas på vissa speciella uppgifter. Ibland kan trafikövervakningen — med bortseende från andra delar av densamma — i ökad grad böra inriktas på undersökning av motorfordonens bromsar. I ett annat läge kan det ur psykologisk synpunkt vara lämpligt att skärpa kontrollen beträffande trafikfarliga parkeringar o. s. v. Det synes också önskvärt, att åtgärder, som bör vara gemensamma för ett flertal statspolisavdelningar, t. ex. trafikrazzior inom ett antal närliggande län, kan påbjudas centralt. Alla åtgärder bör givetvis företagas i nära samförstånd med länsstyrelserna (landsfogdarna). Genom en lämplig samordning vinnas, att mycket dubbelarbete kan undvikas samt att trafikanterna förorsakas minsta möjliga tidsspillan och irritation. Enligt utredningens mening bör denna samordning av trafikövervakningen uppdragas åt statspolisintendenten, vilken i nu ifrågavarande hänseende föreslås skola äga viss direktivrätt i förhållande till vederbörande landsfogde. Därest en av statspolisintendenten föreslagen åtgärd skulle strida mot landsfogdens upp-

fattning, bör förslaget av landsfogden kunna underställas länsstyrelsens prövning. Därest förslaget icke godkännes av länsstyrelsen, skulle detsamma förfalla. Något ingrepp i länsstyrelsernas ställning som högsta polismyndighet i länen medför således icke detta förslag.

Utredningen förutsätter vidare, att statspolisintendenten bör tillse, att personal och materiel utnyttjas på möjligast effektiva sätt och att statsverket åsamkas lägsta möjliga kostnader. Han bör äga rätt att meddela föreskrifter angående de olika statspolisavdelningarnas verksamhet samt beträffande personalens tjänstgöring, därvid han givetvis skall samråda med vederbörande länsstyrelse (landsfogde). Hos vederbörande länsstyrelse bör han påtala brister ifråga om personalens och materielens utnyttjande och han skall var skyldig att till Kungl. Maj:t göra anmälan, därest rättelse icke vinnes. Vidare synes han höra berättigas att, i den omfattning han kan finna nödigt, sammankalla statspolispersonal från en eller flera avdelningar till viss ort för överläggning angående frågor som rör verksamheten, såsom t. ex. för instruktion och information angående nya arbetsmetoder och för instruktion i handhavande av ny materiel. När förhållandena så påkallar, bör han även äga rätt att kalla landsfogdarna till sammanträden för dryftande av gemensamma angelägenheter.

Då utredningen sålunda föreslagit, att betydelsefulla uppgifter skall tillföras statspolisintendenten, har utredningen ansett sig böra närmare undersöka dennes nuvarande arbetsbörda. I detta avseende har anförts följande.

Statspolisintendentens arbetsbörda är redan nu så tung, att den i mycket hög grad överstiger, vad man rimligen kan fordra av en tjänsteman. Arbetsbördan har med åren blivit allt mera pressande, framförallt för statspolisintendenten men jämväl för hans närmaste medarbetare. Detta har bl. a. medfört, att statspolisintendentens inspektionsverksamhet under en följd av år måst eftersättas på ett mindre lyckligt sätt. Denna utveckling kan icke utan stort men för statspolisorganisationen få fortsätta. Det är enligt utredningens mening ett oeftergivligt krav, att statspolisintendenten erhåller möjlighet att på ett helt annat sätt än hittills följa arbetet på fältet. Befattningshavaren är för närvarande så gott som helt bunden vid skrivbordet. Den av 1953 års riksdag beslutade utbyggnaden av kriminalstatspolisen, varigenom denna nära nog fördubblats, kommer att ställa ytterligare krav på statspolisens ledning. Enligt utredningens mening är sålunda en påtaglig förbättring av statspolisintendentens arbetsförhållanden oundgängligen nödvändig, särskilt om det för honom över huvud taget skall bliva möjligt att göra någon mera betydande insats i trafikövervakningsarbetet.

Efter noggrant övervägande har utredningen kommit till den uppfattningen, att statspolisens centrala ledning i anledning av den ovan föreslagna utbyggnaden av ordningsstatspolisen ävensom med hänsyn till uppdraget åt statspolisintendenten att fullgöra vissa samordningsuppgifter bör förstärkas med en *polisintendentstjänst* i lönegrad Ca 37, en *trafikinspek-*

törstjänst i lönegrad Ca 31 samt en *polisnotarietjänst* i lönegrad Cg 27. Utredningen betraktar förslaget i denna del som ett minimikrav.

P o l i s i n t e n d e n bör med erforderlig auktoritet företräda statspolisintendenten och på eget ansvar handlägga de ärenden, som denne överlämnar åt honom. Han bör centralt handlägga de viktigare och mera principiella ärendena, som hör samman med den utökade trafikövervakningen. Likaledes bör han i viss omfattning biträda med inspektionsverksamhet. Av nämnda skäl och då befattningen icke bör vara passagetjänst, bör den löneställning, som gäller för landsfogdetjänst, ifrågakomma för den föreslagna polisintendentstjänsten, vars innehavare jämväl bör åläggas föreståndarskapet för statspolisavdelningen i Stockholm ävensom att vara statspolisintendentens ställföreträdare.

I anslutning till förenämnda förslag har förordats, att statspolisintendenten med tjänstebestämmningen generaldirektör placeras i lönegrad Cp 19.

Inrättandet av **t r a f i k i n s p e k t ö r s t j ä n s t e n** har motiverats av att flertalet löpande ärenden rörande trafikövervakningen torde bliva av rent praktisk natur och måste handläggas i nära kontakt med de olika statspolisavdelningarna. Inspektören bör jämväl ha till uppgift att ansvara för statspolisens relativt dyrbara materiel, som har med trafikövervakningen att skaffa. Han bör ha långvarig praktisk erfarenhet av trafikspörsmål och ingående kännedom om polisens arbetsmetoder. För att det skall bliva möjligt att för uppgiften förvärva en väl kvalificerad polisman bör tjänsten icke placeras lägre än 31 lönegraden.

P o l i s n o t a r i e n i 27 lönegraden skulle biträda de högre befattningshavarna med utredningar, upprättande av förslag till yttranden och andra skrivelser, biträda vid inspektioner o. d., varjämte han skulle kunna självständigt handlägga vissa enklare göromål. Innehavaren av tjänsten bör hämtas från landsfogdeassistentorganisationen, där han under sin tjänstgöring vid statspolisen — som regel icke mer än två å tre år — kvarstår såsom e. o. landsfogdeassistent.

Yttranden.

Utredningens förslag rörande den centrala organisationens uppgifter och befogenheter har varit föremål för delade meningar bland remissinstanserna. Särskilt har utredningens förslag om att tilldela statspolisintendenten direktivrätt gentemot länspolischeferna väckt kritik. Vissa av de remissinstanser, som avstyrkt förslaget i denna del, har i den föreslagna uppbyggnaden av det centrala organet med en generaldirektör som chef, vilken tilldelats direktivrätt, tyckt sig skönja en första början till en central polisstyrelse.

Förslaget om centralorganets utbyggnad och ställning med undantag av titulaturfrågan har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av *överståthållarämbetet, 15 länsstyrelser, 14 landsfogdar, polismästarna i Hälsingborg och*

Örebro, statens trafiksäkerhetsråd, två länsavdelningar av föreningen Sveriges landsfiskaler samt nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, kungl. automobilklubben m. fl. organisationer.

De avstyrkande remissinstanserna, bland vilka märkes 9 länsstyrelser, 7 landsfogdar, polismästaren i Malmö, föreningen Sveriges landsfogdar, föreningen Sveriges stadsfiskaler, föreningen Sveriges landsfiskaler samt en länsavdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler, motsätter sig dock i allmänhet icke en viss utbyggnad av den centrala organisationen och en samordning av övervakningen i samrådets form.

Överståthållarämbetet anser det riktigt, att statspolisintendenten skall följa vägtrafiksituationen samt härvid samarbeta med myndigheter och organisationer med liknande arbetsuppgifter. Likaledes bör han tillhandagå polismyndigheterna med råd och upplysningar i frågor rörande trafiksäkerheten. Överståthållarämbetet har heller intet att erinra mot att statspolisintendenten tillerkännes befogenhet att efter samråd med vederbörande länsstyrelse meddela föreskrifter angående de olika statspolisavdelningarnas verksamhet beträffande personalens tjänstgöring med anmälningsskyldighet till Kungl. Maj:t, om förekommande brister ej avhjälpes. Likaledes bör han äga rätt att sammankalla landsfogdar och statspolispersonal för överläggningar. Mera tveksamt ställer sig ämbetet dock till den föreslagna direktivrätten i förhållande till landsfogdarna. Ämbetet påpekar, att frågan saknar aktualitet för Stockholms del, men framhåller, att de föranstaltningar i fråga om en central ledning, som må finnas nödvändiga med hänsyn till trafikövervakningens speciella natur, icke framdeles får tagas till intäkt för liknande åtgärder beträffande andra delar av polisverksamheten, där ämbetets och länsstyrelsernas odelade ansvar under Kungl. Maj:t för polisväsendet icke bör rubbas. Den föreslagna organisationen av den centrala ledningen tillstyrkes.

Länsstyrelsen i Gotlands län finner sig icke kunna närmare gå in på bedömningen av den centrala organisationens utformning och de olika befattningshavarnas löneställning m. m. men avstyrker dock titeln generaldirektör. Länsstyrelsen godtager, att centralorganet tilldelas de uppgifter och befogenheter utredningen föreslagit, men betonar den av utredningen föreslagna skyldigheten att i förekommande fall söka samråd med vederbörande länsstyrelse, vilken skyldighet bör komma till uttryck i blivande lagtext i ämnet.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anför.

Ej så sällan uppstår behov av samordnade åtgärder i trafikövervakande syfte från varandra angränsande statspolisavdelningars sida. Erfarenhetsmässigt har det därvid visat sig, att erforderligt samarbete utan svårighet kunnat etableras genom landsfogdarnas försorg. Samma förhållande gäller i de fall, där initiativet till en sådan samverkan tagits av statspolisintendenten. Åtskilliga exempel på samlade aktioner inom landets alla delar finns från beredskapstiden under det senaste världskriget.

Med tillämpning av nuvarande administrativa regler synes hinder ej möta, att statspolisintendenten hos länsstyrelsen hemställer om viss polisiär åtgärd, som vederbörande landsfogde ej ansett lämplig eller påkallad. Frågan om statspolisintendentens direktivrätt i förhållande till landsfogdarna borde bedömas ur mera allmänt principiella synpunkter, än vad som nu skett, och avse statspolisintendentens hela kompetensområde i de avseenden det berör landsfogdarnas polisiära uppgifter. Länsstyrelsen anser likväl i likhet med utredningen, att det ur effektivitetssynpunkt säkerligen skulle kunna vara av värde, om det funnes en klart preciserad direktivrätt av den innebörd utredningen föreslagit, och tillstyrker utredningens förslag även på denna punkt liksom förslaget om en förstärkning av statspolisens centrala instans och ändrad tjänstetitel för statspolisintendenten.

Länsstyrelsen i Södermanlands län, som ställer sig avvisande till förslaget, utvecklar sina synpunkter sålunda.

Länsstyrelsen finner det betänkligt, att en personalutökning av en speciell anledning skall tagas till intäkt för påbörjande av en centralisering, som måste anses som en principiell omläggning, vilken tidigare avvisats, då förslag därom ingått som ett led i en organisationsplan för allmänt förstatligande av polisväsendet. Länsstyrelsen ser i den föreslagna organisationen kärnan till en framtida polisstyrelse. Så länge det instruktionsenligt ankommer på länsstyrelserna att direkt i förhållande till Kungl. Maj:t svara för ordningens och säkerhetens upprätthållande, så länge bör de också, utan att riskera att komma i konflikt med påbud från annat håll eller få emot sig en anmälan till Kungl. Maj:t, disponera ordningsmakten inom länet. Även om det, trots länsstyrelsens invändning, skulle befinnas nödvändigt och lämpligt att föreskriva, att under ifrågavarande chefs-tjänsteman skall direkt sortera all inom statspolisen statsavlönad personal, anser länsstyrelsen, att denne chefstjänsteman skall vara direkt anknuten till huvudstadens poliskår och alltjämt kallas polisintendent.

Även *länsstyrelsen i Malmöhus län* hyser stora betänkligheter för förslaget i denna del. Länsstyrelsen anför i frågan.

Den ställning nuvarande statspolisintendenten föreslagits erhålla torde i praktiken innebära tillskapande av ett nytt centralt ämbetsverk. De skäl, som tidigare och senast i propositionen nr 168 till föregående års riksdag åberopats av föredragande statsrådet mot en sådan ordning, äger alltjämt giltighet. Speciellt betänklig är direktivrätten. Man kan befara, att statspolisintendentens ställning kommer att uppfattas som överordnad länsstyrelserna och de lokala polischeferna. Länsstyrelserna skall själva sköta den samordnande trafikövervakningen. Statspolisintendentens ställning bör inskränkas till att meddela råd och anvisningar. Länsstyrelsen motsätter sig vidare titeln generaldirektör.

Även *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Örebro län* ävensom *landssekreteraren i Norrbottens län* motsätter sig den föreslagna direktivrätten under framhållande av att denna i förening med den föreslagna utbyggnaden av kansliet är embryot till ett centralt ämbetsverk. En viss personalökning för att lätta den nuvarande arbetsbördan i den centrala organisationen förordas dock.

Såväl *länsstyrelsen i Skaraborgs län* som i *Värmlands län* anser, att direktivrätten inkräktar på länsstyrelsernas och länspolischefernas själv-

bestämmanderätt, men har intet att erinra mot en utökning av personalen i den centrala ledningen samt föreslår i samband därmed, att statspolisintendenten bör ha fullmaktstjänst.

Polismästaren i Malmö ifrågasätter lämpligheten av direktivrätten men föreslår i stället, att chefen för inrikesdepartementet bemyndigas ge länsstyrelserna direktiv i frågor om samordning av trafikövervakningen.

Föreningen Sveriges landsfiskaler och föreningen Sveriges landsfogdar kan ej godtaga någon direktivrätt gentemot landsfogdarna. Enligt deras mening bör statspolisen bibehålla sin karaktär av en stödorganisation till den lokala polisen på landsbygden.

Länsstyrelsen i Jönköpings län motsätter sig en omorganisation av det centrala organet med utökade befogenheter och föreslår, att en särskild utredning företages, innan en förändring genomföres.

Statskontoret anser med hänsyn till sin principiella inställning till utredningens förslag i dess helhet det vara tillfyllest, om den centrala organisationen utökas med en trafikinspektör. Ämbetsverket motsätter sig ändring i statspolisintendentens avlöningsvillkor samt anser, att denne bör bibehållas vid chefskapet över ordningsstatspolisen i Stockholm.

Statens lönenämnd anser icke skäl föreligga till en förbättring av statspolisintendentens löneställning. De föreslagna trafikinspektörs- och polisnotarietjänsterna i Ca 31 respektive Cg 27 ifrågasättes med hänsyn till de angivna arbetsuppgifterna ej böra placeras i högre lönegrad än 29 respektive 25. Lönenämnden är vidare icke övertygad om att det för tillgodoseende av utredningens syften är erforderligt, att den centrala organisationen tillföres en ny tjänst i så hög lönegrad som 37. Nämnden avstyrker därför inrättande av den föreslagna polisintendenttjänsten. Av de nya göromål, som skulle ankomma på den statspolisintendenten underställda personalen, synes de mera kvalificerade böra anförtros den biträdande polisintendenten. Arbetsbördan för denne skulle i sin tur kunna minskas genom överflyttning i erforderlig utsträckning av arbetsuppgifter till en tjänsteman i lägre lönegrad än 34, förslagsvis 31 lönegraden.

7. Utbildningsfrågor.

Utredningen.

Enligt utredningens uppfattning är trafikövervakningen så artskild från andra ordningspolisuppgifter, att det är väl befogat att ge polismännen speciella kunskaper beträffande denna särskilda gren av polisverksamheten.

Utredningen, som förutsatt, att statspolisintendenten genom erforderliga anvisningar till föreståndarna för de olika statspolisavdelningarna sörjer för att utbildningsbehovet blir tillgodosett, har emellertid funnit vissa utbildningsfrågor vara av sådan beskaffenhet, att särskilda åtgärder måste vidtagas, för att de skall kunna lösas på ett tillfredsställande sätt. De sär-

skilda kurser i motorfordonens konstruktion och verkningssätt, som, då behov uppstått, anordnats under ledning av bilinspektör, har på grund av bilinspektörernas stora arbetsbörda som regel icke kunnat bedrivas i ett sammanhang och ofta icke kunnat avslutas förrän efter cirka tre månader. Med den kraftiga utökning av ordningsstatspolisen, som föreslås av utredningen, torde det knappast bli möjligt för bilinspektörerna, som redan är synnerligen arbetstygda, att på tillfredsställande sätt handha denna utbildning. Även med avseende å uppöväandet av körkunnigheten, som nu sker inom de olika statspolisavdelningarna, kommer olägenheterna säkerligen att bli mera framträdande vid en utbyggnad av statspolisorganisationen.

Även i ett annat avseende framträder utbildningsbehovet med särskild styrka. Trafikövervakningen skall huvudsakligen bedrivas under patrullering i bil eller motorcykel och polismännen måste därför äga en högt uppdriven körskicklighet i fråga om dessa slag av fordon. Ett behov kommer därför att föreligga att ge de trafikövervakande polismännen en mera enhetlig och centraliserad utbildning i motorkunskap, körkunnighet och vissa andra ämnen av särskild betydelse för deras speciella och grannliga arbetsuppgifter än vad hittills varit fallet. Utredningen har funnit det ur alla synpunkter mest fördelaktiga sättet att lösa denna utbildningsfråga vara att förlägga polismännens utbildning till arméns motorskola i Strängnäs, där tillgång finnes till kvalificerade lärare i viss omfattning samt till undervisningsmateriel, olika typer av motorfordon, övningsgårdar m. m. Efter samråd med chefen för motorskolan samt representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statspolisen har följande riktlinjer uppdragits.

1. Polismän, som genomgår utbildningen, skall bibringas sådana kunskaper om motorfordonens konstruktion och verkningssätt, att de blir skickade att företaga flygande inspektioner av alla slag av sådana fordon. Sedan polismännen erhållit erforderlig teoretisk utbildning i detta hänseende, måste de genom praktiska övningar lära sig att tillämpa dessa kunskaper ute på vägarna huvudsakligen i hemorten under en i detta hänseende särskilt kunnig äldre kamrats ledning. Sedan vederbörande bilinspektör utfärdat intyg om polismannens förmåga, bör länsstyrelsen utfärda förordnande för polismannen att verkställa sådana förrättningar. Den tid, som vid motorskolan bör anslås för nu ifrågakvarande utbildning, har beräknats till cirka 70 timmar.

2. Alla polismän bör för att över huvud taget kunna förrätta en flygande inspektion ges sådan körkunnighet beträffande alla fordonstyper, att de kan provköra fordonet. Härför torde cirka 45 timmar vara tillfyllest.

3. Alla polismän bör besitta god körskicklighet beträffande personbil. För kompletterande praktisk undervisning i syfte att göra dem till särskilt skickliga förare har utredningen beräknat cirka 40 timmar.

4. Polismännen bör, då de är samlade vid motorskolan, lära sig att rätt handha den ganska dyrbara och relativt komplicerade tekniska utrustning, med vars hjälp övervakningen skall bedrivas (radioanläggningar, kameror, apparater för hastighetskontroll, ljusmätningssapparater m. m.). I anslut-

ning härtill bör undervisning lämnas i vissa för den trafikövervakande polismannen viktiga ämnen, som äger samband med hans uppträdande ute bland trafikanterna. Utredningen har beräknat antalet undervisningstimmar till cirka 40.

5. Ett tillräckligt antal polismän bör utbildas till kunniga motorcykelförare. Utredningen har räknat med att man bland dem, som erhåller utbildning vid motorskolan, utväljer de polismän, som har håg och fallenhet att föra motorcykel och som dessutom besitter viss körvana, samt ger dessa polismän en särskild tilläggsutbildning. Det antal, som skall erhålla sådan utbildning, bör ej vara större än att statspolisens tillgång på fullgoda motorcykelförare säkerställes. — Antalet undervisningstimmar torde kunna begränsas till omkring 65.

Den ovan under punkterna 1—5 skisserade utbildningen har beräknats kunna ske i följande takt under de närmaste åren, varvid hänsyn jämväl tagits till det normala utbildningsbehovet inom statspolisen.

	Allmän utbildning	Särskild mc-utbildning
Hösten 1954	50 man	30 man
1955	150 »	30 »
1956	150 »	30 »
1957	150 »	30 »

De årliga kostnaderna för denna utbildning, som av praktiska skäl föreslagits skola bestridas av det till statspolisintendentens förfogande stående anslaget till underhålls-, drift- och expeditjonskostnader, har beräknats enligt följande.

Löner och arvoden åt lärare och annan personal	64 396
Underhåll av kronans motorfordon	30 240
Övningsmateriel samt lån av civila fordon och underhåll därav	20 000
Drivmedel	53 400
Övningskostnader inklusive traktamenten under övningar	34 000
Expenser	1 800
Telefon	1 200
Renhållning	600
	205 636
	Oförutsett cirka 10 % 20 564
	Summa kronor 226 200

Härtill kommer traktamentskostnaderna för polispersonalen i vanlig ordning.

Kostnadsberäkningen har angivits som preliminär och utredningen föreslår, att Kungl. Maj:t uppdrager åt statspolisintendenten att efter ytterligare utredning i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen träffa avtal med vederbörande militära myndigheter om utbildningen i fråga.

