

Nr 20**Trafikutskottets betänkande i anledning av motion om förbättrade radiokommunikationer för ökad trafiksäkerhet m. m.****Motionen**

I motionen 1974:1426 av herr Gernandt m. fl. (c, m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder om 1. utredning om förutsättningarna för och värdet av att upplåta en eller två kanaler inom medborgarbandet i trafiksäkerhetsfrämjande syfte, 2. utredning om förutsättningarna för och värdet av att definitivt upplåta en eller två kanaler inom medborgarbandet för kommunikation och nödanrop i fjällvärlden, 3. att i anslutning till ovanstående eller separat utreda värdet av en service- och nödkanal, inom medborgarbandet, för handikappade.

Remissyttrandena

Över motionen har yttranden inhämtats från rikspolisstyrelsen, televerket och SOS Alarmering AB. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

Televerket framhåller i sitt yttrande att verket utfärdat särskilda trafikföreskrifter för privatradiotrafik för kanalerna 11 A och 16, vilka bl. a. används för att höja säkerheten för och underlätta navigeringen av småbåtar.

Beräffande förutsättningarna och värdet av att upplåta en eller två kanaler inom privatradiobandet i trafiksäkerhetsfrämjande syfte nämns att verket i samband med interpellation i riksdagen (1971 nr 92) förklarat sig berett att efter särskild framställning härom upplåta en speciell vägtrafikkanal på lämplig frekvens i privatradiobandet avsedd för trafiksäkerhetsmeddelanden. Särskilda trafikföreskrifter för användningen av vägtrafikkanalen skulle i så fall komma att utfärdas i likhet med vad som redan skett för kanalerna 11 A och 16. Uttalanden från bilisternas eller deras organisationers sida om behovet av en speciell vägtrafikkanal har dock saknats, och underhandsförfrågningarna har icke lett till något positivt ställningstagande. Med tanke bl. a. härpå avser verket inom kort att gå ut med en allmän skrivelse till berörda organisationer för att i första hand efterhöra deras synpunkter på behovet av en speciell vägtrafikkanal. Skulle de lämnade synpunkterna innebära ett klart positivt ställningstagande, säger sig verket vilja för sin del

medverka till att ställa en lämplig trafikkanal till förfogande för de vägfarande och även utarbeta särskilda trafikföreskrifter för en sådan kanals användning.

Beträffande kanaler inom privatradiobandet för kommunikation och nöd-anrop i fjällvärlden vill televerket bestämt hävda att ett definitivt upplåtande redan föreligger. Verkets "Trafikföreskrifter för privatradiotrafik på kanalerna 11 A och 16" äger nämligen tillämpning vid användning i fjällen.

I fråga om värdet av en service- och nödkanal inom privatradiobandet för handikappade uppger verket att kanal 17 i detta band sedan flera år uteslutande tilldelats handikappade (med läkarintyg) läkare med s. k. bak-jour och ett fåtal vägsamaritkårer. Sannolikheten för de handikappade att i en uppkommen nödsituation utanför den egna närzonen få förbindelse och förmedling av hjälp bedöms dock som mycket liten. I ett sådant läge skulle däremot förekomsten av en väletablerad vägtrafikkanal med en någorlunda väl fungerande passningstjänst enligt verket ge den handikappade betydligt större möjligheter att få hjälp. I detta sammanhang vill verket nämna att en arbetsgrupp bestående av representanter för Handikappinstitutet, socialdepartementet, arbetsmarknadsstyrelsen och trafiksäkerhetsverket för närvarande utreder möjligheterna för och värdet av att utnyttja televerkets manuella mobiltelefonsystem (MTD) för de handikappades kommunikationsbehov.

Från de synpunkter SOS Alarmering AB har att bevaka säger sig bolaget ej ha något att erinra mot att särskilda kanaler avdelas för nödsamtal från vägfarande och fjällvandrare i likhet med vad som skett för nöjesfarkoster till sjöss.

Utskottet är för sin del i likhet med televerket ej övertygat om behovet av en speciell vägtrafikkanal. Verket avser emellertid som nämnts att inom kort gå ut med en allmän skrivelse till berörda organisationer för att efterhöra deras synpunkter i frågan. Utskottet finner det värdefullt att en sådan undersökning kommer till stånd och anser att den bör genomföras utan dröjsmål. I avvaktan på resultatet härav synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen i denna del ej erforderlig.

