

TRAFIKPOLISEN MER ÄN DUBBELT BÄTTRE



Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2014



National Library
of Sweden

Polisens trafikövervakning reformeras

SOU 1992:81

Betänkande av Trafikpolisutredningen

TRAFIKPOLISEN MER ÄN DUBBELT BÄTTRE



Polisens trafikövervakning reformeras

SOU 1992:81

Betänkande av Trafikpolisutredningen

Ref KB 0c



Statens offentliga utredningar
1992:81
Justitiedepartementet

Adress: Allmänna Förlaget
Kungälv
108 47 Stockholm
Tel 08739 9230
Telefax: 08739 9248

Trafikpolisen mer än dubbelt bättre

Betänkande av Trafikpolisutredningen
Stockholm 1992

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget, som också på uppdrag av regeringskansliets förvaltningskontor ombesörjer remissutsändningar av dessa publikationer.

Adress: Allmänna Förlaget
Kundtjänst
106 47 Stockholm
Tel 08/739 96 30
Telefax: 08/739 95 48

Publikationerna kan också köpas i Informationsbokhandeln, Malmtorgsgatan 5, Stockholm.

Statsrådet och chefen för Justitiedepartementet

Genom beslut den 16 maj 1991 bemyndigade regeringen chefen för Civildepartementet att tillkalla en särskild utredare för att se över polisens trafikövervakning samt att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Med stöd av detta bemyndigande förordnades den 7 juni 1991 dåvarande landshövdingen Göte Fridh som särskild utredare.

Att som experter biträda utredningen förordnades samma dag länspolismästaren, numera planeringsdirektören Ulf Arvidsson, polisöverintendenten Håkan Jaldung och departementssekreteraren Lena Rydén.

Till sekreterare i utredningen förordnades den 17 juni 1991 organisationsdirektören, numera departementssekreteraren Mats Öhrström.

Utredningen har antagit namnet Trafikpolisutredningen.

Trafikpolisutredningen överfördes till Justitiedepartementet den 1 december 1991 i samband med att polisfrågorna överfördes från Civildepartementet till Justitiedepartementet.

Jag får härmed överlämna Trafikpolisutredningens betänkande "Trafikpolisen mer än dubbelt bättre".

Till betänkandet har fogats ett särskilt yttrande av experterna Ulf Arvidsson, Håkan Jaldung och Lena Rydén.

Betänkandet är utformat på ett sådant sätt att det innehåller både förslag om målangivelser och en rad konkreta åtgärdsförslag med det gemensamma syftet att förnya och utveckla polisens trafikövervakning. Många av åtgärdsförslagen bör det vara möjligt att börja genomföra redan under det nu löpande budgetåret 1992/93, och en massiv polisinsats för trafikövervakning bör inplaneras under trafiktopparna sommaren 1993. Målangivelserna och de mer framåtsyftande åtgärdsförslagen har den karaktären att de bör behandlas vid redovisningen av polisfrågorna i 1993 års budgetproposition. I några delar har utredningens förslag också en konkret anknytning till det

pågående arbetet med ett trafiksäkerhetsprogram och en trafiksäkerhetspolitisk proposition. Det är min förhoppning att man på det här sättet snabbt kan komma igång med den föreslagna förnyelsen av trafikövervakningen.

Uppdraget är härmed slutfört.

Stockholm i september 1992

Göte Fridh

/Mats Öhrström

Innehållsförteckning

<i>Sammanfattning</i>	11
---------------------------------	----

BAKGRUNDSBESKRIVNING

1	<i>Utredningens tillkomst</i>	27
1.1	Bakgrund	27
1.2	Behovet av en översyn	28
1.3	Direktiven	29
2	<i>Nuvarande organisation för trafikövervakning</i>	31
2.1	Central nivå	31
2.2	Regional verksamhet	32
2.3	Lokal verksamhet	33
2.4	Budget- och planeringsprocessen	34
	2.4.1 Budgetsystem	34
	2.4.2 Planeringssystem	36
2.5	Samverkande myndigheter inom trafikövervakningen .	37
3	<i>Metoder i polisens trafikövervakning</i>	39
3.1	Allmänt om arbetsmetoderna	39
3.2	Inre arbetsledning m.m.	41
3.3	Hastighetsövervakning	42
	3.3.1 Användning av radarhastighetsmätare Rc 110 .	42
	3.3.2 Instrument för mätning av genomsnittshastighet	43
	3.3.3 Stoppur	43
	3.3.4 Helikopter	43
	3.3.5 Efterföljande	43
	3.3.6 Färdskrivare	43
3.4	Allmän trafikövervakning	44
	3.4.1 Kontroll av regelefterlevnaden	44
3.5	Fordonskontroll	44
	3.5.1 Teknisk fordonskontroll	44
	3.5.2 Brukskontroll	45
	3.5.3 Bilprovningen	45

4	<i>Det internationella perspektivet</i>	47
4.1	Internationella jämförelser	47
4.2	Finland	47
4.3	Norge	49
4.4	Danmark	52
4.5	Europeiskt polissamarbete	55
5	<i>Dispositionen av resurserna för trafikövervakning</i> . . .	57
5.1	Riktlinjerna	57
5.2	Resursfördelningen i stort	57
5.3	Planeringen på central, regional och lokal nivå	58
6	<i>Trafikolycksfallen</i>	61
7	<i>Statistiska uppgifter om polisens trafikövervakning</i> . .	63
8	<i>Forskning om trafikövervakning</i>	65
8.1	Forskningsinstitutioner m.m.	65
8.2	Genomförda projekt under åren 1976-1986	65
8.3	Några undersökningar under senare tid	66
8.4	NORDPOL	67
9	<i>Uppläggnings- och utredningsarbetet</i>	69
9.1	Målen för trafiksäkerhetsarbetet	69
9.2	Utredningens utgångspunkter för polisens trafik- övervakning	69
9.3	Många kontakter under utredningsarbetet	71
9.4	Särskilda egna undersökningar	72
9.4.1	Bearbetning av trafikavdelningarnas verksam- hetsstatistik	72
9.4.2	Specialundersökning av radarkontroller	74
9.4.3	Effektiviteten mätt i antalet genomförda kontroller	75
9.4.4	Enkätundersökning om trafikanternas attityder .	76

ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

10	<i>Trafikövervakningen - med uppdrag att rädda liv</i> . . .	77
10.1	Mer än dubbelt bättre - en utmaning för trafikpolisen	77
10.2	Att rädda liv	78
10.3	Goda exempel visar vägen vidare	78
10.4	Lägg ribban högt	79

11	<i>Mål och medel</i>	81
11.1	Ökad trygghet och säkerhet i trafiken	81
11.2	Mål	84
11.3	Medel	84
12	<i>Kritisk granskning leder till förnyelse med krav på ökad effektivitet</i>	87
12.1	Utredningens arbetssätt	87
12.2	En kritisk granskning av trafikpolisens verksamhet	88
12.3	Några slutsatser av den kritiska granskningen	89
12.4	En uppfordran till förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning	90
12.5	Några föresatser för förnyelse och utveckling	90
12.6	Effekten i siffertal	92
13	<i>Trafikövervakning där olycksriskerna är störst</i>	95
13.1	Ändrad inriktning av trafikövervakningen	95
13.2	Alla disponibla resurser in i aktiv trafikövervakning	96
13.3	Tätortstrafiken	98
13.4	Framkomligheten	101
13.5	Trafiknykterheten	102
13.6	Trafiken på vägarna utanför tätort	106
13.7	Hastighetsövervakningen	107
13.8	Trafikantbeteendet	110
13.9	Eskorterna ingen uppgift för trafikpolisen	114
13.10	Övervakning av skotertrafiken	117
14	<i>Större synlighet och bättre utrustning</i>	119
14.1	Att synas mer betyder så mycket	119
14.2	Kritisk granskning av utrustningsfrågorna	120
14.3	Utveckling av den tekniska utrustningen	121
14.4	Nya former för utrustningsanskaffning	123
14.5	Samverkan med bl.a. väg- och trafikinstitutet och kriminaltekniska laboratoriet om utrustningsfrågorna	124
14.6	Öppen eller dold övervakning	125
14.7	Patrulleringsformerna	127
14.8	Informationsinriktad och förebyggande verksamhet	130
14.9	Administrativ personal i trafikövervakningen	132
14.10	Poliserna själva och deras fordon mer synliga i trafiken	133
15	<i>Förnyelse av arbetsformerna</i>	135
15.1	Förnyelse och utveckling - en positiv utmaning	135

15.2	En genomgripande förnyelse av arbetsformerna	136
15.3	Delegering av det operativa ansvaret - ny rollfördelning	138
15.4	Trafikpolis i varje län - med samverkan över länsgränserna	142
15.5	Ökad organiserad samverkan mellan trafikpolisen och ordningspolisen	148
15.6	Automatisk hastighetsövervakning	149
15.7	Rapportering - samspelet med åklagare och domstolar	151
15.8	Översyn av hela trafiklagstiftningen	154
15.9	Författningsjustering med anledning av JO-utlåtande	155
16	<i>Fordonskontrollen på väg förstärks</i>	159
16.1	Mer av fordonskontrollen på väg	159
16.2	Ta vara på bilprovningens resurser	160
16.3	Förslag till organisationsmodell och avtal för samverkan med bilprovningen	162
16.4	De nuvarande bilinspektörernas uppgifter och framtida ställning	164
17	<i>Aktivt samarbete med Vägverket och kommunerna som väghållare</i>	167
17.1	Väghållningsansvaret - trafiksäkerhetsansvaret	167
17.2	Förslag till fördjupad samverkan med Vägverket	168
17.3	Samverkan kring Vägverkets databank och statistikfrågan	173
17.4	Samverkansformerna med kommunerna	174
17.5	Frågan om kommunal väghållningsavgift	175
17.6	Förnyelse i den lokala trafikövervakningen	176
17.7	De kommunala parkeringsvakterna	177
17.8	Samverkan med Räddningsverket beträffande transporter av farligt gods	180
18	<i>Öppna verksamhetsformer - trafikanternas attityder</i>	183
18.1	Trafikanternas attityder till polisens trafikövervakning	183
18.2	Se trafikanterna som en resurs i stället för som ett problem	185
18.3	Samverkan med pressen och radio/TV	186
18.4	Samverkan med NTF och andra organisationer	188
18.5	Bred informationskampanj	188
19	<i>Samlade resurser målstyrs av regeringen</i>	191
19.1	Nytt budgetsystem med målstyrning av regeringen	192
19.2	Förslag till regeringens riktlinjer för polisens trafikövervakning	193

19.3	Uppföljning och utvärdering	195
19.4	Länsstyrelsernas fördelning av länsramarna vad gäller trafikövervakningen	197
19.5	Fortlöpande utbildningsinsatser för trafikpoliserna - och tillräckliga medel även för utrustningsanskaffning	201
20	<i>Snabbt genomförande</i>	203
20.1	Effektivitetsvinster på 30 miljoner kronor i månaden	203
20.2	Sätt igång redan under hösten 1992 - massiv trafikövervakning sommaren 1993	203
20.3	Det behöver skakas om i begreppen	205
20.4	En hälsning direkt till trafikpoliserna	208
	<i>Särskilt yttrande</i>	211
	 <i>Bilagor</i>	
1.	Direktiven	213
2.	Undersökning av bilägares attityder till trafikövervakning	221

Sammanfattning

MÅLET för polisens trafikövervakning skall vara att skapa trygghet och säkerhet i trafiken. Genom större effektivitet i trafikövervakningen bör man - i kombination med andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder - sträva efter att på fem år minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken till hälften av nuvarande tal vid nuvarande trafikvolym. Med den målsättningen skulle antalet trafikdödade år 1997 ha sjunkit till under 400 och antalet svårt trafikskadade till under 2 500 - motsvarande siffror för 1991 är omkring 750 respektive närmare 5 000. Genom en sådan insats skulle man successivt under femårsperioden rädda livet på 1 100 människor och på motsvarande sätt rädda 7 500 människor från att bli trafikinvalida.

MEDLEN för att nå fram till en sådan kraftig minskning av de svåra trafikolyckorna skall för polisens del innefatta mer än en fördubbling av effektiviteten i trafikövervakningen inom en treårsperiod. Den kraftsamlingen skall ske inom ramen för befintliga resurser och bör omedelbart påbörjas.

Effektivitetshöjningen mätt i antalet trafikkontroller genom trafikpolisen skall genomföras med minst 20 % under det innevarande budgetåret 1992/93 och därefter på den successivt högre nivån med ytterligare 40 % under vart och ett av de två följande budgetåren 1993/94 och 1994/95. Därutöver skall antalet trafiknykterhetskontroller fördubblas redan under budgetåret 1993/94, till större delen genom ökade insatser i trafikövervakningen inom ramen för ordningspolisens verksamhet.

Resultatet skall med beaktande av de framlagda åtgärdsförslagen uppnås genom en ändring i insatsernas inriktning och genom en förnyelse och utveckling av arbetsformer och teknisk utrustning. En huvudlinje skall vara att polisen skall synas mycket mer på vägarna och i tätortstrafiken. Åtgärderna skall i enlighet med utredningens förslag också innefatta en fördjupad samverkan med vägghållarna och bilprovningen, liksom med NTF och andra organisationer som arbetar för ökad trafiksäkerhet. Sammantaget skall antalet trafikkontroller öka från nu 2,5 miljoner till 6,5 miljoner kontroller per år vid treårsperiodens slut, inklusive de särskilda trafiknykterhetskontrollerna.

Kraftsamlingen i polisens trafikövervakning bör kombineras med en bred informationskampanj om trafikanternas egen medverkan i kampen mot trafikdöden och bör i tiden kunna samordnas med andra

trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Förberedelser bör vidtas för en massiv polisinsats i trafikövervakningen under trafiktopparna sommaren 1993.

- o Försök halvera antalet dödade och svårt skadade i trafiken.
- o Gör det för polisens del genom att mer än väl fördubbla effekten i trafikövervakningen.

Trafikpolisutredningen föreslår att dessa mål och medel skrivs in i regeringens riktlinjer för polisens trafikövervakning under budgetperioden 1993/94 - 1994/95. Genomförandet av en rad åtgärder föreslås ske med början redan under hösten 1992.

Trafikpolisutredningens förslag om reformeringen av trafikövervakningen har formen av ett åtgärds paket med 166 konkreta punkter. De tar alla sikte på en förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning och förutsättningarna för denna. Här följer den långa raden av åtgärdsförslag från 1 till 166 med sidhänvisningar till de kapitelrubriker där varje åtgärds punkt närmare motiveras.

10 Trafikövervakningen - med uppdrag att rädda liv (s. 77-80)

- Med en öppen och aktiv trafikövervakning skall vi minska döden på vägarna (1).
- Genom en rad åtgärder skall vi mer än fördubbla effekten i polisens trafikövervakning inom ramen för befintliga resurser (2).
- Trafikövervakningen lyfts fram som en högprioriterad uppgift vid dispositionen av polisens samlade resurser (3).
- Vi måste då mera konkret inrikta polisens trafikövervakning på de situationer där risken för trafikolyckor är störst (4).
- Vi måste då mera genomgående förnya och utveckla både arbetsmetoderna och den tekniska utrustningen för trafikpolisen (5).
- Vi måste då mera fördjupa samarbetet med väghållare och informationsansvariga (6).
- Vi måste då mera uppmärksamma och ta tillvara trafikanternas egna inneboende möjligheter - att se människan i trafiken inte enbart som ett problem utan också som en möjlighet (7).
- Det betyder sammantaget att vi lägger ribban högt när det gäller att öka effekten i polisens trafikövervakning - mer än dubbelt så högt som i dag (8).

11 Mål och medel (s. 81-85)

- *Målet* för polisens trafikövervakning skall vara att skapa trygghet och säkerhet i trafiken och att då minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken till hälften av nuvarande tal (9).
- *Medlen* i polisens kamp mot trafikdöden skall innefatta en rad konkreta åtgärder för att kraftigt öka effektiviteten i trafikövervakningen (10).

12 Kritisk granskning leder till förnyelse med krav på ökad effektivitet (s.87-93)

- En kritisk tiopunktlista omsätts till en tiopunktlista med en rad föresatser för förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning (11).

13 Trafikövervakning där olycksriskerna är störst (s.95-118)

13.1 Ändrad inriktning av trafikövervakningen

- Polisens trafikövervakning skall konsekvent inriktas på de trafikmiljöer och trafiksituationer där risken för svåra trafikolyckor är störst och på tidpunkter då trafikintensiteten är störst (12).

13.2 Alla disponibla resurser in i aktiv trafikövervakning

- Alla disponibla resurstimmar hos trafikpolisen skall användas för aktiv trafikövervakning (13).
- Inom ramen för befintliga resurser skall antalet aktiva resurstimmar för polisens trafikövervakning genom trafikpolisen och ordningspolisen öka från 1,4 till 2,1 miljoner timmar, dvs med ca 50 % (14).
- Effekten i polisens trafikövervakning skall mer än fördubblas inom en treårsperiod (15).
- Effekttökningen skall dokumenteras genom en ökning av antalet kontroller i trafikpolisens trafikövervakning från nuvarande 1,5 miljoner kontroller till 3,5 miljoner kontroller per år (16).
- Tillsammans med 0,5 miljoner kontakter för fordonskontroll på väg och 1,8 miljoner särskilt riktade kontroller med alkoholutandningsprov skall det inklusive ordningspolisens ökade insatser bli 6,5 miljoner kontroller per år i trafikövervakningen -

i genomsnitt kommer varje fordonsförare då att komma i direkt kontakt med polisens trafikövervakning en till två gånger om året mot nu en gång vartannat år (17).

13.3 Tätortstrafiken

- Ökning av trafikövervakningen i tätort (18).
- Koncentration till olycksdrabbade avsnitt i tätortstrafiken (19).
- Inriktning av övervakningen i tätortstrafiken på bl.a. hög hastighet, stopplikt, körning mot rött ljus och rattfylleri samt bilbältesanvändningen (20).
- Ökade insatser inom ordningspolisen för trafikövervakningen - från nu 340 000 timmar till 700 000 timmar per år (21).
- Ändamålsenlig utrustning för trafikövervakning även till ordningspolisen (22).
- Särskilda utbildningsinsatser i trafikövervakning för ordningspolisen (23).
- En bestämd inriktning av trafikpolisens insatser i tätort (24).

13.4 Framkomligheten

- Polisens trafikövervakning skall mer än nu innefatta en aktiv medverkan för att underlätta framkomligheten i trafiken (25).
- Trafikpolisen skall i samverkan med ordningspolisen avdela tillräckliga resurser för trafikdirigering och andra åtgärder för framkomligheten i trafiken (26).
- Framkomligheten i trafiken görs till ett prioriterat område vid en fördjupad samverkan mellan polisen och väghållarna, dvs. Vägverket och kommunerna (27).

13.5 Trafiknykterheten

- Antalet trafiknykterhetskontroller genom alkoholutandningsprov fördubblas till 1,8 miljoner kontroller per år fr.o.m 1993/94 (28).
- Bestämmelserna i lagen om alkoholutandningsprov ändras så att varje polis utan särskild order får rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov (29).
- Rikspolisstyrelsens föreskrifter om alkoholutandningsprov skärps (30).
- Varje ordnings- och trafikpolispatrull genomför varje tjänst-

- göringspass ett visst antal alkoholutandningsprov (31).
- Varje polisman tilldelas ett sållningsinstrument för alkoholutandningsprov (32).
 - Större samordnade kontroller av trafiknykterheten anordnas regelbundet (33).
 - Särskilda fordon med bevisinstrument för trafiknykterhetskontroller anskaffas för trafikpolisen i varje län (34).
 - Möjligheterna att omhänderta körkort utnyttjas maximalt vid rattfylleri (35).
 - Möjligheterna till beslag av fordon utnyttjas likaså maximalt vid rattfylleri (36).

13.6 Trafiken på vägarna utanför tätort

- Trafikpolisen skall svara för en systematiskt genomförd trafikövervakning på vägarna utanför tätort (37).
- Koncentration av trafikövervakningen i tid och rum till olycksdrabbade vägsträckor i samverkan med Vägverket - med särskilda insatser bl.a. mot de ökande viltolyckorna (38).
- Inriktning av övervakningen på farliga trafikantbeteenden (39).

13.7 Hastighetsövervakningen

- Statsmakterna måste ta ställning till vilket hastighetsgränssystem som vi fortsättningsvis skall ha i Sverige (40).
- Grunderna för att fastställa hastighetsbegränsningar bör ses över (41).
- Målet för polisens hastighetsövervakning skall vara att trafikanterna följer gällande hastighetsgränser - det talar för en serie hastighetsgränser på 40/60/80/100/120 km/tim (42).
- Strikt tillämpning av hastighetsgränserna utan toleranser på trafikfarliga vägar och i trafikfarliga situationer - i övrigt en mjuk tillämpning av hastighetsövervakningen med mer av information till trafikanterna (43).
- Överväg att sätta böter vid hastighetsöverträdelser i relation till graden av hastighetsöverskridande (44).
- Radarkontroller för hastighetsövervakningen på trafikfarliga vägar - videoutrustade trafikpoliser för övervakning av trafikantbeteendet (45).

- Polisen skall synas mer även vid hastighetsövervakningen (46).
- Utveckling av ny teknik, bl.a. laserhastighetsmätare och metoder för mätning av avstånd mellan fordon (47).