Yttranden.

Remissinstanserna har liksom utredningen betonat, att en god utbildning är en förutsättning för att trafikövervakningen skall medföra önskat resultat samt funnit förslaget i denna del välbetänt.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anför i frågan följande.

Värdet av en fullgod utbildning av den trafikövervakande polisen kan icke nog understrykas. Detta gäller i hög grad polisens tekniska kunnande, men viktigast är dock att polismännen bibringas rätt uppfattning om deras personliga uppträdande gentemot allmänheten. Med hänsyn till den snabba utbyggnad av statspolisen, som blir nödvändig, synes utredningens förslag angående utbildningens bedrivande kunna godtagas. Det är dock av vikt, att utbildningen vid arméns motorskola i Strängnäs sker med beaktande av att polismännen skola tjänstgöra i civil trafikövervakning.

Föreståndaren för statspolisavdelningen i Jönköping framhåller likaledes vikten av en gedigen utbildning samt förordar, att även kommunal polispersonal beredes tillfälle att delta i kurserna vid motorskolan.

Liknande åsikter utvecklar bl. a. *länsstyrelserna i Kristianstads och Västmanlands län, polismästaren i Malmö* samt *landsfogden i Norrbottens län*.

Chefen för armén har funnit utbildningens omfattning otillräcklig och ansett tid böra beräknas för undervisning i materielkännedom och för vård av fordon. En sammanlagd utbildningstid om 5—6 veckor för allmän utbildning och 3—4 veckor för motorcykelutbildning är nödvändig. Beträffande behovet av lärarpersonal m. fl. framhålles, att en första förutsättning, för att ytterligare uppgifter skall kunna påläggas skolan, är att nu rådande personalbrist fyller. I militärorganisatoriskt underlag har för budgetåret 1954/55 som en första utbyggnad begärts viss personalförstärkning.

Av de nuvarande befattningshavarna bör skolchefen och expeditionsunderofficeren, med hänsyn till att dessa befattningshavares arbetsuppgifter och ansvar ökar till följd av polisutbildningen, erhålla en löneförstärkning om 2 700 resp. 744 kronor per år.

För polisutbildningen erfordras särskild personal, nämligen en förste lärare — officer i 27 lönegraden med utbildningsarvode om 1 560 kronor för år — vilken under skolchefen skulle ansvara för och leda utbildningen i främst motortjänst, en instruktör i 17 lönegraden, avsedd att fullgöra motsvarande tjänst som yrkeslärare vid skolan samt en förman, två bilmekaniker och en kontorist. I anslutning härtill framhålles, att de tjänster, som med anledning av att polisutbildningen förlägges till motorskolan omvandlas eller nyinrättas, bör uppföras på för armén avsedda personalförteckningar. Härvid bör dock angivas, att arvodes- och avlöningskostnader icke bestrides av arméns avlöningsanslag.

Härutöver måste enligt chefen för armén viss personal ur statspolisen och statens bilinspektion ställas till förfogande för tjänstgöring vid motorskolan. Behovet av denna personal bör — sedan utbildningsplaner uppgjorts — beräknas av chefen för skolan i samråd med statspolisintendenten. Enligt preliminära beräkningar torde behovet vara en kurschef, en lärare, fyra instruktörer, samtliga ur statspolisen, en förste bilinspektör och en bilinspektör, båda ur statens bilinspektion.

I fråga om de för utbildningen erforderliga fordonen förutsättes, att 13

personbilar och 35 motorcyklar tillhandahålles av statspolisen till varje kurs, enär de fordon, som disponeras av skolan, ej förslår för den utökade utbildningen. Beträffande lokalerna framhålles, att förläggningsutrymmen ej kan tillhandahållas. Lärarrum och omklädningsrum kan tills vidare ordnas i barack vid pansarregementet i Strängnäs. För iordningställande av baracken erfordras vissa ombyggnadsarbeten. Kostnaderna härför förutsätts icke komma att belasta fjärde huvudtiteln. Garageutrymme kan beredas för motorcyklar, men ej för personbilar. Önskvärda 13 varmgarageplatser kan ej disponeras vid regementet. Detta utgör intet hinder för utbildningens genomförande.

Slutligen uppskattar arméchefen medelsbehovet för utbildningen förutom traktamentskostnaderna till omkring 308 000 kronor per år. De ökade utgifterna i förhållande till utredningens beräkningar hänför sig främst till underhåll av de polisfordon, som erfordras för utbildningsverksamheten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser i likhet med utredningen, att trafikutbildningen av personalen bör ske genom en sammandragning av denna till centralt anordnade kurser samt anför härom.

Styrelsen ansluter sig vidare till utredningens förslag om att den närmare utformningen av kurserna utreds av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statspolisintendenten gemensamt. De i betänkandet intagna uppgifterna om omfattningen av kurserna liksom om kostnaderna härför är, såsom utredningen också angivit, att betrakta som preliminära och lär få underkastas närmare undersökning vid nämnda samråd. Även de merutgifter, som kommer att belasta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eller statens bilinspektions avlöningsanslag till följd av att styrelsen underställd personal medverkar såsom lärare eller instruktörer vid utbildningen, torde kunna beräknas först sedan kurserna närmare utformats.

I fråga om kursernas omfattning anser sig styrelsen redan här böra förorda, att, utöver vad som av utredningen föreslagits, en viss, icke alltför obetydlig del av kurstiden ägnas åt ämnet väg- och trafikteknik, för att eleverna skall bibringas kunskaper om vägförhållandenas betydelse för trafiksäkerheten.

Utredningens förslag att förlägga kurserna till motorskolan i Strängnäs finner styrelsen sig kunna godtaga med hänsyn till nödvändigheten av att utbildningen snabbt kommer i gång. Genom överflyttning av utbildningen under någon del av kurstiden till ort med tättrafik, exempelvis Stockholm, kan man nå det utbildningsresultat, som eftersträvas. Då emellertid frågan om ett enhellt ordnande av den statliga trafikundervisningen utredes av styrelsen, bör förläggningen av utbildningen till motorskolan ej betraktas som en slutgiltig lösning. Styrelsen anser därför, att tills vidare endast för kurserna oundgängligen nödvändiga kostnader bör nedläggas på fasta anordningar för utbildning av här ifrågakommande polispersonal och att en eventuell utbyggnad av motorskolan får tills vidare anstå.

Statskontoret framhåller, att därest — såsom ämbetsverket förordat —
4 — Bihang till riksdagens protokoll 1954. 1 saml. Nr 174.

utökningen av ordningsstatspolisen genomföres i relativt begränsad omfattning, utbildningen i motorfordonskunskap m. m. kan ordnas inom ramen för tillämpat utbildningssystem, varför förslaget om särskilda utbildningskurser vid motorskolan i Strängnäs avstyrkes.

8. Kostnadsberäkningar.

Utredningen.

Den fullt utbyggda organisationen, vad avser ordningsstatspolisen, skulle enligt utredningen omfatta 21 kommissarier däruv 1 biträdande, 66 överkonstaplar, 556 konstaplar samt 67 skrivbiträden, innebärande en sammanlagd utökning med 9 kommissarier, däruv 1 biträdande, 39 överkonstaplar, 315 konstaplar och 35 skrivbiträden. Fordonsparken skulle ökas med 97 bilar och 60 motorcyklar till 167 resp. 66. I sina kalkyler har utredningen räknat med att under det första budgetåret hälften av styrkan eller något därutöver bör kunna tillföras organisationen.

De på utökningen belöpande kostnaderna under budgetåret 1954/55 kommer emellertid att relativt sett bli högre än kostnaderna för budgetåret 1955/56. Framförallt beror detta därpå att förhållandevis flera befäls-tjänster måste tillsättas redan under det första budgetåret. Likaledes måste under samma budgetår fordonsparken men framförallt tilldelningen av teknisk materiel bli större än för det därpå följande budgetåret.

Kostnaderna för den av utredningen föreslagna förstärkningen av ordningsstatspolisen framgår av följande sammanställning.

	Utredningens förslag till merkostnader	
	vid fullt utbyggd organisation	budgetåret 1954/55
I. Statspolisintendenten m. fl.: Avlöningar	273 700	191 900
II. Statspolisorganisationen: Inköp av motorfordon m. m.	2 069 000	1 313 000
III. Statspolisorganisationen: Underhålls-, drift- och expeditjonskostnader ..	2 615 200	2 013 300
IV. Statspolisorganisationen: Gottgörelse till polisdistrikten	4 844 900	2 642 150
V. Statspolisorganisationen: Polisradiöväsendet	921 800	723 600
Summa kronor	10 724 600	6 883 950

Beräkningen av kostnaderna för 1954/55 för utökningen av ordningsstatspolisen redovisas i det följande under de särskilda anslagen. Till de i tabellen angivna kostnaderna kommer reseersättningar, 350 000 kronor.

I direktiven till utredningen har framhållits, att kostnaderna för en förstärkning av polisens personal såväl som för dess utrustning med fordon,

undersökningsapparater och annan materiel borde bestridas med automobilskattemedel. Utredningen ansluter sig i princip till denna uppfattning. Utredningen framhåller, att den för sin del ej har något att erinra mot de grunder, som f. n. tillämpas för den del av statspolisen, som ej omfattas av utökningen.

Departementschefen.

Frågan om trafiksäkerheten på våra gator och vägar har under senare tid i hög grad uppmärksammats och diskuterats. Dagligen ger uppgifter i press och radio om svåra trafikolyckor en skrämmande bild av riskerna för vägtrafikanter av alla kategorier. Trafiksäkerhetsorgan och motororganisationer har på olika sätt sökt bidra till att främja en ökad trafiksäkerhet och bättre förståelse hos vägtrafikanterna för skilda slag av riskmoment. Likväl har man kunnat konstatera en efter krigsslutet 1945 ständigt stegrad olycksfrekvens; enligt försäkringsbolagens siffror har en tredubbling av trafikolyckorna skett sedan 1946.

Ökningen av olycksfallen får ses mot bakgrunden av den väldiga ökningen av motorfordonsbeståndet — från drygt 300 000 år 1946 till ca 750 000 1952 med en personbilspark av f. n. sannolikt mer än 400 000 fordon — samt den därmed sammanhängande stegringen av trafikvolymen på vägarna. Även om detta kan förklara ökningen av olycksfallen, kan denna ökning självfallet icke ur samhällets synpunkt vara godtagbar. Den är tvärtom ägnad att i hög grad inge oro. Jag vill i detta sammanhang endast peka på den omständigheten, att antalet i vägtrafiken årligen dödade och skadade ökat från 8 783 till 13 596 under åren 1946—1952.

Sedan länge har den antydda oroande utvecklingen uppmärksammats av berörda myndigheter och organisationer. På olika sätt har man också sökt bekämpa trafikolyckorna och finna några medel att bryta den hittillsvarande utvecklingen. Bland de medel, som med större eller mindre framgång prövats eller som diskuterats, må här endast nämnas — förutom åtgärder av väg- och trafikteknisk art — förbättringar i trafiklagstiftningen, skärpta åtgärder mot rattfylleriet samt intensifierad upplysning och propaganda.

Åtgärder av denna art är emellertid icke tillfyllest. Det är mot denna bakgrund man får se Kungl. Maj:ts beslut i september 1953 att bemyndiga chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en utredningsman för att utarbeta förslag till åtgärder för att åstadkomma en bättre trafiksäkerhet. I direktiven för utredningen — 1953 års trafiksäkerhetsutredning — understryks också kraftigt vikten av att energiska ansträngningar inriktas på att söka finna vägar och medel att bryta olycksutvecklingen. Det fastslås, att erfarenheterna från efterkrigsåren, den oavbrutna och stadiga stegring, som trafikolyckorna dessa år undergått, och

den åtminstone utåt sett obetydliga framgång, som hittills prövade metoder i kampen mot dem haft, knappast längre lämnade oss någon möjlighet att betrakta den iakttagna utvecklingen som enbart tillfällig.

I utredningens direktiv framhölls vidare vikten av åtgärder i syfte att åstadkomma en bättre efterlevnad av meddelade föreskrifter. Det framstår allt klarare, sades det, att det finns en trafikantkategori, som icke tillräckligt låter sig påverkas av upplysning och propaganda utan tydligen för att respektera trafikens regler därutöver behöver ett medvetande om en reell risk för straff eller annan påföljd av kännbart slag. Med tanke på denna trafikantkategori återstår uppenbarligen ingenting annat än att myndigheterna genom en skärpning av sin trafikövervakning och sin beivran av lagöverträdelser ger bestämmelserna nödigt eftertryck.

Härvid kunde med skäl åberopas, att myndigheterna f. n. har otillräckliga resurser för en sådan skärpt trafikövervakning. Polisen, på vilken de direkta kontrolluppgifterna faller, har i vårt land icke varit dimensionerad och hittills knappast heller avsedd för någon mera rigorös eller »fullständig» kontroll av trafiken, eftersom vi i det längsta medvetet valt att söka komma fram på andra vägar. Slutsatsen blev också, att en avsevärd förstärkning av polisens resurser var ofrånkomlig. Denna slutsats hade redan tidigare från liknande utgångspunkter dragits bl. a. av ansvariga polismyndigheter. I sina anslagsäskanden för det nu löpande budgetåret begärde sålunda statspolisintendenten en kraftig förstärkning av ordningsstatspolisen, på vilken viktiga trafikövervakande uppgifter vilade. Jag ansåg mig emellertid icke kunna tillstyrka denna framställning, då jag samtidigt av andra skäl förordade en betydande utökning av kriminalstatspolisen (prop. 171/1953). Riksdagen anslöt sig till detta ställningstagande men godkände ett utlåtande av vederbörande utskott, vari utskottet förutsatte att Kungl. Maj:t så snart förhållandena medgav underställde riksdagen de förslag om förstärkning av ordningsstatspolisen, som funnes påkallade.

I anslutning härtill har också statspolisintendenten i sina i augusti 1953 avgivna petita för budgetåret 1954/55 begärt en utökning av ordningsstatspolisen med tillhoppa 263 man, vilken ökning dock borde fördelas på fem år.

Enligt de för 1953 års trafiksäkerhetsutredning meddelade direktiven har dessa förslag tagits till utgångspunkt för den grundliga prövning av hithörande frågor, som utredningen nu företagit och redovisat i ett i januari 1954 avgivet betänkande. I detta har utredningen sålunda till behandling i första hand upptagit och framlagt förslag om förstärkning av statspolisorganisationen i syfte att därigenom möjliggöra effektivare övervakning av trafiken.

Som bakgrund för sina överväganden har utredningen redovisat ett relativt omfattande material beträffande fordonsbestånd, vägtrafikolyckor och trafikdisciplin. I denna del kan jag i huvudsak hänvisa, förutom till

betänkandet, till den redogörelse för detta, som lämnats i det föregående. Olyckornas natur och orsaker har dock icke kunnat tillfredsställande belysas, enär vår kunskap härom ännu är i hög grad bristfällig. Någon förtäpande statistik, ur vilken de huvudsakliga orsakerna till olyckorna kan utläsas, har vi således icke tillgång till. Utredningen har dock omnämnt en inom trafiksäkerhetsföreningen gjord undersökning, enligt vilken det helt övertägende antalet olyckor — mer än 90 procent — hänför sig till den mänskliga faktorn.

Det av utredningen sammanbragta materialet ger emellertid en tillräckligt belysande bild av motorfordonstrafikens avigsidor. Antalet vägtrafikolyckor ligger enligt försäkringsbolagens uppgifter vid omkring 90 000 årligen, vilket som redan nämnts innebär mer än tredubbling sedan 1946. Då är ändå att märka, att de bonusbestämmelser, som tillämpas i trafikförsäkringen, i icke obetydlig utsträckning torde verka återhållande på motorförarnas benägenhet att till bolagen anmäla inträffade skador. Visserligen avser det angivna antalet olyckor till största delen sådana, där endast materiella skador vållats, men antalet vid vägtrafikolyckor dödade eller skadade uppgår dock till bortåt 15 000, varav cirka 800 dödade och 3 000 svårt skadade. Särskilt anmärkningsvärt är, att av trafikolyckorna med död eller kroppsskada som följd bortåt hälften drabbat cyklister eller fotgängare. Utvecklingstendensen framgår med all önskvärd tydlighet av utredningens diagram över antalet motorfordon, motorfordonsolyckor samt trafikens storlek under åren 1936—1952, vilket diagram som bilaga fogats till statsrådsprotokollet i detta ärende. Till synes bekräftar detta diagram, att trafikolyckorna under angivna tid visat en utvecklingstendens, som nära överensstämmer med tendensen för motorfordonsbeståndet och trafikvolymen. Överensstämmelsen i sistnämnda hänseende är mest påfallande och körrestriktioner och bensinransonering avspeglas omedelbart genom en nedåtgående kurva beträffande både trafikvolym och olycksfrekvens. Såsom antyddes redan i direktiven för utredningen är denna samstämmighet i utvecklingstendensen alarmerande. Den kraftiga stegring i trafikvolymen, som kännetecknat efterkrigsåren, och på vilken vi ännu icke kan skönja någon avmattning, skulle i så fall ge oss anledning vänta en automatiskt förtäpande ökning av antalet olycksfall.

Åtlydnaden av gällande trafikregler har också gjorts till föremål för vissa undersökningar och de uppgifter, som i betänkandet lämnats om gjorda iakttagelser, synes mig högst anmärkningsvärda. Kännedomen om vägmärkenas betydelse är bristfällig, föreskrivna hastighets- och säkerhetsbestämmelser nonchaleras i stor utsträckning och regler om arbets- och vilotider för chaufförer överträdes. Jag vill här endast nämna ett par förut redovisade exempel från undersökningar av trafiksäkerhetsrådet. Av 14 000 fordon, som observerades vid vissa järnvägs korsningar, skulle över 90 procent icke — såsom föreskrives — ha kunnat stanna på betryggande

avstånd från närmaste rälssträng och av de 300, som härvid kom fram till korsningen, då det röda ljuset var i funktion, passerade närmare $\frac{1}{3}$ korsningen mot detta ljus och 26 procent gjorde det innan tåget passerat. Av 4 821 bussar och 2 102 lastbilar, som vid visst tillfälle framfördes på gata i Stockholm, fördes 55 resp. 63 procent med olaga hastighet och för båda kategorierna översteg medelhastigheten den maximalt tillåtna. Motorförarna i gemen synes överhuvudtaget icke i tillräcklig mån ha beaktat det ansvar, som trafiklagstiftningen ålägger dem. I stor utsträckning lär underlåtenheten att i enlighet med vägtrafikförordningens allmänna bestämmelser anpassa fordonets hastighet till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver ha bidragit till olycksfallsfrekvensen. De begränsade möjligheterna att med nuvarande tillgång till polispersonal sörja för effektiv övervakning av den på sina håll våldsamt ökade trafikvolymen torde ha medverkat till denna uppluckring av ansvars känslan.

Som utredningsmannen anfört finnes givetvis möjlighet att komma till rätta med åtminstone en del av de olycksfall, som drabbar cyklister och fotgängare, om man tillgodoser bilismens växande krav på utrymme och framkomstmöjligheter. Vi äger dock varken ekonomiska eller personella resurser att snabbt bygga om vårt vägnät till moderna motorvägar. Alla slag av trafikantgrupper på landsbygden kommer således länge ännu att få använda en och samma vägbana. Åldringar med hämmad rörelseförmåga och nedsatta sinnen, barn i olika åldrar samt överhuvud taget personer, på vilka alltför stora krav icke kan uppställas i fråga om deras uppträdande i trafiken, måste alla ha rätt och möjlighet att färdas på vägarna under så stor personlig trygghet som möjligt. Det måste därför ankomma på motorförarna att anpassa fordonets framförande under noggrant beaktande av de latent olycksrisker, som ständigt kan förefinnas.

Utredningsmannens överväganden har lett honom till den uppfattningen, att en skärpning av polisens övervakning av vägtrafiken utgör ett värdefullt och nödvändigt led i de trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, som nu bör vidtagas. Av vad utredningen anfört om betydelsen av en sådan skärpning må särskilt framhållas ett åberopat aktuellt exempel från England. Inom ett grevskap hade man där genom en intensiv polisövervakning på vägarna under ett år lyckats nedbringa vägtrafikolyckorna med 44 procent och antalet dödade med 18 procent samtidigt som olyckorna i resten av landet ökade med 3 procent.

Skärpningen av polisövervakningen bör enligt utredningen ske genom en förstärkning av polisen, som kan genomföras relativt snabbt och som därför snart bör lämna ett påtagligt resultat i form av minskad olycksfallsfrekvens. Härav föranlett behov av ökad polispersonal skulle helt tillgodoses genom en utökning av ordningsstatspolisen, vars personalkader skulle

ökas med 9 kommissarier, 39 överkonstaplar och 315 konstaplar samt skrivpersonal. Den lokala polisens resurser har förutsatts skola tagas i anspråk i all den utsträckning som är möjlig. Förstärkning av denna har ifrågasatts för de större städernas del, enär utredningen icke avser att vidga området för statspolisens användning till dessa städer. Modern utrustning i betydande omfattning har även föreslagits skola anskaffas. Främst med hänsyn till rekryteringssvårigheterna avses utbyggnaden av organisationen skola ske under loppet av två år.