Med hänsyn till vad televerket uppgivit om möjligheterna att kommunicera på privatradiobandet inom fjällvärlden bör motionen ej heller i den delen föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet vill för övrigt erinra om att en motion med samma syfte avstyrkts av fjolårets riksdag (JuU 1973:29).

Av televerkets yttrande framgår även att en särskild kanal inom privatradiobandet anvisats för bl. a. de handikappade. På grund härav och med hänsyn till att frågan om möjligheterna för de handikappade att utnyttja televerkets manuella mobiltelefonsystem f. n. utreds avstyrks motionen även såvitt nu är i fråga.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motionen 1974:1426.

Stockholm den 16 oktober 1974

På trafikutskottets vägnar

SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Lindahl i Lidingö (s), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Rosqvist (s), Stjernström (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Sellgren (fp), Johansson i Åmål (s), Karlsson i Malung (s), Torwald (c), Johansson i Vrångebäck (m) och Johansson i Malmö (s).

Yttranden över motionen 1974:1426

Rikspolisstyrelsen (1974-05-07)

Motionen avser dels att en eller två kanaler inom medborgarbandet upplåts i trafiksäkerhetsfrämjande syfte, dels att en eller två kanaler definitivt upplåts för kommunikation och nödanrop i fjällvärlden och dels att handikappade i anslutning till dessa kommunikationsmöjligheter eller separat inom medborgarbandet tilldelas en service- och nödkanal.

Privatradiotrafik för i motionen avsett ändamål måste bygga på stor grad av säkerhet. Den säkerhet som är nödvändig beträffande såväl "vägtrafikkanal" som "fjällräddningskanal" och inte minst för rörelsehindrade personer är ytterst svår att uppnå inom det sk medborgarbandet. Vårt lands topografi inverkar menligt på radiovågornas utbredning i allmänhet och särskilt märkbart är detta på MHz-bandets frekvensområden i närheten av 27 MHz. På grund av begränsad räckvidd med markvågen och inom aktuella frekvensområden erhållna reflexer av rymdvågen samt besvärande störningar från avlägsna radiostationer kan närtrafik omöjliggöras under flera timmar i följd. Vid privatradiotrafik är dessutom radiodisciplinen svår att upprätthålla. Onödigt meningsutbyte förhindrar angelägna meddelanden. Den höga störningsnivån jämte övriga nämnda förhållanden utesluter möjligheten till effektiv passning. Inte ens inrättande av ett stort antal passningscentraler skulle ge tillräcklig grad av säkerhet.

För att trygga kommunikationsmöjligheterna inom landet, på det sätt som motionen syftar till, pågår genom televerkets försorg en uppbyggnad av ett radiotelefon-nät som benämns MTD-systemet. Systemet byggs upp på 400 MHz-bandet där 70 kanaler är avsedda endast för detta ändamål. För närvarande är systemet uppbyggt så att det täcker hela kustområdet, största delen av E 4 samt Mälardalen. Det är avsett att systemet skall byggas ut så att kommunikation kan ske från vilken punkt som helst inom landet. Utbyggnadstakten är dock beroende av storleken på de medelsanslag som ställs till televerkets förfogande för ändamålet.

Vad beträffar motorfordonsburna vägtrafikanternas möjlighet till kommunikation syns MTD-systemet i fråga om säkerhet överträffa privatradiotrafik inom medborgarbandet. Detta gäller också kommunikation från båt även om möjligheterna till sändning på medborgarbandet är större över vatten än i terräng. Genom MTD-systemet garanteras abonnenten förbindelse genom televerkets försorg alla tider på dygnet.

På grund av de förhållanden som tidigare berörts torde det vara riskfyllt att bygga upp ett privatradiosystem som avses täcka fjälltrakterna. En person som råkat i nödsituation måste kunna förlita sig på funktionsdugligheten hos det hjälpmedel som står till förfogande. Däremot har rikspolisstyrelsen intet att erinra mot att det i fjällsäkerhetens intresse punktvis skapas motsvarande system för mera lokala ändamål, t. ex. med basradiostation på turistanläggningar som kan betjäna ett antal mobila stationer som kan disponeras av färdledare eller enskilda turister eller av ortsbefolkningen. Ett oöfvergängligt säkerhetskrav är emellertid att basstationen då står under ständigt passning och att uppkallning av de mobila stationerna sker kontinuerligt.