13.8 Trafikantbeteendet

- Omkörningar trots mötande trafik beivras i ökad utsträckning (48).
- Övervakningsmetoder utvecklas för kontroll av avstånd mellan fordon (49).
- Övervakningsmetoder utvecklas och andra åtgärder vidtas för att minska riskerna vid s.k. vänstersväng på landsväg (50).
- Uppträdandet vid stopp- och väjningsplikt övervakas och ingripanden sker när så är påkallat (51).
- Förstärkt övervakning av rödljuskörningar (52).
- Förstärkt övervakning av fordonsförarens uppträdande vid övergångsställen (53).
- Förstärkt kontroll beträffande bilbältesanvändningen (54).

13.9 Eskorterna ingen uppgift för trafikpolisen

- Alla eskorter av penning- eller värdetransporter utförs av vaktbolag (55).
- Poliseskort av breda, långa eller tunga transporter utförs bara i undantagsfall - transportören ges ett uttryckligt ansvar för säkerheten och nya tydligare varningshjälpmedel tas fram (56).
- Poliseskorter till TV-program och "känslisjippon" samt vid tävlingar på väg upphör i princip (57).
- Trafikpolisens medverkan vid statsbesök och liknande händelser begränsas till uppgifter av trafiksäkerhetsart (58).

13.10 Övervakning av skotertrafiken

- Skoterutredningens förslag bör snarast genomföras (59).

14 Större synlighet och bättre utrustning (s. 119-134)

14.1 Att synas mer betyder så mycket

- En sådan ändring i arbetssättet skall eftersträvas att polisen i sin

trafikövervakning syns mycket mer på vägarna och i tätortstrafiken (60).

14.2 Kritisk granskning av utrustningsfrågorna

- Den kritiska granskningen av utrustningsfrågorna bör leda till en rad förbättringar (61).

14.3 Utveckling av den tekniska utrustningen

- Bättre kontakt med de praktiskt verksamma poliserna vid utvecklingen av teknisk utrustning (62).
- Utrustningen skall vara *enkel* att använda - alltför avancerad teknik medför fördyringar och större risker för tekniska fel (63).
- Förbättrat samarbete i utrustningsfrågorna och polisen pådrivande för ny kontroll- och säkerhetsutrustning i alla fordon i trafiken (64).

14.4 Nya former för utrustningsanskaffning

- Varje polismyndighet avgör själv vilken utrustning som skall anskaffas (65).
- Rikspolisstyrelsen upprättar avropsavtal för trafikövervakningsutrustning (66).
- Rikspolisstyrelsens föreskriftsrätt används enbart för att säkerställa rättssäkerheten och utrustningens tekniska kvalitet (67).
- Nuvarande föreskrifter för användandet av trafikpolisens utrustning ses över (68).
- Andelen polismålade bilar ökas (69).
- Bilar anskaffas och utrustas i första hand med tanke på enmanspatrullering (70).
- Upphandlingen av trafikpolisens fordon anpassas till behoven och till de ekonomiska förutsättningarna (71).

14.5 Samverkan med bl.a. väg- och trafikinstitutet och kriminaltekniska laboratoriet om utrustningsfrågorna

- Rikspolisstyrelsen tar fram kravspecifikationer för trafikövervakningsutrustningen (72).
- Det praktiska utvecklingsarbetet beträffande utrustningen för

trafikövervakningen läggs ut på bl.a. Statens väg- och trafikinstitut (VTI) (73).

- Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL) anlitas för kontrollen av rättssäkerhetsaspekterna på utrustningen för trafikövervakningen (74).

14.6 Öppen eller dold övervakning

- Huvudprincipen skall vara synlig övervakning (75).
- Dold övervakning skall användas endast om man inte kan få godtagbara resultat med synlig övervakning (76).
- Även efter ingripanden genom dold övervakning skall polisen om möjligt uppträda synligt (77).
- Större synliga övervakningsaktiviteter bör förhandsaviseras genom massmedia (78).

14.7 Patrulleringsformerna

- Enmanspatrullering eller parpatrullering med polismålade fordon skall vara det normala under dagsljus (79).
- Dubbelpatrullering (två polismän i samma fordon) skall normalt ske endast under mörker eller om det finns särskilda skäl (80).
- Tre eller fler trafikpoliser i samma bil skall i regel aldrig förekomma (81).
- Även vid dold övervakning skall enmans- och parpatrullering prioriteras (82).
- Polisen skall stoppa betydligt fler fordonsförare för kontroll än i dag, bl.a. för körkortskontroller (83).
- Vid kontrollerna skall polisen arbeta förebyggande och skapa goda relationer till trafikanterna (84).
- Videoutrustning skall användas i ökad utsträckning för att förbättra bevisningen och för att underlätta polisens samtal med fordonsförare (85).
- Antalet genomförda kontroller i form av personliga kontakter med trafikanterna skall dokumenteras och utgöra ett viktigt mått på trafikpolisens effektivitet (86).

14.8 Informationsinriktad och förebyggande verksamhet

- Polisens medverkan i trafikfostran bör börja redan i förskolan (87).
- Polisens medverkan i grundskolans och gymnasieskolans trafikundervisning bör läggas fast i läroplanen (88).
- Polisens trafikinformation i samband med värnpliktsutbildningen utökas (89).
- Ökad medverkan från polisen vid trafikinformation till föreningar och organisationer (90).

14.9 Administrativ personal i trafikövervakningen

- Stations- och utredningstjänsten för trafikpoliser minimeras - administrativ personal skall i möjligaste mån fullfölja sådana rapporter som inte kunnat avslutas på fältet (91).
- Administrativ personal medverkar även på fältet - t.ex. genom att biträda med dokumentationen vid hastighetsövervakning eller större trafiknykterhetskontroller (92).
- Polisens trafikövervakning tillförs annan personal även genom samarbete med bilprovningen och genom övertagande av en del av TSV:s bilinspektörer (93).

14.10 Poliserna själva och deras fordon mer synliga i trafiken

- De enskilda polismännens uniformering och deras fordon bör utformas så att även det främjar polisens synlighet i trafiken (94).

15 Förnyelse av arbetsformerna (s. 135-157)

15.1 Förnyelse och utveckling - en positiv utmaning

- Polisens arbetsformer och arbetsorganisation behöver generellt sett förnyas och utvecklas - mer delegering och mindre kommentering (95).

15.2 En genomgripande förnyelse av arbetsformerna

- En genomgripande förnyelse av arbetsformerna i polisens trafikövervakning genomförs (96).
- Den nya arbetsorganisationen bygger mer än nu på förtroendet för den enskilda polismannen och hans förmåga att tillsammans

med kollegerna i arbetslaget handla självständigt inom ramen för de fastlagda riktlinjerna (97).

15.3 Delegering av det operativa ansvaret - ny rollfördelning

- Statsmakternas mål för trafikövervakningen bör vara tydligare och mera politiskt förankrade (98).
- Rikspolisstyrelsens roll vid förmedlandet av statsmakternas intentioner utvecklas (99).
- Rikspolisstyrelsens uppgifter i övrigt koncentreras till tillsynsuppgifter, metodutveckling samt verksamhetsuppföljning på nationell basis (100).
- Länsstyrelserna och länspolismästarna preciserar målstyrning och uppföljning av all trafikövervakning inom länet (101).
- Ökat verksamhetsansvar för chefer och personal vid trafikpolisen (102).
- Ansvar för helheten i trafikövervakningen hos varje trafikpolis (103).

15.4 Trafikpolis i varje län - med samverkan över länsgränserna

- Sammanhållen operativ ledning av trafikpolisen i varje län, direkt underställd länspolismästaren (104).
- Enhetlig benämning införs - TRAFIKPOLISEN, med tillägg av länets namn (105).
- Den nya trafikpolisorganisationen skall som regel utgå från det nuvarande antalet trafikpoliser i varje län - totalt närmare 1300 trafikpolistjänster; tillsammans med en ökad organiserad medverkan av ordningspolisen disponeras ca 11 % av de totala polisresurserna i riket för trafikövervakningen (106).
- Samordning av trafikövervakning över länsgränserna genomförs med en geografisk indelning som följer Vägverkets väghållningsregioner (107).

15.5 Ökad organiserad samverkan mellan trafikpolisen och ordningspolisen

- Rollfördelningen mellan trafikpolisen och ordningspolisen görs tydligare (108).

- Polisstyrelsernas ansvar för trafikövervakningen genom ordningspolisen förstärks (109).
- Gemensamma insatser vid vissa aktiviteter (110).
- Gemensam planering och uppföljning (111).
- Samordnad vidareutbildning och information (112).

15.6 Automatisk hastighetsövervakning

- I avvaktan på regeringens ställningstagande till automatisk hastighetsövervakning bör den befintliga fasta utrustningen i stället användas för trafikinformation (113).

15.7 Rapportering - samspelet med åklagare och domstolar

- En ytterligare utveckling av systemet med ordningsbot i enlighet med Åklagarutredningens förslag förenklar trafikärendena och ger trafikpolisen mer tid för aktiv trafikövervakning (114).
- Nuvarande regler om s.k. trafikliggare ersätts med mera praktiskt inriktade bestämmelser om upplysning beträffande innebörden av lokala trafikföreskrifter (115).

15.8 Översyn av hela trafiklagstiftningen

- Regeringen bör snarast tillsätta en utredning med uppdrag att göra en total översyn av hela trafiklagstiftningen (116).

15.9 Författningsjustering med anledning av JO-utlåtande

- Bestämmelserna i 5 kap. 5 § polisförordningen ändras så att polisen får utvidgade möjligheter till rapporteftergift vid förebyggande trafikövervakningsaktioner (117).
- En ny bestämmelse införs i vägtrafikkungörelsen med innebörd att polisen får stoppa fordon för att lämna trafiksäkerhetsinformation (118).

16 Fordonskontrollen på väg förstärks (s. 159-166)

16.1 Mer av fordonskontrollen på väg

- Fordonskontrollen på väg utökas - särskilt beträffande tunga fordon (119).

- Som en viktig princip slås fast att polismans särskilda befogenheter - bl.a. att stoppa fordon - skall förbehållas den som är polis (120).
- Genom samarbete mellan polisen och AB Svensk Bilprovning (ASB) används en del av bilprovningens resurser för fordonskontroll på väg (121).

16.2 Ta vara på bilprovningens resurser

- Utnyttja resurser som genom minskning i den obligatoriska kontrollbesiktningen frigörs hos bilprovningen för fordonskontroll på väg (122).
- Genom 20 kronor per år på registerhållningsavgiften kan bilprovningens personal medverka vid minst 300 000 fordonskontroller på väg (123).
- Den utvidgade fordonskontrollen på väg planeras genom trepartssamverkan mellan bilprovningen, trafikpolisen och Vägverket (124).

16.3 Förslag till organisationsmodell och avtal för samverkan med bilprovningen

- Ett långsiktigt trepartsavtal om kontroll av fordon på väg träffas mellan Rikspolisstyrelsen, Vägverket och AB Svensk Bilprovning (125).
- I länsstyrelsernas årliga fördelningsbeslut avseende trafikpolisen anges vilka särskilda resurser som disponeras för fordonskontroll på väg (126).
- Trafikpolisen i länet svarar inom givna ramar för den löpande beställningen av tjänster från bilprovningens stationschefer (127).

16.4 De nuvarande bilinspektörernas uppgifter och framtida ställning

- De av TSV:s bilinspektörer som i huvudsak ägnar sig åt fordonskontroll på väg förs över till polisen efter avvecklingen av TSV (128).

17 Aktivt samarbete med Vägverket och kommunerna som väghållare (s. 167-182)

17.1 Väghållningsansvaret - trafiksäkerhetsansvaret

- Samarbetet aktiveras mellan trafikpolisen och de trafiksäkerhetsansvariga väghållarna - Vägverket för det statliga vägnätet och kommunerna för tätortsvägarna (129).

17.2 Förslag till fördjupad samverkan med Vägverket

- Höga krav skall ställas på en effektiv samverkan mellan polisens trafikövervakning och Vägverket (130).
- Rikspolisstyrelsen och Vägverket träffar överenskommelse om fortlöpande samverkan för trafiksäkerheten och om vägverksresurser för särskilt riktade trafikövervakningsinsatser (131).
- Regionalt byggs upp praktiskt fungerande samverkansformer mellan länspolismästare och vägdirektör, innefattande både planeringssamverkan och ett fortlöpande växelspel i den löpande verksamheten ända ut på det lokala planet (132).
- Samverkan i den länsövergripande trafikövervakningen anknyts geografiskt till Vägverkets väghållningsregioner (133).
- Regionala undersökningsgrupper för större trafikolyckor organiseras under öppen medverkan av Vägverket, sjukvården och polisen och med geografisk anknytning till väghållningsregionerna (134).

17.3 Samverkan kring Vägverkets databank och statistikfrågan

- Vägverket och polisen utnyttjar i ökad omfattning Vägverkets databank för analys och planering med syfte att åstadkomma en mer målinriktad trafikövervakning (135).
- Ny datateknik utvecklas för samverkan mellan Vägverket och polisen (136).
- Vägverket, kommunerna och Statistiska centralbyrån bör i samråd med polisen gemensamt se över trafikolycksfallsstatistiken för att göra den mer enhetlig och åtgärdsinriktad och då även heltäckande (137).
- Statistiska centralbyråns programråd för trafiksäkerhetsstatistik utökas med en representant för Vägverket (138).

17.4 Samverkansformerna med kommunerna

- Länsstyrelsen verkar för att det bedrivs ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i samtliga kommuner i länet (139).
- Kommunernas lokala trafikföreskrifter utformas så att de kan övervakas och så att de kan accepteras av trafikanterna (140).
- Besluten om lokala trafikföreskrifter föregås av ett fördjupat samråd mellan kommunerna och polisen (141).
- Övervakningen av de lokala trafikföreskrifterna anförtros ordningspolisen (142).

17.5 Frågan om kommunal väghållningsavgift

- Kommunerna måste ha råd att leva upp till sitt väghållningsansvar och sitt trafiksäkerhetsansvar på tätortsvägarna (143).
- Regeringen bör därför snarast överväga kommunförbundets förslag om rätt att ta ut en kommunal väghållningsavgift (144).

17.6 Förnyelse i den lokala trafikövervakningen

- Den lokala trafikövervakningen görs till en prioriterad uppgift för ordningspolisen (145).
- Polisen inriktar övervakningen av tätortstrafiken på de platser och de trafiksituationer som är förknippade med de största olycksriskerna (146).

17.7 De kommunala parkeringsvakterna

- En försöksverksamhet med samverkan i trafikövervakningen mellan de kommunala parkeringsvakterna och polisen genomförs i Stockholms stad (147).
- Polisens befattning med felparkeringsavgifter upphör i enlighet med förslag från Åklagarutredningen (148).

17.8 Samverkan med Räddningsverket beträffande transporter av farligt gods

- Polisens tillsyn av transporter av farligt gods skall vara en del i den trafikövervakande verksamheten (149).
- Kontrollen av farligt gods ställer krav på en väl fungerande samverkan över länsgränserna (150).

- Kontrollerna av farligt gods ökas (151).
- En löpande kompetensutveckling säkras för de polismän som arbetar med farligt gods (152).

18 Öppna verksamhetsformer - trafikanternas attityder (s. 183-189)

- Trafikanterna har en positiv attityd till polisens trafikövervakning - mot den bakgrunden är det viktigt att man i polisens trafikövervakning alltid har ett öppet sinne för öppna verksamhetsformer (153).
- Vid utformningen av polisens arbetsformer för trafikövervakningen bör man se trafikanterna mera som en resurs och möjlighet än som enbart ett problem (154).
- Trafikpolisen i varje län bör ta initiativ för att ytterligare utveckla kontaktformerna med lokalradion liksom med massmedia i övrigt (155).
- Nya friska tag i polisens medverkan i skolornas trafikundervisning - alla i den unga generationen får lära att trafikpolisen är deras vän på vägen och vid övergångsstället... (156).
- Trafikpolisens samverkansformer i förhållande till NTF och andra informationsinriktade organisationer bör vidareutvecklas så att varje vecka blir något av en kampanjvecka (157).
- Kraftsamlingen för polisens trafikövervakning bör kombineras med en bred informationskampanj om trafikanternas egen medverkan i kampen mot trafikdöden (158).

19 Samlade resurser målstyrs av regeringen (s. 191-202)

- Utredningens förslag har utformats på ett sådant sätt att de ger regeringen möjlighet att i 1993 års budgetproposition lägga fast målangivelser och riktlinjer för polisens trafikövervakning för den då aktuella budgetperioden 1993/94 - 1994/95 (159).
- Startsignal redan under hösten 1992 för att påbörja genomförandet av åtgärdsförslagen i kapitlen 13 - 18 (160).
- Utredningens förslag till utformningen av regeringens riktlinjer för polisens trafikövervakning innebär att trafikövervakningen blir en högprioriterad uppgift vid dispositionen av polisens samlade resurser (161).

- Effektuppföljningen skärps för att få en tydlig bild av hur polisen lever upp till de angivna kraven på trafikövervakningens effektivisering (162).
- En tillfredsställande kostnadsredovisning för trafikpolisens verksamhet genomförs (163).
- Länsstyrelserna skall vid den årliga dispositionen av länsramarna för polisväsendet besluta om vilka medel som skall avsättas för trafikpolisen i länet - den nuvarande kostnadsramen för trafikpolisorganisationen beräknas till i runt tal 700 miljoner kronor (164).
- Länsstyrelserna skall med utgångspunkt i regeringens övergripande målsättningar varje år ange riktlinjer med konkreta resultatmätt för trafikpolisens verksamhet i länet och likaså för ordningspolisens medverkan i trafikövervakningen (165).
- För att kunna genomföra den föreslagna förnyelsen och utvecklingen av polisens trafikövervakning är det särskilt viktigt att länsstyrelserna vid resursfördelningen avsätter tillräckliga medel till trafikpolisen för personalutbildning och utrustningsanskaffning (166).

1 Utredningens tillkomst

1.1 Bakgrund

Trafikövervakningen är en av polisens brottsförebyggande och brottsuppdagande uppgifter enligt polislagen (1984:387).

I samband med polisväsendets förstalligande år 1965 inrättades särskilda enheter - länstrafikgrupper - för regional trafikövervakning. Länstrafikgrupperna skulle i första hand övervaka trafiken på de större vägarna. Vid de större och medelstora polismyndigheterna inrättades dessutom trafiksektioner inom ordningsavdelningarna huvudsakligen för trafikövervakningen inom tätorterna. Samtidigt fick Rikspolisstyrelsen befogenheter att meddela föreskrifter för och leda polisverksamhet i fråga om trafikövervakning som berörde två eller flera län och som krävde samordning och samverkan över länsgränserna. Polisens trafikövervakning bedrevs därefter i denna organisationsform under nära 20 år.

På grundval av betänkanden av 1981 års polisberedning föreslog departementschefen i proposition 1983/84:89 om polisens organisation m.m. att Rikspolisstyrelsens rätt att meddela föreskrifter för och att leda trafikövervakningsverksamhet borde upphöra. Departementschefen konstaterade att Rikspolisstyrelsen hade utnyttjat sina ledningsbefogenheter på trafikområdet i ganska liten utsträckning. Det hade mestadels varit fråga om beslut av mera tillfällig karaktär, t.ex. föreskrifter om att trafikrazzior skulle anordnas vid ett bestämt tillfälle eller att trafikövervakningen under en bestämd tidsperiod skulle ges en viss inriktning. Genom föreskrifternas bindande karaktär hade man inom polisorganisationen varit skyldig att genomföra de aktiviteter som Rikspolisstyrelsen hade bestämt, oavsett de lokala förutsättningarna för sådana åtgärder. Liksom polisberedningen ansåg departementschefen att Rikspolisstyrelsens uppgifter när det gäller trafikövervakning borde, utan att styrelsen formellt binder dessa myndigheter vid vissa åtgärder, kunna begränsas till ett ansvar på det nationella planet för en samordning av de regionala och lokala myndigheternas aktiviteter inom detta område. Samordning och samverkan över länsgränserna borde dessutom enligt departementschefen kunna åstadkommas genom länsstyrelsernas försorg. Riksdagen godtog förslagen (JuU 1983/84:16, rskr 182).

I proposition 1984/85:81 om polisens arbetsformer på lokal och

regional nivå förklarade departementschefen att det borde ankomma på de lokala polismyndigheterna att ordna den allmänna trafikövervakningen och de mer administrativt betonade uppgifterna som hör till detta område på det sätt som är lämpligt i varje polisdistrikt. I fråga om den regionala trafikövervakningen föreslog departementschefen att det i princip borde finnas endast en regional enhet inom varje län. Med hänsyn till skiftande geografiska förhållanden kunde det dock finnas skäl att göra avsteg från denna princip. Riksdagen godtog även dessa förslag (JuU 1984/85:18, rskr 164).

På grundval av riksdagens beslut omorganiserades därefter polisens regionala och lokala trafikövervakningsverksamhet med verkan fr.o.m. den 1 november 1985. De särskilt inrättade lokala trafiksektionerna drogs in. Polispersonalen där överfördes till trafikavdelningarna på de orter där sådana avdelningar organiserades. På övriga orter fördes personalen över till polismyndigheternas övriga verksamhet.

Efter förslag i proposition 1989/90:155 om förnyelse inom polisen (förnyelsepropositionen) har polismyndigheterna genom ett regeringsbeslut den 21 juni 1990 fått ökad frihet att besluta i organisationsfrågor. Polismyndigheternas grundläggande organisation, som bestäms av regeringen, har gjorts mindre samtidigt som polismyndigheternas s.k. fria resurser har utvidgats. I den grundläggande organisationen ingår bl.a. regionala funktioner för trafikövervakning.