Remissinstanserna har i det stora hela delat utredningens uppfattning och synpunkter på den aktuella situationen beträffande motorfordonstrafiken. En skärpt trafikövervakning har befunnits nödvändig och ansetts böra åstadkommas genom en förstärkning av polisen. Endast två remissorgan har direkt avstyrkt, att förslaget lägges till grund för proposition i ämnet. Av åtskilliga remissinstanser har betonats, att även andra vägar än en förstärkt övervakning bör prövas för vinnande av en ökad trafiksäkerhet, såsom skärpt strafftillämpning vid trafikförseelser och vidgad indragning av körkort. Dessa synpunkter liksom även rådande rekryteringssvårigheter har i några yttranden tagits till intäkt för förslag till mindre omfattande utökning av polisorganisationen eller en förstärkning av denna i långsammare takt än utredningen tänkt sig. En del remissinstanser har ställt sig tvivlande till möjligheterna att genom den föreslagna förstärkningen av statspolisen i väsentlig mån nedbringa antalet trafikolyckor. Så har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett ett fortsatt ökat arbete på en förbättring av vägnätets standard och fordonens tekniska utrustning vara av grundläggande betydelse för trafiksäkerheten. Beträffande den lokala polisen har i ett flertal remissvar understrukits vikten av att den aktivt medverkar i trafikövervakningsarbetet. Utökningen av statspolisen finge icke tagas till intäkt för ett eftersättande av den lokala polisens behov.

Den föreliggande utredningen har enligt min mening givit klara och otvetydiga belägg för angelägenheten av snara åtgärder för främjande av en ökad trafiksäkerhet. Jag torde i denna del i och för sig icke behöva åberopa några exempel utöver dem, som anförts i det föregående. En synpunkt, som särskilt framhållits av utredningen, må dock ånyo understrykas. Det är den humanitära synpunkten, vars innebörd tydligt framgår av det faktum, att år 1953 mer än 800 personer dödats och mer än 3 000 svårt skadats vid trafikolycksfall; verkningarna av dessa olycksfall är uppenbarligen, som utredningen påpekar, att jämföras med en svår folksjukdom. Vid sidan av denna synpunkt är självfallet den ekonomiska sekundär, men det kan dock nämnas, att enligt av NTF gjorda beräkningar trafikolyckorna f. n. kostar vårt land omkring 300 milj. kronor om året. Härtill kommer en belastning på förut ofta ansträngda resurser i fråga om sjukhusplatser, sjukvårdspersonal etc. Kan trafikens olycksfallssiffror åtminstone i någon

mån nedbringas gör samhället uppenbarligen betydande besparingar och många människor förskonas från sorger och lidanden, som icke kan mätas i penningar.

På de av utredningen anförda skälen anser jag i likhet med denna och det övervägande flertalet remissinstanser, att en förstärkt trafikövervakning bör kunna åstadkomma en nedgång i olycksfallsfrekvensen och att denna förstärkning bör åstadkommas genom en förbättring av polisens, särskilt ordningsstatspolisens personella och materiella resurser. Jag förordar alltså, att en sådan förstärkning nu genomföres. Härmed är givetvis ej sagt, att inte också andra vägar skall prövas. Utredningen och remissorganen har som nyss nämnts pekat på några av dessa vägar; det är att förvänta, att ytterligare konkreta förslag i denna del kommer att framläggas av utredningen i dess kommande betänkande.

Med anledning av att stadsförbundet hemställt om ett uppskov med den föreslagna förstärkningen av statspolisen, vill jag bestämt framhålla, att jag icke anser det försvarligt att i det läge, som nyss redovisats, låta en sådan förstärkning anstå i avvaktan på ytterligare utredningar. De av förbundet åberopade rekryteringsfrågorna torde åtminstone delvis kunna lösas med den ordning, jag förordar i det följande. Det är vidare min avsikt att, så snart förhållandena det medgiver, låta ytterligare utreda spörsmålen om fördelningen av kostnaderna för statspolisorganisationen och om en rationalisering av det nuvarande bidragssystemet. Jag vill emellertid fästa uppmärksamheten på att en icke obetydlig förbättring för statspolisständernas del vinnes redan genom det förslag jag i annat sammanhang denna dag framlagt om gottgörelse av statsmedel till dessa städer för vissa kostnader för polisutbildningen.

Den förstärkta övervakningen av trafiken bör bedrivas i en intim samverkan mellan ordningsstatspolis och de lokala poliskårerna. Även dessa poliskårer har viktiga trafikövervakande uppgifter, som understundom bör kunna utövas tillsammans med statspolisens personal. Den tendens till passivitet hos den lokala polisen i fråga om trafikövervakningen, som utredningen i vissa fall påvisat, är icke tillfredsställande. Det är mig angeläget understryka, att, där brister i den lokala polisens personella och materiella resurser föreligger, dessa brister uppenbarligen icke kan påräknas bliva täckta genom en i förevarande sammanhang utökad statspolisorganisation. — Vid sidan om den samverkan för trafikövervakning, som sålunda bör äga rum mellan statspolis och kommunal polis, bör statspolisen i angivet syfte samarbeta även med andra. Det synes sålunda kunna övervägas, om icke frivilliga krafter ur lämpliga organisationer kan anlitas för vissa uppgifter; självfallet bör samarbete också ske med motormännens och andra trafikanters organisationer.

Redan f. n. anlitas ordningsstatspolis för trafikpropaganda och trafik-

undervisning, särskilt i skolorna. Betydelsen av sådan propaganda och undervisning, som för övrigt icke bör rikta sig enbart till skolbarnen, är uppenbar och arbetet härmed bör intensifieras. Förstärkes ordningsstatspolisen bör den i ökad utsträckning kunna medverka i detta arbete.

Vad angår polisens trafikövervakande verksamhet så har motorförarnas körsätt och överhuvud taget den mänskliga faktorn vid vägtrafikolyckorna, enligt vad utredningen givit vid handen, till en alldeles övertvägande del kunnat anges som orsak till olyckorna. Fordonens utrustning och vägbanans beskaffenhet har tillskrivits allenast en relativt ringa procent av olycksfallen. Trötthet, bristande uppmärksamhet eller påverkan av rusdrycker el. dyl. hos föraren av motorfordon torde enligt min mening antingen i och för sig eller i förening med okänslighet för fordonets hastighet samt nonchalerande av eller bristande kännedom om gällande trafikregler få anses som orsak till det övertvägande flertalet olyckor. Det synes mig därför angeläget, att den förstärkning av polisorganisationen, som nu avses komma till stånd, i främsta rummet utnyttjas så, att man ingriper mot och i görligaste mån kommer till rätta med dessa olycksfallsorsaker. Verksamheten bör, som utredningen framhållit, i största möjliga grad bedrivas genom rörliga patruller i bilar eller på motorecyklar. Klart är, att härvid tillbörlig uppmärksamhet även bör ägnas åt bilarnas utrustning och belastning samt åt efterlevnaden av bestämmelser om arbets- och vilotid för yrkeschaufförer. Dessa kontrolluppgifter hör nära samman med den verksamhet, som också bör ankomma på den lokala polisen. Som medhjälpare till statspolisman i patruller för trafikövervakning bör vid mera lokalt betonade kontroller lämplig kommunal polisman kunna utnyttjas. Betydande vikt måste emellertid läggas vid övervakningen av den löpande trafiken. Särskilt angeläget är, att uppmärksamhet ägnas de stora trafikstråken, rikshuvudvägarna, med deras allt intensivare trafik. För denna verksamhet torde den nu avsedda förstärkningen i första hand få disponeras. Jag vill emellertid kraftigt understryka vad utredningen anfört om att polispersonalens uppgift icke endast är att göra anmärkningar och beivra förscelser utan att den bör vara aktivt verksam i förebyggande syfte. Så snart det finns anledning bör den ingripa med råd och anvisningar och den bör också vara beredd att lämna hjälp åt vägtrafikanter, som råkat ut för ett olycksfall eller missöde. Jag kan i huvudsak ansluta mig till utredningens förut återgivna uttalande i denna del.

Vad beträffar frågan om förstärkningens totala omfattning vill jag erinra om att både statspolisintendenten och utredningsmannen varit eniga om att en kraftig utbyggnad av ordningsstatspolisen bör ske samt att nästan alla remissinstanser biträtt vad utredningsmannen härutinnan föreslagit. Bortsett från de båda remissinstanser, som överhuvud taget avstyrkt utredningens förslag, har endast statskontoret för-

ordat en begränsning av personalökningen. Å andra sidan har i ett par yttranden ifrågasatts om den föreslagna utökningen är tillräcklig. Enligt min mening bör förstärkningen ges i stort sett den omfattning utredningen tänkt sig och genomföras så snabbt som möjligt. I fråga om utbyggnadstakten har statspolisintendenten räknat med en tid av fem år för genomförandet av förstärkningen, medan utredningsmannen ansett, att det vore tänkbart att göra detta på två år. Vid bedömningen av denna fråga torde en viss försiktighet böra iakttagas. Härför talar särskilt de i ett par remissvar uttalade farhågorna för att det ej är möjligt att genomföra den omfattande nyrekrytering, som krävs för att förstärka statspolisen. Min avsikt är att i nästa års statsverksproposition efter ytterligare undersökning av rekryteringsmöjligheterna taga upp frågan om en andra etapp av utbyggnaden.

Vidkommande storleken av förstärkningen av ordningsstatspolisen för nästa budgetår, har utredningsmannen i sina kalkyler räknat med att under detta år hälften av styrkan eller något därutöver borde kunna tillföras organisationen. Kostnadsberäkningarna avser en utökning med 9-kommissarier, 20 överkonstaplar, 165 konstaplar och 20 skrivbiträden. Som jag nyss framhöll bör emellertid en viss försiktighet iakttagas vid bedömandet av omfattningen av personalförstärkningen. Möjligheterna att överblicka rekryteringsläget är mycket begränsade och uttalandena från vissa remissinstanser om en långsamare utbyggnadstakt har otvivelaktigt en realistisk bakgrund. Detta gäller särskilt Stockholm och Göteborg. Jag har för min del stannat för en förstärkning för nästkommande budgetår med 7 kommissarier, 17 överkonstaplar, 130 konstaplar och 13 biträden i reglerad befordringsgång, varvid jag i likhet med utredningen bland konstaplarna inräknat de nya tjänster som påkallas vid en omorganisation av den ridande polisen.

Frågan om rekryteringen av den utbyggda ordningsstatspolisen har i utredningen ägnats stor uppmärksamhet, därvid bl. a. diskuterats fördelar och nackdelar med nuvarande system med skyldighet för vissa städer att mot gottgörelse av statsmedel tillhandahålla personal för denna polisverksamhet. I samband härmed har även ventilerats spørsmålet om övergång till en fristående statspoliskår med egen rekrytering. En dylik reform har dock ansetts förenad med sådana nackdelar, att den måste ingiva betänkligheter. Sådana betänkligheter har även framförts av bl. a. 1939 års polisutredning vid prövningen av frågan om ett förstärkande av kriminalpolisen. Utredningsmannen har i stället ansett, att rekryteringsproblemet bör lösas genom att gällande regler på området revideras så att statspolisstädernas polistjänster får en vidgad rekryteringsbas och kommanderingstiden förlänges.

Det stora flertalet remissinstanser har godtagit utredningsmannens förslag i denna del. Avvikande mening har dock anförts av landskommunernas förbund, som anser att rekryteringssvårigheterna bäst avhjälpes om huvud-

mannskapet för polisen övertages av staten, ävensom — som förut nämnts — av svenska stadsförbundet. Tveksamhet om möjligheterna att lösa rekryteringsproblemen på av utredningsmannen föreslaget sätt har kommit till synes i en del remissvar. Beträffande Norrbotten har påpekats, att en ytterligare ökning av statspolisen knappast kunde ske med hänsyn till den kommunala poliskårens ringa storlek i statspolisstaden Luleå. Från andra håll har farhågor yppats för den åderlåtning, som en vidgad rekryteringsbas för med sig för de mindre polisdistrikten. Svenska polisförbundet har understrukit, att garantier i olika frågor måste vinnas, om den avsedda effekten skall ernås. Särskilt har därvid pekats på de problem, som kan uppkomma i pensionshänseende. Den återbetalningsskyldighet med avseende på under utbildningstid uppburna löneförmåner, som åligger polisman, vilken före viss tids utgång erhåller annan anställning, har även angivits kunna hindra en överflyttning från landsbygdsdistrikt till statspolisstad.

Problemet om huvudmannskapet för polisen var som bekant föremål för ställningstagande vid 1953 års riksdag. Enligt min mening saknas anledning att nu upptaga denna fråga till förnyad prövning. I likhet med utredningsmannen anser jag för övrigt, att påtalade olägenheter och svårigheter i fråga om rekryteringen bör kunna avhjälpas inom ramen för nuvarande ordning. Svårigheter i organisatoriskt hänseende kan måhända bemästras genom vissa särbestämmelser. Sistnämnda spörsmål bör dock anstå till dess 1953 års polisutredning för vissa delar av Norrbottens län slutfört sitt arbete, vilket beräknas ske under innevarande år.

I allt väsentligt kan jag således biträda utredningsmannens förslag till en vidgad rekrytering av ordningsstatspolisen. I anslutning till vad bl. a. överståthållarämbetet och svenska polisförbundet anfört vill jag understryka angelägenheten av samverkan mellan berörda parter för att så snabbt som möjligt genomföra förstärkningen av ordningsstatspolisen och därmed den synnerligen önskvärda skärpningen av trafikövervakningen. Beträffande pensionsfrågan för polisman, som från anställning i landsbygdsdistrikt övergår till poliskår i stad, må erinras om, att enligt beslut av 1949 års riksdag (skr. nr 396) sådan polisman må under vissa förutsättningar kvarstå i statens pensionsanstalt, då övergången föranletts av inkorporering. Enligt min mening bör som ett provisorium i avvaktan på slutförandet av 1951 års pensionsutrednings arbete liknande medgivande lämnas beträffande polisman, som övergår till statspolisstads poliskår för att kommenderas till statspolisen. Härvid synes kunna tillämpas den ordningen, att avgiften icke erlägges av staden, som följaktligen icke heller bör erhålla statsbidrag för ifrågavarande polisman jämlikt 2 § kungörelsen 760/1953. Därest riksdagen icke har något att erinra häremot torde Kungl. Maj:t äga vidtaga åtgärder för provisoriets genomförande.

Jämväl det hinder för en vidgad rekrytering av statspolisen, som kan

föranledas av att polismän förbundet sig att ersätta polisdistrikt för utgiven lön under utbildning, därest vederbörande lämnar distriktet inom viss tid, synes kunna undanröjas genom att staten träder emellan. Därest riksdagen icke har något att erinra häremot torde Kungl. Maj:t få, efter prövning från fall till fall, meddela beslut om ersättning till sådan polisman, som efter förflyttning erhållit tjänst vid statspolisen, för vad han nödgats utgiva till följd av dylik förbindelse. Ersättningen torde få utgå ur anslaget till Anordnande av polisbevakning i annan än den i lagen om polisväsendet i riket stadgade ordning m. m.

Även utredningsmannens förslag om en till sex år ökad kommenderingstid vid statspolisen synes mig väl avvägt. Jag kan således icke dela den uppfattningen som från några håll framförts om regelmässig permanent kommendering till statspolisen av de polismän, som rekryteras från annan poliskår än statspolisstadens. Cirkulationssystemets värde synes mig väl vitsordat. Undantagsvis bör dock längre kommenderingstid kunna ifrågakomma. Någon förändring av hittillsvarande möjligheter till fortlöpande kommendering av befäl och kriminalpolis synes icke böra genomföras.

I utredningen har vissa riktlinjer uppdragits för fördelningen av den nytillkommande polispersonalen, därvid till utgångspunkt tagits folkmängd, väglängd samt antalet registrerade bilar och motocyklar. Med dessa komponenter har en procentuell fördelning verkställt läns- och avdelningsvis, som sedan använts för en preliminär uppdelning av det föreslagna antalet konstaplar. Härvid har hänsyn tagits till att nya avdelningar ansetts böra upprättas i Visby, Kristianstad, Halmstad och Vänersborg. Av olika skäl har dock härefter vissa justeringar vidtagits, varigenom särskilt avdelningarna i Göteborg, Karlstad och Luleå ökats och avdelningarna i Vänersborg och Umeå minskats. Beträffande Karlstad och Luleå har således framhållits, att avdelningarna varit underdimensionerade och arbetstyngda. I samband härmed har en centralisering av statspolisavdelningarna i Södermanlands och Östergötlands län till Nyköping resp. Linköping ansetts motiverad. En viss specialisering skulle härigenom underlättas, samarbetet skulle bli mera intimt och kostnaderna för expedition och dylikt skulle begränsas.

I remissyttrandena har uppmärksamheten väsentligen ägnats åt spörsmålen om fördelningsprinciperna och centraliseringen. I förstnämnda hänseende har anförts, att de valda schematiska grunderna icke ger ett rättvisande mått på trafikintensitet och trafikrisker. En omprövning har ansetts nödvändig, varvid särskild hänsyn bör tagas till att vissa län är typiska genomfartslän. Statspolisintendenten har framhållit svårigheterna att nu förutse de olika statspolisstädernas möjligheter att tillhandahålla ytterligare ordningsstatspolispersonal och önskat bemyndigande för Kungl. Maj:t att vidtaga jämkningar inom personalramen. Ett stort antal remiss-

instanser har förordat eller ifrågasatt en förläggning av ordningsstatspolis även till andra orter än de av utredningen föreslagna. Som förläggningsorter har således föreslagits Uppsala, Eskilstuna, Norrköping, Ljungby, Hälsingborg, Borås samt i Norrbottens län Arvidsjaur, Gällivare och Pajala. Å andra sidan har statskontoret, som funnit utredningens förslag till förstärkning av organisationen överdimensionerad, icke kunnat tillstyrka uppriktandet av nya avdelningar.

Spörsmålet om den lämpliga fördelningen av den personalförstärkning, varom här är fråga, synes mig svårbedömbart. Såsom utredningen visat, har olycksfallsfrekvensen ett mycket påtagligt samband med trafikintensiteten. Ett tillfredsställande mått på trafikintensiteten för skilda delar av landet borde därför kunna ge en relativt god ledning i förevarande hänseende. Den av utredningen föreslagna fördelningen, vilken även tar hänsyn till vägnätets omfattning m. m., har som nämnts i en del yttranden kritiserats, därvid särskilt påpekats genomgångstrafikens betydelse. Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen pågående undersökningar om trafikintensiteten på våra vägar under 1953 blir av värde för den slutliga fördelningen. Med den begränsade utökning av statspolisorganisationen, som mitt förslag innebär, har jag preliminärt avsett att i första hand tillgodose samtliga län utom Gotlands med en patrull, bestående av 3 man, av vilka en avses såsom vikarie vid semester m. m. Övriga 20 patruller med sammanlagt 61 man bör fördelas med huvudsaklig hänsyn tagen till trafikintensiteten. I samband härmed bör även nackdelar och fördelar av, å ena sidan, en måttlig decentralisering och, å andra sidan, ett sammanhållande av ordningsstatspolisen i en avdelning inom varje län vägas mot varandra. Då här är fråga om en för trafikövervakningen avsedd polispersonal, synes mig icke uteslutet att, såsom överståthållarämbetet framhållit, besparingar i traktaments- och drivmedelskostnader skulle kunna vinnas genom förläggning av vissa patruller på annan ort än i statspolisstaden. Hänsynen till rekryteringssvårigheterna kan också motivera, att en sådan uppdelning av ordningsstatspolisavdelning i vissa fall kommer till stånd. Preliminära överväganden har lett mig till det antagandet, att återstående patruller bör placeras i Stockholm, Linköping, Jönköping, Växjö, Hälsingborg, Malmö, Borås, Karlstad, Örebro, Falun, Gävle och Sundsvall samt Luleå. Jag vill emellertid understryka, att den av mig här nämnda fördelningen icke får anses som definitiv och att även annan förläggningsstad bör kunna komma i fråga. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att fatta beslut i ämnet efter de ytterligare undersökningar och överväganden, som jag avser att låta företaga. Även fördelningen av befälstjänsterna bör härvid komma under bedömande.

En effektivisering av verksamheten vid de olika statspolisavdelningarna i fråga om trafikövervakningen har ansetts påkalla en viss omläggning av

den samordnande verksamhet, som omhänderhas av statspolisintendenten. I huvudsak har denna hittills varit inriktad på att lämna allmänna anvisningar rörande övervakningens bedrivande. I utredningen har nu förutsetts, att trafikövervakningen skall planläggas icke blott för de enskilda avdelningarna var för sig utan även i ett större sammanhang, varvid statspolisintendenten skulle äga en viss direktivrätt i förhållande till vederbörande landsfogde. På centralmyndigheten borde även ankomma att kontinuerligt ha ett nära och förtroendefullt samarbete med de institutioner, organisationer och sammanslutningar, vars verksamhet på ett eller annat sätt har beröring med trafiksäkerhetsfrågor. Jämväl vissa taktiska uppgifter vore angelägna. I samband med utöandet av tillsynen över att personal och materiel effektivt utnyttjas borde statspolisintendenten äga rätt att meddela föreskrifter om de olika avdelningarnas verksamhet och personalens tjänstgöring. Statspolisintendenten föreslås även få rätt att hos länsstyrelse påtala brister i förenämnda hänseenden. En förstärkning av till dennes förfogande ställd personal har med hänsyn härtill ansetts erforderlig och i samband därmed har utredningsmannen jämväl föreslagit viss organisation, som berör statspolisintendentens ställning och arbetsuppgifter. Personalökningen avser en polisintendentstjänst i 37 lönegraden, en trafikinspektörstjänst i 31 lönegraden, en polisnotarietjänst i 27 lönegraden och en biträdestjänst i reglerad befordringsgång. Den centrala organisationen har därjämte i statspolisintendentens yttrande över utredningen föreslagits utökad med en kamrer i 27 lönegraden och en kassör i 19 lönegraden.