För de handikappade fordonsägarna torde anslutning till MTD-systemet

vara den mest säkra förbindelsemöjligheten. Förutom situationer i trafiken då hjälp behöver påkallas kan försening i tidsplanering eller dylikt meddelas till anhöriga eller vårdare.

Televerket (1974-05-16)

Motionen utmynnar i en hemställan om utredningar om dels förutsättningar för och värdet av att upplåta vissa kanaler inom det s. k. medborgarbandet i trafiksäkerhetsfrämjande syfte samt för kommunikation och nödanrop i fjällvärlden dels värdet av en service- och nödkanal inom medborgarbandet för handikappade.

Verket har i och för sig ingenting emot att de av motionärerna begärda utredningarna kommer till stånd men ställer sig dock något tveksamt till behovet.

Till stöd för denna sin uppfattning vill verket framhålla följande.

Frekvensområdet 26,958–27,282 MHz är enligt internationella överenskomelser upplåtet för industriella, vetenskapliga och medicinska högfrekvensapparater. Införandet av privatradio i Sverige och upplåtandet av frekvenser härför skedde därför med det klara förbehållet att störningar från högfrekvensapparater måste tolereras och att televerket inte kunde lämna några garantier för störningsfrihet. Bandet är dessutom känsligt för s. k. långdistansstörningar vars intensitet bl. a. är beroende av den periodiska solaktiviteten. Denna går under den närmaste femårsperioden mot ett nytt solfläcksmaximum med ökande störningar som resultat.

Dessa förhållanden gör att privatradiobandet inte kan anses lämpligt för seriös radiotrafik som behöver vara ostörd.

De relativt prisbilliga privatradiostationerna och den ökande efterfrågan på mindre seriös radiokommunikation bl. a. i samband med den enskilde medborgarens olika fritidsaktiviteter har emellertid medfört en stark utveckling inom privatradioområdet.

Cirka 150 000 stationer fördelade på drygt 45 000 privatradiotillstånd utgör helt naturligt en icke föraktlig kommunikationsreserv, som bl. a. rätt använd kan ha viss betydelse som komplement till samhällets normala räddnings- och säkerhetsfunktioner. Ett exempel härpå är den sedan ett flertal år fungerande användningen av privatradiokanalerna 11A och 16 för att bl. a. höja säkerheten och underlätta navigering för småbåtar. Sjöfartsverket svarar här under båtsången för viss passning av kanal 11A vid sina lotsstationer längs kusterna.

Televerket har utfärdat särskilda trafikföreskrifter för privatradiotrafik på kanalerna 11A och 16. Verket betonar för övrigt i årets upplaga av föreskrifterna att användning av privatradioanläggningar för höjande av säkerheten till sjöss och i fjällen bör betraktas som ett komplement till andra men betydligt trafiksäkrare radiosystem. Vidare sägs att privatradio i båten inte utgör någon garanti för förbindelse med omvärlden vid en uppkommen nödsituation men att den ändå, under vissa förutsättningar, torde kunna ge relativt goda möjligheter till någon form av förbindelse.

Vid varje planerad användning av privatradioanläggningar i säkerhetshöjande syfte bör man vara helt klar över de ovan påtalade begränsningarna i bandets användbarhet. Innehavet av privatradioanläggning får inte ge en falsk trygghetskänsla. Verket anser vidare att det enda motivet för en sådan användning i det aktuella bandet är att kommunikationsresursen i mycket

stor utsträckning redan finns.

Beträffande förutsättningarna för och värdet av att upplåta en eller två kanaler inom privatradiobandet i trafiksäkerhetsfrämjande syfte kan nämnas att verket, i samband med interpellation nr 92 i riksdagen 1971-03-25 i denna fråga, förklarat sig berett att, efter särskild framställning härom, upplåta en speciell vägtrafikkanal på lämplig frekvens i privatradiobandet avsedd för trafiksäkerhetsmeddelanden.

En förutsättning var dock att man var beredd acceptera ovan påtalade störningsrisker och att man genom medverkan från en eller flera till vägtrafiken knutna organisationer kunde få en seriös uppläggning av den tänkta vägtrafiktjänsten med möjlighet till en effektiv och meningsfylld passning baserad på frivilliga insatser och/eller organisatoriska åtaganden.

Särskilda trafikföreskrifter för användningen av vägtrafikkanalen skulle i så fall komma att utfärdas i likhet med vad som redan skett för kanalerna 11A och 16.