I budgetpropositionen avseende budgetåret 1992/93 föreslog regeringen en ytterligare decentralisering av polisens verksamhet bl.a. genom att länsstyrelserna fr.o.m. detta budgetår ges ansvaret för fördelning i länet av polisens resurser. En ytterligare organisatorisk frihet gäller från den 1 juli 1992 för de lokala polismyndigheterna.

Genom den nya länsstyrelseorganisation som trädde i kraft den 1 juli 1991 vidgades också länsstyrelsens ansvar på trafiksäkerhetsområdet.

Av betydelse för trafikövervakningen är också ett beslut av 1992 års riksdag (prop. 1991/92:52, JuU9, rskr. 124) om införandet av en enhetlig regional ledningsorganisation, den s.k. länspolismästarmodellen.

1.2 Behovet av en översyn

Det är nu snart sju år sedan de nuvarande grunderna för polisens trafikövervakning lades fast. Frågorna om polisens trafikövervakning och särskilt då dess organisation och arbetsformer har sedan dess diskuterats i skilda sammanhang. Det har bl. a. pekats på att den snabba tekniska utvecklingen påverkar fordonens tekniska standard och att detta har betydelse för vilken utrustning och vilka arbets-

metoder polisen kan använda i sitt trafikövervakningsarbete.

Under år 1988 antog riksdagen regeringens proposition Trafikpolitiken inför 1990-talet (prop. 1987/88:50, TU 16, rskr 201). I riksdagsbeslutet lades de övergripande riktlinjerna för det framtida trafiksäkerhetsarbetet fast. Av beslutet framgår bl.a. att det krävs en effektiv trafikövervakning för att nå de trafiksäkerhetsmål som statsmakterna har angett.

Riksdagens justitieutskott har också behandlat en rad frågor om polisens trafikövervakning och andra åtgärder mot bl.a. hastighetsöverträdelser (t.ex. 1989/90:JuU 4). Under de senaste åren har diskussionen om polisens trafikövervakning fått förnyad kraft genom bl.a. ett antal skrivelser och förslag från berörda myndigheter på trafikområdet till regeringen. Kommunfullmäktige i Stockholms stad och Uppsala kommun har hos regeringen begärt att frågan om en ökad komunal medverkan på trafikövervakningsområdet utreds.

Även i den allmänna debatten har frågan om polisens trafikövervakning under senare år kommit att diskuteras allt mer. Den debatten har gällt såväl frågor om inriktning och metodval i polisens trafikövervakningsarbete som frågor om hur de kommunala parkeringsvakterna skulle kunna utnyttjas effektivare för trafikövervakning.

I förnyelsepropositionen (prop. 1989/90:155) föreslogs att polisens arbete med trafikövervakning skulle bli föremål för en särskild utredning med avseende på bl.a. organisationsfrågor och arbetsmetoder. Riksdagen godtog detta förslag (1990/91:JuU 1, rskr. 1).

Detta är bakgrunden till att frågan om en översyn av polisens trafikövervakning nu tas upp till behandling.

1.3 Direktiven

Mot den angivna bakgrunden beslutade regeringen den 16 maj 1991 att tillkalla en särskild utredare för att genomföra en utredning om polisens trafikövervakning (dir. 1991:37). Utredningen arbetar under namnet Trafikpolisutredningen.

Direktiven för utredningen redovisas i sin helhet som *bilaga 1* till detta betänkande.

Enligt direktiven är huvuduppgiften att utreda om polisens trafikövervakning kan göras effektivare. Man kan säga att utredningen har ett öppet mandat att lägga fram förslag i olika avseenden med en ökad effektivitet som det gemensamma syftet. Effekterna av olika arbetsmetoder och kostnaderna för dem skall särskilt belysas. Utredningen skall också undersöka i vilken mån en effektivisering kan uppnås genom att annan än polisutbildad personal biträder polisen i trafikövervakningsarbetet.

En annan uppgift är att undersöka förutsättningarna för en bättre

samverkan mellan polisen och andra myndigheter som berörs av polisens trafikövervakning.

Utredningen skall dessutom lämna förslag till sådana organisatoriska förändringar som kan behöva genomföras som en följd av utredningens förslag i övrigt.

En grundläggande förutsättning skall enligt direktiven vara att polisens trafikövervakning skall bedrivas inom nuvarande eller om möjligt begränsade resurser.

Enligt direktiven skall utredningen utgå från några särskilda förutsättningar som inte var helt klara när beslut fattades om direktiven till utredningen. Det gäller:

- genomförandet av den s.k. länspolismästarmodellen i samtliga län fr.o.m. den 1 juli 1992,
- införandet av det nya treåriga budgetsystemet för polisen fr.o.m. den 1 juli 1992,
- resultaten av Trafiksäkerhetsutredningens arbete (SOU 1991:79), samt
- resultaten av Åklagarutredningens arbete (SOU 1992:61).

Såväl länspolismästarmodellen som det nya budgetsystemet har numera trätt i kraft.

I budgetpropositionen avseende budgetåret 1992/93 har regeringen i enlighet med Trafiksäkerhetsutredningens förslag föreslagit att Trafiksäkerhetsverket (TSV) avvecklas och att dess uppgifter i huvudsak överförs till Vägverket (VV). I proposition 1992/93:2 har regeringen därefter redovisat grunderna för denna omorganisation som föreslås träda i kraft den 1 januari 1993.

Åklagarutredningen har nyligen redovisat sina förslag i betänkandet Ett reformerat åklagarväsende (SOU 1992:61).

Enligt regeringens direktiv (dir. 1992:50) skall kommittéer och särskilda utredare redovisa de regionalpolitiska konsekvenserna av sina förslag. Trafikpolisutredningens förslag, som redovisas i kapitel 10 - 20, innebär en fortsatt decentraliserad organisation som bygger på de 24 länen. Den i decentraliserade former uppbyggda verksamheten kommer enligt utredningens förslag att kraftigt effektiviseras och får därför anses ha en positiv effekt även från regionalpolitiska utgångspunkter.

2 Nuvarande organisation för trafikövervakning

2.1 Central nivå

Den 1 november 1985 upphörde det system som innebar att regeringen beslutade om polismyndigheternas interna organisation. Vid denna tidpunkt fanns 846 polistjänster vid länstrafikgrupperna och 488 polistjänster vid trafiksektionerna, således totalt 1 334 tjänster för trafikövervakning. Dessa tjänster, fränsett ett mindre antal, överfördes till de nya trafikavdelningarna som sedan dess har omfattat närmare 1 300 polismän. Detta kan jämföras med förhållandena den 1 juli 1981 då antalet tjänster var 1 456 (Ds Ju 1982:4). Genom ett riksdagsbeslut våren 1983 minskades antalet trafikpolistjänster med 100 fr.o.m. den 1 juli 1983 efter att i många år ha varit i huvudsak oförändrat.

Den 1 november 1985 skedde också övergången till en modell där regeringen årligen i budgetpropositionen och - efter riksdagens godkännande - i regleringsbrev tydligare anger vilken inriktning som under det kommande budgetåret bör gälla för olika slag av polisverksamhet, bl.a. trafikövervakningen.

Statsmakternas årliga beslut om polisverksamheten skall av Rikspolisstyrelsen förmedlas till de regionala och lokala polismyndigheterna. Styrelsen skall därefter följa upp verksamheten och redovisa resultaten till regeringen.

Rikspolisstyrelsens befogenheter att meddela föreskrifter för och leda trafikövervakning upphörde den 1 oktober 1984. Däremot får Rikspolisstyrelsen meddela föreskrifter om sådan utrustning som används i polisverksamheten för att tillgodose behovet av enhetlighet inom polisen. Det innebär att nästan all viktigare specialutrustning som används i trafikövervakningen omfattas av sådana föreskrifter. Som exempel kan nämnas radarutrustning, vågar och s.k. polisplaner.

Inom Rikspolisstyrelsen handläggs flertalet av trafikfrågorna vid polisbyrån. Arbetet är mycket skiftande. En stor arbetsuppgift är författningsfrågorna. Rikspolisstyrelsen deltar mycket aktivt i det ständigt pågående översynsarbetet inom trafiklagstiftningen, och många författningsändringar har initierats från styrelsen. Tjänste-

männens kompetens på området leder till att man nästan dagligen får förfrågningar från polisorganisationen. En annan viktig uppgift är remissyttranden. Man medverkar också i Rikspolisstyrelsens inspektionsverksamhet samt vid utbildning och vid konferenser av olika slag. Varje år anordnas en tvådagarskonferens för cheferna för trafikavdelningarna. I konferensen deltar också flertalet av de berörda regionala och lokala polischeferna. Vidare finns en referensgrupp för trafikövervakningsfrågor med representation bl.a. från Svenska Polisförbundet. På verksledningsnivå sker sammanträffanden regelbundet med de regionala polischeferna, varvid trafikövervakningsfrågor diskuteras mera allmänt eller med en mindre grupp.

I grundutbildningen för polismän vid Polishögskolan är Ordningspolitistjänst - Trafikövervakning ett särskilt ämne med 152 timmar under grundkurs I och 42 timmar under grundkurs II. Undervisningen är såväl teoretisk som praktisk. Antalet lärare och instruktörer i ämnet varierar. Resursinsatserna vid Polishögskolan på trafikområdet kan uppskattas till omkring 12 årsarbetskrafter årligen vid nuvarande aspirantnivå.

Inom teknikbyrån arbetar man med att utveckla och anskaffa utrustning för polisverksamheten. Trafikövervakningsmateriel (utom fordon) sysselsätter ungefär en till två årsarbetskrafter inom byrån.

Det utvecklingsarbete på trafikövervakningsområdet som Rikspolisstyrelsen bedriver sker ofta i projektform. Det gäller både nya arbetsmetoder och utprovning av ny utrustning. Bland de större projekt som genomförts under senare år kan nämnas försöksverksamhet med utrustning för alkoholutandningsprov och för automatisk hastighetsövervakning.

2.2 Regional verksamhet

Den regionala polisverksamheten fick den 1 juli 1992 en enhetlig ledningsstruktur. I varje län finns en länspolismästare som är föredragande i länsstyrelsen vad gäller polisfrågor och utövar länsstyrelsens polisiära befogenheter. Länspolismästaren är samtidigt chef för den största polismyndigheten i länet. Vid länspolismästarens egen myndighet skall det finnas en enhet/funktion för regional trafikövervakning. Enligt beslut av regeringen kan det med hänsyn till särskilda geografiska förhållanden finnas ytterligare enheter/funktioner i länet för regional trafikövervakning. I nio av länen finns det således två funktioner för trafikövervakning och i två län tre funktioner. I regel utgör funktionen för trafikövervakning en särskild avdelning inom respektive polismyndighet. På några håll har man dock en något avvikande organisation. Totalt finns i riket 37 funktioner för regional trafikövervakning.

Polispersonalen vid de regionala trafikövervakningsfunktionerna bedriver i huvudsak sådan trafikövervakning för vilken det krävs särskild utbildning och utrustning, t.ex. hastighetsövervakning och kontroll av fordon. Antalet polismän med dessa arbetsuppgifter uppgår 1992 till närmare 1 300.

Till sitt förfogande har man cirka 450 bilar (varav cirka 165 civilmålade), 330 motorcyklar (varav endast ett fåtal civilmålade), 65 radarhastighetsmätare, cirka 200 utrustningar för mätning av medelhastighet (s.k. polispiilot) och 41 vågsatser för vägning av tunga fordon. Fast monterade videoutrustningar i polisfordon har tillkommit i ökad omfattning under senare tid och är för närvarande ca 50. Vidare används polisens åtta helikoptrar ofta för trafikövervakning. Slutligen kan nämnas att man i ett tiotal polisdistrikt under senare år har bedrivit försöksverksamhet med utrustning för s.k. automatisk hastighetsövervakning.

Dimensioneringen av de regionala trafikövervakningsfunktionerna beslutas sedan 1986 årligen av länsstyrelsen. Det sker på grundval av statsmakternas intentioner och med anpassning till behovet i länet. Praktiskt sett innebär det att länsstyrelsen beslutar om hur stor andel av den berörda polismyndighetens personalresurser - oftast mätt i timmar - som skall avdelas för regional trafikövervakning. Länsstyrelsen får också bestämma om trafikutredningar skall handläggas vid funktionen.

Samtidigt som länsstyrelsen beslutar om dimensioneringen av den regionala trafikövervakningen ger man riktlinjer för inriktningen av övervakningen. Man kan t.ex. besluta om fördelningen av insatserna mellan polisdistrikten i länet, om fördelningen av övervakningen på olika slag av vägtyper (europavägar, riksvägar, länsvägar, övriga vägar) samt om fördelningen på olika s.k. aktiviteter, såsom hastighetskontroll, fordonskontroll och allmän trafikövervakning. I en del fall kan besluten vara mer detaljerade. Vissa länsstyrelser bestämmer att polispersonalen skall utföra minst ett visst antal alkoholutandningsprov för att nämna ett exempel.

2.3 Lokal verksamhet

Som nyss har nämnts är för närvarande närmare 1 300 polismän avdelade för regional trafikövervakning.

Ordningspolisen fullgör i huvudsak yttre tjänst, dvs. övervakning. Antalet övervakningstimmar för ordningspolisen uppgick 1991 till cirka 9,7 miljoner, att jämföras med tiden i yttre tjänst vid trafikavdelningarna, 1,1 miljoner. Inom ramen för sin övervakningstjänst gör ordningspolisen också trafikövervakningsinsatser. I viss omfattning beordras ordningspolisen att fullgöra enbart trafikövervakning. Det

sker t.ex. vid större s.k. trafikrazior och ofta i samarbete med trafikpolisen. Under 1991 utförde ordningspolisen 340 000 timmar renodlad trafikövervakning.

Undersökningar har visat att ungefär en tredjedel av ordningspolisens totala arbetstid fullgörs som s.k. stationstjänst, dvs. service till allmänheten, inre arbetsledning, information och ordergivning, avrapportering, rapportskrivning samt utredningsverksamhet. Av tiden i yttre tjänst är polispersonalen bunden av uttrykningsverksamhet eller vissa särskilda arbetsuppgifter till i genomsnitt 15-20 % (siffrorna varierar mycket kraftigt mellan olika polismyndigheter). Närmare hälften av all arbetstid hos ordningspolisen är dock disponibel för olika slag av övervakningsuppgifter, där kontroll av trafikanter och fordon ingår som en viktig uppgift.

Som exempel brukar man nämna att ordningspolisen stoppar cirka 90 % av alla misstänkta rattfyllerister (1991 rapporterades 26 100 personer som skäligen misstänkta för rattfylleri). Olovlig körning och underlåtenhet att använda bilbälte är andra exempel på trafikbrott eller trafikförseelser som ofta beivras av ordningspolisen. Ordningens polis målade bilar torde också ha en stor preventiv effekt på trafikanterna.

I flertalet län sker en samplanering av polisens regionala och lokala trafikövervakningsåtgärder. Planeringen leds av den regionala polischefen och resulterar i periodplaner för trafikövervakningen inom länet.

2.4 Budget- och planeringsprocessen

Den 1 juli 1992 infördes ett helt nytt budget- och planeringssystem inom den svenska polisen. Här redovisas översiktligt huvuddragen i det tidigare systemet och mera detaljerat de viktigaste förändringarna i det nya.

2.4.1 Budgetsystem

I det gamla budgetsystemet fördelades medlen för polisverksamheten över flera anslag. Bl.a. fanns ett särskilt anslag för anskaffning av utrustning. För den lokala polisverksamheten fanns flera anslagsposter, varav den största - lönekostnader för polispersonal - var en s.k. förslagsvis post. Det innebar att lönekostnaderna i princip "gick på löpande räkning", dvs. polismyndigheterna fick alltid täckning för polispersonalens verkliga lönekostnader. För den administrativa personalen gällde att deras lönekostnader ingick i polismyndigheternas förvaltningsanslag. Förutom lönekostnader för administrativ personal skulle huvuddelen av den s.k. löpande verksamheten

finansieras inom förvaltningsanslaget. Undantag gällde bl.a. för vissa kostnader som var att hänföra till förundersökning.

Rikspolisstyrelsen fördelade varje år medel till de 117 lokala polismyndigheternas förvaltningsanslag. Anslaget för inköp av utrustning m.m. disponerades av Rikspolisstyrelsen. Styrelsen svarade också för alla kostnader för polisaspiranternas utbildning. Även huvuddelen av övriga utbildningskostnader inom polisen betalades av Rikspolisstyrelsen, även om de lokala polismyndigheterna fick betala avgifter för en del kurser som Rikspolisstyrelsen anordnade.

Det nya budgetsystemet innebär att all regional och lokal polisverksamhet i princip skall betalas över ett enda anslag under Justitiedepartementets huvudtitel, som kallas B 5. Lokala polisorganisationen. Medlen under anslaget fördelas över 26 anslagsposter. Anslagsposterna 1-24 står till respektive länsstyrelses förfogande för de kostnader inom polisorganisationen som inte skall finansieras över anslagsposterna 25 eller 26 eller över något annat anslag. Det innebär att respektive länspost skall täcka alla lönekostnader, kostnader för utrustning och underhåll, förvaltningskostnader samt kostnader för all utbildning som inte är grundutbildning. Också löner och utrustning för polis- och polischefsaspiranter samt kostnader för passformulär ingår i länets medelsram. Totalt uppgår anslagsposterna 1-24, dvs. länsramarna, under budgetåret 1992/93 till 7 847 024 000 kr.

Varje länsstyrelse har att fördela den anvisade ramen till polismyndigheterna i länet. Länsstyrelsen har dock rätt att hålla en del av beloppet som reserv eller för vissa gemensamma kostnader för polisverksamheten i länet.

Anslagsposten 25 Gemensamma behov inom polisen disponeras av Rikspolisstyrelsen. Posten uppgår till 1 312 596 000 kr under budgetåret 1992/93. Huvuddelen, 850 milj. kr., avser lokalkostnader inom den lokala polisorganisationen. I övrigt kan nämnas att regeringen beräknat "minst 75 milj. kr. för anskaffning av utrustning", främst då sådan dyrare utrustning som lämpligen inte bör anskaffas av de lokala polismyndigheterna, t.ex. polisbåtar, riktäckande radioutrustning, nya telefonväxlar, inventarier till nya polishus m.m. En annan större gemensam utgiftspost är grundutbildningen vid polishögskolan, 110 milj. kronor. Polishögskolan finansieras från den 1 juli 1992 genom ett s.k. "1 000-kronorsanslag". Det innebär att skolan skall ha full kostnadstäckning med de undantag som nyss har nämnts.

Anslagsposten 26 Brottsutredningskostnader m.m. disponeras av Rikspolisstyrelsen. Den motsvaras i huvudsak av den tidigare förslagsvisa posten Förundersökningskostnader. Beloppet uppgår budgetåret 1992/93 till 96 907 000 kronor. Polismyndigheterna och länsstyrelserna får belasta anslagsposten endast för vissa noggrant angivna ändamål.

2.4.2 Planeringssystem

Det gamla planeringssystemet innebar att varje länsstyrelse och polismyndighet årligen skulle upprätta ett planeringsdokument. Dokumentet skulle bl.a. innehålla en beskrivning av länet eller polisdistriktet, en redovisning av verksamhetsutfallet under det närmast avslutade kalenderåret samt en plan för verksamheten under det kommande budgetåret. Trafikövervakningen skulle tidsmässigt redovisas med en aktivitetsindelning som i huvudsak omfattade inre arbetsledning m.m., hastighetsövervakning, fordonskontroll och allmän trafikövervakning. Därutöver skulle övrig verksamhet så långt det var möjligt redovisas under ett flertal gemensamma aktiviteter, t.ex. utbildning. Syftet med aktivitetsindelningen var att få en så heltäckande bild som möjligt av den tidsmässiga resursfördelningen av verksamheten. Härtill kom en antalsmässig redovisning av vissa repressiva åtgärder. En översiktlig sammanställning av dessa statistiska uppgifter finns i kapitel 7.

De nya planeringsföreskrifterna för polisväsendet innehåller bl.a. krav på en årsredovisning av verksamheten. Årsredovisningen skall bestå av dels en resultatredovisning, dels en resultaträkning, balansräkning, anslagsredovisning och finansieringsanalys. Dessa redovisningar och analyser utförs av Rikspolisstyrelsen och överlämnas till regeringen. Som underlag skall polismyndigheterna till respektive länsstyrelse och till Rikspolisstyrelsen lämna en verksamhetsredovisning. Denna skall innehålla uppgifter om verksamhetens fördelning på verksamhetsgrenar, utvecklingen av myndighetens prestationer och produktivitet samt om vilka effekter av verksamheten som kan iakttas.

Polisverksamheten indelas i fyra verksamhetsgrenar, nämligen huvudaktiviteterna Övervakning och Brottsutredning, vidare Samverkan, service, förvaltning och information samt slutligen Gemensam verksamhet. För trafikövervakningen gäller att verksamheten följs upp under fem s.k. kodbegrepp. Dessa är hastighetskontroll, fordonskontroll, allmän trafikövervakning, tillsyn av farligt gods samt lokala koder, de sistnämnda avsedda för myndighetens interna uppföljningsbehov. Vidare finns ett antal särskilda koder som också berör trafikövervakningen, t.ex. ledning och planering, utredning av trafikbrott, information, undervisning, samverkan och kontaktverksamhet, utbildning m.m.