Förslaget om centralorganets utbyggnad och ställning har i det väsentliga tillstyrkts eller lämnats utan erinran av ett stort antal remissinstanser, däribland flertalet länsstyrelser och landsfogdar. Avvikande meningar har emellertid anförts från åtskilliga remissinstanser i fråga om ändringen av statspolisintendentens ställning och den föreslagna direktivrätten, vilket ansetts som ett betänkligt steg i riktning mot en central polisstyrelse. Länsstyrelsen i Norrbottens län, som tillstyrkt direktivrätten, har framhållit, att frågan borde bedömas ur mera allmänt principiella synpunkter, än vad som nu skett, och avse statspolisintendentens hela kompetensområde i de avseenden det berör landsfogdarnas polisiära uppgifter. Även i andra yttranden har den föreslagna ändringen ansetts böra upptagas i ett större sammanhang. Den förordade personalförstärkningen har av statskontoret ansetts kunna begränsas till en trafikinspektör, varjämte ämbetsverket icke velat motsätta sig förstärkningen av kameralpersonalen.

För egen del vill jag framhålla följande. Den föreslagna utbyggnaden av polisorganisationen har till syfte att möjliggöra en skärpt trafikövervakning. Givetvis är det angeläget, att denna verksamhet samordnas och att kontakt fortlöpande upprätthålles särskilt mellan närliggande län.

Genomgångstrafiken på rikshuvudvägarna bör icke onödigtvis under samma dag kontrolleras vid trafikrazzior på ett flertal ställen. Det ligger i sakens natur, att trafikanterna bör förorsakas minsta möjliga tidsspillan och irritation. Även om således samordningen i trafikövervakningen företrädesvis torde få ske ute på linjen, är det angeläget, att verksamheten följes hos statspolisintendenten, som efter samarbete i trafiksäkerhetsfrågor med skilda institutioner, organisationer och sammanslutningar bör i viss utsträckning centralt bearbeta olika uppgifter och ange den allmänna inriktningen av trafikövervakningen. Någon försöksverksamhet anser jag däremot icke bör bedrivas av centralorganet. I detta avseende må nämligen erinras, att statens trafiksäkerhetsråd enligt den för rådet gällande instruktionen har uppgifter bl. a. på detta område. Däremot bör en viss övervakning kunna ske av att personal och materiel får en tillfredsställande användning och att överhuvudtaget de trafikövervakande åtgärderna samordnas. Härför torde det emellertid icke vara nödvändigt med någon direktiv rätt i egentlig mening, utan erforderlig samordning bör kunna åstadkommas på frivillighetens väg och genom informella råd och anvisningar. Det formella ansvaret bör liksom hittills helt åvila vederbörande landsfogde och länsstyrelse. Någon anledning att i förevarande sammanhang upptaga spørsmålet om statspolisintendentens ställning till landsfogdarna föreligger således enligt min mening icke.

Med denna min inställning i fråga om statspolisintendentens uppgifter bör ändringarna i den centrala organisationen kunna bli mindre än utredningen tänkt sig. Vid statspolisintendentens sida bör enligt min uppfattning ställas en biträdande polisintendent för trafikövervakningsfrågor. På denne bör ankomma att under statspolisintendenten men i huvudsak på eget ansvar handlägga ärenden rörande trafikövervakningen. Han bör även självständigt kunna utöva inspektionsverksamhet på sitt område. Han bör därför ha långvarig praktisk erfarenhet av trafikspörsmål och äga ingående kännedom om polisens arbetsmetoder. Med hänsyn härtill bör befattningen enligt min mening placeras i lönegrad Ce 31. Då härutöver viss kvalificerad biträdeshjälp synes erforderlig, föreslår jag jämväl inrättandet av en polisnotarietjänst i lönegrad Cg 25. Redan med nuvarande organisation har utrustningen med kameral personal visat sig bristfällig. Till statspolisintendentens förslag om inrättande av en kamrerarbefattning i lönegrad Ca 27 och en kassörstjänst i Ca 19 torde jag emellertid få återkomma vid behandlingen av frågan om anslagsberäkningen för nästa budgetår.

För trafiksäkerhetsarbetets rätta handhavande är det, som utredningen framhållit, av vikt, att den enskilde polismannen hesitter erforderliga kunskaper och skicklighet. Han bör äga god kännedom om gällande trafikförfattningar, vara väl bevandrad i aktuella spörsmål om trafikanternas rätta beteenden i olika situationer samt förtrogen med de metoder enligt

vilka en riktig och ändamålsenlig övervakning bör ske. Härtill kommer emellertid, att han måste besitta goda kunskaper om olika motorfordons konstruktion och verkningssätt och äga tillfredsställande körkunnighet. Utöver den utbildning som redan sker internt inom statspolisen har utredningen för den skull föreslagit en speciell utbildning, förlagd till arméns motorskola i Strängnäs. Utbildningen skulle omfatta 195 timmar jämte för särskild utbildning av motorcykelförare 65 timmar. Denna utbildning skulle ersätta de kurser om cirka 80 timmar, som hittills anordnats med anlåtande av befattningshavare inom bilinspektionen.

Av remissinstanserna har endast chefen för armén och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gått in på en närmare prövning av utbildningsspörsmålen. Den förstnämnde har därvid bl. a. föreslagit särskilda årsarvoden till skolchefen vid arméns motorskola och till expeditionsunderofficeren. Utbildningen skulle omhändersas av dels personal, uppförd på för armén avsedda personalförteckningar, dels befattningshavare ur statspolisen och dels ett par tjänstemän från statens bilinspektion. Förläggningstrymmen har icke ansetts kunna tillhandahållas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i likhet med utredningen ansett utbildningen böra ske genom centralt ordnade kurser men förmenat att förläggningen till Strängnäs icke borde betraktas som en slutlig lösning av frågan. Särskilt har trafikförhållandena i trakten icke ansetts medge en tillfredsställande utbildning.

Även enligt min mening ligger synnerlig vikt vid att utbildningsfrågorna ägnas stort intresse. Erinras må, att det av 1945 års trafiksäkerhetskommitté framlagda förslaget om en statlig högre anstalt för trafikundervisning prövas inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För det slutliga ställningstagandet härtill kan givetvis erfarenheterna av den av utredningen föreslagna förstärkta utbildningen vara av värde. Jag vill därför ansluta mig till förslaget att förlägga viss motorutbildning till arméns motorskola. Av de skäl styrelsen anfört är det emellertid angeläget, att allenast provisoriska åtgärder vidtages. Kurserna bör icke ges större omfattning eller avse flera elever än befintliga förläggningförhållanden medger. Enligt min mening bör det vidare vara möjligt att så reducera det för utbildningen beräknade antalet undervisningstimmar, att varje kurs bör kunna fullföljas på kortare tid än vad utredningen tänkt sig. Skulle med hänsyn till förläggningssvårigheterna eller av andra skäl ett utnyttjande av motorskolan visa sig olämpligt, torde Kungl. Maj:t få besluta om annan form för utbildningen. Med den begränsning, som mitt förslag innebär, torde kostnaderna för utbildningen kunna beräknas hålla sig inom ramen för ett belopp av 150 000 kronor, vartill kommer traktamenten å cirka 100 000 kronor. Då här är fråga om en provisorisk kursverksamhet, för vilken utbildningspersonal huvudsakligen ställes till förfogande från statspolis- och bilinspektionsorganisationerna, är jag icke beredd förorda särskilda årsarvoden till skolchefen och expeditionsunderofficeren.

Den trafikövervakande polisens utrustning har i utredningen tillmätts stor betydelse. Erforderlig tilldelning av materiel av olika slag har nämligen ansetts utgöra ett oavvisligt villkor för att en tillräckligt effektiv trafikövervakning skall kunna upprätthållas. Till omfattningen och beskaffenheten av den ifrågasatta utrustningen må hänvisas till den sammanfattning av utredningens förslag, för vilken i det föregående redogjorts. För anskaffning av bilar har som beräkningsgrund tillämpats de principer, som låg till grund för bedömandet av bilbehovet vid statspolisorganisationens tillkomst, varvid dock en viss reducering skett. Med hänsyn till motorcyklarnas i vissa delar av landet begränsade användningstid under året har utredningen icke ansett anskaffningen av motorcyklar kunna påverka behovet av bilar.

Utredningens förslag har vid remissbehandlingen i allmänhet ansetts ändamålsenliga. Röster har dock höjts för anskaffning av ytterligare bilar och motorcyklar. Enligt landsfogden i Östergötlands län vore spärranordningar att anse som sådan utrustning, vilken det borde åligga polisdistrikten att anskaffa. Vidare förordas anskaffandet av teleprinteranläggningar, utbyggnad av polistradion och anställandet av särskilda bilmekaniker i syfte att slippa spilltid vid verkstäder.

Enligt min mening kan utredningsmannens förslag beträffande utrustningen i allt väsentligt godtagas, såvitt angår arten av den materiel som bör anskaffas. Anskaffningens omfattning måste givetvis anpassas efter storleken av den personalförstärkning, som avses. Verkställda beräkningar giver vid handen, att med den av mig förordade organisationen för inköp av motorfordon skulle erfordras ytterligare 1 000 000 kronor, samt att merkostnaderna för underhålls-, drift- och expeditjonskostnader kan begränsas till omkring 1 400 000 kronor. Som jag tidigare framhållit tillgodoses härigenom icke eventuella brister i den lokala polisens materiella resurser. Det torde få anses ofrånkomligt, att viss materiel för trafikövervakningen även måste anskaffas av de olika polisdistrikten.

Vid bifall till Kungl. Maj:ts proposition, nr 112, till 1954 års riksdag med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt m. m. skall merkostnaderna för den utbyggnad av statspolisorganisationen, vartill utredningens förslag kan leda, tillsvidare helt bestridas med automobilskattemedel. Den av mig förordade utökningen av ordningsstatspolisen kan beräknas medföra en merkostnad av omkring 4 000 000 kronor. Detta belopp bör således under de ifrågakommande anslagen avräknas mot automobilskattemedlen.

Ifråga om den nuvarande organisationen har i förenämnda proposition uttalats, att kostnaderna för den del av ordningsstatspolisen, som enligt de aktuella förhållandena erfordras för trafikövervakningen, tillsvidare helt bör avräknas mot automobilskattemedel. Vidare har i propositionen fram-

5 — Bihang till riksdagens protokoll 1954. 1 saml. Nr 174.

hållits, att en översyn och anpassning till dessa förhållanden av de för innevarande budgetår tillämpade avräkningsbestämmelserna i anledning härav skall verkställas.

I anslutning till vad som anförts i nämnda proposition vill jag här upptaga frågan om ändring av nuvarande avräkningsregler. Jag torde härvid till en början få lämna en kort redogörelse för bakgrunden till och innebörden av dessa regler.

I enlighet med förslag i propositionen 30/1936 överfördes, i samband med omorganisationen av bilbesiktningsväsendet, en del av bilbesiktningsmännens arbetsuppgifter ifråga om vägtrafikkontrollen till ordningsstatspolisen, vilken i anledning härav, såsom utredningen erinrat, fr. o. m. år 1937 utökades med 67 till 270 man. Av den totala polisstyrkan beräknades hälften åtgå för trafikövervakning. Av kostnaden för ordningsstatspolisens verksamhet skulle därför omkring 50 procent anses falla på vägtrafiktillsynen. På förslag av Kungl. Maj:t i nämnda proposition beslöts, att kostnaderna för den nämnda utökningen av statspolisen skulle täckas av medel, som inflöt från motortrafiken. I första hand borde därvid tagas i anspråk vanliga skattemedel till ett belopp, som motsvarade den beräknade skillnaden (nettointäkten) mellan inkomsterna av och utgifterna för bilbesiktningsväsendet, samt därefter automobilskattemedel. Då bilbesiktningmannainstitutionen fr. o. m. år 1948 omorganiserades till statens bilinspektion upphörde uttagandet av förrättningsavgifter vid besiktningar och andra fordonsundersökningar. I följd härav överstiger numera utgifterna för besiktningsväsendet inkomsterna härav. Detta har medfört, att hela den del av kostnaderna för statspolisens verksamhet, som hänför sig till 1937 års utökning av ordningsstatspolisen, kommit att fr. o. m. budgetåret 1948/49 bestridas med automobilskattemedel.

Enligt de riktlinjer, som uppdrogs av 1936 års riksdag, har hittills avräkning mot automobilskattemedlen ifråga om statspolisorganisationen skett under anslagen till inköp av motorfordon m. m., till underhålls-, drift- och expeditionskostnader och till gottgörelse till polisdistrikten samt ifråga om anslagen till polisväsendet i övrigt under anslaget till vissa ersättningar åt befattningshavare vid polisväsendet. För innevarande budgetår har under det förstnämnda anslaget avräknats hela beloppet för inköp av motorfordon till ordningsstatspolisen. Under anslaget till underhålls-, drift- och expeditionskostnader har avräknats halva kostnaden för underhåll och drift av motorfordon samt hela kostnaden till polismännens utbildning i motorfordonskunskap. Vidare har under anslaget till vissa ersättningar till befattningshavare vid polisväsendet 11 procent ansetts böra avräknas mot automobilskattemedel för gäldande av resekostnads- och traktamentersättningar till den del av ordningsstatspolisen, vilken användes i trafikövervakningen. Under anslaget till gottgörelse till polisdistrikten är avräkningsreglerna mera invecklade. Det för innevarande budgetår avräknade

beloppet har beräknats på det sättet, att av kostnaden för avlöning och pensionering av ordningsstatspolisen — som för budgetåret beräknas omfatta 277 polismän — 67/277 ansetts belöpa på 1937 års utökning. Av kostnaden för hyror av stall och garage, vilka är gemensamma för hela statspolisorganisationen — för budgetåret 1953/54 beräknad omfatta cirka 480 man — har 67/480 ansetts belöpa på 1937 års utökning. Den på nämnda utökning belöpande andelen i kostnaden för expeditionslokaler m. m. har beräknats efter förhållandet mellan det belopp, vartill denna andel uppskattades för budgetåret 1936/37, och det belopp, vartill totalkostnaden vid samma tid uppgick, d. v. s. $\frac{1}{14}$ av totalkostnaden.

Det synes mig motiverat, att avräkningsbestämmelserna anpassas till nuvarande förhållanden. Såsom framgår av den av utredningen lämnade redogörelsen rörande resurserna för trafikövervakningen, uppgår den nuvarande ordningsstatspolisen till 280 man, varav, sedan avräkning skett för semester, fridagar och sådana tjänstgöringsdagar, som åtgår för annan verksamhet, i genomsnitt dagligen 80 man disponeras för trafikövervakning. I detta antal har dock icke inräknats befålet. För att dagligen hålla dessa 80 man för trafikövervakningen åtgår emellertid betydligt flera för att fylla uppkomna vakanser vid semestrar, tjänstledighet m. m. Jag har inhämtat, att med tillämpning av de av utredningen angivna beräkningsgrunderna skulle för att dagligen hålla denna styrka jämte erforderligt befäl erfordras 126 konstaplar och 36 befäl. Detta är mer än hälften av den nuvarande ordningsstatspolisen. Statspolisintendenten har uppgivit, att det för framtiden är avsikten att i möjligaste mån inskränka ordningsstatspolisens medverkan ifråga om sådana arbetsuppgifter, som ej äger samband med trafikövervakningen. Man torde kunna räkna med att hädanefter ungefär tre fjärdedelar av den nuvarande personalstyrkan kommer att användas för nu nämnda uppgift.

Med hänsyn härtill anser jag det rimligt, att i fortsättningen tre fjärdedelar av hela kostnaden för hållande av den nuvarande personalstyrkan om 280 man bör avräknas mot automobilskattemedlen. På grund av svårigheten att erhålla en uppfattning om hur stor del av resekostnads- och trakamentsersättningarna till statspolis, reservpolis, fjärdingsmän och andra polismän, som belöper på ordningsstatspolisens personal, förordar jag dock, att under anslaget till vissa ersättningar åt befattningshavare vid polisväsendet hittills tillämpade avräkningsgrunder bibehålles. Utöver de anslag, å vilka automobilskattemedel f. n. avräknas, torde i fortsättningen även anslaget till polisradioväsendet böra i angiven omfattning, eller alltså till tre fjärdedelar, avräknas mot automobilskattemedlen.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att godkänna de riktlinjer för en förstärkning av trafikövervakningen, vilka förordats av mig i det föregående.

IV. Viss omorganisation av polisrytteriet.

I anledning av Kungl. Maj:ts framställningar till 1953 års riksdag angående vissa anslag till polisväsendet för budgetåret 1953/54 m. m. jämte i ämnet väckta motioner uttalade sammansatta stats- och första lagutskottet (utl. nr 12 s. 9), att utskottet förutsatte, att statspolisintendenten vid sina överväganden rörande polisrytteriets framtida organisation även upptog till behandling frågan, om icke utvecklingen medfört att skälen för ett framtida bibehållande över huvud taget av denna förhållandevis dyra organisation numera måste anses otillräckliga. Utskottets uttalande föranledde ingen erinran från riksdagens sida.

I beslut den 5 juni 1953 angående vissa anslag till polisväsendet för budgetåret 1953/54 (regleringsbrevet) erinrade Kungl. Maj:t om vad utskottet anfört i frågan.

I den inledningsvis berörda promemorian har statspolisintendenten upptagit frågan om en viss omorganisation av rytteriet. Den i promemorian föreslagna omorganisationen överensstämmer helt med de förslag i ämnet, som statspolisintendenten framlade i sina petita (skr. 30/8 och 14/12 1953).

Promemorian.

Anledningen till att polisrytteriets organisation varit föremål för särskilt intresse har varit den under senare år alltmer yppade svårigheten att rekrytera personal med tillfredsställande ridkunnighet, vilket sammanhänger med den successiva inskränkningen av arméns beridna förband. Ännu har detta spörsmål visserligen icke antagit några direkt oroande proportioner, men det har dock en sådan aktualitet, att vissa åtgärder redan nu bör vidtagas. Svårigheterna har framförallt visat sig vid de mindre avdelningarna. Vad först angår frågan om ett bibehållande av polisrytteriet erinras om att i den såsom bilaga A till Kungl. Maj:ts proposition nr 178 till 1932 års riksdag fogade promemorian rörande reservpolis och statspolis m. m. anföres bl. a. följande.

Beriden polispersonal är enligt sakkunnigas samstämmiga vittnesbörd av synnerligen stort värde, så snart det är fråga om att dirigera större folksamlingar, vare sig dessa sammankommit av helt fredliga anledningar eller eljest. Enligt uttalanden från erfarna polischefer kan en ringa styrka till häst vid sådana tillfällen göra samma nytta som en mångdubbelt större styrka till fots, under förutsättning att hästarna är särskilt övade för dylik tjänst och har vana vid därvid uppkommande situationer. Man har således här en möjlighet att för jämförelsevis låga kostnader avsevärt höja effektiviteten. Tänker man särskilt på upploppssituationer, är det uppenbart, att användandet av militär i avsevärt flera fall kan undvikas, om

det finnes tillgång icke blott till polismän till fots utan även till beriden polispersonal. Det framstår således av flera skäl såsom ett starkt önskemål, att de större statspolisavdelningarnas personal i en ej alltför ringa utsträckning förses med egna hästar. En gräns ligger dock givetvis däri, att man bör kunna på lämpligt sätt utnyttja hästarna även under den dagliga normala tjänstgöringen. I viss utsträckning kan detta utan tvivel ske genom patrullering i städernas närmaste omgivningar. För många dylika områden är beriden personal den lämpligaste för patrullering och skulle sådana patruller fylla ett viktigt behov.

De skäl, som sålunda anförts till stöd för inrättandet av statspolisens ridande avdelningar, äger alltjämt giltighet. Avdelningarna erhöll från början huvudsakligen karaktär av beredskapsstyrkor. På grund av utvecklingen har denna uppgift hos statspolisen i någon mån fallit i glömska. Att det dock är betydelsefullt för samhället att äga resurser till att bemästra svårare situationer framgår klart t. ex. av de händelser, som för något år sedan utspelades i Berzelii park i Stockholm. Vid bemästrandet av vissa utav de situationer, som därvid uppkom, spelade polisrytteriet en mycket viktig roll. Såsom allmän regel gäller, att, när vid en poliskommendering fråga uppstår att snabbt göra ingripanden, t. ex. då tecken till panik visat sig, polisrytteriet är av utomordentligt värde.

För beredskapssynpunkten får emellertid icke bortglömmas, att polisrytteriet fortfarande är ett värdefullt hjälpmedel även i det normala fredligt betonade polisarbetet. Vid dirigerandet av större folksamlingar och hållande av fasta spärrlinjer i samband därmed, för trafikdirigering vid stora fordonsanhopningar, såsom eskort åt marscherande kolonner o. d. är ridande polis nära nog oersättlig. Av förut angivna skäl avstyrkes på det bestämdaste en fullständig indragning av statspolisens rytteri.

Statspolisens rytteriorganisation har betecknats såsom förhållandevis dyrbar. I och för sig är häremot intet att erinra. Framhållas må dock, att ryttarna icke endast ägnar tid åt ridningen utan även i icke obetydlig omfattning deltagar i det övriga polisarbetet. De deltagar sålunda i likhet med övriga ordningskonstaplar i trafikkontroll, större kommenderingar, vakttjänst etc. Uppskattningsvis torde ungefär 40 procent av ryttarnas arbetstid kunna utnyttjas för andra uppgifter än ridning. Med hänsyn till att polisrytteriet torde få anses utgöra en slagkraftig beredskapsstyrka och vid ett hänsynstagande till dess stora nytta i det ordinära polisarbetet måste kostnaderna betecknas såsom mycket rimliga.