Verket är fortfarande berett att upplåta en speciell vägtrafikkanal enligt ovan. Med hänsyn till dels skillnaderna i behoven att få kontakt längs en väg och till sjöss dels det begränsade antalet tillgängliga kanaler inom bandet bör endast en kanal upplåtas för det aktuella ändamålet.

Med undantag av den tidigare nämnda interpellationen är det framför allt olika privatradioklubbar och liknande, där man företrädesvis är allmänt intresserad av radio, som hittills mera konkret påtalat behovet av en vägkanal.

Uttalanden från de vägfarandes (bilisternas) eller deras organisationers sida om behovet av en speciell vägtrafikkanal har däremot saknats. Underhandsförfrågningar har tidigare icke heller lett till något positivt ställningstagande. Det kan dock tänkas att organisationerna känt en viss tveksamhet när det gällt att ta ansvar för säkerhetstrafiken och möjligheterna att åstadkomma en effektiv och meningsfylld passning av en tänkt vägtrafikkanal.

Med tanke härpå och med hänsyn till föreliggande motion och upprepade framställningar från vissa andra privatradiointressenter kommer verket inom kort att gå ut med en allmän skrivelse till berörda organisationer för att i första hand efterhöra deras synpunkter på behovet och värdet av en speciell vägtrafikkanal avsedd att komma till användning i trafiksäkerhetsfrämjande syfte, utan att därigenom direkt binda upp organisationerna i ansvarsfrågan och eventuella organisatoriska åtaganden.

Skulle de lämnade synpunkterna innebära ett klart positivt ställningstagande för en vägtrafikkanal, vill verket för sin del medverka till att ställa en lämplig trafikkanal till förfogande för de vägfarande och även utarbeta särskilda trafikföreskrifter för en sådan kanals användning. Det förefaller verket skäligt att i ett sådant läge upplåta den behövliga trafikresursen och låta frivilliga insatser och organisatoriska åtaganden successivt växa fram och på basis av vunna erfarenheter på sikt resultera i en effektiv och meningsfylld passning av vägtrafikkanalen.

I det fall en av Kungl. Maj:t tillsatt utredning bedöms böra komma till stånd, är det verkets uppfattning att tyngdpunkten i densamma bör läggas på de synpunkter om värdet och behovet av en speciell vägtrafikkanal som de vägfarande (bilisterna) och deras organisationer kan ha att anlägga. Verket kommer för sin del givetvis icke att föregripa resultatet av en sådan utredning, varför det tidigare skisserade eventuella upplåtandet av lämplig vägkanal i så fall får anstå.

Vad beträffar förutsättningarna för och värdet av att definitivt upplåta en eller två kanaler inom privatradiobandet för kommunikation och nöd-anrop i fjällvärlden vill televerket bestämt hävda att ett sådant definitivt upplåtande redan föreligger.

Verkets "Trafikföreskrifter för privatradiotrafik på kanalerna 11A och 16", äger även tillämpning vid användning i fjällen. Årets upplaga av föreskrifterna, som dock ännu endast föreligger i manusutförande (varav ett exemplar bifogas för kännedom), innehåller dessutom en förteckning över de fjällhotell eller motsvarande som under 1974 har speciell passning på kanal 11A.

Denna organiserade passning i fjällvärlden har tillkommit på initiativ av bl. a. den kände fjällflygaren Gunnar "Spökis" Andersson och torde få betraktas som en försöksverksamhet med goda utvecklingsmöjligheter.

Frekvensområdet 26,1–27,5 MHz är enligt det internationella radioreglementet upplåtet för fast och mobil trafik med undantag av aeronautisk mobil trafik. Den europeiska post- och telesammanslutningen CEPT har dessutom rekommenderat förbud mot användning av privatradioanläggningar på 27 MHz-bandet i flygplan.

Verket har emellertid, med hänsyn tagen till de speciella kommunikationssvårigheterna i fjällvärlden, den ringa trafikbeläggningen och att behovet uteslutande avser uppkomna nödsituationer, beslutat att tills vidare undantagsvis medge användning av privatradiosändare i ambulansflygplan och spaningshelikoptrar inom fjällområden, varvid dock vissa restriktioner i användningen föreskrivits.