De tidigare planeringsdokumenten ersätts av regionala och lokala verksamhetsplaner. I den regionala planen anges målen för och inriktningen av polisverksamheten i länet, medelsramarna för polismyndigheterna och eventuella gemensamma behov, samverkan inom länet samt omfattningen av den regionala polisverksamheten. De lokala verksamhetsplanerna skall innehålla målen för och inriktningen av

verksamheten vid polismyndigheten, en organisationsplan samt en resursplan. Resursplanen skall visa dels fördelningen av resurser mellan personal, investeringar, lokaler och övrigt, dels fördelningen av resurser mellan de olika arbetsenheterna vid myndigheten.

Därutöver skall varje länsstyrelse årligen till Rikspolisstyrelsen lämna in ett underlag till anslagsframställningen. Underlaget skall avse en sammanfattning och analys av polisverksamheten inom länet, eventuella förslag till ändrade mål eller ändrad inriktning av verksamheten samt ett förslag med motiv till kommande budgetram för länet.

2.5 Samverkande myndigheter inom trafikövervakningen

Trafiksäkerhetsutredningen har i sitt betänkande (SOU 1991:79) utförligt beskrivit samverkansfrågorna på trafiksäkerhetsområdet. Här skall endast i korthet nämnas något om den samverkan som direkt berör trafikövervakningen.

Centralt sker samverkan på högsta ledningsnivå främst inom trafiksäkerhetsrådet där rikspolischefen ingår. Därutöver sker direkta kontakter t.ex. med Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Trafiksäkerhetsverket (TSV) och Statens väg- och trafikinstitut (VTI) på såväl chefs- som handläggarnivå i olika frågor. Exempelvis brukar Rikspolisstyrelsen i samråd med de regionala polischeferna några gånger varje år initiera riksomfattande trafikövervakningsaktiviteter, såsom hastighetsövervakning under en viss angiven vecka. Sådana aktiviteter brukar samordnas med informationsinsatser från NTF:s och TSV:s sida.

På regional nivå sker samverkan i de trafiksäkerhetsråd som skall finnas i alla län. Polisen åtar sig att svara för vissa övervakningsinsatser eller andra uppgifter inom ramen för den årliga plan som utarbetas. På fältet sker samverkan med TSV:s personal, främst beträffande kontrollen av fordon och då speciellt den tyngre trafiken. Denna samverkan beskrivs närmare i kapitel 3.5 som även innehåller en del uppgifter om AB Svensk Bilprovning.

Vägverket och länsstyrelsen är två andra viktiga samverkanspartner vid trafikövervakningen på regional nivå. Polisen och vägverket samarbetar när det gäller en rad konkreta trafiksäkerhetsåtgärder. Som exempel kan nämnas trafikregleringen vid vägarbeten, skyltningen på det statliga vägnätet samt uppsättandet av viltstängsel längs viltolycksdrabbade vägsträckor. I en del län har samverkan utvecklats så långt att vägverket regelbundet deltar i polisens planering av övervakningen. Polisen kan då på ett smidigt sätt få kännedom om vägverkets önskemål, t.ex. om övervakning av den tunga trafiken på vissa vägar. Länsstyrelsens roll som beslutande myndighet vad gäller

olika trafikbestämmelser inom länet leder självklart också till ett nära samarbete med polisen.

På den lokala nivån samarbetar polisen i första hand med kommunerna. Det kanske viktigaste samarbetsområdet gäller de lokala trafikföreskrifterna. Enligt bestämmelser i vägtrafikkungörelsen är kommunen skyldig att samråda med polisen innan man beslutar om lokala trafikföreskrifter på det kommunala vägnätet. Även i övrigt förekommer ett nära samarbete av liknande art som det mellan polisen och vägverket på regional nivå.

Övervakningen av parkeringsbestämmelserna i en kommun ankommer på kommunen själv om den har fattat ett särskilt beslut härom. I annat fall är detta en uppgift för polisen. Polismyndigheten har rätt att undanröja en felparkeringsavgift.

Samarbetet mellan polisen och NTF sker på regional och lokal nivå med länens trafiksäkerhetsförbund, i Stockholm och Göteborg trafiksäkerhetsföreningarna, och deras trafiksäkerhetskonsulenter. I varierande omfattning förekommer samarbete även med vissa andra myndigheter, t.ex. tullverket.

3 Metoder i polisens trafikövervakning

3.1 Allmänt om arbetsmetoderna

Som redan nämnts genomförs polisens trafikövervakning av polispersonal från trafikavdelningarna och ordningspolisen.

Genom att trafikavdelningarna tilldelats särskild utrustning för trafikövervakning såsom radarhastighetsmätare, fordonsvågar, bullermätare m.m. och genom att personalen erhåller viss särskild utbildning kan dessa avdelningar bedriva en allsidig trafikövervakning.

Ordningens verksamhet inriktas i huvudsak på kontroll av trafikanternas behörighet och nykterhet samt allmänna beteende i trafiken, eftersom ordningspolisen i allmänhet saknar särskild trafikövervakningsutrustning utöver alkoholmätare.

Oberoende av vilken metod som tillämpas och vilken utrustning som används finns vissa grundläggande frågor som har betydelse för hur trafikanterna upplever polisens arbetsmetoder vid trafikövervakning.

Polisen har en allmän rapporteringsskyldighet. Reglerna om rapporteftergift i 5 kap. 5 § polisförordningen (1984:730) och i Rikspolisstyrelsens författningssamling 1990:3 (FAP 101:2) innebär emellertid att trafikförseelser inte alltid rapporteras av polismännen. Vissa toleransgränser tillämpas beroende på vilken arbetsmetod och utrustning som används, t.ex. för hastighetsövervakning, eller vilken praxis som en tingsrätt eller länsrätt tillämpar rörande olika felbeteenden i trafikmål.

Vissa arbetsmetoder har ett utpräglat repressivt inslag för att därigenom öka effekterna av övervakningen. En sådan metod är hastighetsövervakning med radarhastighetsmätare.

Andra metoder är utpräglat preventiva. Allmän och rörlig beteendeövervakning med polismålat fordon är en preventiv arbetsmetod, liksom när polismännen tar rutinmässiga alkoholutandningsprov på förarna vid beordrade trafikkontroller enligt lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.

Den repressiva trafikövervakningen fullgörs i huvudsak av trafikavdelningarna. Personalen vid dessa enheter följer ofta en inom

avdelningen utbildad fast praxis vid rapportering av olika trafikbrott.

Närvaron av polisfordon i trafiken uppmärksammas av trafikanterna. Som förut nämnts har även ordningspolisens allmänna övervakningsverksamhet en bra preventiv effekt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Med *synliga arbetsmetoder* avses metoder där polisen använder polismålade fordon för rörlig övervakning eller i uniform kontrollerar förare och fordon på en kontrollplats. Det är också främst den synliga trafikövervakningen som medverkar till att höja den subjektiva upptäcktsrisken, dvs trafikanternas uppskattning av upptäcktsrisken. Med objektiv upptäcktsrisk avses den verkliga upptäcktsrisken som bl.a. är beroende av tillgängliga trafikövervakningsresurser.

Dolda arbetsmetoder, dvs. metoder där polismännen använder civila fordon eller civilklädda övervakare viss väg eller plats, tillämpas främst för att polisen skall kunna ingripa mot flagranta hastighetsöverträdare och allvarliga brott mot regelefterlevnaden; körningar mot rött ljus, omkörning trots möte med annat fordon m.m.

Fast trafikövervakning bedrivs på kontrollplatser. På kontrollplatserna, som inom vissa län är särskilt anordnade längs vägarna eller som kan vara en parkeringsplats eller liknande, kontrolleras under ett tjänstgöringspass ett större antal förare och fordon.

Rörlig trafikövervakning bedrivs både för kontroll av trafikanter och fordon och med särskild inriktning exempelvis på trafikanter som överskrider gällande hastighet.

Enmanspatrullering bedrivs för närvarande främst med motorcykel men har under senare år i ökande omfattning även tidvis bedrivits med bil.

Parpatrullering innebär att ett par motorcykelpoliser eller ett par polismän i var sin bil samarbetar och snabbt kan biträda varandra vid olika slags ingripanden.

Vid *grupptrullering* samarbetar flera polispatruller vid rörlig eller stationär övervakning. Ett stort antal trafikanter och fordon kan kontrolleras vid sådan övervakning.

Samarbete mellan trafikavdelningarna och ordningspolisen sker främst vid kontroller av förarens behörighet och nykterhet.

Interregionalt samarbete sker i form av samordnade trafikövervakningsaktiviteter under vissa veckor då främst hastighetsövervakning, nykterhetskontroller och kontroll av tung trafik äger rum. Nationella, samordnade aktiviteter initieras även av Rikspolisstyrelsen vid några tillfällen varje år. De samordnade interregionala och nationella aktiviteterna uppmärksammas ofta av massmedia och blir därigenom i viss omfattning kända hos trafikanterna.

Arbetsmetoderna styrs ofta av vilken *utrustning* som används. Utrustning för trafikövervakning tillverkas ofta för en internationell marknad i mindre serier utifrån en s.k. kravspekifikation. Kravspe-

fikationerna varierar från land till land.

Modifiering av utrustningen måste ofta genomföras vilket innebär ökade kostnader. Särskilt kostsam att modifiera för svenska förhållanden är utrustning för automatisk trafik kontroll och bevisinstrument för trafiknykterhetskontroll, då våra krav ofta är större än prestanda på den på marknaden tillgängliga utrustningen. Bl.a. har det svenska försöket med automatisk hastighetsövervakning visat att utrustningens prestanda avgör arbetsmetodens effektivitet.

Arbetsmetoderna styrs också av utformningen av *trafiklagstiftningen*. Den svenska trafiklagstiftningen medger en långtgående kontroll av trafikanterna. Polisen kan således kontrollera både förare, fordon, last, tillstånd och andra transporthandlingar m.m. utan att det förekommer misstanke om trafikbrott.

Domstolarnas tillämpning av gällande trafikförfattningar är en annan faktor som avgör vilken arbetsmetod som polisen skall använda sig av för att upptäcka och förebygga trafikbrott. De arbetsmetoder som polisen för närvarande använder sig av och som redovisas i det följande är prövade av domstolarna. För vissa arbetsmetoder har Rikspolisstyrelsen utfärdat tillämpningsföreskrifter och allmänna råd. Vissa metoder har JO prövat, bl.a. användningen av s.k. genomsnittshastighetsmätare.

Trafikanternas acceptans av polisens arbetsmetoder är också en faktor som måste beaktas när nya arbetsmetoder introduceras inom trafikövervakningen. Information till trafikanterna om nya arbetsmetoder förekommer om än i begränsad omfattning. Sådan information har exempelvis förekommit i samband med införandet av en ny metod för att med särskild belysning stoppa fordon och i samband med att polisen gavs rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov.

I regeringens budgetproposition har under de senaste åren angetts att trafikövervakningen skall syfta till att minska antalet trafikolyckor och att övervakning av fordons hastighet skall ges en framskjuten plats. Dessa direktiv styr polisen vid val av aktiviteter och därmed i viss omfattning val av arbetsmetoder inom trafikövervakningen. I årets budgetproposition sägs att huvudmålet för trafikövervakningen skall vara att öka trafiksäkerheten och att därvid kontrollen av trafiknykterheten och fordons hastigheten skall ges en framskjuten plats.

3.2 Inre arbetsledning m.m.

Den inre arbetsledningen omfattar i huvudsak analys och planering av trafikövervakningsverksamheten. Övervakningsaktivitet och metod väljs med utgångspunkt från trafikolycksutvecklingen, vägnät, trafikplatser, årstid, tillgång av övervakningspersonal och dess ut-

bildning och kompetens, beslut om inriktning av trafikövervakningen m.m.

Under den inre arbetsledningen följs resultatet av de valda arbetsmetoderna upp med hjälp av ett ADB-baserat planerings- och uppföljningssystem, PUSTA (Planerings- och uppföljningssystem för polisens trafikavdelningar). PUSTA-programmets planeringsdel ger möjligheter att fördela resurserna på olika aktiviteter. I programmets uppföljningsdel finns möjligheter att följa rapporteringsfrekvens och fördelning på olika trafikbrott vid olika arbetsmetoder.

PUSTA-programmet är för närvarande föremål för revidering för att bl.a. underlätta målstyrning och målanalys enligt det nya planerings- och budgetsystemet inom polisen. Det nya programmet kallas START (Statistikrutin Timredovisning) och togs i drift den 1 juli 1992.

I samband med den inre arbetsledningen sker också utarbetandet av olika tjänstgöringslistor samt en planering av trafikutbildning för poliserna. De återkommande förändringarna inom trafiklagstiftningen med tillhörande tillämpningsföreskrifter medför att ett stort utbildningsbehov föreligger. I samband med sådan utbildning diskuteras och beslutas i regel den aktivitet och det metodval för trafikövervakningen som författningsändringarna medför. Även olika metodförsök kan initieras i samband med utbildningsinsatser.

Vid den inre arbetsledningen sker ett nära samarbete med olika myndigheter och organ inom trafiksäkerhetsområdet. Samarbetet leder ofta fram till olika samordnade insatser med åtföljande metodval.

3.3 Hastighetsövervakning

3.3.1 Användning av radarhastighetsmätare Rc 110

Radarhastighetsmätare Rc 110 används sedan år 1990 i Sverige och ersatte då äldre typer av radarutrustning. Hastighetsövervakning med radar går i stort till på följande sätt: Vid radarhastighetsmätaren tjänstgör två personer varav minst en skall vara polisman. När ett fordon överskrider en viss bestämd hastighetsgräns anges hastigheten på siffertablån samtidigt som uppgiften skrivs ut på en pappersremsa. Polismännen rapporterar uppgifter om fordonets registreringsnummer, fabrikat, hastighet m.m. till en stoppstation. På stoppstationen tjänstgör ett antal polismän som stoppar de fordon som överskridit hastighetsgränsen och rapporterar förarna.

Av inhämtade uppgifter framgår att vid hastighetskontroll med radar är minimibemanningen fyra polismän. Ofta krävs större bemanning beroende på trafikintensitet och antalet hastighetsöverträdelser. Personal från ordningspolisen tas mer sällan i anspråk för biträde vid hastighetskontroll med radar.

Under de senaste åren har s.k. handradar prövats dels i fältförsök inom polisen och dels av Statens provningsanstalt. Utrustningen anses inte motsvara önskade krav för radarteknik. För närvarande provas motsvarande utrustning där laserteknik används.

3.3.2 Instrument för mätning av genomsnittshastighet

Mätinstrumenten, s.k. polispioter, är elektroniska instrument som är monterade i polismålade eller civila bilar eller motorcyklar. Instrumenten är avsedda för mätning av fordons genomsnittshastighet. Metoden bygger på mätning av tid och vägsträcka samt uträkning av genomsnittshastigheten. Mätvärdena presenteras på en siffertablå.

Fotoanläggning för bil ("traffipax") har numera utgått och ersatts av instrument för mätning av genomsnittshastighet.

3.3.3 Stoppur

Hastighetsmätning med stoppur avser att fastställa den tid som åtgår för ett fordon att passera mellan ändpunkterna på en uppmätt kontrollsträcka. Hastigheten kan därefter beräknas.

3.3.4 Helikopter

Hastighetsövervakning från helikopter förekommer huvudsakligen på europavägar och större riksvägar. Metoden bygger på samma princip som tillämpas vid kontroll med stoppur. Personalen i helikoptern samarbetar alltid med markpatruller.

3.3.5 Efterföljande

När en polisman under patrullering i tjänstefordon konstaterar att en fordonsförare uppenbart bryter mot hastighetsbestämmelserna följer polismannen i tjänstefordonet efter fordonet. Polismannen avläser tjänstefordonets hastighetsmätare under en vägsträcka som i praxis har kommit att uppgå till minst 500 meter, varvid det kontrollerade fordonets hastighet fastställs.

3.3.6 Färdskrivare

Genom avläsning av diagrambladet i ett fordons färdskrivare kan fordonets hastighet fastställas. Färdskrivaren har emellertid stor felmarginal (-5km/tim, +8km/tim) som måste beaktas vid fastställande av hastigheten.

3.4 Allmän trafikövervakning

3.4.1 Kontroll av regelefterlevnaden

Genom fast och rörlig, synlig och dold, preventiv och repressiv trafikövervakning eftersträvar polisen att få trafikanterna att följa gällande trafikregler.

Vid kontroll av regelefterlevnaden använder polisen både polis-målade och civila bilar och motorcyklar och helikopter. I fjällterräng används terrängskoter.

Helikoptern används främst för övervakning av beteenden i trafiken, såsom omkörningar trots omkörningsförbud, på svår-övervakade vägsträckor.

Under de senaste åren har försök genomförts med både polismålade och civila videobilar. Den felande kan direkt i en TV-monitor - efter att ha stoppats - studera sitt beteende. Genom användandet av denna metod underlättas rapporterings- och lagföringsförfarandet för polisen då förarna med denna bevisning oftast direkt erkänner sitt felbeteende.

Motorcykel används även för att övervaka och underlätta framkomligheten i trafiken.

Övervakning av förarnas nykterhet sker med hjälp av s.k. sållningsinstrument som förarna får blåsa i vid beordrade trafikkontroller eller vid vissa trafikbrott. Bevisning vid trafiknykterhetsbrott sker numera i stor utsträckning med hjälp av bevisinstrument som finns på polisstationerna. Mobila bevisinstrument är under utveckling. Viss användning av sådana instrument inleddes under år 1991. Erfarenheterna av detta är hittills genomgående positiva.

Såsom ett led i polisens förebyggande trafiksäkerhetsarbete medverkar trafikpolisen vid trafikundervisning i skolorna och vid informationsmöten eller liknande som olika föreningar arrangerar. Även i samband med radio- och TV-program på lokal- och riksnivå medverkar trafikpolisen på olika sätt rörande aktuella trafiksäkerhetsfrågor.

3.5 Fordonskontroll

3.5.1 Teknisk fordonskontroll

Vid såväl fast som rörlig övervakning kontrollerar polisen fordonens skick och utrustning med utgångspunkt från bestämmelserna i fordonskungörelsen och dess följdförfattningar. Kontroll av buller sker med hjälp av särskilda bullermätare.

Den s.k. flygande inspektionsverksamheten sker i viss omfattning i samarbete med personal från TSV. Den tekniska fordonskontrollen

ställer krav på särskild utbildning. De polismän som genomgått sådan utbildning erhåller ett särskilt förordnande att utföra flygande inspektion av fordon.

3.5.2 Brukskontroll

I samband med fordonskontrollverksamhet sker bl.a. kontroll av vikt och säkring av last, farligt gods, skattekontroll, kontroll av tillstånd och arbetstid. Även behörighet och nykterhet kontrolleras.

Kontroll av vikt sker med hjälp av portabla fordonsvågar som medförs av polisen, på stationära vågar som vägverket har iordningsställt på vissa platser eller på vågar hos bilprovningen.

Polisen är tillsynsmyndighet för transporter av farligt gods på väg. Vid tillsynen kan ett särskilt ADB-program, Räddningsverkets informationsbank (RIB), utnyttjas för att erhålla information om produkter m.m.

3.5.3 Bilprovningen

AB Svensk Bilprovning (ASB) har som huvuduppgift att genomföra författningsreglerad säkerhets- och miljökontroll av fordon. En av dess mest omfattande uppgifter är att genomföra den periodiska kontrollbesiktningen av fordon. Under 1991 genomfördes omkring 5,2 miljoner fordonsbesiktningar.

Frågan om huruvida bilprovningen skall ha en roll även vid fordonskontroll på väg har behandlats dels av Riksrevisionsverket i revisionsrapporten Den statliga fordonskontrollen på väg (1989-01-06), dels av Trafiksäkerhetsutredningen. Båda har föreslagit att bilprovningen skulle få utökade uppgifter och att man utöver nuvarande kontroller i hall även skulle utföra fordonskontroll på väg. I direktiven till Trafikpolisutredningen hänvisas till uttalanden i propositionen 1989/90:155 om förnyelse inom polisen där det konstateras att polisen även i fortsättningen bör medverka i kontrollen av fordon på väg, men att polisen bör begränsa sina insatser för den tekniska kontrollen av de tyngre fordonen och fordon med speciell konstruktion. Trafikpolisutredningen bör enligt direktiven därför undersöka förutsättningarna och anvisa former för en bättre samverkan mellan de berörda myndigheterna på detta område.

Regeringen har vidare den 19 december 1991 tillkallat en särskild utredare (dir. 1992:2) för att genomföra en utredning av avveckling av AB Svensk Bilprovningens monopol. Utredningen skall vara slutförd senast den 1 november 1992.

4 Det internationella perspektivet

4.1 Internationella jämförelser

Av direktiven framgår att Trafikpolisutredningen, på de punkter där internationella utblickar kan vara av värde, bör skaffa sig en bild av hur man i andra jämförbara länder har löst eller avser att lösa de frågor som uppdraget omfattar. Vidare skall utredningen beakta aktuella EG-aspekter.

Inom ramen för uppdraget har utredningen besökt Finland, Norge och Danmark. Besöken där har främst innefattat diskussioner med ledningarna för trafikpolisen i respektive land samt vissa praktiska studier av utrustning m.m.

EG-perspektivet har studerats av utredningen så långt detta f.n. är möjligt. Här sker nu en fortlöpande utveckling.