Erfarenheten har så småningom visat, att utbildningen av den ridande personalen med större effektivitet kan bedrivas inom de stora ryttaravdelningarna än inom de små. De större avdelningarna är dessutom förlagda till sådana orter, att den ridande personalen bättre kan utnyttjas inom ramen för den normala tjänstgöringen. Slutligen bör uppmärksammas, att

underhålls- och vårdkostnaderna för hästarna blir förhållandevis lägre inom stora avdelningar, då hästskötarpersonalen bättre kan utnyttjas för ett större hästbestånd.

På grund av det anförda föreslås, att de ridande avdelningarna i Jönköping, Örebro och Gävle indrages. Det är visserligen ofrånkomligt, att en dylik indragning innebär en viss försämring av statspolisens beredskap. På grund av de alltmer förbättrade kommunikationerna kan emellertid rytteri vid behov utan alltför stor tidsutdräkt transporteras från Stockholm, Göteborg och Malmö till de flesta orter i landet med undantag av mellersta och övre Norrland. Därför torde icke några mera allvarliga invändningar kunna göras mot den nu föreslagna indragningen.

Av den ordningspolispersonal, som envar av städerna Jönköping, Örebro och Gävle skall tillhandahålla, skall minst en överkonstapel och fem konstaplar vara ridkunniga, varjämte envar av dessa avdelningar har tilldelats sju hästar. För vården av hästarna finnes i envar av städerna anställd en hästskötare i lönegraden Ca 10 samt en arvodesanställd biträdande hästskötare. Då den ridande polispersonalens arbetstid såsom nyss framhållits till omkring 40 procent utnyttjas för vanliga polisuppgifter, kan en indragning av befattningar motsvarande hela antalet ridande polismän icke ske. Vad beträffar överkonstapelsbefattningarna är dessa oundgängligen nödvändiga för ordningsavdelningarnas verksamhet i övrigt och kan därför icke indragas. Av konstapelstjänsterna kan med hänsyn till den ridande personalens utnyttjande för andra arbetsuppgifter endast tre tjänster ifrågakomma till indragning vid varje avdelning. Härigenom uppstår en besparing å 106 650 kronor. Hästskötarna torde sannolikt utan svårighet kunna beredas likvärdig statlig tjänst å resp. orter.

Då den nuvarande organisationen icke är större än vad som är oundgängligen erforderligt ur beredskapssynpunkt, bör, därest rytteriet i nyssnämnda städer indrages, såsom trafiksäkerhetsutredningen också räknat med, den ridande personalen i Stockholm utökas med tre man, därav en överkonstapel, samt den ridande personalen i Göteborg och Malmö med vardera tre konstaplar. Stockholmsavdelningen är redan nu så stor, att arbetsuppgifterna för det enda befälet är alltför betungande. Ytterligare en befälstjänst är därför önskvärd. Städerna Stockholm, Göteborg och Malmö bör åläggas tillhandahålla stallrum för ytterligare fyra hästar.

Vad angår polisrytteriet i Norrland bör i vart fall avdelningen i Sundsvall bibehållas. Kommunikationerna till och från Sundsvall är så gynnsamma, att en ridande avdelning därstädes torde kunna tillgodose behovet både i mellersta och övre Norrland. Därtill kommer, att sundsvallsområdet är det mest tätbefolkade området i Norrland och därför torde erbjuda de bästa möjligheterna att utnyttja en ridande avdelning i det normala polisarbetet. Därest avdelningen, som nu består av en överkonstapel samt fem konstaplar jämte sju hästar, även skall tillgodose övre Norrland, är emellertid en viss

förstärkning av avdelningen ofrånkomlig. Denna förstärkning bör utgöras av en överkonstapel och två konstaplar samt tre hästar. Den nuvarande överkonstapeln, som även skall leda rytteriets utbildning och verksamhet, är fullt sysselsatt med de övriga arbetsuppgifter, som ankommer på avdelningen inom dess vidsträckta arbetsområde.

Därest rytteriet i Sundsvall utökas på föreslaget sätt, torde rytteriet i Boden, vilket består av en inspektionskonstapel och fem konstaplar jämte sju hästar, kunna indragas. Om bevakningsintensiteten inom Bodens fästnings skyddsområde skall kunna upprätthållas oförminskad, är det dock icke möjligt att i samband med indragning av rytteriet vidtaga personalinskränkningar motsvarande hela antalet ridande konstaplar. Sammanlagt torde två konstapelstjänster kunna indragas. Den vid poliskåren anställde hästkötaren i lönegrad Ca 10 torde sannolikt utan svårighet kunna beredas annan likvärdig sysselsättning.

Den här föreslagna omorganisationen av polisrytteriet skulle medföra, att detsamma i förhållande till nuvarande styrka totalt minskades med 3 överkonstaplar och 10 konstaplar. Av den sålunda frigjorda personalen avses emellertid såsom framgått av vad tidigare anförts tre överkonstaplar och sex konstaplar skola tagas i anspråk för annan ordningsstatspolisverksamhet, varjämte en inspektionskonstapel och tre konstaplar vid Bodens poliskår avses skola användas för annan bevakningstjänst inom skyddsområdet. Kostnaderna för den personalförstärkning av rytteriet, som erfordras vid avdelningarna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Sundsvall vid omorganisationen, har ej berörts i förevarande sammanhang, enär de inarbetats i utredningens förslag.

Yttranden.

Den föreslagna omorganisationen av rytteriet har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av alla berörda remissinstanser utom av *statskontoret*, som ifrågasätter, om den föreslagna utökningen av de ridande avdelningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö bör medgivas. Det må även anmärkas, att *länsstyrelsen* och *landsfogden i Örebro län*, som anser det ur beredskapssynpunkt icke vara till fördel, att rytteriet i Örebro indrages, dock tillstyrker förslaget, om en förstärkning av ordningsstatspolisen för åstadkommande av en förbättrad trafikövervakning icke kan ernås på annat sätt än genom en minskning av rytteriet.

Departementschefen.

Ridande personal finns f. n. vid statspolisavdelningarna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Örebro, Gävle, Jönköping och Sundsvall samt vid poliskåren i Boden. Vid samtliga ridande avdelningar finns en överkonstapel.

Antalet konstaplar är vid avdelningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö resp. 17, 9 och 7 samt vid envar av de övriga avdelningarna 5.

Det huvudsakliga motivet för inrättande år 1932 av ridande avdelningar vid ordningsstatspolisen torde ha varit rytteriets omvittrade stora användbarhet då det gällde att dirigera större folksamlingar och man synes särskilt ha beaktat rytteriets värde som beredskapsstyrka mot kritiska situationer av upploppscharaktär. Även om denna uppgift numera har mindre betydelse än tidigare, synes alljämt särskilt i de stora städerna kunna uppstå situationer, där ridande polis kan vara av värde.

Vid sina överväganden har statspolisintendenten framhållit, att statspolisrytteriet ur beredskapssynpunkt i stort sett bör bibehållas vid nuvarande slagkraft. Emellertid talar enligt statspolisintendenten vissa rationaliseringskäl för en indragning av de smärre avdelningarna, nämligen i Örebro, Jönköping, Gävle och Boden och för en viss utökning av de ridande avdelningarna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Sundsvall. Statspolisintendenten anser dock, att den föreslagna omorganisationen skulle medföra en viss försvagning av statspolisens beredskap.

Med hänsyn till de synpunkter, som framförts av statspolisintendenten och i övrigt åberopats i det föregående, anser jag mig icke kunna tillråda att polisrytteriet nu i sin helhet indrages. Det bör bibehållas på vissa viktiga orter. Vissa skäl talar dock för en omorganisation. Vad först angår beredskapssynpunkterna, anser jag mig till en början kunna konstatera, att användningen av rytteriet endast kan komma i fråga vid en lokalt begränsad kritisk situation. Avdelningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö finner jag med hänsyn till dessa städers storlek och allmänna struktur böra bibehållas. Likaså anser jag, att Norrland ej bör lämnas helt utan all ridande polis och att därför avdelningen i Sundsvall ej bör indragas. Med denna organisation synes med hänsyn till att de moderna kommunikationsmedlen medger en snabb förflyttning av rytteri och hästar från dessa platser till så gott som alla viktiga orter i landet i nuvarande läge erforderlig beredskap kunna upprätthållas.

Det åligger ordningsstatspolisen att biträda den lokala polisen, då behov uppkommer av en större polisstyrka än som finns tillgänglig på orten. 1953 års trafiksäkerhetsutredning har påpekat, att ett sådant behov ofta uppstår vid folk- och trafikanhopningar i anslutning till tävlingar, folkfester o. d. Polisrytteriet har visat sig värdefullt även vid dylika tillfällen. Emellertid förekommer sådana tillställningar i så stort antal och på så olika orter, att polisrytteriet icke torde kunna utnyttjas för angivna uppgifter annat än just i den ort, där rytteriet är förlagt. Annorstädes måste uppgifterna lösas på annat sätt, exempelvis genom dirigering från bil och motorcykel. Den i det föregående föreslagna upprustningen av ordningsstatspolisen synes även öka resurserna härför.

På grund av vad sålunda anförts förordar jag en indragning av de ridande avdelningarna i Örebro, Jönköping, Gävle och Boden.

Då den ridande personalen till cirka 40 procent används för andra uppgifter än ridning, såsom vakttjänst m. m. har statspolisintendenten icke funnit det vara möjligt att i samband med indragningen av ifrågavarande avdelning vidtaga personalinskränkningar motsvarande hela antalet ridande konstaplar vid avdelningarna. Med dessa utgångspunkter skulle sålunda av den friställda personalen 1 överkonstapel och 2 konstaplar användas för ordningsstatspolistjänst vid vardera av avdelningarna i Örebro, Jönköping och Gävle samt en inspektionskonstapel och 3 konstaplar för annan tjänstgöring i Bodens skyddsområde. Dessa synpunkter finner jag mig kunna biträda.

I likhet med statspolisintendenten anser jag, att den ridande personalen i Stockholm, Göteborg, Malmö och Sundsvall bör förstärkas för att kunna fullgöra den beredskap, som f. n. åvilar de till indragning föreslagna avdelningarna. Förstärkningen torde dock kunna begränsas till två konstaplar vid varje avdelning. Då denna förstärkning påkallas blott av beredskapsskäl bör, som utredningen också räknat med i sitt förslag till utbyggnad av ordningsstatspolisen, denna förstärkning i första hand användas för vanlig ordningsstatspolistjänst och endast undantagsvis för ridande uppgifter.

Den av mig förordade omorganisationen torde, bortsett från den föreslagna utökningen av vissa avdelningar i Stockholm, Göteborg, Malmö och Sundsvall, medföra en årlig besparing av omkring 125 000 kronor.

V. Anslagsberäkningar.

I det följande redovisas under de olika anslagen först statspolisintendentens i den inledningsvis berörda promemorian upptagna förslag till anslagsäskanden för nuvarande organisation samt därefter trafiksäkerhetsutredningens förslag till anslagsäskanden i anledning av den för budgetåret 1954/55 föreslagna personella och materiella upprustningen av ordningsstatspolisen. Rörande den närmare motiveringen till utredningens förslag hänvisas till det föregående.

1. Statspolisintendenten m. fl.: Avlöningar.

	Anslag	Nettoutgift
1952/53	228 000	270 407
1953/54 (statsliggaren s. 1067)	326 000	
1954/55 (förslag)	530 000	

Yrkanden.

I. *Statspolisintendenten* hemställer, att anslaget vid en bibehållen organisation höjes med 111 100 kronor.

	Ökn. el. minskn.
1. Ökad kostnad för statspolisintendentens avlöning, pensionering samt sjukvård	300
2. En ny kamrerarejänst i Ca 27	18 276
3. En ny kassörtjänst i Ca 19	11 868
4. Åtta nya skrivbiträdestjänster i reglerad befordringsgång	46 788
5. En kanslibiträdestjänst i Ce 11 utbytes mot en kontoristtjänst i Ca 13	696
6. Tre kontorsbiträdestjänster utbytas mot tre kanslibiträdestjänster	1 704
7. En garageföreståndarejänst i Ce 12 uppflyttas till Ce 17	1 560
8. En e. o. biträdande polisintendenttjänst i Ce 34 uppföres å ordinarie stat	—
9. Två kontorsbiträden i Ce 8 uppföres å ordinarie stat	—
10. Tre hästkötare i Ca 10 uppföres på indragningsstat	—
11. Omräkning	29 924
12. Avrundning	— 16
	+ 111 100

II. *Utredningen* föreslår, att anslaget höjes med 289 300 kronor, varav 191 900 kronor utgör merkostnader i anledning av den föreslagna utökningen av ordningsstatspolisen.

Utredningen har utgått ifrån att kostnaderna för den nuvarande organisationen för nästa budgetår skulle uppgå till i runt tal 423 400 kronor, vilket är 13 700 kronor mindre än vad statspolisintendenten angivit. Skillnaden kommer sig av att denne i sitt remissyttrande över utredningens betänkande liksom också i promemorian föreslagit inrättande av en tjänst som kamrer i Ca 27 och en tjänst som kassör i Ca 19, medan han i sina ordinarie petita, som legat till grund för utredningens beräkning av kostnaderna för den nuvarande organisationen, blott föreslagit en kamrer i Ca 25.

	Ökning
1 generaldirektör i Cp 19	2 420
1 polisintendent i Ca 37	26 700
1 trafikinspektör i Ca 31	21 984
1 polisnotarie i Cg 27	18 276
21 skrivbiträden i reglerad befordringsgång	120 204
Extra skrivhjälp m. m.	2 300
Avrundning	16
	191 900

I. *Motiv.*

1) För täckande av statspolisintendentens sjukvårdskostnader har beräknats ett belopp av 300 kronor.

2) Enligt gällande instruktion för statspolisintendenten äger denne anlita personalen vid statspolisavdelningen i Stockholm såsom biträde även i andra tjänsteåligganden än dem, som åligger honom såsom föreståndare för denna avdelning. Med stöd härav har allt sedan statspolisens tillkomst polispersonal tagits i anspråk för vissa kamerala och administrativa uppgifter. Sålunda har intill den senaste tiden en överkonstapel vid ordningsavdelningen under statspolisintendentens och biträdande polisintendentens överinseende fått svara för vissa av de ekonomiska ärendenas handläggning. I denne överkonstapels arbetsuppgifter har sålunda ingått att handha och ansvara för bokföringsarbetet i fråga om statspolisens medelsförvaltning, vilken under budgetåret 1952/53 hade en total omslutning av 5 215 000

kronor, handha och övervaka uträkningen av löner, verkställa skatteavdrag, föra personalprotokoll och tjänstematrikel samt personalkort för 669 befattningshavare, personligen handha utbetalningar av kontanta medel uppgående till omkring 500 000 kronor om året, kostnadsberäkna och verkställa inköp av materiel, ha överinseendet över statspolisens centralförråd och arkivhandlingar, ansvara för redovisning och bokföring av statspolisens samtliga inventarier m. m. Redogöraransvaret för ovannämnda medel åvilar f. n. statspolisintendenten eller — efter delegation — biträdande polisintendenten. Med hänsyn till omfattningen av statspolisens verksamhet och den beslutade utökningen av kriminalstatspolisen synes det oundgängligen nödvändigt att snarast inrätta en kamrerarebefattning, till vilken redogöraransvaret kunde i sin helhet knytas. Genom den av utredningen föreslagna utbyggnaden av statspolisorganisationen kommer arbetsuppgifterna att öka ytterligare. Hittills vunna erfarenheter har understrukit nödvändigheten av att man till befattningen såsom kamrerare erhåller en arbetskraft, som på ett effektivt sätt kan leda och samordna, ävensom i vissa hänseenden omlägga och rationalisera den kamerala verksamheten. Efter det att den hittillsvarande befattningshavaren avlidit, har Kungl. Maj:t genom beslut den 29 januari 1954 medgivit anställande tills vidare fram till den 1 juli 1954 av en arvodesavlönad kamrerare. I de tidigare anslagsäskandena för nästa budgetår föreslogs inrättande av en kamrerarebefattning i 25 lönegraden. Verkställda undersökningar har givit vid handen, att det är förenat med stora svårigheter att med denna lönesättning erhålla någon väl kvalificerad sökande till befattningen. Orsaken härtill torde vara att tillskriva den förmånligare lönegradsplacering, som likartade tjänster inom andra verk erhållit. Som jämförelse må åberopas, att kamrerarna vid vägförvaltningarna och lantbruksnämnderna är placerade i 27 lönegraden. Då det är angeläget, att man för befattningen kan vinna en i alla hänseenden lämplig arbetskraft, föreslås att kamrerarebefattningen placeras i Ca 27.

3) Som närmaste man till den avlidne överkonstapel, vilken tidigare bestritt kamreraregöromålen, hade avdelats en poliskonstapel. Dennes befattningshavare synes böra ombildas till en kassörstjänst. Härigenom skulle kamreraren kunna befrias från åtskilliga rutingöromål och på så sätt få möjlighet att ägna sig åt viktigare ekonomiska spörsmål samt vara ett samordnande organ för statspolisens medelsförvaltning. Kassören skulle i första hand omhänderha de betydande förskottskassor, som förvaltas å statspolisintendentens kansli. Vidare skulle han biträda kamreraren med olika göromål av mera kvalificerad natur än de uppgifter, som ombesörjes av lägre befattningshavare. Kassören bör dessutom vara ersättare för kamreraren vid dennes semester, sjukdom och annan ledighet. Med hänsyn till de betydande belopp, som skulle omhänderhas av kassören, ävensom till karaktären i övrigt av denna tjänst föreslås, att densamma placeras i Ca 19.

4) Statspolisens heltidssysselsatta personal utgöres av 1 kontorist, 4 kanslibiträden och 32 biträden för kontors- och skrivgöromål. För innevarande budgetår begärdes en utökning med 22 skrivbiträden i reglerad befordringsgång. Efter förslag av Kungl. Maj:t i proposition nr 171 till 1953 års riksdag beslöt riksdagen en utökning om 14 biträden i reglerad befordringsgång. Därutöver ställdes — i avvaktan på erfarenheterna av den senast beslutade förstärkningen av kriminalstatspolisen — ett belopp av 13 000 kronor till förfogande för extra skrivhjälp. De föreslagna 22 skrivbiträdestjänsterna måste betraktas som ett minimum, för att kriminalpolispersonalen skall kunna utnyttjas på ett fullt rationellt sätt. Erfarenheten har nämligen visat, att det är synnerligen önskvärt, att vid varje statspolisavdelning, även vid de mindre, finnes skrivbiträdespersonal, som vid behov kan ombesörja expeditionella göromål, besvara förfrågningar, mottaga telefonbesked o. dyl. under den tid, då polispersonalen befinner sig på tjänsteresor. Av dessa skäl begäres nu de 8 skrivbiträdestjänster i reglerad befordringsgång, vilka ej beviljades av 1953 års riksdag.

5) F. n. är ett e.o. kanslibitråde vid statspolisintendentens kansli helt sysselsatt med det direkta bokföringsarbetet samt med upprättande av avlöningslistor, uträkning och utbetalning av löner ävensom skötseln av skatteredovisning m. m. Arbetet utföres i stort sett självständigt. Med hänsyn till arbetets kvalificerade karaktär och den utökade arbetsbörda, vilken numera åvilar tjänsten på grund av den relativt stora personalökning, som förekommit de senaste åren, föreslås tjänsten omändrad till en kontoristtjänst i lönegrad Ca 13.

6) Vid några av de statspolisavdelningar, där mer än ett kvinnligt biträde är anställt, saknas f. n. befordringstjänster. För erhållande av kvalificerade sökande till biträdestjänster är det av betydelse att vissa befordringsmöjligheter finnes. Med anledning härav hemställs, att tre kontorsbiträdesbefattningar, nämligen en ordinarie vid vardera av avdelningarna i Karlskrona och Falun samt en extra ordinarie vid avdelningen i Örebro, utbytes mot motsvarande kanslibiträdesbefattningar.

7) Garageföreståndaren vid statspolisens avdelning i Stockholm skall bl. a. ha tillsyn över sammanlagt 36 bilar, ansvara för att dessa befinner sig i fullgott skick, anmäla skador å bilarna, övervaka nödvändiga reparationer samt härvid verkställa kostnadsberäkningar m. m. Med hänsyn till befattningshavarens stora ekonomiska ansvar och betydande arbetsbörda och då tjänsten kräver stor skicklighet, yrkeskunnighet och fackutbildning, bör tjänsten regleras. Garageförmän inom försvaret är i allmänhet placerade i 15 lönegraden men har ej samma ekonomiska ansvar. Garageföreståndaren bör placeras i högre lönegrad än dessa.

8) På grund av den ständigt ökade arbetsbelastningen föreligger ett permanent behov av ifrågavarande befattning som biträdande polisintendent, vilket behov med säkerhet kommer att bliva ytterligare förstärkt,

sedan den beslutade ökningen av kriminalstatspolisen och eventuellt ytterligare personalutökningar förverkligats. Då Kungl. Maj:t i proposition nr 168 till 1953 års riksdag tagit slutlig ställning till frågan om polisorganisationen, synes numera intet hinder finnas mot en ordinariesättning av tjänsten. Det är synnerligen angeläget, att befattningen upptages på ordinarie stat även med hänsyn till arbetets kontinuitet och effektivitet. Dess speciella karaktär gör det nödvändigt att undvika alltför täta ombyten å tjänsten, vilket lätt blir fallet, så länge densamma icke har ordinarie karaktär.