Kanal 10 i privatradiobandet tilldelas normalt samerna för samband vid bl. a. renskiljning. Denna kanal är därför vanlig i fjällvärlden och kan eventuellt bli aktuell som ett komplement till kanalerna 11A och 16 i sådana nödsituationer där förbindelse av olika anledningar inte är möjlig att etablera på dessa två kanaler.

Slutligen får verket vad beträffar värdet av en service- och nödkanal inom privatradiobandet för handikappade meddela att kanal 17 i privatradiobandet sedan ett flertal år uteslutande tilldelats handikappade (med läkarintyg), läkare med s. k. bakjour och ett fåtal vägsamaritkårer. Det totala antalet tillstånd för handikappade på denna kanal uppgår för närvarande till knappt 1 % av hela tillståndsstocken, varför sannolikheten för att i en uppkommen nödsituation utanför den egna närzonen få förbindelse och förmedling av hjälp får bedömas som mycket liten i ett sådant läge skulle däremot förekomsten av en väletablerad vägtrafikkanal med en någorlunda väl fungerande passningstjänst säkerligen ge den handikappade betydligt större möjligheter att få hjälp.

Verket anser dock att den skyddade kanal 17 har stor betydelse för den handikappade inom dennes egen närzon med tanke på de besvärliga situationer som en handikappad dagligen ställs inför och som med tillgång till denna kommunikationsmöjlighet lättare och snabbare torde kunna bemästras.

I detta sammanhang vill verket också omnämna att en arbetsgrupp bestående av representanter för Handikappinstitutet, Socialdepartementet, Arbetsmarknadsstyrelsen och Trafiksäkerhetsverket för närvarande utreder möjligheterna för och värdet av att utnyttja televerkets manuella mobiltelefonssystem (MTD) för de handikappades kommunikationsbehov.

Avslutningsvis kan dessutom nämnas att verket inom ramen för det nordiska telesamarbetet för närvarande deltar i arbetet inom en speciell arbets-

grupp med syfte att försöka harmonisera tekniska och administrativa bestämmelser för privatradio inom de områden där en sådan harmonisering är av väsentlig betydelse.

Man har därvid bl. a. kunnat konstatera att privatradion och dess användningsområden utvecklats på olika sätt inom vart och ett av de deltagande länderna (Danmark, Finland, Norge och Sverige) och att en koordinering därför torde komma att stöta på svårigheter oavsett vilka lösningar som kan komma att föreslås.

Möjligheterna för en eventuell gemensam nordisk vägtrafikkanal torde vara obefintliga. Endast Norge har varit inne på att upplåta en allmän kanal som oavsett tilldelade trafikkanaler skulle få användas för kontakter med andra tillståndshavare när en uppkommen situation så kräver. Det norska förslaget bygger icke på någon organiserad passning av en sådan allmän kanal och effekten är begränsad till max 0,5 W medan max 5 W skulle komma att gälla för en vägtrafikkanal i Sverige.

För kommunikationsbehov i fjällvärlden föreligger dock vissa möjligheter till en koordinerad användning av kanal 10 i såväl Sverige som Norge.

Med hänsyn till pågående nordiska harmoniseringssträvanden inom privatradioområdet kommer verket att informera övriga nordiska teleadministrationer innan definitivt beslut fattas om upplåtande av en speciell vägtrafikkanal i Sverige.

Bilaga till televerkets yttrande

Trafikföreskrifter för privatradiotrafik på kanalerna 11A och 16, utfärdade i maj 1974

Privatradiokanalerna 11A och 16 är i första hand avsedda att användas för småbåtar för att höja säkerheten och underlätta navigering. Samma kanaler får även användas i fjällen för att höja säkerheten vid bl. a. skidturer och fjällvandringar.

Följande föreskrifter avser framför allt kanalernas användning till sjöss men äger till stor del även tillämpning vid användning i fjällen.

Som allmän regel gäller att kanalerna 11A och 16 endast får användas för *nödvändig* trafik.

Amatörtrafik är ej tillåten. Utsändning av anrop som ej är riktat till specifik motstation (allmänt anrop) är endast tillåtet vid nödtrafik eller i förebyggande syfte vid korta lokala varningsmeddelanden om hastigt uppkommande värderleksförsämring eller påträffat sjöhinder. Trafik för utförande av tekniska experiment får ej bedrivas. *Enstaka mycket kortvariga* testsändningar får dock ske då så är oundgängligen nödvändigt för att prova eller justera anläggningen. Vid all sådan sändning skall stationens anropssignal sändas även vid provets slut.