4.2 Finland

Utredningen besökte Finland den 28 och 29 november 1991. Vid utredningens besök lämnade chefen för Rörliga polisen polisöverinspektör Knut Aas och några av hans medarbetare information om organisation och utrustning. En stor del av besöket ägnades åt diskussioner med en av Finlands ledande trafiksäkerhetsforskare, Markku Salusjärvi vid Statens tekniska forskningscentral.

Finland har cirka 5 miljoner invånare på en yta som motsvarar tre fjärdedelar av Sveriges. Antalet registrerade bilar uppgår till drygt 2,2 miljoner. Under 1991 dödades 632 människor i trafiken och skadades cirka 11 500.

I Finland finns cirka 8 500 poliser. Av dessa arbetar ungefär 900 eller drygt 10 % med trafikövervakning som huvuduppgift.

Polisen lyder under inrikesministeriet. Inom ministeriet finns en polisavdelning under ledning av en polisöverdirektör.

På regional nivå leds polisverksamheten av de 12 länsstyrelserna. Under länsstyrelserna finns 220 länsmansdistrikt på landsbygden samt 26 polisrättningar i de större städerna.

Rörliga polisen har trafikövervakning som huvuduppgift. Där tjänstgör cirka 700 polismän. Ytterligare cirka 200 polismän med trafikövervakning som huvuduppgift finns vid de större polisrättningarna och länsmansdistrikten. Som exempel kan nämnas att

polisen i Helsingfors har ett 90-tal trafikpolisier.

Rörliga polisen utför trafikövervakning men har också ansvaret för den finska sjöpolisverksamheten. Under vintern har Rörliga polisen tillgång till ett 40-tal snöskotrar.

Rörliga polisens organisation består av chefen och en biträdande chef, en administrativ avdelning samt 11 avdelningar med länen som operativt ansvarsområde. Vidare finns en avdelning vid Helsingfors-Vanda Flygstation. De operativa avdelningarna är indelade i två eller flera kommandon med sammanlagt 29 stationeringar. Ett särskilt kommando utgörs av Republikens presidents säkerhetsvaktskommando.

I anslutning till sina övervakningsuppgifter biträder Rörliga polisen främst länsmansdistrikten med ordningshållning och liknande. Rörliga polisen är alltså en viktig förstärkningsresurs inom det finska polisväsendet. Ungefär 25 % av den totala resurstiden ägnas åt sådana förstärkningsuppgifter.

Trafikövervakningen utförs i huvudsak med samma metoder som i Sverige. Hastighetsövervakning är den dominerande verksamheten och upptar cirka 25 % av den totala resurstiden, tätt följd av beteendeövervakningen med cirka 20 %. Som nyss nämnts åtgår cirka 25 % av resurstiden till förstärkningsuppgifter. Återstående resurstid knappt 30 % ägnas åt andra arbetsuppgifter, t.ex. fordonskontroll, eskortverksamhet, flygplatskontroll, presidentens säkerhetsvakt och den nämnda sjöpolisverksamheten.

Rattfylleriet är ett stort trafiksäkerhetsproblem i Finland. Årligen omhändertas cirka 30 000 misstänkta rattfyllerister (jämfört med cirka 26 000 i Sverige). Den finska polisen får utföra alkoholutandningsprov på fordonsförare på ungefär samma sätt som den svenska polisen. Antalet alkoholutandningsprov var 1,3 miljoner år 1991 (i Sverige år 1991 cirka 930 000).

Rörliga polisen anser sig ha en god utrustning för sin verksamhet. Man disponerar bl.a. 220 bilar och 40 motorcyklar. Fordonsparken är modern liksom den lösa utrustningen i fordonen. Polispiilot och vågar är av samma standard som i Sverige. En utrustningsmässig skillnad gäller dock radarutrustningen. Den finländska polisen använder en utrustning som närmast kan beskrivas som en "handradar"; en sådan kostar ca 50 000 kronor. En ensam polisman kan rikta instrumentet mot ett fordon och avläsa hastigheten på en digital instrumenttavla. Någon teknisk registrering av mätningen sker inte. Detta förfarande godtas som bevis i domstol. Det gör att man kan använda radar på ett mycket enkelt och smidigt sätt och med små personalresurser.

En intressant metod som helt avviker från den svenska trafikpolisens arbetssätt är rörlig radarövervakning med två eller flera polispatruller som kör i samma riktning. I den första bilen sitter ett

instrument i form av den s.k. handradarn monterad bakom vindrutan, riktad mot mötande trafik. Polisbilens förare, som ofta är ensam i bilen, aktiverar instrumentet mot mötande bilar som misstänks köra för fort. Om den digitala avläsningen bör föranleda ett ingripande, rapporterar polismannen detta på radio till nästa patrull, som befinner sig på lämpligt avstånd. Denna patrull, som kan vara en motorcykelpolis eller en ensam polisman i en polismålad bil, stannar på lämplig plats och stoppar den mötande bilisten för rapportskrivning. Om en tredje patrull finns ytterligare längre bak tar denna över "beredskapen" att stoppa nästa fortkörare osv.

Försöksverksamhet med automatisk hastighetsövervakning har nyligen inletts i Finland med liknande förutsättningar och utrustning som i Sverige.

Tjänstgöringen vid Rörliga polisen är mycket eftertraktad bland finska polismän. De flesta nyrekryteringar sker bland poliser med några års erfarenhet, men det händer även att man direktrekryterar från polisskolan. Fortbildningen inom rörliga polisen är relativt omfattande.

Den finska polisens budget uppgår till cirka 10 miljarder finska mark per år. Rörliga polisens andel av budgeten är cirka 8 %. En statlig utredning har nyligen granskat polisens trafikövervakning och föreslagit att denna bör ökas i framtiden. Det lär inte vara aktuellt med att förändra den centrala ledningen av trafikövervakningen.

4.3 Norge

Besöket i Norge pågick i tre dagar och inleddes den 9 mars 1992 vid Biltillsynsstasjonen i Svinesund och hos Vägdirektoratets Trafikant- och Fordonsavdelning. Påföljande dag besöktes Justis- og Politidepartementet samt Utrykningspolitiet (UP). Besöket avslutades hos Transportökonomisk Institutt (TÖI).

Norge har 4,3 milj invånare, dvs. hälften jämfört med Sverige. Antalet registrerade bilar uppgår till knappt 2 miljoner. Under 1991 sjönk antalet dödade i trafiken, således samma utveckling som i Sverige. Totalt omkom 320 personer, jämfört med 332 året innan. Under större delen av 1980-talet låg antalet dödade kring 400 per år med en minskande tendens under slutet av decenniet.

Norge har knappt 6 000 polismän anställda vid de större och medelstora polisdistrikten (politikammere). Därtill kommer nära 2 000 polismän i glesbygden (lensmannsetaten). Inkluderat vissa gemensamma funktioner finns i Norge 8 050 polismanstjänster. Av dessa har drygt 200, de flesta i UP, trafikövervakning som huvuduppgift.

Huvudman för den norska polisen är Justis- og Politidepartementet.

Politiavdelningen i departementet har ett hundratal tjänstemän under ledning av en expeditionssjef.

På regional nivå följer polisens organisation länsgränserna (fylken). Det finns 19 fylken i Norge. Sedan 1986 har man även en organisation med fem landsdelspolitimester. Dessa chefer skall koordinera polisverksamheten inom olika områden, bl.a. trafikövervakningen. Systemet uppgavs ha vissa brister och det pågår en diskussion om förändringar. På lokal nivå finns 54 politikammere i städerna och inte mindre än 370 självständiga länsmansdistrikt på landsbygden.

Utrykningspolitiet hade vid vårt besök 236 anställda, varav 190 polismän för yttre tjänst. Man har 11 distrikt med en distriktschef. Vid de större poliskamrarna, t.ex. Oslo, finns särskild personal avdelad för trafikövervakning främst i tätort. Sedan 1988 har man också ett system som innebär att sammanlagt 40 polismän ur länsmansstaten årligen skall avdelas för trafikövervakning. UP svarar för den operativa planeringen av dessa polismäns tjänstgöring. De utgör en viktig förstärkningsresurs i trafikövervakningen och samarbetar mycket nära med UP.

Tjänstgöringen för polispersonalen vid UP sker i ettårsperioder med 14 dagars introduktion. Kommenderingen görs av "hemmadistriktet". Endast chefer och administrativ personal har fasta tjänster vid UP. Tjänstgöringen är populär inom polisen och många vill återkomma efter några år för en ny ettårig tjänstgöring. Omkring 10 % av poliserna inom UP har tjänstgjort där tidigare.

24 poliser vid UP arbetar på heltid med radarövervakning under sitt tjänstgöringsår. Övervakningen sker i samarbete med lokal polis, som bemannar stoppstationerna. Man får ut ungefär fyra timmar effektiv "radartid" under ett tjänstgöringspass på åtta timmar. Det får anses vara bra jämfört med Sverige, särskilt med beaktande av avstånden i Norge. Politikamrarna i Oslo, Bergen och Trondheim har egen radarutrustning.

Vid vårt besök pågick försöksverksamhet med lasermätning av hastighet. Utrustningen liknar en enkel videokamera, och sköts av en ensam polisman. Från vägkanten riktar man laserhastighetsmätaren på den trafik som närmar sig. Avståndet kan vara upp till 400 meter eller i vissa fall ändå längre. För ett kontrollerat fordon kan man omedelbart avläsa hastigheten på en display. Är avståndet långt kan man hinna med att göra flera mätningar innan det är dags att gå ut på vägen och stoppa fortköraren.

Försöksverksamheten hade kommit ganska långt vid vårt besök. Fyra apparater fanns ute i praktiska försök. En textningsfunktion för dokumentation samt ett enkelt stativ för större stadga åt mätinstrumentet var under framtagning. Kraftkällan är ett batteri som placeras i en väska eller i polismannens bälte. Laserstrålningen uppgavs vara 1/20-del av vad en vanlig fjärrkontroll till en TV-apparat åstadkom-

mer.

Prismässigt räknade man med att laserhastighetsmätare skulle hamna runt 60 000 kronor per styck. Detta kan jämföras med en i både Norge och Finland använd typ av handradar som kostar ca 50 000 kronor, och med den svenska radarutrustningen Rc 110 som kostar ca 300 000 kronor. Norrmännen har prövat Rc 110, men den anses vara för otymplig och dyr.

En annan mycket intressant upplysning under besöket gällde sättet att genomföra och redovisa trafikövervakningsinsatserna. I Norge strävar man efter att ha många personliga kontakter mellan polisen och trafikanterna. En vanlig enkel körkorts- och bilbälteskontroll är ofta inledningen till ett samtal som skapar positiva kontakter. Dessa och andra kontroller mäts till antalet och man får på så sätt en uppfattning om effekten i trafikpolisens arbete, utöver tidsredovisningen. Stortinget beslutade för några år sedan på regeringens förslag att kontrollvolymen mätt i antalet kontakter mellan polisen och trafikanterna skulle öka med minst 40 % från 1988 till 1991 med i huvudsak oförändrade personalresurser. Målet för den ökade effektinsatsen var att minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken.

Resultatet framgår av följande sammanställning.

År	Antal kontroller	Antal rapporter	Antal trafikdödade
1988	1 241 490	447 199	378
1989	1 520 548	444 924	381
1990	1 406 427	395 165	332
1991	1 941 907	456 666	323

Källa: Statistisk ukehefte

Antalet kontroller ökade alltså på tre år med över 700 000 eller med nära 60 % - alltså betydligt över beslutet om minst 40 %. Rapporteringsnivån var i huvudsak oförändrad; det innebär ett i förhållande till antalet kontroller en minskad rapportandel. Av alldeles särskild betydelse är att antalet trafikdödade stadigt minskade under perioden, från ca 380 till ca 320 på tre år. De norska erfarenheterna i de här frågorna kommer att återspeglas i Trafikpolisutredningens förslag.

Ett annat exempel på politiska beslut i Norge avseende trafiksäkerheten är införandet av system för automatisk trafikkontroll. Norge har varit något av ett föregångsland på detta område. Den automatiska trafikkontrollen omfattar för närvarande 105 mätstationer för hastighetsövervakning och 14 anläggningar för rödljusövervakning. Erfarenheterna av båda systemen uppgavs vara i huvudsak goda. Denna uppfattning var gemensam för polisen, vägmyndigheterna och trafiksäkerhetsforskarna i Norge.

Även andra prioriteringar för trafikpolisens arbete sker genom politiska beslut. Bland annat prioriteras nykterhetskontrollerna (omkring en halv miljon alkoholutandningsprov per år), beteendeövervakning samt hastighetsövervakning.

Inom beteendeövervakningen gör man stora insatser för att förhindra olyckor med påkörning bakifrån. Undersökningar som gjorts visar att omkring 40 % av alla fordonsolyckor är av denna olyckstyp. Man har utvecklat ett särskilt system som innebär att man mäter *tiden* mellan två fordon. Om avståndet motsvarar tiden 1 sekund eller mindre sker ovillkorligen en rapportering, och man har särskilda bötestabeller som är anpassade till denna s.k. sekund-regel. Systemen för automatisk trafikövervakning lämpar sig utmärkt för denna kontrollverksamhet.

Ansvar för fordonskontrollen i Norge ligger på Vegdirektoratet. Man har ännu ingen allmän obligatorisk årlig kontrollbesiktning, utan ett mycket flexibelt system. Det innebär i huvudsak följande.

Vid ägarbyte skall äldre bilar alltid genomgå kontrollbesiktning. I övrigt beslutar Stortinget om antalet årliga kontroller. 1991 omfattade Stortingsbeslutet minst 630 000 kontroller. Av dessa utfördes omkring 250 000 i någon av Vegdirektoratets 68 besiktningshallar, dit fordonsägare slumpvis fick en kallelse per post. Övriga kontroller - alltså den övervägande delen av fordonskontrollen - gjordes direkt ute på vägen som stickprovskontroller. Vegdirektoratets inspektörer har därvid rätt att stoppa och kontrollera fordon på väg.

Efter en stations- eller vägkontroll får fordonsägaren välja mellan att visa upp ett verkstadsintyg om att felet åtgärdats eller att uppsöka en biltillsynsstation för ny kontroll.

Samarbetet mellan polisen och biltillsynspersonalen är inte särskilt väl utvecklat. Biltillsynen har sin egen organisation och egna uppgifter. Den norska polisen sysslar mycket litet med fordonskontroll.

4.4 Danmark

Utredningen besökte Danmark den 27 och 28 april 1992. Huvuddelen av tiden ägnades åt diskussioner om den danska polisens trafikövervakning. I diskussionerna deltog en avdelningschef hos Rigspolitietschefen med medarbetare, chefen för Færdselpolitiet, ordföranden i den danska motsvarigheten till Föreningen Sveriges polischefer, en vicepolitidirektör från Köpenhamnspolisen samt en representant från det danska justitiedepartementet.

Danmark är indelat i 54 politikredser (polisdistrikt). Härtill kommer polisen på Färöarna och på Grönland. Totalt har Danmark 5,1 milj invånare och ca 10 000 polismän. Antalet administrativa tjänstemän

inom polisen är drygt 2 200.

Varje politikreds leds av en polismästare, som också är åklagare. Politikredsen är sedan indelad i ordenspoliti, kriminalpoliti och ett administrativt kontor. Köpenhamnspolisen har dock en annan organisation. Polischefen där kallas politidirektör, och tre vice-politidirektörer har var och en sitt ansvarsområde på samma sätt som i de övriga poliskredserna. Den väsentligaste skillnaden är dock att Köpenhamnspolisen har en egen trafikavdelning, vilket flertalet av de övriga politikredserna saknar.

Liksom i Norge och Finland finns det i Danmark en centralt ledd polisstyrka för trafikövervakning - Færdselpolitiet. Styrkan består av ca 360 poliser och leds inom myndigheten Rigspolitichefen av en vice rigspolitichef vid afdelning A. Denne har dock flera andra arbetsuppgifter, varför den direkta operativa ledningen utövas av chefen för Færdselpolitiet (politiinspektör).

Færdselpolitiet är organiserat i 13 avdelningar. Den största med 130 man är stationerad i Köpenhamn men har hela Danmark som arbetsområde. Övriga 12 avdelningar är stationerade i de större städerna. Antalet polismän vid dessa avdelningar varierar, den minsta består av 13 polismän och den största av 29.

Köpenhamnsavdelningens tjänstgöring omfattar alltså hela Danmark. Grupper ur avdelningen skickas ut för att under någon eller några veckor i taget förstärka den verksamhet som bedrivs vid de 12 utstationerade avdelningarna. Færdselpolitiets verksamhet sker i nära samverkan med politikredserna.

Færdselpolitiet disponerar 88 bilar och ett 100-tal motorcyklar. Ungefär 50 % av övervakningen bedrivs från civila polisbilar. För radarkontroller använder man utrustning av typ Nedar, d.v.s. apparater av samma typ som den svenska polisen hade innan man anskaffade Rc 110. Nedarutrustningen anses dock utsliten och man hoppas att kunna ersätta radarutrustningen med laserteknik inom de närmaste åren. Om detta inte blir möjligt överväger man att anskaffa ett tyskt radarmätningssystem - MESTA. Man disponerar också 12 videoutrustningar, varav 11 är monterade i civilmålade bilar och en på motorcykel.

Trafikolycksutvecklingen i Danmark har visat en nedåtgående tendens under senare år. Antalet trafikdödade har minskat från 713 år 1988 till 605 år 1991. Under samma tid har antalet trafikskadade minskat från 11 790 till 9 916. Totalt ligger antalet polisanmälda trafikolyckor runt 30 000 per år.

Rattfylleriet är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem också i Danmark. Av 8 311 olyckor som betraktades som allvarliga under 1991 kunde 1 392 hänföras till onykterhet. Antalet omhändertaganden av misstänkta förare har dock minskat från 19 644 år 1990 till 17 468

år 1991. Dansk polis har rätt att göra alkoholutandningsprov enligt ungefär samma förutsättningar som i Sverige.

Hastighetsgränserna i Danmark har tidigare varit 50 km/tim i tätort, 80 km/tim på landsbygd och 100 km/tim på motorvägar. Den 1 maj 1992 höjdes hastighetsgränsen på motorvägar till 110 km/tim. Polisen tillämpar dock en toleransnivå på minst 10 km/tim. Denna är så vedertagen att det danska folketinget vid sitt beslut om höjningen av motorväghastigheten tog direkt hänsyn till den. Det ursprungliga förslaget till folketinget var en höjning från 100 till 120 km/tim. Folketingsmajoriteten godtog dock bara en höjning till 110 km/tim med resonemanget att trafikanterna ändå fick köra 120 km/tim utan risk för rapportering. Ett villkor för beslutet var att polisens hastighetsövervakning på motorvägar skulle öka.

Ett stort problem i den danska polisens trafikövervakning är att polisen *inte* får utfärda ordningsbot för trafikförseelser. Alla rapporter från Færdselpolitiet och från den lokala polisen överlämnas för handläggning inom polisväsendets åklagarorganisation. Därefter utfärdas strafföreläggande eller stämning, i förekommande fall efter det att man lokalt i politikredsen gjort en kompletterande utredning. Detta skapar en betydande byråkrati och leder ofta till att det tar lång tid mellan förseelse och påföljd. Inom Færdselpolitiet uttryckte man en stark önskan om att få en ändring till stånd, gärna efter svensk modell.

I övrigt arbetar dansk trafikpolis ungefär som på andra håll i Skandinavien. Man strävar efter en planmässig målstyrning av trafikövervakningen och genomför olika slag av aktiviteter. Dessa är ofta tidsbegränsade och sker i samarbete med den danska motsvarigheten till NTF.

En viktig skillnad gäller fordonskontrollen. Medan vi i Sverige har tre statliga organisationer med uppgifter inom detta område har man i Danmark bara en. Den 1 januari 1992 överfördes nämligen den danska bilinspektionen till polisväsendet, och lyder således under Rigspolitichefen. 55 bilinspektörer och 260 bilassistenter, de sistnämnda med verkstadsutbildning, har därmed fått en ny huvudarbetsgivare. Man räknar med att minska antalet bilassistenter till strax under 200. Bilinspektörerna arbetar i stor omfattning ute på vägarna tillsammans med polisen.

Det nuvarande obligatoriska kontrollsystemet i Danmark har endast gällt tunga fordon samt vid ägarbyte. Man överväger nu att införa någon form av periodisk kontroll, anpassad till EG-normerna. Tanken är att låta ca 3 000 privata bilverkstäder få någon form av auktorisation tillsammans med de stora motororganisationernas teststationer.

Vid diskussionerna med företrädare för Köpenhamnspolisen framkom att man där, i likhet med polisen i Århus och Ålborg, har en egen trafikpolis. Av Köpenhamns knappt 2 000 poliser arbetar 85

med trafikövervakning som huvuduppgift. Flertalet är utbildade för att köra polismotorcykel. Inom Köpenhamnspolisens har man nyligen vidtagit olika åtgärder för att få ett större engagemang för trafikövervakning hos ordningspolisens. I samarbete med kommunens trafikplanerare går man regelbundet igenom olycksutvecklingen och skickar analysunderlaget till de lokala polisstationerna i Köpenhamn. Därifrån kräver man i gengäld en rapportering varje vecka av vilka insatser som ordningspolisens har gjort på trafikområdet. Effekterna har hittills varit goda och man har under tiden januari - mars 1992 kunnat notera en minskning av trafikolyckorna.