9) 2 kontorsbiträden uppnår under budgetåret 1954/55 sådan tjänsteålder, att de enligt grunderna för reglerad befordringgång bör erhålla ordinarie tjänst.

10) Med hänsyn till vad som tidigare anförts angående indragning av polisrytteriet i Jönköping, Örebro och Gävle föreslås, att en befattning som hästskötare i Ca 10 vid envar av statspolisens avdelningar i dessa städer, uppföres på indragningsstat från och med den 1 juli 1954.

Yttranden.

Statskontoret tillstyrker förslaget om inrättande av den föreslagna kamrerartjänsten i Ca 27 samt vill ej motsätta sig förslaget ifråga om kassörsbefattningen i Ca 19. Vidkommande den föreslagna ökningen av antalet skrivbiträdestjänster i reglerad befordringgång anser ämbetsverket, att någon ytterligare sådan ökning icke bör ifrågakomma, förrän erfarenhet vunnits om utnyttjande av den personal, som står till förfogande under innevarande budgetår. Den föreslagna omändringen av befattningen som extra ordinarie kanslibitråde till en kontoristtjänst i lönegrad Ca 13 liksom framställningen om utbyte av tre kontorsbiträdesbefattningar mot kanslibiträdestjänster kan ej förordas med hänsyn till den översyn av biträdespersonalens löneställning, som nyligen verkstälts. Vidare erinrar statskontoret om att befattningen som garageföreståndare i Ca 12 inrättades enligt beslut av 1952 års riksdag fr. o. m. budgetåret 1952/53. Med hänsyn härtill och då frågan om löneställningen för denne befattningshavare prövats i samband med tjänsteförteckningsrevisionen, kan den nu gjorda framställningen om uppflyttning ej förordas. Slutligen bör enligt statskontorets mening ytterligare anstå med ordinariesättningen av tjänsten som biträdande polisintendent.

Riksräkenskapsverket har intet att erinra mot den föreslagna kamrerarbefattningen men föreslår, att kassörstjänsten placeras i Ca 15.

Statens lönenämnd. De föreslagna kamrerar- och kassörstjänsterna anser lönenämnden böra placeras i 19 resp. högst 15 lönegraden. Förslagen om utbyte av en kanslibiträdestjänst och tre kontorsbiträdestjänster mot en kontoristtjänst resp. tre kanslibiträdestjänster kan lönenämnden med hänsyn till de arbetsuppgifter, som åligger vederbörande, ej biträda. Vidare har lönenämnden, efter en jämförelse av garageföreståndartjänsten med när-

mast motsvarande tjänster som garageförman i Ce 13 vid försvaret, funnit en uppflyttning av förevarande tjänst till Ce 13 böra komma till stånd, varvid tjänstebenenämningen bör vara garageförman.

II. *Motiv.*

Utredningen har funnit den centrala organisationen för budgetåret 1954/55 böra utökas i fråga om ordinarie befattningshavare med en polisintendent och en trafikinspektör samt ifråga om icke ordinarie tjänstemän med en polisnotarie och 21 skrivbiträden i reglerad befordringsgång. Härjämte föreslås, att statspolisintendentens tjänst frigöres från polisväsendet i Stockholm och placeras i lönegrad Cp 19 i den statliga löneplanen med tjänstebenenämningen generaldirektör.

Departementschefen.

Förslaget om ökad medelstildelning för statspolisintendentens sjukvård m. m. finner jag mig kunna biträda.

I fråga om det av statspolisintendenten framförda förslaget om inrättande av en kamrerarbefattning vill jag framhålla, att på denne befattningshavare icke endast bör ankomma att fullgöra kamerala göromål såsom upphandling m. m. Då inom organisationen icke finnes någon tjänsteman med administrativ utbildning och erfarenhet, bör på den nye befattningshavaren ankomma även att bereda och föredraga administrativa ärenden. För uppgifterna torde böra inrättas en tjänst såsom förste byråsekreterare i Ce 27. Vidare förordar jag anställande av en kassör i Ce 15.

I enlighet med vad tidigare anförts föreslår jag vidare inrättandet av en tjänst som biträdande polisintendent i Ce 31 och en polisnotarietjänst i Cg 25, varjämte medel bör beräknas för anställande av 13 skrivbiträden i reglerad befordringsgång. Utökningen av antalet skrivbiträden för den nuvarande organisationen anser jag kunna begränsas till tre. Jag har därvid utgått ifrån att det icke erfordras några heltidsanställda biträden vid de statspolisavdelningar, som består av blott två man. Erforderlig skrivhjälp vid dessa avdelningar torde kunna erhållas genom anlitan av tillfälligt anställd biträdespersonal. Även för nästa budgetår anser jag därför, att samma belopp som för innevarande budgetår, 13 000 kronor, bör ställas till statspolisintendentens förfogande för tillhandahållande av tillfällig biträdespersonal till de olika statspolisavdelningarna. Någon ökning av detta belopp i anledning av den förordade utbyggnaden av ordningsstatspolisen finner jag ej påkallad.

Vidare föreslår jag i enlighet med vad lönenämnden förordat, att befattningen som garageföreståndare i Ce 12 ändras till tjänst som garageförman i Ce 13. Däremot finner jag mig icke kunna biträda statspolisintendentens förslag om utbyte av en kanslibiträdestjänst och tre kontorsbiträdestjänster mot en kontoristtjänst resp. tre kanslibiträdestjänster. Ej heller finner jag

f. n. böra tillstyrkas, att ordinarie anställning beredes åt den biträdande polisintendenten i Ce 34.

Jämlikt grunderna för den reglerade befordringsgången bör två kontorsbiträden överföras på ordinarie stat. Vid bifall till den av mig förordade omorganisationen av polisrytteriet bör tre hästskötare i Ca 10 föras på övergångsstat.

På grund av det anförda bör anslaget uppräknas med 174 000 kronor. Härtill kommer den automatiska utgiftsökningen på grund av löneklassuppflyttningar m. m., cirka 30 000 kronor. Totalt skulle alltså anslaget ökas med 204 000 kronor.

Anslaget beräknas sålunda: avlöning till statspolisintendenten samt kostnader för hans pensionering 34 300 (+ 300) kronor, avlöningar till ordinarie tjänstemän 84 000 (+ 11 000) kronor, avlöningar till icke-ordinarie personal 237 000 (+ 116 000) kronor, rörligt tillägg 174 700 (+ 76 700) kronor.

Anslaget bestämmes alltså till (34 300 + 84 000 + 237 000 + 174 700) 530 000 (+ 204 000) kronor. Härav utgör 119 000 kronor merkostnader för utökningen av ordningsstatspolisen. Detta belopp torde avräknas mot automobilskattemedlen.

Vid bifall till mina förslag bör i personalförteckningen för statspolisintendenten m. fl. upptagas en biträdande polisintendent i Ce 31, en förste byråsekreterare i Ce 27 samt ytterligare två kontorsbiträden i Ca 8. Vidare bör tre hästskötare i Ca 10 föras på övergångsstat.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga nyss angivna ändringar i personalförteckningen för statspolisintendenten m. fl.;

b) godkänna följande avlöningsstat för statspolisintendenten m. fl., att tillämpas tills vidare fr. o. m. budgetåret 1954/55:

Avlöningsstat:

1. Avlöning till statspolisintendenten samt kostnader för hans pensionering, <i>förslagsvis</i>	34 300
2. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	84 000
3. Avlöningar till icke-ordinarie personal	237 000
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	174 700

Summa förslagsanslag kronor 530 000;

c) till *Statspolisintendenten m. fl.*: Avlöningar för budgetåret 1954/55 under elfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 530 000 kronor, därav 119 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

2. Statspolisorganisationen: Inköp av motorfordon m. m.

	Anslag	Nettoutgift
1952/53	332 000	332 309
1953/54 (statsliggaren s. 1068)	620 000	
1954/55 (förslag)	1 380 000	

Av anslaget för innevarande budgetår skall ett belopp av 300 000 avräknas mot automobilskattemedlen.

Yrkanden.

I. *Statspolisintendenten* hemställer, att anslaget vid en bibehållen organisation nedräknas med 239 500 kronor till 380 500 kronor.

	Anvisat 1953/54	Förslag	Minskning
1. Inköp av motorfordon	600 000	369 000	231 000
2. Inköp av ridhästar och dessas transport till stationsorten	18 000	10 000	8 000
3. Inköp av polishundar	2 000	1 500	500
			239 500

II. *Utredningen*, som beräknar merkostnaderna under anslaget i anledning av den föreslagna utökningen av ordningsstatspolisen till 1 313 000 kronor, föreslår, att anslaget uppräknas med (1 313 000—239 500) 1 073 500 kronor till 1 693 500 kronor.

I. *Motiv*.

1) I det tilläggsförslag till föregående års statförslag, som uppgjordes i anledning av förstärkningen av kriminalstatspolisen, hemställdes om 35 personbilar av mindre typ. Emellertid beviljades blott 28 sådana bilar, uppenbarligen på grund av att endast 80 av de i proposition nr 171/1953 föreslagna nya tjänsterna inom kriminalstatspolisen beräknades kunna tillsättas under första halvåret 1954. Belastningen på anslaget för budgetåret 1953/54 uppskattades med anledning härav till högst 80 procent av kostnaderna för utökningen. Då de återstående nya befattningarna sålunda avses skola bli tillsatta under budgetåret 1954/55 och då bedömningen av den utökade kriminalstatspolisens behov av motorfordon, 35 fordon, ansetts utgöra ett ofrånkomligt minimum, äskas nu medel för anskaffande av de återstående 7 bilarna. Dessa fordon, som bör vara av mindre typ, beräknas kosta minst 11 000 kronor per styck eller sammanlagt ($7 \times 11\,000$) 77 000 kronor.

Vad angår förnyelsen av fordonsbeståndet må framhållas, att envar av de under kalenderåret 1952 utbytta bilarna i genomsnitt tillryggalagt i runt tal 15 000 mil. Under budgetåret 1954/55 synes man böra utgå ifrån att bilarna behöver utbytas efter ungefär samma normer. Ett mycket vägande skäl för att icke behålla bilarna för länge är, att reparationskostnaderna eljest blir alltför höga. Då man därjämte vid tidigare försäljning erhåller

förmånligare anbud på de utrangerade bilarna, måste det anses ekonomiskt fördelaktigt att icke behålla bilarna längre än som tidigare angivits. Med de krav man ur trafiksäkerhetssynpunkt ovillkorligen måste ställa på en polisbil är ytterligare standardförsämring icke tillräddlig.

Med tillämpning av ovan angivna principer torde under budgetåret 1954/55 omkring 12 större och 8 mindre bilar behöva utbytas. Kostnaderna för dessa utbyten med avdrag för de belopp, vilka kan förväntas inflyta genom försäljning av gamla bilar, bör beräknas till sammanlagt 292 000 kronor.

För inköp av motorfordon — utökning och förnyelser — skulle sålunda böra beräknas sammanlagt (77 000 + 292 000) 369 000 (— 231 000) kronor.

2) Genom den i det föregående föreslagna omorganisationen av rytteriet blir ett antal hästar övertaliga. Av dessa torde några böra utgå ur tjänst på grund av åldersskäl, medan de övriga till viss del kan ianspråktagas för att fylla under innevarande budgetår uppkomna vakanser. I anledning därav synes kostnaderna för inköp av ridhästar under budgetåret 1954/55 kunna inskränkas till ett belopp av 10 000 (— 8 000) kronor.

3) Under budgetåret 1954/55 torde fem hundar av åldersskäl eller andra orsaker böra ersättas med nya hundar. Kostnaden för inköp av en polis-hund beräknas uppgå till omkring 300 kronor. För nämnda budgetår synes därför behöva anvisas 1 500 (— 500) kronor.

Yttrande.

Statskontoret framhåller, att en ytterligare utökning av statspolisens bilpark bör bli beroende av och sättas i relation till den förstärkning av ordningsstatspolisen, som kan komma att medgivas.

II. Motiv.

Statspolisavdelningarna bör tillföras nya motorfordon, totalt 97 bilar och 60 motorcyklar, allteftersom de föreslagna personalförstärkningarna genomföres. Under budgetåret 1954/55 torde böra anskaffas högst 55 personbilar, varav 23 stationsvagnar. Utredningen föreslår därjämte, att samtliga 60 motorcyklar anskaffas under budgetåret 1954/55. En personbil beräknas draga en kostnad av 18 000 kronor, en stationsvagn en kostnad av 19 000 kronor samt en motorcykel en kostnad av 5 000 kronor. De angivna priserna innefattar även kostnader för erforderlig specialutrustning.

Totalt erfordras sålunda för nyinköp av motorfordon under nästa budgetår (32 × 18 000 + 23 × 19 000 + 60 × 5 000) 1 313 000 kronor.

Departementschefen.

I likhet med statspolisintendenten anser jag, att man bör räkna med att de vakanser, som uppkommit inom kriminalstatspolisen i anledning av den

av föregående års riksdag beslutade förstärkningen av kriminalstatspolisen, kommer att fyllas under nästa budgetår. Med hänsyn härtill bör statspolisens fordonspark utökas med det föreslagna antalet bilar. Härjämte tillstyrker jag förnyelse av 12 större och 8 mindre bilar. Kostnaden för här föreslagna anskaffningar uppskattar jag lika med statspolisintendenten till (77 000 + 292 000) 369 000 kronor.

Den av mig förordade utbyggnaden av ordningsstatspolisen i personellt hänseende för nästa budgetår utgör cirka 80 procent av den av utredningen för samma budgetår föreslagna. Med denna utgångspunkt och då jag icke haft något att invända mot utredningens beräkningsgrunder för anskaffningen av motorfordon, skulle för att täcka behovet av motorutrustning för den utökade ordningsstatspolisen åtgå cirka 1 050 400 kronor. Emellertid anser jag, att en del av bilarna kan vara av mindre typ. Medelsbehovet för inköp av motorfordon i anslutning till den beräknade förstärkningen av ordningsstatspolisen torde därför kunna begränsas till 1 milj. kronor. För detta belopp skulle 45 bilar och 50 motorcyklar kunna inköpas.

De båda övriga anslagsposterna bör i enlighet med statspolisintendentens förslag nedräknas till 10 000 resp. 1 500 kronor.

Anslaget i dess helhet synes således för nästa budgetår böra bestämmas till (369 000 + 1 000 000 + 10 000 + 1 500) i runt tal 1 380 000 (+ 760 000) kronor. Under hänvisning till vad tidigare anförts torde härav 1 150 000 kronor böra avräknas mot automobilskattemedlen.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Statspolisorganisationen: Inköp av motorfordon m. m.* för budgetåret 1954/55 under elfte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1 380 000 kronor, därav 1 150 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

3. Statspolisorganisationen: Underhålls-, drift- och expeditjonskostnader.

	Anslag	Nettoutgift
1952/53	713 000	819 062
1953/54 (statsliggaren s. 1068)	1 050 000	
1954/55 (förslag)	2 477 000	

Av anslaget för innevarande budgetår skall ett belopp av 335 000 kronor avräknas mot automobilskattemedlen.

Yrkanden.

I. *Statspolisintendenten* hemställer, att anslaget vid bibehållande av nuvarande organisation ökas med 255 200 kronor.

	Utgifter 1952/53	Anslag 1953/54	Ökn. resp. minskning
1. Underhåll och vård av statspolisens hästar m. m.	33 993	30 000	— 15 000
2. Polishundorganisationen	30 106	19 900	+ 21 500
3. Underhåll och drift av motorfordon m. m.	667 781	666 800	+ 113 200
4. Statspolismännens utbildning i motorfordonskunskap	732	6 000	+ 1 500
5. Expeditionskostnader, inköp av diverse materiel samt löpande utgifter i övrigt	136 999	325 000	+ 134 000
			255 200

II. Utredningen, som uppskattar merkostnaderna i anledning av den föreslagna utökningen av ordningsstatspolisen för nästa budgetår till 2 013 300, föreslår, att anslaget höjes med (255 200 + 2 013 300) 2 268 500 kronor.

	Merkostn. 1954/55
1. Underhåll och drift av motorfordon m. m.	482 400
2. Statspolismännens utbildning i motorfordonskunskap	
a) övningskörning	21 400
b) utbildn. vid arméns motorskola i Strängnäs	226 200
3. Statspolismännens utbildning med tjänstevapen och i livräddning m. m.	1 500
4. Expeditionskostnader, inköp av diverse materiel samt löpande utgifter i övrigt	1 280 800
5. Sjukvård m. m.	1 000
	2 013 300

I. Motiv.

1) Med hänsyn till den föreslagna omorganisationen av polisrytteriet torde kostnaderna kunna inskränkas.

2) Tidigare har som regel vartannat år anordnats utbildningskurser för hundförare och hundar. Utbildningen har därvid bedrivits under sex veckor för nyanskaffade hundar och tre veckor för äldre hundar. En omorganisation av utbildningen är dock nödvändig. För framtiden bör nyanskaffade hundar underkastas en grundläggande utbildning i Stockholm under 14 dagar under ledning av statspolisens hundinstruktör. Därjämte bör samtliga förare och hundar årligen genomgå en tre veckors kurs. Då alla hundar och förare icke kan utbildas samtidigt vid sistnämnda kurs, måste årligen två kurser anordnas. Dessutom bör förslagsvis fem förare och hundar årligen på sina hemorter inspekteras av hundinstruktören. Kostnaderna beräknas uppgå till 3 500 kronor för utbildning av nyinköpta hundar, 16 000 kronor för utbildningskurser för 21 polismän med hundar samt 2 000 kronor för inspektioner.

3) Kostnaderna för drift, underhåll, skatt m. m. kan för bil och år beräknas till 5 500 kronor. Med en sådan beräkningsgrund bör delposten till underhåll och drift av motorfordon samt underhåll och vård av velocipeder beräknas till i runt tal 780 000 (+ 113 200) kronor.

4) Av det för innevarande budgetår anvisade beloppet till utbildning i motorfordonskunskap, 6 000 kronor, har beräknats 5 000 kronor för ersätt-

ning vid lån av fordon. Beloppet torde vara otillräckligt för 1954/55. Med hittillsvarande utbildning bör för budgetåret 1954/55 7 500 kronor anvisas för ändamålet.

5) Kostnaderna för löpande utgifter i egentlig mening uppskattades för budgetåret 1953/54 till 98 000 kronor. Emellertid anvisades endast 85 000 kronor. På grund av prishöjningar och den utökade omfattningen av statspolisens verksamhet har hittills anvisade belopp visat sig otillräckliga. Icke minst med hänsyn till den beslutade utökningen av kriminalstatspolisen, bör för nästa budgetår beräknas ett väsentligt högre belopp än för innevarande budgetår, om balans skall uppstå mellan anvisade medel och utgifternas verkliga storlek. Även vid tillvaratagande av alla besparingsmöjligheter kan de löpande utgifterna för den nuvarande organisationen icke beräknas understiga 100 000 kronor, vilket belopp sålunda torde böra anvisas för budgetåret 1954/55.

Det är angeläget att tillvarataga den dyrbara arbetskraften på effektivast möjliga sätt. Den på lång sikt billigaste metoden att rationalisera arbetet torde vara att ställa erforderliga tekniska hjälpmedel till personalens förfogande, även om kostnaderna för anskaffning av dylika hjälpmedel uppgår till förhållandevis höga belopp.

För innevarande budgetår äskades sammanlagt 101 800 kronor för nyanskaffning av 130 vanliga skrivmaskiner, 30 reseskrivmaskiner, 12 räkne-maskiner, utbyte av 10 förslitna skrivmaskiner samt underhåll och vård av befintliga kontorsmaskiner. 65 000 kronor beviljades för detta ändamål samt för inköp och underhåll av dupliceringsapparater. Detta belopp beräknas täcka kostnaden för inköp av omkring 100 skrivmaskiner, 16 reseskrivmaskiner och 4 räknemaskiner ävensom 5 spritdupliceringsapparater. Det antal kontorsmaskiner, vartill anslag icke beviljats för innevarande budgetår, nämligen 30 skrivmaskiner, 14 reseskrivmaskiner och 8 räknemaskiner, bör anskaffas under nästa budgetår. Därjämte behöver 10 förslitna maskiner utbytas. Kostnaderna för inköp och utbyte av här angivna kontorsmaskiner beräknas till 33 220 kronor. Det är önskvärt, att ytterligare ett antal avdelningar förses med spritdupliceringsapparater. Under budgetåret 1954/55 bör anskaffas tio handdrivna apparater för en sammanlagd kostnad av 4 000 kronor ävensom en elektriskt driven duplikator för en kostnad av 5 300 kronor. Totalt erfordras alltså för här ifrågavarande anskaffningar 42 520 kronor.

För innevarande budgetår anvisades 30 000 kronor för inköp av ljudupptagningsapparater. Dessa apparater har stort värde vid förhör, särskilt med barn, ordergivning under större spaningar o. s. v. Medel äskas för anskaffning av 20 nya sådana apparater till en kostnad av 60 000 kronor.

På grund av den beslutade utökningen av personalen vid statspolisen föreslås anslaget för underhåll och vård samt erforderlig besiktning av statspolisens vapen höjt till 2 000 kronor.

För att nedbringa förbrukningen av blixtar, vilken uppgår till betydande belopp, föreslås anskaffning av s. k. urladdningslampor för en sammanlagd kostnad av 3 510 kronor. Vidare förordas inköp av batteridrivna analyskvartslampor för brottsplatsundersökningar, till en total kostnad av 4 540 kronor. För den s. k. valutasektionen inom statspolisen föreligger behov av snabbframkallningsapparater. En sådan bör inköpas. Kostnaden uppskattas till 700 kronor. Slutligen erfordras för fotografisk förbrukningsmateriel 16 000 kronor.