Kanal 11A (27,095 MHz)

Kanal 11A får användas:

- a) för säkerhetstrafik vid nödtillfällen
- b) för sändning av meddelanden avsedda att förhindra onödiga räddningspådrag (exempelvis information om försening eller ändrad färdplan)

- till stationer som har passning på kanalen och som räknas upp i denna folder (lotsplatser, kustbevakningsstationer, fjällhotell etc) eller där sådana ej kan nås
- till andra lämpliga basstationer (exempelvis tillhörande fiskeri- eller båtorganisation).

Under de närmaste fem minuterna före varje hel timme skall skärpt uppmärksamhet iaktas vid passning av kanal 11A. Endast säkerhetstrafik vid nödtillfällen får då förekomma.

Kanal 16 (27,155 MHz)

Kanal 16 får användas för trafik med andra båtar samt med båtklubbstationer eller där sådana ej kan nås, med andra för tillfället lämpliga stationer. Följande trafik får utväxlas över kanal 16:

- a) anhållan om hjälp vid nödtillfällen eller om bistånd vid navigering
- b) utbyte av meddelanden vid räddningsaktioner
- c) meddelanden om förseningar e. d. avsedda att förhindra onödiga räddningspådrag
- d) korta meddelanden innehållande upplysningar av värde för navigering etc. (inkl. lokala varningsmeddelanden om hastigt uppkommande väderleksförsämring eller påträffat sjöhinder).
- e) anropsförfarande med omedelbar övergång till bestämd trafikkanal i det fall den sökta stationen (i båt) är inställd för passning av kanal 16.

Det är av största vikt att en god trafikdisciplin iaktas. Sändning får ej ske om kanalen är upptagen av trafik.

Säkerhetstrafik måste ovillkorligen ges företräde framför all annan trafik

Meddelande, som mottagits av basstation, får ej överföras till adressaten via andra basstationer (fast radiotrafik) utan skall vidarebefordras på de normala teleförbindelserna. Sådan vidarebefordran får dock undantagsvis ske vid nöd- och säkerhetstrafik i det fall basstationen ej har tillgång till det normala telenätet.

Anm.

1. Kanalerna 11A och 16 får oavsett tidpunkt på året endast användas under de betingelser och på det sätt som angivits ovan.

2. Användning av privatradoanläggningar för höjande av säkerheten till sjöss och i fjällen bör betraktas som ett komplement till andra befintliga men betydligt trafiksäkrare radiosystem. Privatrado i båten utgör ingen garanti för förbindelse med omvärlden vid en uppkommen nödsituation men torde ändå, under vissa förutsättningar, kunna ge relativt goda möjligheter till någon form av förbindelse.

TELEVERKETS CENTRALFÖRVALTNING
Radioutvecklingssektionen

Passning på privatradiokanalen 11A

Passning sker under 1974 på följande platser

Lotsplatser (motsvarande):

Norrlandskusten

Kalix (Erikören)
Luleå (marinen tullen)
Piteå
Rödkallen
Öjebyn (brandstn.)
Skellefteå
Umeå (tullen)
Bredskär
Skagsudde
Härnösand (tullen)
Spikarna (Sundsvall)
Ljusne
Bönan
Svartklubben

Sydskusten

Helsingborg
Glumslöv (tullen)
Malmö (månd.-fred.
08.00–16.30)
Trelleborg (brandstn.)
Simrishamn (brandstn.)
Hanö
Sölvesborg (brandstn.)
Karlshamn
Aspö
Karlskrona (tullen)

Vänern

Kristinehamn
Aspholmen
Dalbobron

Ostkusten

Söderarm
Furusund (tullen)
Stockholm (tullen)
Sv. Högarna
Sandhamn
Dalarö
Landsort
Södertälje
Gotska Sandön
Visby
Hävringe
Gryt (tullen)
Idö
Kråkelund
Ölands norra udde
Kalmar

Västskusten

Strömstad
Nordkoster (end.
dagtid)
Gravarne (tullen)
Lysekil Nya (Brofj)
Lysekil
Marstrand
Vinga
Göteborg (tullen)
Varberg
Halmstad

Fjällhotell (motsvarande):

Jämtland

Åkersjöns fjällhotell
Kolåsens fjällhotell
Anjans fjällhotell
Permings turisthotell, Kall
Fjällgården, Åre
Köja fjällhotell
Häggsjönäs semesterby
Storliens högfjällshotell
Blåhammaren, turiststa-
tion
Sylarna, turiststation