En annan intressant upplysning vid besöket i Danmark gäller parkeringsövervakningen. Man har nyligen beslutat att under en försöksperiod på två år överlåta allt ansvar för parkeringsövervakningen i Köpenhamns och Fredriksbergs kommuner till respektive kommun. Ansvaret har hittills i stor omfattning åvilat polisens. Från polisens sida var man positiv till den nya ordningen, som man bl.a. hoppas skall ge polisens större möjligheter att ägna sig åt annan trafikövervakning. De danska bestämmelserna för den ifrågakommande försöksverksamheten är av särskilt intresse för Trafikpolisutredningens egna överväganden i kapitel 17 beträffande de kommunala parkeringsvakterna.

4.5 Europeiskt polissamarbete

Av regeringens direktiv till Trafikpolisutredningen framgår att EG-aspekter skall beaktas i utredningsarbetet. Utredningen har genom bl.a. kontakter med Rikspolisstyrelsen sökt skaffa sig en bild av hur det framtida europeiska polissamarbetet kan komma att påverka den svenska polisens trafikövervakning.

Utvecklingen av det europeiska polissamarbetet har under senare år gått mycket snabbt. Vid sidan av den internationella polisorganisationen Interpol har det främst inom EG:s ram vuxit fram en rad olika former för samarbete. Samarbetet sker ofta i mer eller mindre fasta grupper där företrädare för olika länder diskuterar gemensamma problem och arbetar med bekämpning av grövre brottslighet.

TREVI är ett samarbetsorgan för polis- och säkerhetsfrågor inom EG. TREVI sammanträder på ministernivå två gånger per år. Ordförandeskapet i TREVI följer ordförandeskapet i Europeiska rådet. Förutom EG-länderna deltar sju s.k. like-minded stater i TREVI-samarbetet, nämligen Sverige, Norge, Schweiz, Österrike, USA, Canada och Marocko. Härutöver sammanträder TREVI på högre tjänstemannanivå eller i arbetsgrupper, vanligen med representation av specialiserade tjänstemän.

Det finns tre målsättningar för TREVI-samarbetet:

- att överbrygga problem till följd av olikheter i nationell lagstiftning och rättsregelsystem,
- att uppnå optimal samordning av brottsbekämpande åtgärder inom den inre marknaden, samt
- att åstadkomma högsta möjliga harmonisering av medlemsländernas lagstiftning inom det polis- och förvaltningsrättsliga området.

Något organiserat europeiskt samarbete inom trafikövervakningsområdet har hittills inte förekommit. Diskussioner har ägt rum vid olika tillfällen och i olika konstellationer, men intill 1991 utan något påtagligt resultat. Vid ett seminarium i Tyskland i april 1992 togs emellertid ett första steg. Representanter för polisen i 14 europeiska länder, däribland Sverige, Norge och Danmark, antog då ett gemensamt uttalande om behovet av ett framtida organiserat samarbete inom trafikövervakningen i Europa. I uttalandet konstateras bl.a. att över 50 000 människor dödas och att över en miljon människor skadas varje år vid trafikolyckor i Europa (Östeuropa ej medräknat). Det framhålls i uttalandet att övervakning är den billigaste, snabbaste och effektivaste metoden för att minska trafik säkerhetsproblemen. Det konstateras vidare att det föreligger ett stort behov av en harmonisering av lagstiftning och övervakningsmetoder. Som exempel på gemensamma frågor nämns i uttalandet enhetlig lagstiftning mot rattfylleri, likformiga bestämmelser om fordonsutrustning och bilbältesanvändning, enhetliga last- och viktbestämmelser, likformig körkortslagstiftning osv.

I uttalandet redovisas alternativa organisatoriska lösningar för det framtida samarbetet. Huvudförslagen går ut på att integrera samordningen inom det nuvarande TREVI-arbetet. En sådan process inleddes under våren 1992, sedan länderna åtagit sig att inom TREVI:s ram arbeta intensivt med de nyss uppräknade frågorna i harmoniserande syfte. I augusti 1992 offentliggjordes ett uttalande från ministerrådet i vilket TREVI rekommenderades att studera möjligheterna till ett ökat och förstärkt polissamarbete på trafik säkerhetsområdet mellan medlemsstaterna inom ramen för gällande nationell lagstiftning.

5 Dispositionen av resurserna för trafikövervakning

5.1 Riktlinjerna

För den årliga planeringen av polisens trafikövervakning gäller att regeringen gör uttalanden i budgetpropositionen. Under riksdagsbehandlingen kan ytterligare synpunkter framkomma, varefter regeringens slutligt anger statsmakternas beslut i regleringsbrev.

Under de senaste fyra åren har följande angetts i regeringens regleringsbrev för polisväsendet som riktlinjer för polisens trafikövervakning.

- 1989: "Inom den verksamhetsram som gäller för trafikövervakningen skall kontrollen av fordonshastigheter och av tung trafik ges en framskjuten plats. För planeringen bör som ett riktmärke gälla att minst hälften av resursinsatserna används för hastighetsövervakning. Det är angeläget att det beträffande den tunga trafiken ägnas särskild uppmärksamhet åt transporter av farligt gods."
- 1990 o 1991: "Huvudmålet för trafikövervakningen skall vara att minska antalet trafikolyckor. Därvid skall kontrollen av fordonshastigheten ges en framskjuten plats."
- 1992: "Huvudmålet för trafikövervakningen skall vara att öka trafiksäkerheten. Därvid skall kontrollen av trafiknykterheten och fordonshastigheten ges en framskjuten plats."

Statsmakternas beslut om ekonomiska resurser, bl.a. för utrustning, har givetvis också stor betydelse för trafikövervakningen.

5.2 Resursfördelningen i stort

Som tidigare har nämnts ankommer det från år 1985 i första hand på de regionala myndigheterna att bestämma hur stor andel av de totala polisiära resurserna som skall användas för trafikövervakning.

Under åren 1985-1991 har antalet personaltimmar i aktiv trafik-

övervakning hos de särskilda regionala trafikavdelningarna uppgått till omkring 1 100 000 timmar per år. Ordningspolisens medverkan var 1991 ca 340 000 timmar, vilket innebär en fortlöpande minskning sedan 1986 då antalet resurstimmar var över 470 000.

5.3 Planeringen på central, regional och lokal nivå

Rikspolisstyrelsen har inte några formella befogenheter att *centralt* styra polisens trafikövervakning. Detta innebär dock inte att styrelsen helt saknar möjligheter att påverka inriktningen av verksamheten. Som tidigare har nämnts träffar Rikspolisstyrelsen varje år olika slag av överenskommelser med de regionala polischeferna om vissa gemensamma aktiviteter. Det kanske viktigaste inflytandet över verksamheten har dock styrelsen haft via anskaffningsansvaret och föreskriftsrätten beträffande utrustning för övervakningen. Genom att anskaffa vissa slag av utrustning har man indirekt påverkat arbetsmetoderna. Flera exempel kan nämnas. Rikspolisstyrelsens val av radarutrustning i kombination med föreskriftsrätten i fråga om utrustningens användning medför att radar för närvarande endast kan utnyttjas för stationära kontroller som kräver en viss bemanning. Anskaffningen av s.k. polisflygplaner och deras placering i motorstarka, civilmålade polisfordon har inneburit att betydande resurser används för s.k. dold trafikövervakning. Motsvarande gäller den planerade anskaffningen av videoutrustningar. På Rikspolisstyrelsen anser man att anskaffningen i huvudsak skett i samråd med eller efter önskemål från polisorganisationen - en uppfattning som inte helt delas av trafikpoliserna på fältet.

På *regional* nivå sker planeringen i huvudsak på det sätt som beskrivs i kapitel 2.2.

Samordning och samverkan över länsgränserna sker genom länsstyrelsernas försorg. Sådant samarbete sker i första hand inom de regioner som finns för polisförstärkning över länsgränserna. I några fall avviker den geografiska samverkan inom trafikövervakningen från förstärkningsområdenas gränser.

Hos polismyndigheterna på den *lokala* nivån sker planeringen av trafikövervakningen ofta veckovis, i regel på avdelningsnivå. För dygnsplaneringen svarar ofta de befäl som själva skall leda den yttre tjänsten; i vissa fall svarar någon befattningshavare inom avdelningens ledning för planeringen.

Utredningen har vid sina besök hos polismyndigheterna och trafikavdelningarna studerat en rad olika planeringshandlingar. Gemensamt för dessa är att man eftersträvar en styrning som står i överensstämmelse med överordnade planer. Månads- eller kvar-

talsplaneringen skall ligga i linje med årsplaneringen, vecko- eller dygnsplaneringen i linje med månadsplaneringen osv. Man fäster stor vikt vid att nå de kvantitativa målen, i regel resurstimmar, som ställts upp i överordnade planer. Kostnadsaspekter, fränsett traktamentskostnader och i vissa fall bränsleutgifter, beaktas endast i begränsad omfattning. Även metodval blir i praktiken i första hand en fråga som ofta avgörs av det ansvariga yttre befälet.

För uppföljning av verksamheten vid de trafikövervakande funktionerna används sedan några år ett gemensamt datorstött program - PUSTA (se kapitel 3.2). Programmet är anpassat till uppföljning av resurstid och aktiviteter samt till redovisning av trafikolyckor och rapporter. Vid ordningspolisen sker uppföljningen av verksamheten ännu i huvudsak med manuella metoder. Ett nytt program, START, togs i bruk den 1 juli 1992 och ersätter PUSTA-programmet. START-programmet har utformats för att även kunna användas av ordningspolisen.

6 Trafikolycksfallen

En viktig utgångspunkt när det gäller polisens trafikövervakning är naturligtvis trafikolycksutvecklingen och trafikskadornas omfattning. Detta har närmare granskats av Trafiksäkerhetsutredningen i betänkandet Det framtida trafiksäkerhetsarbetet (SOU 1991:79).

Enligt Statistiska centralbyråns (SCB) uppgifter har det under den senaste tioårsperioden i genomsnitt dödats ca 800 och skadats drygt 20 000 personer årligen i trafiken. Av dessa har drygt 5 000 personer skadats svårt. Denna statistik omfattar endast polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada men används ofta för att beskriva samtliga inträffade personskadeolyckor. Olika undersökningar främst inom sjukvårdsområdet visar dock att denna statistik endast täcker ca 60 % av det faktiska antalet svårt skadade och ca 30 % av alla lindrigt skadade personer. Uppgifterna om antalet dödade kan emellertid betraktas som säkra. Detta innebär att det faktiska antalet skadade personer i trafiken under de senaste tio åren varje år i genomsnitt uppgår till ca 60 000, av vilka ca 800 dödas och ca 9 000 skadas svårt.

I tabell 1 redovisas trafikskadeutvecklingen för perioden 1981 - 1991, grundad på SCB:s statistik över antalet polisrapporterade vägtrafikolyckor. År 1989 var det svåraste olycksåret under perioden. Det totala antalet olyckor ligger i stort mellan 15 000 och 18 000. Antalet dödade varierar mellan 745 och 904. De skadades antal ligger mellan 18 500 och 23 500, varav svårt skadade mellan 4 800 och 6 100.

Fram t.o.m. år 1989 ökade antalet dödade och skadade. Under åren 1990 och 1991 vände den negativa utvecklingen och det kunde noteras en minskning med ca 18 % av antalet döda och ca 17 % av antalet svårt skadade.

Den positiva olycksfallsutvecklingen fortsatte i början av år 1992; färre trafikanter dödades under tiden januari - maj 1992 än under i stort sett samtliga jämförbara månader sedan år 1988. Därefter blev juni månad 1992 en av de svartaste trafikmånaderna på flera år; 103 dödade - det är 43 fler än under förra årets juni-månad (preliminär uppgift).

Enligt SCB:s statistik för första halvåret 1992 uppgick antalet

dödade i trafiken till 335. Med beaktande av att ett antal svårt skadade personer erfarenhetsmässigt inte överlever beräknas antalet trafikdödade under första halvåret 1992 bli mellan 30 och 40 fler än under samma period i följ, men lägre än för första halvåret 1989 då 397 personer miste livet i trafiken.

Tabell 1. Antalet polisrapporterade trafikolyckor samt dödade och skadade personer

År	Olyckor med personskada	Antal dödade	Antal skadade	Därav svårt skadade
1981	14 801	784	18 554	5 984
1982	15 288	758	19 277	5 950
1983	15 848	779	19 803	6 063
1984	16 531	801	20 635	6 068
1985	15 929	808	20 671	5 814
1986	16 677	844	21 614	5 804
1987	15 652	787	20 467	5 423
1988	17 207	813	22 838	5 869
1989	17 969	904	23 531	5 790
1990	16 975	772	22 497	5 501
1991	16 003	745	21 057	4 832

Källa: SCB, Trafikskador 90 samt specialbearbetning av 1991 års uppgifter

7 Statistiska uppgifter om polisens trafikövervakning

Det finns i och för sig ett omfattande statistiskt underlag beträffande polisens trafikövervakande verksamhet, men detta är både svårtillgängligt och delvis ofullständigt. I det följande redovisas en del statistikuppgifter som huvudsakligen har hämtats ur Rikspolisstyrelsens anslagsframställningar till regeringen.

I några hänseenden är dessa statistikuppgifter inte direkt jämförbara mellan olika år. Det beror på att Rikspolisstyrelsen ändrat redovisningen på några punkter. I de senaste anslagsframställningarna, som är s.k. fördjupade anslagsframställningar avseende perioder om tre budgetår, är det statistiska underlaget beträffande trafikövervakningen endast summariskt redovisat. De uppgifter som behövts för jämförelserna i de följande tabellerna har - för verksamhetsåren 1990 och 1991 - framtagits på annat sätt.

Det är mot bakgrunden av de i kapitel 6 redovisade trafikolycksfallen som man bör studera utfallet av polisens trafikövervakning. I det följande redovisas först de totala insatserna för trafikövervakning, alltså både trafikpolisens och ordningspolisens arbete (tabell 2). Därefter följer en redovisning av trafikpolisens insatser enligt den aktivitetsindelning som regeringen har beslutat (tabell 3). Sedan lämnas en sammanställning över det totala antalet rapporter vid polisens trafikövervakning samt om antalet alkoholutandningsprov (tabell 4).

För att kunna göra en fördjupad analys av effektiviteten i polisens trafikövervakning har utredningen själv genomfört en särskild undersökning av verksamheten för 1991. Den redovisas särskilt i kapitel 9.

Tabell 2. Antal polispersonaltimmar i aktiv trafikövervakning

År	Trafikavdelningar	Ordningspolisen	Totalt
1986	1 134 000	472 000	1 606 000
1987	1 134 000	466 000	1 600 000
1988	1 089 000	458 000	1 547 000
1989	1 111 000	445 000	1 556 000
1990	1 086 000	371 000	1 457 000
1991	1 099 000	341 000	1 440 000

Källa: Rikspolisstyrelsens anslagsframställningar samt utredningens egna undersökningar

Tabell 3. Antal polispersonaltimmar vid de regionala trafikavdelningarna fördelat på aktiviteter

År	Hastighets- övervakning	Fordons- kontroll	Allmän trafik- övervakning	Summa
1986	268 000	196 000	670 000	1 134 000
1987	339 000	216 000	579 000	1 134 000
1988	357 000	220 000	512 000	1 089 000
1989	406 000	218 000	487 000	1 111 000
1990	468 000	210 000	408 000	1 086 000
1991	418 000	209 000	472 000	1 099 000

Källa: som tabell 2

Tabell 4. Totala antalet rapporter vid polisens trafikövervakning samt antalet alkoholutandningsprov (regionala trafikavdelningar och ordningspolisen)

År	Hastighet	Trafik- nykterhet	Övriga	Totalt	Alkohol- utandningsprov
1986	137 800	23 200	165 300	326 300	665 100
1987	132 800	22 900	168 900	324 600	683 600
1988	162 600	24 400	149 800	336 800	640 200
1989	150 000	26 200	162 800	339 000	772 300
1990	137 400	25 500	166 000	328 900	769 300
1991	143 200	26 100	167 900	337 200	930 800

Källa: Rikspolisstyrelsens anslagsframställningar

8 Forskning om trafikövervakning

8.1 Forskningsinstitutioner m.m.

I Sverige är det främst Väg- och trafikinstitutet (VTI) i Linköping och Psykologiska Institutionen vid Uppsala universitet som har avsatt resurser för forskning rörande trafikövervakning. Visst samarbete sker ifråga om sådan forskning med Rådet for trafiksikkerhedsforskning i Danmark, Transportökonomisk institutt i Norge och Väg- och trafikinstitutet i Finland.

8.2 Genomförda projekt under åren 1976 - 1986

Mellan åren 1976 och 1986 undersökte en kommitté inom Transportforskningsberedningen (TFB) olika effekter av övervakning och påföljd på trafikanternas beteende.

I olika delprojekt undersökte kommittén tillsammans med vissa polismyndigheter bl.a. övervakningens effekter på upplevd upptäcktsrisk, övervakningens kort- och långsiktiga effekter på hastigheter, övervakningens effekter på trafikolyckor, effekter av alkoholutandningsprov på objektiv och subjektiv upptäcktsrisk samt effekterna av en intensifierad övervakning med alkoholutandningsprov.

Undersökningarna visade att trafikanterna i allmänhet synes ha en realistisk uppfattning om hur stor risken är för upptäckt vid hastighetsöverträdelser. Det bekräftar att den subjektiva *upptäcktsrisken*, dvs. trafikanternas subjektiva upplevelse av risken att upptäckas, är högre på sträckor med hög övervakningsintensitet än för motsvarande sträckor med en låg övervakningsintensitet.

De kortsiktiga effekterna av hastighetsövervakning belystes i ett projekt med syfte att undersöka om en förare som uppmärksammat övervakningen kör långsammare under de perioder då övervakning sedan inte äger rum. De undersökta metoderna var övervakning med polismålad bil, helikopterövervakning, hastighetsövervakning med hjälp av radarhastighetsmätare samt användning av civil bil med Traffipax-anläggning. Utvärderingen visade, att de undersökta metoderna, utom Traffipax, hade en kvardröjande effekt hos förare som kört sträckan under pågående övervakning. Andelen förare som körde över 90 km/tim och som varit med om minst ett övervaknings-

tillfälle minskade farten och den kvardröjande effekten var signifikant i minst 10 dagar efter det sista övervakningstillfället.

De långsiktiga effekterna av hastighetsövervakning undersöktes i ett projekt på vägar med 90 km/tim, där fem sträckor med hög övervakningsintensitet och fem sträckor med låg övervakningsintensitet jämfördes. Hypotesen var att antalet förare som körde över gällande hastighetsgräns skulle vara mindre på sträckorna med hög övervakningsintensitet, vilket experimentet också bekräftade. Effekterna visade sig dock först vid hastigheter över 100 km/tim där andelen förare som överskred denna hastighetsgräns minskade med ca 40 %. En förklaring till att minskningen visade sig först vid 100 km/tim angavs vara att trafikanterna kände till polisens tillämpade toleransgränser vid hastighetsövervakning med radarhastighetsmätare.

På vägsträckor med minst två gånger den normala övervakningsintensiteten kunde det konstateras en minskning i andelen trafikolyckor mellan fordon. Andelen olyckor mellan fordon minskade med ca 13 % på sträckor med två gånger den normala övervakningsintensiteten och med ca 19 % på två sträckor med fyra respektive fem gånger den normala övervakningsnivån. Den uppmätta reduktionen av trafikolyckor gällde olyckstalen på särskilt olycksdrabbade sträckor. Det anges vara osäkert om samma resultat kan nås på andra, mindre olycksdrabbade vägar.

8.3 Några undersökningar under senare tid

Vid VTI har under de senaste åren genomförts viss forskning som rör polisens *toleransgränser* vid hastighetsöverträdelser samt kombination av trafikövervakning och information. VTI fann att trafikanterna kände till att hastighetsöverträdelser inte alltid leder till rapport och att många trafikanter kände till vilken toleransnivå som lokalt tillämpades av polisen. Resultatet talade också för att trafikanternas bristande efterlevnad av hastighetsbegränsningarna inte var liktydigt med bristande respekt för polisens hastighetsövervakning. Det konstaterades under försöket att effekterna av polisens toleranssänkning är starkare och stabilare ju högre kontrollintensiteten varit och ju längre tid försöket pågick.

I försök med i dagspressen förhandsannonserad hastighetsövervakning och längs vägarna *förhandsannonserad* skyltning om hastighetsövervakning konstaterade VTI i ett försök att dessa åtgärder inte förändrade hastighetssituationen i försöksorterna i jämförelse med kontrollorterna i försöket. I samband med "skyltad" hastighetsövervakning fann man att en viss inverkan erhöles i anslutning till radarkontrollplatsen.

Undersökningar beträffande en intensifierad *övervakning med*

alkoholutandningsprov visar att om polisen tar ett ökat antal sådana, så ökar inte bara erfarenheten hos dem som berörs av proven utan det förs också vidare till andra att man har varit med om en sådan polisövervakning. Härigenom ökar den subjektiva upptäcktsrisken och förarna upplever en ökad sannolikhet för att få genomgå alkoholutandningsprov, dvs. de upplever en ökad risk att upptäckas om de druckit alkohol.

Undersökningar hos vissa polismyndigheter visar att antalet alkoholutandningsprov med utslag som medför att bevisprov måste tas minskar och att färre trafiknykterhetsbrott anmäls om det totala antalet alkoholutandningsprov ökar. Det kan också konstateras att en ökad sådan användning av alkoholutandningsprov minskar trafikolyckorna nattetid och att det sker färre trafikolyckor nattetid där föraren misstänks för trafiknykterhetsbrott.