Sammanlagt skulle sålunda för anskaffning och underhåll av fotomateriel åtgå (3 510 + 4 540 + 700 + 16 000) 24 750 kronor.

Sedan modern kriminalteknisk utrustning nu anskaffats, bör en instruktionskurs i den nya materielens handhavande anordnas under fjorton dagar för en polisman från varje kriminalavdelning. Förbrukningsmaterielen beräknas kosta 1 000 kronor. För resekostnader och traktamenten bör beräknas 14 100 kronor under anslaget till vissa ersättningar åt befattningshavare vid polisväsendet.

1948 års polisutbildningskommitté har föreslagit kurser för brottsplatsundersökare. En sådan kurs för högst sexton deltagare bör anordnas. Undervisnings- och materielkostnader beräknas till 3 000 kronor. För rese- och traktamentskostnader bör beräknas 10 000 kronor under anslaget till vissa ersättningar åt befattningshavare vid polisväsendet.

För provande av nya uppslag och utexperimenterande av förbättringar inom polisens verksamhetsområde torde böra beräknas ett belopp av 2 000 kronor.

1948 års livsmedelssakkunniga har föreslagit ordningsstatspolisens medverkan i livsmedelskontrollen på landsbygden. Statens institut för folkhälsan tillstyrker förslaget. För viss kemisk utrustning till en patrull vid varje ordningsavdelning beräknas tillhoppa 8 000 kronor.

För budgetåret 1953/54 äskades 112 500 kronor för nyanskaffning av möbler m. m. Emellertid beviljades endast 75 000 kronor. Minst 25 000 kronor erfordras nu. Vidare beräknas 4 avdelningar inflytta i nya lokaler. För nya möbler till dessa beräknas åtgå minst 16 500 kronor. Vidare erfordras 15 000 kronor för förnyelse av förslitna möbler. Sammanlagt erfordras alltså för nu angivna ändamål (25 000 + 16 500 + 15 000) 56 500 kronor.

En statspolispatrull bör förläggas i Pello i Norrbottens län. Planer föreligger att uppföra en expeditjonsbyggnad för tullverket i Pello. Generaltullstyrelsen har meddelat, att byggnadsplanerna härför kan ändras så, att lokaler kan upplåtas även för statspolisens personal. Merkostnaden beräknas till 160 000 kronor, vilket belopp torde böra anvisas för nästa budgetår.

Kostnaderna för expeditjonslokaler, inköp av diverse materiel samt löpande utgifter i övrigt bör enligt det anförda beräknas till (100 000 + 42 520 + 60 000 + 2 000 + 24 750 + 1 000 + 3 000 + 2 000 + 8 000 + 56 500 + 160 000) 459 770 kronor eller i runt tal 459 000 kronor.

Yttrande.

Statskontoret. För utbildning i motorfordonskunskap bör räknas med oförändrat belopp. Vidare kan ej ämbetsverket tillstyrka de äskade beloppen för inköp av kontorsmaskiner och möbler med hänsyn till de betydande anslag som anvisades för ändamålet av 1953 års riksdag. Vad angår de äskade medlen till anskaffning av viss kemisk utrustning för att möjliggöra medverkan från statspolisens sida beträffande livsmedelskontrollen, finner ämbetsverket med hänsyn till de ständigt ökade anspråken på utökning av ordningsstatspolisens stor försiktighet böra iakttagas beträffande utvidgningen av statspolisens verksamhetsområde. Redan nuvarande uppgifter är så omfattande, att svårigheter föreligger att fullgöra dem med den arbetskraft, som står till buds.

II. *Motiv.*

1) De för underhåll och drift av motorfordon m. m. upptagna merkostnaderna grundar sig på en beräknad årlig körsträcka av 4 000 mil för varje bil. För bil och år uppgår kostnaderna för bensin och olja till 4 000 kronor, för reparationer till 1 500 kronor samt för skatt, försäkring, bilgummi m. m. till 925 kronor. Driftkostnaderna för en motorecykel har beräknats till en tredjedel av kostnaderna för en bil.

2 a) Innan polismännen påbörjar utbildningen vid arméns motorskola i Strängnäs, måste de ha erhållit en viss grundläggande färdighet att köra tyngre motorfordon. Detta tillgår så, att statspolisen tillfälligt hyr lastbilar och bussar, med vilka fordon polismannen under särskild ledning får öva sig. Härför har utredningen räknat med en kostnad av 110 kronor för varje polisman.

b) Den närmare fördelningen av ifrågavarande kostnader framgår av redogörelsen i det föregående.

4) Av de i anledning av den föreslagna utökningen av ordningsstatspolisen beräknade merkostnaderna för budgetåret 1954/55 om tillhoppa 1 280 800 kronor belöper sig 23 400 kronor på egentliga expeditionskostnader, 52 200 kronor på kontorsmaskiner, 120 000 kronor på möbler m. m., 1 500 kronor på besiktning av vapen, 445 800 kronor på trafikövervakningsmateriel (bilvagnar, spikmattor, apparater för buller-, ljus- och hastighetsmätning m. m.), 203 665 kronor på utrustning för bilar och motorecyklar (autotraktorer, spårmärkningsapparater, robotkameror m. m.), 211 330 kronor för personlig utrustning, 148 605 kronor på övrig materiel samt slutligen 74 300 kronor på övriga kostnader (underhåll och vård av inköpt apparatur, oförutsedda utgifter m. m.).

I fråga om de föreslagna inköpen av trafikövervakningsmateriel må upplysas, att förefintliga vagnar är föråldrade och icke medger en vägning av tunga lastfordon. Utredningen anser, att varje avdelning bör ha tillgång till minst fyra vagnar. Några av de större avdelningarna bör disponera över

dubbla uppsättningar. För nästa budgetår bör 120 bilvågar till en total kostnad av 264 000 kronor anskaffas.

För att undvika en farlig jakt efter rattfyllerister, biltjuvar och personer, som i andra hänseenden är ute i olovliga ärenden, bör polisen förse med effektiva spärranordningar. En mycket effektiv sådan anordning är den moderna *s p i k m a t t a n*. Avsikten med denna matta är, att den hastigt skall kunna rullas ut över vägen ett stycke bakom själva polis-spärren för att stoppa en förare, som med sitt fordon har brutit igenom spärren. Mattan består av en på marken placerad bandanordning. På bandet är ett antal ihåliga spetsar av metall löst fastsatta i särskilda hållare. Då ett motorfordon går över bandet lösgöres spetsarna och suges in i bilens däck och slangar. Då spetsarna trängt igenom slangen går luften sakta ut genom i spetsarna befintliga smärre hål. Verkställda prov har visat, att anordningen är mycket effektiv samt att risken för ringexplosion eller andra faromoment torde vara så gott som utesluten. För nästa budgetår torde 46 mattor till en sammanlagd kostnad av 27 600 kronor anskaffas.

Bullermätning av motorfordon har tidigare på grund av bristen på enkla och praktiska instrument knappast varit möjlig. Numera har sådana konstruerats. Varje ordningsstatspolisavdelning bör tilldelas en s. k. *b u l l e r m ä t a r e*. 23 apparater föreslås anskaffas under nästa budgetår. Kostnaderna uppgår till 23 000 kronor.

Apparatur för ljusmätning har nyligen konstruerats. Hittills har polisen vid kontroll av fordonsbelysningen i huvudsak fått lita till en subjektiv bedömning. Särskilt bländningsrisken utgör en betydande fara för trafiksäkerheten. Statspolisavdelningarna bör tilldelas här angiven apparatur i viss proportion till avdelningarnas storlek. Under nästa budgetår föreslås inköp av 60 apparater för tillhoppa 40 500 kronor.

En sådan trafikdisciplin måste ernås, att hastighetsreglerna noggrant efterlevs, även då polismän icke uppträder inom synhåll för trafikanterna. Därför är det nödvändigt att understundom kunna kontrollera hastigheten utan att fordonsförarna dessförinnan uppmärksammat polisens närvaro på platsen. Med hittills tillämpat sätt för anordnande av hastighetskontroller har detta icke alltid varit möjligt med hänsyn till terrängförhållandena. Även i andra hänseenden kan förhållandena vara sådana, att hastighetskontroller enligt hittills tillämpade metoder icke kunnat genomföras, exempelvis i backkrön eller i kurvor, ävensom då den vägsträcka, där hastighetsbegränsning råder, är mycket kort (broar, viadukter etc.). Nyligen har konstruerats en apparat för hastighetsmätning, som i korthet kan beskrivas på följande sätt. Två ledningstrådar placeras över vägbanan på visst kort avstånd från varandra. När ett fordon passerar över dessa trådar, går impulser till ett räkneverk, som omedelbart anger den hastighet, med vilken fordonet passerat trådarna. Apparaturen kan synkroniseras med en kamera för fotografering av det fordon, som passerat trådarna,

och även inställas så att exponering endast sker, då viss hastighetsgräns överskridits. 10 dylika apparater bör inköpas och cirkulera mellan de olika statspolisavdelningarna. För vinnande av ytterligare erfarenheter bör tillsvidare endast en av apparaterna förses med kamera. Kostnaderna har beräknats till 70 800 kronor.

Vad angår utrustningen av ordningsstatspolisens bilar och motoreyklar bör beaktas, att dessa bör utrustas med åtskilliga hjälpmedel för underlättande av trafikkontrollen, för utredning av trafikolyckor, för bringande av hjälp m. m. Polismännen bör ha möjlighet att lämna hjälp åt skadade personer samt lämna hjälp vid bärgning av fordon o. s. v. Av här avsedda hjälpmedel må särskilt nämnas s. k. a u t o t r a k t o r e r för bärgning av bilar, som kört av vägbanan, samt s p å r m ä r k n i n g s a p p a r a t e r för utmärkning av bromsspår. Båda dessa anordningar bör finnas i varje polisbil. Anskaffningskostnaderna uppgår till 13 950 kronor. Vidare förordas anskaffning av r o b o t k a m e r o r. Endast i ringa utsträckning har statspolisen hittills kunnat beivra vårdslöshet i trafik, som icke haft samband med inträffad trafikolycka. Detta har i främsta rummet berott på svårigheten att inför domstol förebringa övertygande bevisning om vårdslösheten. Tillgång till en robotkamera i varje statspolisbil skulle väsentligt underlätta möjligheterna att komma tillrätta med detta problem. Kameran är avsedd att monteras innanför bilrutan och är så konstruerad, att den kan exponera i snabb följd utan att slutaren behöver spännas eller filmen framrullas mellan varje exponering. Kameran kan sålunda återgiva de olika momenten i en farlig manöver, som företages av ett annat fordon och som iakttages av personalen i polisbilen. Genom ett enkelt handgrepp kan kameran lösgöras från sitt fäste i bilen och därefter användas för fotografering av en olycksplats, skador på fordon etc. Tillsvidare hör 125 sådana kameror jämte blixtanordningar anskaffas. Kostnaden har av utredningen beräknats till 141 875 kronor.

Departementschefen.

Kostnaderna för vård och underhåll av statspolisens hästar torde, såsom statspolisintendenten föreslagit, under nästa budgetår kunna minskas med 15 000 kronor. Jag är icke beredd att förorda någon omläggning av utbildningen för hundförare och hundar. Anslagsposten till polishundorganisationen torde därför kunna upptagas till oförändrat belopp, 19 900 kronor.

Till underhåll och drift av motorfordon beräknar jag för den nuvarande organisationen i likhet med statspolisintendenten 780 000 (+ 113 200) kronor. Merkostnaderna under förevarande anslagspost för förstärkning av ordningsstatspolisen beräknar jag till 385 000 kronor. Anslagsposten bör alltså i sin helhet bestämmas till (780 000 + 385 000) 1 165 000 (+ 498 200) kronor.

Emot den av statspolisintendenten beräknade kostnaden för statspolis-

männens utbildning i motorfordonskunskap har jag intet att invända. Härtill bör läggas merkostnaden för förstärkningen av ordningsstatspolisen. För övningskörning räknar jag med en merutgift av 17 000 kronor. Vad angår utbildningen i övrigt i motorfordonstjänst har jag tidigare föreslagit, att densamma tills vidare erhåller en i viss mån provisorisk karaktär. För nästa budgetår anser jag kostnaden för denna utbildning kunna begränsas till i runt tal 150 000 kronor. Anslagsposten torde alltså i sin helhet upptagas till $(7\ 500 + 17\ 000 + 150\ 000)$ 174 500 (+ 168 500) kronor.

Till statspolisens utbildning i skjutning med tjänstevapen m. m. beräknar jag ett belopp av 2 800 (+ 1 500) kronor.

Beträffande statspolisintendentens förslag om medelsanvisning under anslagsposten till expeditionskostnader m. m. till uppförande av lokaler i Pello i Norrbottens län vill jag framhålla, att frågan om anvisande av medel för uppförande av den av generaltullstyrelsen föreslagna expeditionsbyggnaden i Pello prövats i sammanhang med generaltullstyrelsens framställning om medel å kapitalbudgeten till byggnadsarbeten för nästa budgetår, varvid ansetts att med uppförande av ifrågavarande byggnad skall anstå (statsverkspropositionen bil. 28). För den nuvarande organisationen beräknar jag under anslagsposten följande utgifter: löpande utgifter 100 000 kronor, inköp och underhåll av kontorsmaskiner och dupliceringsapparater 35 000 kronor, inköp av ljudupptagningsapparater 30 000 kronor, underhåll av vapen 2 000 kronor, inköp av fotomateriel 20 000 kronor, inköp av förbrukningsmateriel i anledning av den föreslagna instruktionskursen i handhavande av kriminalteknisk utrustning 1 000 kronor, provande av nya uppslag m. m. 2 000 kronor, inköp av viss kemisk utrustning för livsmedelskontroll 8 000 kronor samt inköp av möbler 50 000 kronor. För den nuvarande organisationen skulle således för nästa budgetår till expeditionskostnader m. m. erfordras $(100\ 000 + 35\ 000 + 30\ 000 + 2\ 000 + 20\ 000 + 1\ 000 + 2\ 000 + 8\ 000 + 50\ 000)$ 248 000 kronor.

Härtill bör läggas kostnaden för utökningen av ordningsstatspolisen. I likhet med utredningen anser jag, att en ändamålsenlig utrustning är en förutsättning för en effektiv trafikövervakning. Vissa av de apparater, som utredningen föreslagit skola inköpas, såsom robotkameror, bullermätare m. m., är emellertid ännu oprövade. I avbidan på erfarenheter av apparaturens praktiska värde, förordar jag, att upphandlingen för nästa budgetår i fråga om sådan apparatur begränsas. Även anskaffningen av bilvägar torde utan olägenhet kunna inskränkas i förhållande till förslaget. Med denna utgångspunkt torde merutgifterna till expeditionskostnader m. m. i anledning av utbyggnaden av ordningsstatspolisen för nästa budgetår kunna uppskattas till 850 000 kronor.

Anslagsposten till expeditionskostnader m. m. skulle i enlighet med det anförda uppföras med $(248\ 000 + 850\ 000)$ 1 098 000 (+ 773 000) kronor.

Anslagsposten till sjukvård torde böra uppräknas med 1 000 kronor.

Vid bifall till mina förslag skulle anslaget bestämmas till (1 050 000 — 15 000 + 498 200 + 168 500 + 1 500 + 773 000 + 1 000) i runt tal 2 477 000 (+ 1 427 000) kronor. Härav bör enligt de tidigare angivna principerna ett belopp av 1 837 000 kronor avräknas mot automobilskattemedlen.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Statspolisorganisationen: Underhålls-, drift- och expeditionskostnader* för budgetåret 1954/55 under elfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 2 477 000 kronor, därav 1 837 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

4. Statspolisorganisationen: Gottgörelse till polisdistrikten.

	Anslag	Nettoutgift
1952/53	5 355 000	5 770 210
1953/54 (statsliggaren s. 1068)	6 775 000	
1954/55 (förslag)	9 600 000	

Av anslaget för innevarande budgetår skall ett belopp av 900 000 kronor avräknas mot automobilskattemedlen.

Yrkanden.

I. *Statspolisintendenten* hemställer, att anslaget för bibehållande av nuvarande organisation höjes med 1 887 600 kronor och således upptages till 8 662 600 kronor.

	Ökn. resp. minskn.
1. En ny biträdande polisintendentstjänst i Ca 30 i Göteborg	+ 20 460
2. <i>Ordningsstatspolisen.</i>	
a) Indragning av 3 konstapelstjänster i Jönköping, Örebro och Gävle	— 106 650
b) Omräkning	+ 25 000
3. <i>Kriminalstatspolisen.</i>	
a) Ökade kostnader i anledning av den beviljade förstärkningen av kriminalstatspolispersonalen	+ 1 089 300
b) Ökade pensioneringskostnader i anledning av nya beräkningsgrunder	+ 50 000
Omräkning	+ 98 800
4. Hyra för stall och garage	+ 7 850
5. Underhåll och vård av statspolisens hästar	+ 34 870
6. Expeditionslokaler, telefon, diverse kostnader	+ 18 000
7. Ökade löne- och pensioneringskostnader i anledning av nytt polislöne-reglemente	+ 650 000
8. Avrundning	— 30
	1 887 600

II. *Utredningen* föreslår, att anslaget höjes med 3 909 500 kronor, varav 2 642 150 kronor utgör merkostnader i anledning av den föreslagna utökningen av ordningsstatspolisen.

Utredningen har utgått ifrån att kostnaderna för den nuvarande organisationen för nästa budgetår skulle uppgå till i runt tal 8 042 000 kronor, vilket är i cirka 620 000 kronor mindre än vad statspolisintendenten räknat med. Skillnaden hänför sig främst till att statspolisintendenten i promemorian upptagit ett belopp för ökade löner och pensioner i händelse av bifall till Kungl. Maj:ts proposition till 1954 års riksdag angående polispersonalens löneförmåner. I sina ordinarie petita, vilka legat till grund för den av utredningen angivna kostnaden för den nuvarande organisationen, hade statspolisintendenten icke beräknat något sådant belopp.

	Merkostnad 1954/55
1. 8 kommissarier, 1 bitr. kommissarie, 20 överkonstaplar och 165 konstaplar ...	+ 2 521 490
2. Hyra för stall och garage	+ 34 000
3. Underhåll och vård av statspolisens hästar	+ 8 660
4. Expeditionslokaler, telefon, diverse kostnader	+ 78 000
	+ 2 642 150

I. Motiv.

1) Vid statspolisens avdelning i Göteborg finnes för närvarande tre kommissarier såsom föreståndare för envar av ordningsavdelningen, kriminalavdelningen och den s. k. tredje roteln. Med hänsyn till de beviljade utökningarna av personalen i Göteborg torde denna numera vara av den storleksordningen, att arbetet ur samordnings-, kontinuitets- och effektivitetssynpunkt lämpligen borde ledas av en biträdande polisintendent såsom gemensam chef för de tre kommissarierna. Då tredje rotelns verksamhet under kriget ansågs så betydelsefull, att en ordinarie polisintendent frigjordes för att syssla med hithörande ärenden kan dessutom ifrågasättas, huruvida icke numera, då rotelns verksamhet och arbetsbörda alltmer växer, det redan ur denna synpunkt, således även bortsett från kriminal- och ordningsavdelningarnas behov, vore motiverat med inrättande av en biträdande polisintendantsbefattning. Stadsfullmäktige i Göteborg har vid en omorganisation av poliskammaren nyligen beslutat inrätta två biträdande polisintendantsbefattningar av liknande karaktär. Då dessa båda befattningar placerats i lönegraden Ca 30, torde nu ifrågavarande befattning lämpligen böra placeras i samma lönegrad.

2 a) Motiven har redovisats i det föregående.

3 a) 1953 års riksdag beslöt en utökning av kriminalstatspolisen med totalt 109 befattningshavare, varav 80 beräknades kunna tillsättas under första halvåret 1954. Man torde försiktigtvis böra utgå ifrån att de återstående 29 tjänsterna kommer att besättas under andra halvåret av år 1954, varför hela utökningen av kriminalstatspolisen kommer att belasta budgetåret 1954/55. Med utgångspunkt ifrån den i anslagsäskandena för innevarande budgetår beräknade merkostnaden per budgetår för den beslutade utökningen av kriminalstatspolisen bör för nästa budgetår anvisas ytterligare 1 089 300 kronor.

3 b) De av 1953 års riksdag efter förslag av Kungl. Maj:t beslutade änd-

rade beräkningsgrunderna rörande ersättning av statsmedel för pensioneringskostnad åt städer, som tillhandahåller statspolispersonal, beräknas med hänsyn till den beviljade utbyggnaden av kriminalstatspolisen medföra ett med 50 000 kronor ökat medelsbehov.

4) Med hänsyn till den av 1953 års riksdag medgivna samt den för nästa budgetår föreslagna utökningen av bilbeståndet bör för budgetåret 1954/55 räknas med en merkostnad av (5 600 + 2 800) 8 400 kronor. Genom omräkning på grund av belastningen tillkommer 3 300 kronor, medan däremot på grund av den föreslagna omorganisationen av polisrytteriet utgifterna för hyra av stallar synes böra minska med 3 850 kronor.

Enligt det anförda beräknas således utgiftsökningen till (8 400 + 3 300 — 3 850) 7 850 kronor.

5) Den föreslagna omorganisationen av polisrytteriet kommer att medföra ökade kostnader för vissa städer. De på grund härav ökade kostnaderna uppskattas till 11 390 kronor. Vidare bör posten på grund av belastningen genom omräkning höjas med 23 480 kronor. Den totala ökningen uppgår alltså till (11 390 + 23 480) 34 870 kronor.