Härjedalen

Helags turiststation
Ramundbergets fjällgård
Walles fjällhotell
Tännadalens turiststation
Fjällnäs turiststation
Vemdalens högfjällshotell

I fjällen sker passning
alla dagar mellan
08.00–18.00

Följande nödhamnar är försedda med privatradiostationer i s.k.nödradioskåp
att användas vid behov:

<i>Luleå skärgård</i>	<i>Läge:</i>	<i>Stockholms skärgård</i>	<i>Läge:</i>	<i>Västkusten</i>	<i>Läge:</i>
	Lat N Long O		Lat N Long O		Lat N Long O
Kataja	65 42,7 24 09,5	Håkanskär	59 47,8 19 15,2	Hallands Väderö	56 26,1 12 34,6
Sandskär	63 33,7 23 43,7	Inre Hamnskär	39 44,0 19 18,9	Tistlarna	57 30,7 11 44,0
Halsögrund	65 39,5 23 33,7	Norrpada	59 37,7 19 16,1	Kungsö	57 33,5 11 46,7
Likskär	65 38,8 23 02,7	Röder Bodskär	59 35,0 19 26,0	Lindholmen (V Hälsö)	57 44,2 11 37,2
Tisteröarna	65 43,5 22 36,1	Lygna	59 32,4 19 27,8	Ussholmen (SSW Marstrand)	57 50,9 11 33,1
Båtöharen	65 37,9 22 49,6	Fredlarna	59 31,1 19 22,1	Altarholmen (I Grönskären)	58 01,0 11 27,2
Småskär	65 28,5 22 44,5	Ängskär	59 31,9 19 16,5	Vasholmarna	58 13,0 11 22,6
Norra Espen	65 24,0 22 31,7	Gillöga Österskär	59 25,5 19 21,2	Brandskären	58 17,9 11 20,4
Stor-Räbben	65 11,2 21 56,3	Gillöga Storskär	59 24,6 19 20,7	Skut- o Hamn- holmen	58 33,6 11 11,6
Stenskar	65 07,8 21 43,1	Sprickopp (Lilla Nassa)	59 24,0 19 12,0	Gluppö	58 34,8 11 12,8
Malören	65 31,8 23 33,4	Horsten	59 18,2 19 08,6	Gåshåla	58 32,9 11 05,6
Södra Bottenviken		Bullerö	59 12,1 18 51,1	Väderö Storö	58 34,8 11 04,2
Skötgrunnan	64 36,0 21 30,0	Hallskär	59 10,1 18 50,0	Morö	58 39,8 11 09,0
Vapplan	63 34,9 20 01,3	Norsten (utanför Ornö)	59 02,0 18 39,0	Ulsholmen. norra viken	58 43,5 11 08,9
				Ursholmen	58 50,0 10 59,7
		<i>Sydskusten</i>			
		Utklippan	55 57,2	Tjälleskär	58 50,9
		(nödtypefon)	15 42,3		11 02,3

SOS Alarmering AB (1974-05-06)

Från de synpunkter SOS Alarmering AB har att beakta finns intet att erinra mot att särskilda kanaler avdelas för nödsamtal från vägförare och fjällvandrare i likhet med vad som skett för nöjesfarkoster till sjöss.

Med hänvisning till privatradioutrustningarnas förhållandevis låga tekniska standard och till att privatradiobandet är öppet för mindre strikt organiserad trafik vill vi framhålla angelägenheten av att brukarna inte bibringas en överdriven uppfattning om privatradioutrustningarnas säkerhetshöjande effekt. Upplåtandet av särskilda nödkanaler kan komma att medverka till en sådan övervärdering. Huruvida nödkanal för handikappade är önskvärd eller ej kan vi inte bedöma. Som säkerhetssystem i handikappfordon anser vi dock privatradioutrustningar vara klart otillräckliga.

Det torde åligga televerket att bedöma huruvida det är möjligt att genomföra den reduktion av privatradiobandets trafikkapacitet som avdelandet av särskilda nödkanaler innebär.

Slutligen får vi framhålla att SOS-AB inte finner det förenligt med de uppgifter som enligt av riksdagen godkänt avtal åligger bolaget att bekosta radioanläggningar för och/eller att åta sig passning av radiokanaler inom privatradiobandet.