VTI har under en lång följd av år genomfört mätningar och redovisat mätresultat för *hastigheterna i landsvägstrafiken*. I fortsättningen kommer Vägverket att i sin löpande verksamhet svara för sådana mätningar.

VTI:s mätresultat från 1991 visar bl.a. medelhastigheterna och deras förändringar under året, liksom uppgifter om andelen fordon som överskridit gällande hastighetsgränser. Beträffande det rätt omfattande siffermaterialet hänvisas till VTI-meddelande 690 (1992) om hastighetsuppföljning på landsväg.

Mätningarna från VTI för första halvåret 1992 visar att hastigheten genomsnittligt ökat med drygt 1 km/tim jämfört med samma period 1991 på 90-vägar och motortrafikleder. På de s.k. miljömotorvägarna, som fått tillbaka sin 110-gräns, är medelhastigheten 7,7 km/tim högre än första halvåret 1991. På 110-motorvägarna har medelhastigheten ökat med 1,5 km/tim jämfört med våren 1991.

8.4 NORDPOL

Ledningsgruppen för koordinering av nordisk forskning rörande trafikövervakningsstrategier (NORDPOL) har i början av 1992 lagt fram en preliminär rapport med ett nordiskt forskningsprogram och redovisat en del forskningsresultat beträffande polisens trafikövervakning. Utredningen hade beretts möjlighet att delta vid en redovisning av denna rapport vid ett nordiskt seminarium i mars 1992.

Ledningsgruppen för NORDPOL konstaterar att den hittills genomförda forskningen rörande polisens trafikövervakning i huvudsak har syftat till att undersöka effekter vid övervakning av hastighet, nykterhet och bilbältesanvändning.

NORDPOL har i sitt forskningsprogram sammanfattat kunskapsläget rörande trafikövervakningens betydelse för en ökad trafiksäkerhet

i följande punkter:

- o Många studier har visat att hastighetsövervakning kan vara effektiv om den utförs efter bestämda kriterier och att en ökad sådan hastighetsövervakning kan ge positiva effekter för trafiksäkerheten.
- o Vissa forskningsresultat tyder på att en ökning av antalet alkoholutandningsprov måste vara stor för att kunna förväntas ge en kostnads/nyttoeffekt med dagens teknik.
- o Arbetsmetoderna för övervakning av väjningsplikt är mindre väl utvecklade och grundas i första hand på polisens erfarenheter.
- o Kontroll av bilbältesanvändningen kan möjligen visa sig vara verkningsfull. Presenterade forskningsresultat är emellertid inte lätta att tolka.
- o Kontroll av förarbehörighet synes ha en osäker trafiksäkerhetseffekt.

Under åren 1991-1992 bedrivs i Sverige forskning bl.a. angående automatisk hastighetsövervakning och beträffande användning av mobilt bevisinstrument för bevissäkring vid trafiknykterhetsbrott. Vidare genomförs en undersökning rörande effektivitet och rättsäkerhet i polisens bekämpning av trafiknykterhetsbrott.

NORDPOL föreslår i sitt forskningsprogram att nordisk forskning genomförs beträffande förhållandet mellan nationella trafiksäkerhetsmål och trafikövervakning samt övervakningens betydelse för annat trafiksäkerhetsarbete.

Dimensionering av trafikövervakningsresurser, ledningsstrukturer, metod- och utrustningsval, prioriteringsfrågor, informations- och expertsystem för analys av trafikövervakningsverksamheten, rapporteringssystem m.m. är enligt NORDPOL områden där kunskapsläget är oklart eller kunskap i forskningsavseende helt saknas. Metoder för automatisk och halvautomatisk övervakning samt kombinationer av dessa med manuella arbetsmetoder bör studeras enligt NORDPOL.

En enkätundersökning bland polismän som NORDPOL låtit genomföra visar att polismän vid trafikavdelningarna har en viss kunskap om olika forskningsresultat. Tillämpning av forskningsresultaten i den praktiskt utförda trafikövervakningsverksamheten sker dock i begränsad omfattning.

Ledningsgruppen för NORDPOL fortsätter sitt arbete med ett samordnat nordiskt forskningsprogram med utgångspunkt i den nämnda preliminära rapporten och synpunkterna på denna vid seminariet i mars 1992.

9 Uppläggningsen av utredningens arbete

9.1 Målen för trafiksäkerhetsarbetet

Nu gällande trafiksäkerhetsmål behandlades av riksdagen senast genom 1988 års trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50, TU 16, rskr. 201).

Målen är följande:

- Det totala antalet dödade och skadade i trafiken skall fortlöpande minskas.
- Risken att dödas och skadas i trafiken skall fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier.
- Risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Barnens problem skall särskilt beaktas.

Våren 1990 antog riksdagen Trafiksäkerhetsverkets förslag till en kvantifiering av det första trafiksäkerhetsmålet fram till år 2000. Kvantifieringen innebär att det årliga antalet i vägtrafiken dödade personer år 2000 skall uppgå till högst ca 600 och antalet skadade till högst ca 40 000, dvs. en minskning av såväl dödade som skadade med minst fyra procent årligen med utgångspunkt från år 1989.

9.2 Utredningens utgångspunkter för polisens trafikövervakning

Under 1980-talet dödades årligen i genomsnitt ca 800 personer i trafiken. Cirka 20 000 personer skadades årligen i trafiken i polisrapporterade trafikolyckor. Av dessa skadades 5 000 svårt. De angivna talen avser således polisrapporterade olyckor enligt SCB:s statistik; som påpekats i kapitel 6 ger SCB:s statistik inte en fullständig bild av trafikolycksfallen.

I TSV:s preliminära trafiksäkerhetsprogram år 1991 (avseende åren 1992-95) redovisas uppgifter från Statens väg- och trafikinstitut (VTI) som anger att enbart polisens nuvarande hastighetsövervakning

reducerar antalet dödade med ca 400 och antalet skadade med ca 8 000 årligen. I anslutning till redovisningen av VTI:s hastighetsmätningar 1991 och 1992 (se kapitel 8.3) har från VTI gjorts bedömningen att antalet dödade i trafiken skulle minska med mellan 150 och 200 om de nu gällande hastighetsgränserna följdes.

Mot denna bakgrund, och mot bakgrund av den minskande efterlevnaden av trafikreglerna, är det naturligt att det ställs krav på att polisens trafikövervakning utökas. Detta måste då tillgodoses inom ramen för befintliga resurser. Det innebär att effektiviteten i polisens trafikövervakning måste öka.

Den övergripande frågan för Trafikpolisutredningen är hur man genom en ökning av effektiviteten i verksamheten kan åstadkomma en högre trafiksäkerhet genom polisens trafikövervakning inom ramen för befintliga resurser.

För att få ut största möjliga effekt av de resurser som sätts in i polisens trafikövervakning krävs bl.a. att metoder, arbetssätt och organisation är de bästa möjliga. Utredningen har enligt direktiven i uppgift att göra bedömningar och lämna förslag i dessa avseenden.

De frågor som utredningen då kommer in på gäller bl.a.

- de metoder och den teknik som för närvarande används,
- det arbetssätt som tillämpas,
- den organisation som gäller.

Utredningen måste då också ställa frågor om

- avvägningen mellan förebyggande och repressiva insatser i trafikövervakningen,
- avvägningen mellan trafikpolisens insatser i tätort och på landsväg,
- avvägningen mellan synlig och dold övervakning,
- avvägningen mellan hastighetsövervakning och beteendeövervakning, osv.

Det är också viktigt att de uppföljningssystem som används "mäter rätt saker" och inte bara "mäter saker rätt". Det ligger t.ex. självfallet ett mätproblem i det faktum som innebär att ett väl genomfört förebyggande arbete resulterar i ett litet antal rapporter.

För att få största möjliga effekt av polisens trafikövervakning krävs att det finns en bred acceptans hos allmänheten för de åtgärder polisen vidtar i sitt trafikövervakningsarbete. Det förutsätter i sin tur ett av trafikanterna accepterat regelsystem. Det krävs också att den enskilde polismannen i trafikövervakningen är väl motiverad för sin uppgift.

Allt detta är viktiga utgångspunkter för utredningens arbete.

9.3 Många kontakter under utredningsarbetet

Under arbetets gång har utredningen haft kontakter med en rad myndigheter och organisationer. Det gäller bl.a. Rikspolisstyrelsen, Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL), Statens räddningsverk, Vägverket, Trafiksäkerhetsverket, Statens väg- och trafikinstitut (VTI), AB Svensk Bilprovning, Svenska Kommunförbundet, TFK - Institutet för transportforskning, NTF, MHF, Lokalradion (Radio Väst och Radio Malmöhus), Föreningen Sveriges polischefer och Trafikavdelningschefernas samorganisation.

En särskild avstämning har i utredningens slutskede skett med rikspolischefen och vägverkets generaldirektör, liksom med Trafikavdelningschefernas samorganisation.

Utredningen har vidare sammanträffat med representanter för Stockholms stad och Göteborgs stad samt med landshövdingen och länspolismästaren i Stockholms län.

Berörda fackliga organisationer har informerats om vårt arbete och beretts tillfälle att lämna synpunkter på de av utredningen behandlade frågorna.

Utredningens referenser omfattar också fortlöpande värdefulla kontakter med Justitiedepartementet och i vissa frågor även med Kommunikationsdepartementet. I enlighet med direktiven har utredningen haft samråd med Åklagarutredningen. Remissyttrande har avgetts över Trafiksäkerhetsutredningens betänkande SOU 1991:79.

Regeringen har till utredningen överlämnat vissa skrivelser från allmänheten. Ytterligare skrivelser från myndigheter, organisationer och från allmänheten har under arbetets gång inkommit till utredningen. Dessa skrivelser har ingått i underlaget för utredningens bedömningar och förslag.

Under sitt arbete har utredningen besökt tio av polisens regionala trafikavdelningar: i Linköping, Norrköping, Karlskrona, Helsingborg, Malmö, Göteborg, Borås, Vänersborg, Sundsvall och Luleå. Vid dessa besök har utredningen informerat sig om hur trafikavdelningarna är organiserade, hur man bedriver sin verksamhet, vilken teknisk utrustning man använder m.m. Vid besöken har utredningen haft tillfälle att diskutera och få synpunkter på sitt uppdrag från företrädare för polisledningen och de personalkategorier i polisorganisationen som berörs av utredningens förslag.

Det har framstått som en viktig uppgift för utredningen att under arbetets gång bevaka att trafikpolisens resurser hålls intakta under det nu löpande budgetåret 1992/93 i avvaktan på utredningens betänkande. Det har skett genom framställningar till Justitiedepartementet och till rikspolischefen.

Utredningen har getts möjlighet att ta del av och följa det arbete som bedrivs av en nordisk arbetsgrupp med uppgift att åstadkomma

ett gemensamt forskningsprogram för trafikövervakningen.

För en jämförelse med förhållandena i de andra nordiska länderna har utredningen gjort besök i Finland, Norge och Danmark. En redogörelse för detta finns i kapitel 4.

Företrädare för utredningen har deltagit i flera konferenser med anknytning till dess uppdrag. En samlad lägesrapport om utredningen har i samförstånd med Justitiedepartementet redovisats vid ett trafiksäkerhetsseminarium i Tylösand i början av augusti 1992.

På inbjudan av utredningen har hållits ett särskilt seminarium med deltagare från massmedia. Ett positivt intresse för utredningen från massmedia har över huvud taget kunnat noteras under arbetets gång.

I slutfasen av sitt arbete har utredningen deltagit i en av Kommunikationsdepartementet anordnad trafiksäkerhetsutfrågning i anslutning till arbetet med en trafiksäkerhetspolitisk proposition.

9.4 Särskilda egna undersökningar

Som grund för sina överväganden och förslag har utredningen tillgång till ett rätt omfattande material: skriftlig dokumentation likaväl som kunskaper, iakttagelser och erfarenheter från de många kontakterna under utredningsarbetet gång.

På några punkter har utredningen genomfört särskilda egna undersökningar. Det gäller en rätt omfattande bearbetning av trafikpolisens verksamhetsstatistik avseende kalenderåret 1991 för att därigenom få ett grepp om effektiviteten i verksamheten. Det gäller vidare en specialundersökning om radarkontroller och en viktig undersökning om trafikpolisens effektivitet mätt i antalet genomförda kontroller. En annan särskild undersökning av allmänt intresse är en enkätundersökning om trafikanternas attityder till polisens trafikövervakning; den har genomförts under medverkan av Statens väg- och trafikinstitut (VTI).

En sammanfattning av dessa särskilda undersökningar redovisas i de närmast följande fyra delavsnitten.

Därefter följer i kapitlen 10 - 20 utredningens överväganden och förslag.

9.4.1 Bearbetning av trafikavdelningarnas verksamhetsstatistik

Under arbetet har utredningen kunnat konstatera att det inte finns någon mer ingående redovisning för trafikavdelningarnas verksamhet på riksnivå. Den uppföljning av verksamheten som sker redovisas endast på regional nivå och för var och en av trafikavdelningarna. Som nämnts i kapitlen 3.2 och 5.3 används vid flertalet trafikavdel-

ningar ett datoriserat uppföljningssystem PUSTA. Utredningen har från samtliga trafikavdelningar begärt in en redovisning av en rad angivna uppgifter ur PUSTA-materialet avseende kalenderåret 1991. Från de län som inte använt PUSTA-systemet under 1991 har motsvarande uppgifter erhållits på annat sätt. Utredningen har därefter bearbetat det samlade materialet för riket.

I följande två sammanställningar redovisas vissa av de grundläggande uppgifter som utredningen på detta sätt har fått fram.

Antalet använda resurstimmar vid trafikavdelningarnas verksamhet 1991

Hastighetsövervakning	418 000	
Fordonskontroll	209 000	
Allmän trafikövervakning	472 000	1 099 000
Inre arbetsledning	145 000	
Utbildning	228 000	
Kontaktverksamhet	23 000	
Övrig verksamhet	222 000	618 000
Totalt antal använda resurstimmar i olika verksamheter		1 717 000

Antalet frånvarotimmar vid trafikavdelningarna 1991

Kompensationsledighet	51 500
Sjukdom	138 500
Semester	340 500
Tjänstledighet	54 000
Övrig frånvaro	29 500

Totalt antal frånvarotimmar 614 000

Redovisningen i PUSTA och motsvarande uppgifter avser dels antalet använda resurstimmar i olika verksamheter vid trafikavdelningarna och antalet frånvarotimmar under året, dels antalet rapporter vid trafikavdelningarnas trafikövervakning.

Bearbetningen visar att av det totala antalet *resurstimmar* på ca 1 700 000 i olika verksamheter utnyttjades under 1991 två tredjedelar eller ca 1 100 000 timmar för aktiv trafikövervakning. Beaktar man här till den frånvaro som förekommer för semester, sjukdom och

dylikt på ca 600 000 timmar reduceras tiden för aktiv trafikövervakning till mindre än hälften av det totala antalet disponibla resurstimmar.

Trafikavdelningarnas trafikövervakning under 1991 fördelades med 38 % av de använda resurstimmarna på hastighetsövervakning, med 19 % på fordonskontroll och med 43 % på allmän trafikövervakning.

Av hastighetsövervakningen skedde drygt 40 % med radar. Av det totala antalet hastighetsöverträdelser som rapporterades genom trafikavdelningarna innebar

35 % ett överskridande med högst 15 km/tim,

55 % ett överskridande med 16-30 km/tim och

10 % ett överskridande med mer än 30 km/tim.

En tredjedel av trafikavdelningarnas trafikövervakning skedde i tätort och två tredjedelar på landsväg. Cirka 55 % av trafikövervakningen utfördes på europa- och riksvägar, 20 % på länsvägar och 25 % på övriga vägar.

Antalet rapporter som trafikavdelningarnas trafikövervakning resulterade i 1991 var sammanlagt ca 200 000. Därav avsåg två tredjedelar eller drygt 132 000 hastighetsöverträdelser. Av tabell 4 i kapitel 7 framgår att det totala antalet rapporter år 1991 inklusive ordningspolisens medverkan i trafikövervakningen var ca 337 000.

Utredningens bearbetning av PUSTA-materialet har också gjort det möjligt att göra översiktliga beräkningar över hur lång tid i resurstimmar som det i genomsnitt gått åt för varje rapport. I genomsnitt för riket som helhet gick det åt två och en kvarts resurstimme för varje rapport om hastighetsöverträdelser vid användning av radar. Vid användning av andra metoder för hastighetsövervakning gick det åt fyra och en halv resurstimme för varje rapport. De höga siffrorna för antalet använda resurstimmar per rapport både vid radarkontroller och vid annan hastighetsövervakning beror bl.a. på att polisen då har arbetat i relativt stora och därmed resurskrävande grupper.

I kapitel 12 görs en vidare analys av de framtagna uppgifterna med vissa slutsatser av dem.

9.4.2 Specialundersökning av radarkontroller

Under tre månader vintern 1991/92 fick polisens radarhastighetsmätare Rc 110 inte användas därför att det företag som svarade för den nödvändiga servicen gick i konkurs.

För att belysa effekterna av bortfallet av Rc 110 genomförde utredningen en särskild undersökning. Ett representativt urval av trafikavdelningar fick besvara en enkät som utredningen sedan

bearbetat och räknat upp till riksnivå. Enkäten avsåg den ifrågavarande tremånadersperioden 7 december 1991 t.o.m. 7 mars 1992.

Resultaten av undersökningen visar att hastighetsövervakningen under den aktuella perioden i *resurstimmar* minskade med 35 %. Den totala trafikövervakningen under perioden minskade med 7 %. Antalet *rapporterade* hastighetsöverträdelser minskade med 60 % - trots att hastighetsövervakningen med andra metoder än radar ökade med en tredjedel mätt i *resurstimmar*.

Undersökningen visar vidare att antalet rapporter för hastighetsöverträdelser var i stort sett oförändrat när det gällde överskridande av hastighetsgränserna 90 och 110 km//tim. Vid hastighetsgränsen 50 km/tim minskade antalet rapporter med 85 %, och vid hastighetsgränsen 70 km/tim minskade antalet rapporter med 60 %.

Hastighetsövervakningen fick alltså en helt annorlunda struktur genom bortfallet av radarkontrollerna. Det visar bl.a. hur tekniken kan bli styrande för verksamheten i stället för tvärtom.

9.4.3 Effektiviteten mätt i antalet genomförda kontroller

De mått som traditionellt används för att mäta effektiviteten i polisens trafikövervakning är dels antalet rapporter, dels antalet använda *resurstimmar*. Under utredningsarbetet har konstaterats att dessa mätmetoder är otillräckliga. Man måste också kunna mäta aktiviteten i trafikövervakningen i form av antalet genomförda kontroller, varmed avses antalet personkontakter som trafikpolisen under en angiven tid har haft oavsett om dessa föranlett rapport eller ej. En sådan mätmetod har med goda resultat använts i Norge.

Några uppgifter som anger antalet genomförda kontroller finns inte i den löpande redovisningen av verksamheten för trafikpolisen i Sverige. För att få fram ett sådant underlag har utredningen genomfört en enkätundersökning hos samtliga trafikavdelningar för tidsperioden 10 april t.o.m 9 maj 1992 om antalet kontroller definierade på det angivna sättet. Uppgifter begärdes också om kontrollerna fördelade på de tre aktiviteterna hastighetsövervakning, fordonskontroll och allmän trafikövervakning. Dessutom togs in uppgifter om antalet insatta *resurstimmar* på motsvarande sätt.

Resultatet av undersökningen visade att trafikpolisen under den aktuella 30-dagarsperioden genomförde 120 000 kontroller under 83 000 *resurstimmar*. Uppräknat till helår motsvarar detta i runda tal 1,5 miljoner kontroller på ca 1,1 miljoner *resurstimmar*.

Undersökningen visar också antalet kontroller per *resurstimme* vid olika övervakningsformer. Vid hastighetsövervakning sker i genomsnitt mindre än en kontroll per *resurstimme*, vid fordonskontroll 2,2 kontroller per *resurstimme* och vid allmän trafikövervakning 1,5 kontroller per *resurstimme*.

9.4.4 Enkätundersökning om trafikanternas attityder

På uppdrag av Trafikpolisutredningen har Statens väg- och trafikinstitut (VTI) redovisat en undersökning rörande bilförarens attityder till trafikövervakning. Undersökningen omfattar hela landet utom de två nordligaste länen. Totalt 1 222 bilägare har ombetts svara på en enkät. Antalet svar uppgick till 703 eller 57,5 %. De inkomna svarens fördelning på ålder, kön, körsträckor m.m. stämmer väl överens med det ursprungliga urvalet och den kunskap som finns från olika bearbetningar och redovisad statistik för hela bilägarpopulationen. Det finns därför inga avgörande skäl som talar för att resultaten skulle nämnvärt skilja sig från vad som generellt gäller för hela bilägarpopulationen. VTI:s undersökning redovisas som *bilaga 2* till detta betänkande.

Som exempel på frågor som ställdes i enkäten kan nämnas följande:

- Hur tycker du allmänt att hastighetsgränserna respekteras?
- Händer det att du själv kör mer än 10 km/tim över hastighetsgränsen?
- Har du åkt fast för fortkörning?
- Vilken kombination av ändrade hastighetsgränser och ändrad trafikövervakning förordar du för att förbättra trafiksäkerheten i tätorter? På motorvägar? På övriga vägar?
- Känner du till de regler som medför att körkortet återkallas vid fortkörning?
- Tror du att antalet dödade och skadade skulle minska om de flesta bilförarna respekterade gällande hastighetsgränser?
- Jämfört med nuvarande förhållanden hur stora resurser tycker du att man bör använda på övervakning av hastighet? För alkoholkontroller? För övrig trafikövervakning?
- Vilka åtgärder skulle du i första hand förordna för att förbättra trafiksäkerheten?