6) Utgiftsökningen på grund av den beslutade utökningen av kriminalstatspolisen uppskattas till 48 400 kronor. Den totala utgiftsökningen efter omräkning på grund av belastningen (— 30 400) blir 18 000 kronor.

7) Vid bifall till Kungl. Maj:ts proposition till 1954 års riksdag angående polispersonalens löneförmåner beräknas lönerna till statspolispersonalen öka med i runt tal 600 000 kronor och motsvarande pensioneringskostnader med ett belopp av i runt tal 50 000 kronor.

Yttranden.

Statskontoret kan ej finna tillräckliga skäl anförda för inrättande av en biträdande polisintendentsbefattning vid statspolisens avdelning i Göteborg.

Länsstyrelsen och landsfogden i Göteborgs och Bohus län samt *polismästaren i Göteborg* tillstyrker förslaget om inrättande av befattningen som biträdande polisintendent vid statspolisavdelningen därstädes.

II. Motiv.

Utredningens förslag till fördelning av den personal, som beräknas tillkomma under budgetåret 1954/55, framgår av bil. 2. Utredningen förutsätter, att Kungl. Maj:t skall äga vidtaga de ändringar, som vid förslagets genomförande visar sig påkallade.

I de nu redovisade beloppen ingår avlöningar, pensioner, beklädnadsbidrag m. m. Kostnaden har uträknats med beaktande av de nuvarande avlöningskostnaderna i de särskilda polisdistrikten.

Departementschefen.

I likhet med statspolisintendenten anser jag, att behov föreligger av en chefsbefattning vid statspolisavdelningen i Göteborg, varför jag biträder statspolisintendentens förslag i denna del.

Den tidigare föreslagna omorganisationen av polisrytteriet torde medföra den av statspolisintendenten uppgivna minskningen i ersättningar till de berörda städerna för löner m. m.

Den av 1953 års riksdag beslutade utökningen av kriminalstatspolisen beräknades vid full utbyggnad draga en merkostnad av omkring 1 500 000 kronor per år i ersättning till städerna för avlöningskostnader m. m. Ersättningen för budgetåret 1953/54 beräknades till 420 000 kronor. Jag har tidigare uttalat, att man torde böra räkna med att samtliga nyinrättade tjänster vid kriminalstatspolisen kommer att tillsättas under nästa budgetår. På grund härav bör anslaget höjas med (1 500 000—420 000) 1 080 000 kronor i ersättning för avlöningskostnader, vartill kommer 50 000 kronor i anledning av de ändrade grunderna för beräkning av ersättningen för statspolispersonalens pensionskostnader.

Merutgiften för avlöningar m. m. på grund av utökningen av ordningsstatspolisen torde enligt av mig förut angivna principer för nästa budgetår böra beräknas till 80 procent av den merkostnad, som utredningen upptagit, eller i runt tal 2 017 000 kronor. Med hänsyn till statsbidragsbestämmelsernas utformning och då tillsättningen av de nya tjänsterna beräknas ske successivt, synes för ordningsstatspolisens förstärkning under nästa budgetår böra avses endast ett belopp av 850 000 kronor.

Den totala utgiftsökningen för hyra för stall och garage uppskattar jag efter omräkning på grund av belastningen till 32 000 kronor.

Såväl statspolisintendenten som utredningen har i sina anslagsäskanden beräknat ett visst belopp i ökade kostnader för underhåll och vård av statspolisens hästar i anledning av omorganisationen av polisrytteriet. Härigenom synes en dubbelräkning ha skett. Kostnadsökningen för vård och underhåll av statspolisens hästar torde, sedan omräkning på grund av belastningen företagits, i sin helhet kunna begränsas till 31 000 kronor.

Det ökade medelsbehovet under nästa budgetår för expeditionslokaler m. m. i anledning av den av 1953 års riksdag beslutade utökningen av kriminalstatspolisen och den nu föreslagna utbyggnaden av ordningsstatspolisen efter omräkning på grund av belastningen uppskattar jag till 43 000 kronor.

Såsom en automatisk ökning på anslaget tillkommer ett belopp av i runt tal 124 000 kronor.

Slutligen bör i händelse av bifall till Kun gl. Maj:ts förslag i proposition nr 75 till 1954 års riksdag angående polispersonalens löneförmåner under anslaget beräknas en utgiftsökning om cirka 700 000 kronor, varav cirka 50 000 kronor hänför sig till utökningen av ordningsstatspolisen.

Hela anslaget skulle i enlighet med det anförda för nästa budgetår uppföras med (6 775 000 + 20 460 — 106 650 + 1 080 000 + 50 000 + 850 000 + 32 000 + 31 000 + 43 000 + 124 000 + 700 000) 9 598 810 eller avrundat 9 600 000 (+ 2 825 000) kronor.

tvungas att bekosta ändringarna, då radiostationerna på sin tid godkänts i befintligt skick. Då det icke återstår annan möjlighet än att staten vidkännes kostnaderna, hemställes om högst 10 000 kronor härför.

II 1) Enligt utredningens mening bör samtliga fordon, som anskaffas med anledning av utökningen av ordningsstatspolisen, förses med polisradio. Med hänsyn till de för budgetåret 1954/55 föreslagna inköpen av fordon skulle sålunda för nämnda budgetår böra anskaffas 55 bilradioanläggningar å 4 600 kronor samt 60 motorcykelanläggningar å 3 000 kronor. Vidare föreslår utredningen, att 23 motorcyklar ävensom de fasta polisradiostationerna i Göteborg, Malmö och Linköping förses med anordningar för s. k. selektivt anrop. Härmed förstås anordningar, vilka kan utlösa impulser från en radiostation till en annan. För motorcykelförarna är det icke alltid möjligt att uppfatta anrop från närmaste fasta station, då anropen emellanåt är så svaga, att de överröstas av motorbullret. Därest den fasta radiostationen är försedd med anordning för selektivt anrop, kan denna station genom en impuls utlösa signal på motorcykelns signalhorn, varigenom föraren blir uppmärksamgjord på att han anropas från stationen. Framhållas må, att den fasta radiostationen i Stockholm redan under innevarande år med nu tillgängliga medel kommer att förses med dylik anordning. Kostnaden kan uppskattas till 2 000 kronor för en fast radiostation samt 200 kronor för en rörlig station.

2) För att kunna utföra hastighetskontroller under förhållanden, då förut omnämnda hastighetsmätare icke lämpligen kan användas, måste statspolisavdelningarna äga tillgång till portabla radioanläggningar. Under budgetåret 1954/55 föreslås anskaffning av 70 dylika anläggningar, vilka betingar ett pris av 3 000 kronor stycket.

Departementschefen.

Jag har intet annat att invända mot statspolisintendentens beräkning av medelsbehovet för den nuvarande organisationen än att något belopp icke torde böra anvisas till kostnader för ändring av vissa fasta radiostationer. Det bör nämligen enligt min mening ytterligare undersökas, huruvida icke kommunerna kan påtaga sig denna kostnad. Merkostnaden för utökning av ordningsstatspolisen anser jag medföra en utgiftsökning av 518 000 kronor.

Anslaget skulle alltså i sin helhet uppföras med (123 000 — 42 800 + 518 000) 598 200 eller avrundat 598 000 (+ 475 000) kronor. Härav torde ett belopp av 550 000 kronor böra avräknas mot automobilskattemedlen.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Statspolisorganisationen: Polisradioväsendet* för budgetåret 1954/55 under elfte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 598 000 kronor, därav 550 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

6. Poliskåren i Boden.

Under punkten 186 i årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att godkänna av mig framlagt förslag till avlöningsstat för poliskåren i Boden, att tillämpas tills vidare fr. o. m. budgetåret 1954/55, samt att till Poliskåren i Boden: Avlöningar för nämnda budgetår anvisa ett förslagsanslag av 530 000 kronor. Vid anmälan av ifrågavarande anslag framhöll jag, att 1953 års polislöneutrednings förslag omfattade polispersonalen vid denna kår och att på utredningen grundad proposition beräknades komma att föreläggas 1954 års riksdag. Jag förutsatte, att utan hinder av att medel för poliskåren i Boden äskades i statsverkspropositionen en lönereglering för kåren, om proposition därom framlades, skulle kunna genomföras fr. o. m. den 1 juli 1954.

I propositionen nr 75 har Kungl. Maj:t numera, på föredragning av chefen för civildepartementet, begärt riksdagens bemyndigande att utfärda polislönereglemente i huvudsaklig överensstämmelse med framlagt författningsförslag att gälla fr. o. m. den 1 juli 1954. Härvid har föreslagits, att polispersonalen vid poliskåren i Boden skall överföras till det nya polislönereglementet. Ett bifall till detta förslag medför ändrad lönegradsplacering och tjänstebestämmning för vissa befattningar vid poliskåren. För bestridande av de riksstaten för nästa budgetår belastande kostnadsökningar, som föranledes av bl. a. nämnda förslag, har Kungl. Maj:t i propositionen nr 125 under tolfte huvudtiteln äskat anslag till Täckning av beräknade kostnader för ändrad lönegradsplacering m. m. På grund härav blir någon omräkning av avlöningsanslaget för poliskåren i Boden, för vilken kostnadsökningen preliminärt kan beräknas till totalt cirka 30 000 kronor, icke erforderlig. Riksdagens bemyndigande synes dock böra utverkas att överskrida anslagsposten till avlöningar till icke-ordinarie personal under nämnda anslag med erforderligt belopp. Vidare torde Kungl. Maj:t böra utverka bemyndigande att vidtaga de ändringar av personalförteckningen för poliskåren, som föranledes av det nya lönereglementet.

Även den av mig i det föregående förordade indragningen av polisrytteriet i Boden påverkar anslagsbehovet och personalförteckningen för poliskåren. De ordinarie befattningshavare, som blir övertaliga — två konstaplar och en hästskötare — bör så snart som möjligt jämlikt 12 § kungörelsen om poliskåren i Boden (nr 713/1942) åläggas tjänstgöra vid statspolisavdelning å annan ort, men med hänsyn till ovissheten om möjligheterna att omgående bereda dem annan tjänstgöring torde medel för deras avlöande åtminstone för nästa budgetår böra beräknas under förevarande avlöningsanslag. Någon minskning av anslaget kan på grund härav tills vidare ej ske. Befattningarna bör dock fr. o. m. den 1 juli 1954 föras å övergångsstat.

Vid en indragning av rytteriet i Boden uppstår däremot en besparing å avlöningsanslaget för arvode till en biträdande hästskötare med 3 300 kro-

nor. Detta belopp synes dock för nästa budgetår få tagas i anspråk för att i första hand täcka förut berörda kostnadsökningar vid övergång till polis-lönereglementet.

Indragningen av polisrytteriet minskar även medelsbehovet under polis-kårens omkostnadsanslag. Dock synes någon omräkning av detsamma icke påkallad.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte utverka riksdagens bemyndigande att

a) vidtaga de ändringar av personalförteckningen för poliskåren i Boden, vilka i det föregående angivits, att gälla fr. o. m. den 1 juli 1954; samt

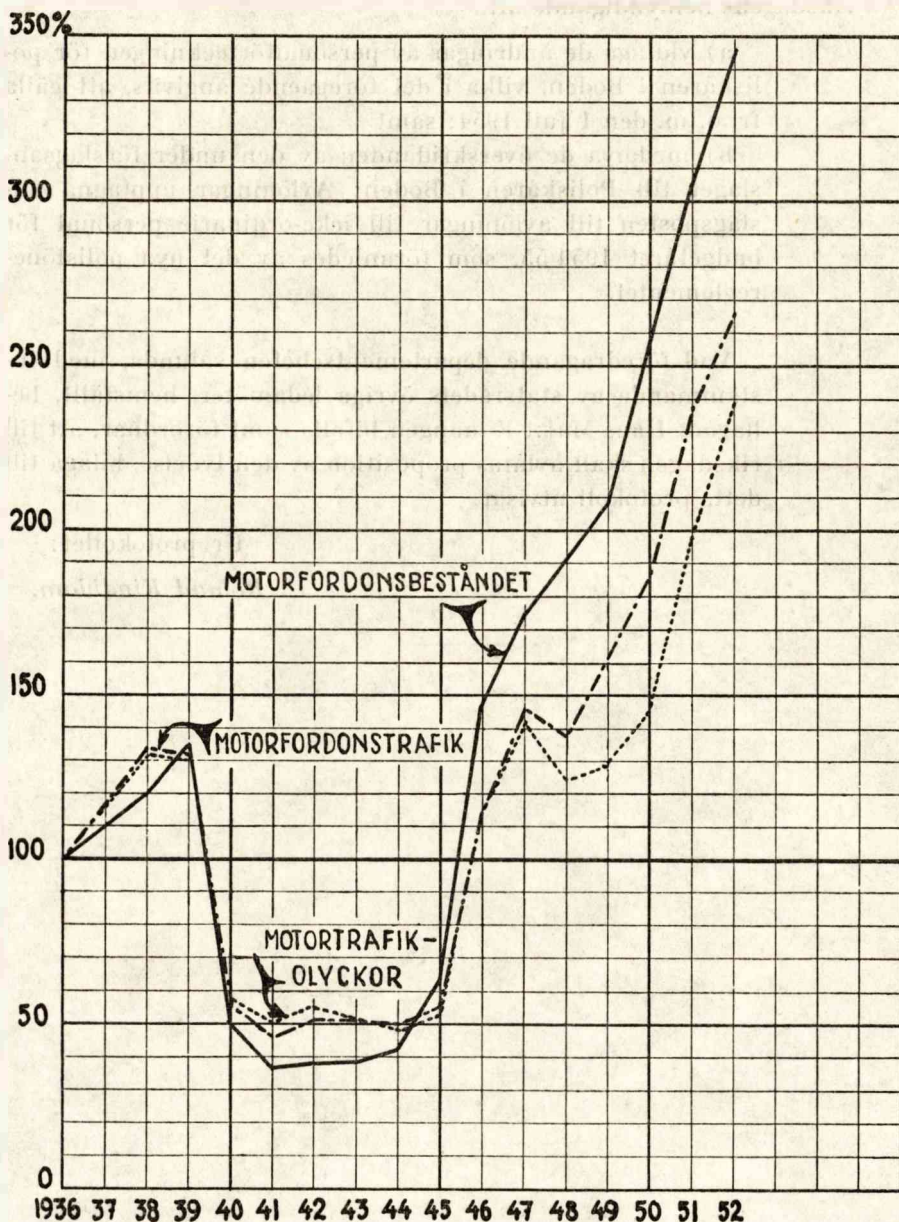
b) medgiva de överskridanden av den under förslagsanslaget till Poliskåren i Boden: Avlöningar upptagna anslagsposten till avlöningar till icke-ordinarie personal för budgetåret 1954/55, som föranledes av det nya polislöne-reglementet.

Vad föredragande departementschefen sålunda, med instämmande av statsrådets övriga ledamöter, hemställt, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla samt förordnar, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Roland Kindblom.

DIAGRAM UTVISANDE ANTALET MOTORTRAFIKOLYCKOR,
 ANTALET MOTORFORDON SAMT TRAFIKENS STORLEK
 UNDER ÅREN 1936-1952 I FÖRHÅLLANDE TILL ÅR 1936.



Bilaga 2.

T a b l å

över nuvarande och av trafiksäkerhetsutredningen föreslagen organisation
av ordningsstatspolisen.

Avdelning	Nuvarande organisation			Föreslagen ökning			Föreslagen organisation		
	Kommis- saries	Ök.	Konst.	Kommis- saries	Ök.	Konst.	Kommis- saries	Ök.	Konst.
Stockholm	1	5	46	³ 1(1)	4 (2)	41 (21)	⁵ 2	⁶ 9	¹⁰ 87
Nyköping	—	⁴ 1	⁴ 5	¹ 1(1)	1 (—)	9 (5)	¹ 1	2	14
Linköping	¹ 1	¹⁴ 1	¹⁴ 8	—	2 (1)	16 (8)	¹ 1	3	24
Jönköping	¹ 1	1	11	—	2 (1)	13 (7)	¹ 1	3	24
Växjö	—	1	5	¹ 1(1)	1 (—)	8 (4)	¹ 1	2	13
Kalmar	—	1	7	¹ 1(1)	1 (—)	12 (6)	¹ 1	2	19
Visby	—	—	—	—	1 (1)	5 (3)	—	1	5
Karlskrona	—	1	5	¹ 1(1)	— (—)	6 (3)	¹ 1	1	11
Kristianstad	—	—	—	¹ 1(1)	2 (1)	12 (6)	¹ 1	2	12
Malmö	1	2	23	—	3 (2)	21 (11)	1	⁷ 5	¹¹ 44
Halmstad	—	—	—	—	1 (1)	7 (5)	—	1	7
Göteborg	1	3	33	—	3 (2)	25 (12)	1	⁸ 6	¹² 58
Vänersborg	—	—	—	—	1 (1)	7 (5)	—	1	7
Skövde	—	1	5	¹ 1(1)	1 (—)	12 (6)	¹ 1	2	17
Karlstad	¹ 1	1	7	—	2 (1)	17 (9)	¹ 1	3	24
Örebro	¹ 1	1	11	—	2 (1)	12 (6)	¹ 1	3	23
Västerås	—	1	5	¹ 1(1)	1 (—)	9 (5)	¹ 1	2	14
Falun	¹ 1	1	8	—	2 (1)	16 (8)	¹ 1	3	24
Gävle	¹ 1	1	14	—	2 (1)	15 (8)	¹ 1	3	29
Sundsvall	¹ 1	1	16	—	3 (2)	16 (8)	¹ 1	⁹ 4	¹³ 32
Östersund	—	1	5	¹ 1(1)	1 (—)	9 (5)	¹ 1	2	14
Umeå	¹ 1	1	7	—	1 (1)	10 (5)	¹ 1	2	17
Luleå	1	2	20	—	2 (1)	17 (9)	1	4	37
	12	27	241	9(9)	39(20)	315(165)	21	66	556

¹ Gemensamt för ordnings- och kriminalstatspolisen.

³ Bitr. kommissarie.

⁴ För närvarande i Eskilstuna.

⁵ Därav 1 bitr. kommissarie.

⁶ Därav 2 beridna.

⁷ » 1 beriden.

⁸ » 1 beriden.

⁹ » 1 beriden.

¹⁰ » 20 beridna.

¹¹ » 10 beridna.

¹² » 12 beridna.

¹³ » 7 beridna.

¹⁴ För närvarande i Norrköping.

Siffrorna inom parentes anger den för budgetåret 1954/55 föreslagna utökningen.

Tablå

över nuvarande och av trafiksäkerhetsutredningen föreslaget antal motorfordon vid ordningsstatspolisen.

A v d e l n i n g	Nuvarande antal		Föreslagen ökning		Totalantal efter ökningen	
	Bilar	M.c.	Bilar	M.c.	Bilar	M.c.
Stockholm	10	2	13	8	23	10
Nyköping	2	—	3	2	5	2
Linköping	3	—	4	3	7	3
Jönköping	3	—	4	3	7	3
Växjö	2	—	2	2	4	2
Kalmar	3	—	3	2	6	2
Visby	—	—	2	—	2	—
Karlskrona	2	—	2	2	4	2
Kristianstad	—	—	4	3	4	3
Malmö	6	2	5	3	11	5
Halmstad	—	—	3	2	3	2
Göteborg	6	2	9	3	15	5
Vänersborg	—	—	3	2	3	2
Skövde	2	—	3	2	5	2
Karlstad	3	—	4	3	7	3
Örebro	3	—	4	2	7	2
Västerås	2	—	3	2	5	2
Falun	3	—	4	3	7	3
Gävle	4	—	5	3	9	3
Sundsvall	4	—	5	3	9	3
Östersund	2	—	3	2	5	2
Umeå	3	—	3	2	6	2
Luleå	7	—	6	3	13	3
	70	6	97	60	167	66

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
I. Inledning	3
II. Gällande organisation	5
III. 1953 års trafiksäkerhetsutredning jämte yttranden	8
1. <i>Fordonsbestånd, vägtrafikolyckor och trafikdisciplin</i>	8
2. <i>Resurserna för trafikövervakningen</i>	15
3. <i>Allmänna överväganden</i>	17
Utredningen	17
Yttranden	22
4. <i>Rekryteringsfrågan</i>	26
Utredningen	26
Yttranden	29
5. <i>Utökning av ordningsstatspolisen</i>	33
Utredningen	33
Yttranden	36
6. <i>Den centrala organisationen</i>	40
Utredningen	40
Yttranden	42
7. <i>Utbildningsfrågor</i>	45
Utredningen	45
Yttranden	47
8. <i>Kostnadsberäkningar</i>	50
Utredningen	50
<i>Departementschefen</i>	51
IV. Viss omorganisation av polisrytteriet	68
Promemorian	68
Yttranden	71
Departementschefen	72
V. Anslagsberäkningar	73
1. <i>Statspolisintendenten m. fl.: Avlöningar</i>	73
Departementschefen	78
2. <i>Statspolisorganisationen: Inköp av motorfordon m. m.</i>	80
Departementschefen	81

	Sid.
3. <i>Statspolisorganisationen: Underhålls-, drift- och expeditjonskostnader</i> ..	82
Departementschefen	88
4. <i>Statspolisorganisationen: Gottgörelse till polisdistrikten</i>	90
Departementschefen	92
5. <i>Statspolisorganisationen: Polisradiöväsendet</i>	94
Departementschefen	95
6. <i>Poliskåren i Boden</i>	96
Bil. 1—3	98—100