I kapitel 18.1 redovisas utredningens slutsatser med anledning av VTI:s undersökning.

10 Trafikövervakningen - med uppdrag att rädda liv

- Med en öppen och aktiv trafikövervakning skall vi minska döden på vägarna (1).
- Genom en rad åtgärder skall vi mer än fördubbla effekten i polisens trafikövervakning inom ramen för befintliga resurser (2).
- Trafikövervakningen lyfts fram som en högprioriterad uppgift vid dispositionen av polisens samlade resurser (3).
- Vi måste då mera konkret inrikta polisens trafikövervakning på de situationer där risken för trafikolyckor är störst (4).
- Vi måste då mera genomgående förnya och utveckla både arbetsmetoderna och den tekniska utrustningen för trafikpolisen (5).
- Vi måste då mera fördjupa samarbetet med väghållare och informationsansvariga (6).
- Vi måste då mera uppmärksamma och ta tillvara trafikanternas egna inneboende möjligheter - att se människan i trafiken inte enbart som ett problem utan också som en möjlighet (7).
- Det betyder sammantaget att vi lägger ribban högt när det gäller att öka effekten i polisens trafikövervakning - mer än dubbelt så högt som i dag (8).

10.1 Mer än dubbelt bättre - en utmaning för trafikpolisen

Med en öppen och aktiv trafikövervakning skall vi minska döden på vägarna (1). Det är en uppfordrande utmaning för trafikpolisen. För att möta den utmaningen och för att klara av den skall vi se till att en verksamhet med bra personal blir mer än dubbelt bättre.

Då krävs det en annan inriktning av polisens trafikövervakning. Då krävs det också en förnyelse och utveckling av trafikövervakningen.

Den skall vi åstadkomma genom en rad konkreta åtgärder, som jag punkt för punkt återkommer till i de kommande kapitlen.

10.2 Att rädda liv ...

På tre år bör det vara möjligt att steg för steg mer än fördubbla effekten i polisens trafikövervakning inom ramen för befintliga resurser. Detta är min sammanfattande bedömning efter en allsidig genomgång av verksamheten som jag nu har gjort inom ramen för trafikpolisutredningen (2).

Eftersom det är fråga om en i vissa avseenden redan bra verksamhet, bör en effektivitetshöjning av den här storleksordningen ge ett kraftigt utslag i form av ett minskat antal svåra trafikolyckor. Man bör sträva efter att på en femårsperiod steg för steg minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken till 50 % av nuvarande tal vid nuvarande trafikvolym.

Det är enligt min mening viktigt att på det här sättet knyta samman polisens trafikövervakning med dess grundläggande syfte, nämligen att nedbringa de svåra trafikolyckorna. Varje polisman ute på trafikövervakning skall veta och känna att hans eller hennes arbete går ut på att rädda livet på människor och att rädda människor från svåra trafikskador med risk för lidande och invalidisering.

10.3 Goda exempel visar vägen vidare

Med det här perspektivet blir polisens trafikövervakning och förnyelsen av den en stor och viktig fråga. Det bör också leda till att trafikövervakningen lyfts fram som en högprioriterad uppgift vid dispositionen av polisens samlade resurser (3).

Jag har under utredningsarbetets fortskridande vidgat perspektivet och höjt ambitionsribban flera gånger. Det har kunnat ske genom de erfarenheter som jag har inhämtat och genom de egna undersökningar som har gjorts inom utredningen. Det har också kunnat ske genom att trafikövervakningen i vardagen utförs av engagerade och kunniga polismän med öppet sinne för förnyelse och utveckling av verksamhetsformerna. Jag har som utredningsman också fått råg i ryggen för ganska långtgående förslag genom många goda exempel som kan visa vägen vidare.

De goda exemplens makt kan vi finna både hemma hos oss själva i vår egen verksamhet och med blicken även mot våra nordiska grannländer.

I den löpande verksamheten här hemma finns en rad goda exempel på en strävan efter förnyelse och utveckling mot nya arbetsformer. Det finns också glädjande bevis på hur man genom målmedvetna

satsningar i samverkan mellan trafikpolisen och väghållarna har kunnat minska trafikdöden. På nära håll hade jag under min landshövdingetid tillfälle att uppleva hur en sådan satsning på riksväg 40 mellan Borås och Göteborg gav uppenbart påtagliga resultat. "Dödens väg" blev genom engagerade trafikpoliser i samverkan med andra goda krafter i stället en trygg och säker trafikmiljö - och det väcktes samtidigt en ny medvetenhet om det egna ansvaret hos trafikanterna själva.

Utanhör landets gränser behöver vi bara åka till Norge för att finna goda exempel på trafikövervakningens inneboende möjligheter. Det norska justitiedepartementet angav för treårsperioden 1989-1991 som en målsättning 40 % ökning av effekten i polisens trafikövervakning, mätt i antalet genomförda kontroller. Målsättningen om den ökade effektiviteten kombinerades med en angiven strävan att betydligt få ner antalet dödade i trafiken under samma period. Det goda exemplet framkommer när man tar del av en snabbt genomförd utvärdering av den här satsningen. Effekttökningen blev nära 60 % under den angivna treårsperioden, och antalet trafikdödade i Norge under samma tid nedbringades från storleksordningen 380 till 320 per år.

Nog skall vi här hemma kunna åstadkomma detsamma ...!

10.4 Lägg ribban högt ...

Jag kommer i utredningens följande kapitel att redovisa en kritisk granskning av polisens nuvarande trafikövervakning och effekterna av den. Det är min uppgift enligt regeringens utredningsdirektiv. Men jag vill inte se kritiken som något självändamål. Kritiken får inte undanskymma det faktum att det naturligtvis också finns många goda inslag i den nuvarande trafikpolisverksamheten. Jag vill i stället konstruktivt ta kritiken som utgångspunkt för en rad förslag till förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning.

När det är sagt vill jag gärna vidga perspektivet till det synsätt som jag inledningsvis har angett i de närmast föregående avsnitten.

- o Det gäller att mera tydligt påvisa möjligheterna att med polisens trafikövervakning nedbringa de svåra trafikolyckorna och att låta detta komma till uttryck i en grundläggande målsättning för verksamheten.
- o Det gäller att mera konkret inrikta polisens trafikövervakning på de situationer där risken för trafikolyckor är störst (4).
- o Det gäller att mera genomgående förnya och utveckla både arbetsmetoderna och den tekniska utrustningen för trafikpolisen (5).

- o Det gäller att mera fördjupa samarbetet med väghållare och informationsansvariga (6).
- o Det gäller att mera uppmärksamma och ta tillvara trafikanternas egna inneboende möjligheter - att se människan i trafiken inte som enbart ett problem utan också som en möjlighet (7).

Med de här utgångspunkterna - som jag återkommer till i det följande - har jag gett uttryck för min bestämda uppfattning att vi bör kunna lägga ribban högt när det gäller att öka effekten i polisens trafikövervakning - mer än dubbelt så högt som i dag (8).

11 Mål och medel

- Målet* för polisens trafikövervakning skall vara att skapa trygghet och säkerhet i trafiken och att då minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken till hälften av nuvarande tal (9).
- Medlen* i polisens kamp mot trafikdöden skall innefatta en rad konkreta åtgärder för att kraftigt öka effektiviteten i trafikövervakningen (10).

11.1 Ökad trygghet och säkerhet i trafiken

Under 1991 polisrapporterades enligt Statistiska centralbyråns redovisning ca 16 000 vägtrafikolyckor med personskada. Det är 6 % färre trafikolyckor än 1990. I förhållande till det genomsnittliga antalet trafikolyckor för åren 1986-1990 är minskningen 5 %. Minskningen är procentuellt större utanför än inom tätbebyggt område. Utanför tätbebyggt område inträffade ca 6 500 trafikolyckor under 1991 mot ca 9 500 inom tätbebyggt område.

Så gott som samtliga olyckstyper visar ett färre antal trafikolyckor 1991 än under de närmast föregående två till tre åren. Motorfordonsolyckor med oskyddade trafikanter inblandade har minskat med 6 % jämfört med 1990. Störst är denna minskning då gående har varit en av de inblandade trafikanterna. Singelolyckor med motorfordon har minskat med 8 % sedan 1990. Omkörnings- och mötesolyckorna utanför tätbebyggt område har minskat med 11 respektive 16 %. Det har i hög grad bidragit till färre skadade i trafiken under 1991, eftersom dessa olyckstyper medför allvarigare skador än andra olyckstyper. Trots att singelolyckorna har minskat i antal under 1991 svarade de för en fjärdedel av alla polisrapporterade trafikolyckor med personskada. Andelen har inte förändrats nämnvärt under de senaste fem åren.

Antalet dödade personer i trafiken under 1991 var enligt SCB:s definitiva statistikuppgifter 745. Det är ett lägre antal trafikdödade än under tidigare år. Den största procentuella minskningen av antalet dödade personer gäller trafikantgruppen mopedister. Därefter följer motorcyklister, gående och cyklister i nämnd ordning. Även antalet

dödade bilförare har minskat.

Under 1991 var antalet svårt skadade i trafiken ca 4 800. Antalet lindrigt skadade var ca 16 000 personer. Det är i båda fallen lägre siffror än föregående år.

Den här refererade statistiken omfattar endast polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada men används ändå ofta - liksom här - för att beskriva samtliga inträffade personskadeolyckor i trafiken. Undersökningar har visat att ett stort antal trafikolyckor inte rapporteras till polisen. I en undersökning av SCB har de till polisen rapporterade personskadeolyckorna uppskattats till knappt hälften av samtliga inträffade trafikolyckor med personskada. Andra undersökningar visar liknande resultat med ibland ännu högre mörkertal i statistiken. Den frågan har närmare behandlats i kapitel 6.

Statistiken över de polisrapporterade trafikolyckorna har för 1990 och 1991 visat en positiv utveckling. Antalet dödade i trafiken var i storleksordningen 900 år 1989, 800 år 1990 och 750 år 1991. Motsvarande siffror för antalet svårt trafikskadade var i storleksordningen 6 000 år 1989, 5 500 år 1990 och under 5 000 år 1991. En av förklaringarna kan vara att trafikvolymen 1991 var lägre än under 1989 då vi hade den hittills högsta trafikvolymen.

För 1992 visade statistiken fram till maj månad åter en viss ökning av trafikens omfattning - så långt utan någon ökning av olyckorna. Den positiva utvecklingen av trafikolycksfallen fortsatte i början av 1992, och färre trafikanter dödades under tiden januari - maj 1992 än under i stort sett samtliga jämförbara månader sedan 1988. Därefter blev juni månad 1992 en av de svartaste trafikmånaderna på flera år med 103 dödade (preliminär uppgift), vilket är 43 fler än under förra årets juni-månad. Sammantaget för hela första halvåret 1992 uppgick antalet dödade i trafiken till 335. Med beaktande av att ett antal svårt skadade personer erfarenhetsmässigt inte överlever beräknas antalet trafikdödade under första halvåret 1992 bli 30-40 fler än under samma period i fjol, men fortfarande lägre än för första halvåret 1989.

Under första halvåret 1992 polisrapporterades totalt ca 7 600 trafikolyckor med personskada; det är en ökning med 7 % jämfört med första halvåret i fjol. Fler har under första halvåret 1992 skadats i trafiken inom samtliga trafikantgrupper jämfört med samma tid 1991. Trafikolyckorna ökade relativt sett dubbelt så mycket inom tätbebyggt område som på landsvägarna. Av trafikolyckorna med dödlig utgång inträffade ca 40 % på 90-vägar, 24 % på 70-vägar, 24 % på 50-vägar och 12 % på 110-vägar. Av sammanlagt 35 dödsolyckor på 110-vägar inträffade 22 på vägar som inte var motorväg eller motortrafikled. Möten, vänstersvängar på landsväg och fordon som närmar sig ett framförvarande fordon med hög hastighet är några av de olyckstyper som ökat första halvåret 1992 jämfört med samma

period 1991.

De ökade olyckstalen för första halvåret 1992 är tankeväckande och olyckstoppen för juni månad är alarmerande. Detta har med rätta föranlett TSV och Vägverket att genomföra en noggrann analys av trafikolyckorna i juni. Det finns säkert flera olika orsaker till de ökade olyckstalen. Resultaten från TSV:s och Vägverkets undersökningar föreligger inte vid tidpunkten för färdigställandet av detta betänkande.

Vad som ändå mer långsiktigt är intressant i anslutning till frågeställningarna om polisens trafikövervakning är att det bevisligen går att minska antalet svåra trafikolyckor. Det visar siffrorna för 1990 och 1991 då antalet dödade i trafiken minskade med 18 % och antalet svårt skadade minskade med 17 % på två år. Med en effektiviserad trafikövervakning i kombination med andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder bör det finnas goda möjligheter till en fortsatt sådan utveckling.

Varje trafikolycka med dödade eller svårt skadade måste vi alltid uppleva som en för mycket... Det finns här möjligheter som vi mer aktivt måste ta tag i. Vi bör då realistiskt kunna ange ett mindre antal dödade och svårt trafikskadade som den grundläggande målsättningen för polisens trafikövervakning. Jag anser att vi i det avseendet skall ställa in siktet på betydande fortsatta framsteg. För 1990 och 1991 minskade antalet trafikdödade faktiskt med i genomsnitt 9 % för vart och ett av de båda åren. Mot den bakgrunden framstår det inte som någon omöjlig uppgift att under den kommande femårsperioden sträva efter i genomsnitt 10 % årlig minskning av antalet trafikdödade och antalet svårt trafikskadade vid nuvarande trafikvolym. Jag är medveten om att det är en högt ställd målsättning, som innebär att vi skall försöka halvera antalet dödade och svårt skadade i trafiken på fem år. För polisens del skall vi försöka göra det genom att mer än väl fördubbla effekten i trafikövervakningen. Ökad trygghet och säkerhet i trafiken skall mera öppet och målinriktat läggas fast som den grundläggande uppgiften för trafikpolisens verksamhet.

- o Att ange ett sådant mål ser jag som den ena huvuduppgiften för min utredning om polisens trafikövervakning.

Sätter man målet högt, så måste man också höja ribban ordentligt när det gäller kraven på effekten i polisens trafikövervakning. Genom en rad åtgärder bör effekten kunna mer än fördubblas under loppet av en treårsperiod.

- o Att ange hur det skall gå till ser jag som den andra huvuduppgiften för min utredning om polisens trafikövervakning.

Målet och medlen är det min uppgift att ange som utredningsman.

Måluppfyllelsen och genomförandet av min åtgärds katalog är en uppgift som polisen och ingen annan skall ha det operativa ansvaret för. Det är i sin tur ett ansvar som skall utkrävas genom en årlig uppföljning av verksamhetens resultat.

11.2 Mål

MÅLET för polisens trafikövervakning skall vara att skapa trygghet och säkerhet i trafiken. Genom större effektivitet i trafikövervakningen bör man - i kombination med andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder - sträva efter att på fem år minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken till hälften av nuvarande tal vid nuvarande trafikvolym. Med den målsättningen skulle antalet trafikdödade år 1997 ha sjunkit till under 400 och antalet svårt trafikskadade till under 2 500 - motsvarande siffror för 1991 är omkring 750 respektive närmare 5 000. Genom en sådan insats skulle man successivt under femårsperioden rädda livet på 1 100 människor och på motsvarande sätt rädda 7 500 människor från att bli trafikinvalida (9).

11.3 Medel

MEDLEN för att nå fram till en sådan kraftig minskning av de svåra trafikolyckorna skall för polisens del innefatta mer än en fördubbling av effektiviteten i trafikövervakningen inom en treårsperiod. Den kraftsamlingen skall ske inom ramen för befintliga resurser och bör omedelbart påbörjas.

Effektivitetshöjningen mätt i antalet trafikkontroller genom trafikpolisen skall genomföras med minst 20 % under det innevarande budgetåret 1992/93 och därefter på den successivt högre nivån med ytterligare 40 % under vart och ett av de två följande budgetåren 1993/94 och 1994/95. Därutöver skall antalet trafiknykterhetskontroller fördubblas redan under budgetåret 1993/94, till större delen genom ökade insatser i trafikövervakningen inom ramen för ordningspolisens verksamhet.

Resultatet skall med beaktande av de framlagda åtgärdsförslagen uppnås genom en ändring i insatsernas inriktning och genom en förnyelse och utveckling av arbetsformer och teknisk utrustning. En huvudlinje skall vara att polisen skall synas mycket mer på vägarna och i tätortstrafiken. Åtgärderna skall i enlighet med utredningens förslag också innefatta en fördjupad samverkan med väghållarna och bilprovningen, liksom med NTF och andra organisationer som arbetar för ökad trafiksäkerhet. Sammantaget skall antalet trafikkontroller öka från 2,5 miljoner kontroller till 6,5 miljoner kontroller per år vid

treårsperiodens slut 1994/95, inklusive de särskilda trafiknykterhetskontrollerna.

Kraftsamlingen i polisens trafikövervakning bör kombineras med en bred informationskampanj om trafikanternas egen medverkan i kampen mot trafikdöden och bör i tiden kunna samordnas med andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Förberedelser bör vidtas för en massiv polisinsats i trafikövervakningen under trafiktopparna sommaren 1993 (10).

Trafikpolisutredningen handlar om hur dessa mål och medel skall kunna förverkligas genom att skrivas in i regeringens riktlinjer för polisens trafikövervakning och genom att det i enlighet med utredningens åtgärds katalog vidtas en lång rad konkreta offensiva åtgärder i trafikövervakningen.

12 Kritisk granskning leder till förnyelse med krav på ökad effektivitet

- En kritisk tiopunktlista omsätts till en tiopunktlista med en rad föresatser för förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning (11).

12.1 Utredningens arbetssätt

Jag har med stor hjälp av utredningens experter och sekreterare försökt att ta fram en allsidig aktuell bild av polisens trafikövervakning. Under den delen av utredningsarbetet har jag träffat många och fått många värdefulla uppgifter och synpunkter. Jag är dem alla ett stort tack skyldig - det gäller de många poliser i olika ställning och funktion som jag har träffat, och det gäller företrädarna för alla de myndigheter och organisationer som jag har haft kontakter och överläggningar med. Under utredningsarbetets gång har jag också kunnat glädja mig åt ett livligt och positivt intresse från massmedia, och jag har vid några tillfällen även haft möjlighet att medverka vid konferenser med polisens trafikövervakning på programmet. En mer utförlig redovisning av dessa olika kontaktmönster har redovisats i kapitel 9.

På grundval av det insamlade utredningsmaterialet har jag sedan försökt att bilda mig en egen uppfattning om frågeställningarna kring polisens trafikövervakning. För att kunna fullgöra mitt uppdrag har jag också inom ramen för utredningen genomfört en del egna undersökningar. Det gäller bl.a. frågan om trafikanternas attityder till polisens trafikövervakning, men också några rätt omfattande undersökningar för att få ett grepp om de grundläggande frågorna om effektiviteten i trafikpolisens verksamhet.

Det har varit både lätt och svårt att genomföra den kritiska granskningen av trafikpolisens verksamhet och effektiviteten i den.

- o Det har varit lätt därför att polisedningarna och poliserna ute i verksamheten har ställt upp med ett öppet visir både då det gällt att lämna uppgifter och då det har varit fråga om att diskutera verksamhetens problem och möjligheter.

- o Det har varit svårt därför att många enligt min mening grundläggande uppgifter inte har funnits tillgängliga i någon samlad redovisning. Det har faktiskt varit ett ganska tungt arbete att under den begränsade utredningstiden nödgas ta fram dessa grundläggande uppgifter genom ett antal egna undersökningar. Samtidigt har utredningen därigenom tillförts nya kunskaper av stor betydelse för utredningsresultatet. Även i den här delen av utredningsarbetet har trafikpolisavdelningarna runt om i landet ställt upp och på ett föredömligt sätt medverkat i uppgiftslämnandet och till en del även i sammanställningen av underlagsmaterialet.

Jag har som utredningsman valt arbetsmetoden att med utgångspunkt i den kritiska granskningen av trafikpolisverksamheten utforma en rad åtgärdsförslag med det gemensamma syftet att förnya och utveckla polisens trafikövervakning. Under det arbetet har jag tillämpat synsättet att problem skall lösas och utvecklingsmöjligheter tas tillvara.

Jämsides med frågan om förnyelse och utveckling av trafikpolisens verksamhet har jag funnit det angeläget att också finna uttrycksformer för den grundläggande frågan om målsättningen för polisens trafikövervakning.

Som redan framhållits i kapitel 11 gäller min utredning och dess förslag därför både målen och medlen för polisens trafikövervakning. Detta är mina båda huvuduppgifter som utredningsman, och så långt står jag för arbetet och dess slutsatser. Jag vill liksom i kapitel 11 understryka att måluppfyllelsen och genomförandet av min åtgärds katalog sedan är en uppgift som polisen och ingen annan har det operativa ansvaret för. Där finns en hög kompetens och en god yrkeskunskap som jag under utredningsarbetet i många avseenden har kunnat konstatera. Det är där hos polisen i den löpande verksamheten i vardagsarbetet som intentionerna i min utredning skall omsättas i de praktiska resultaten.

12.2 En kritisk granskning av trafikpolisens verksamhet

Enligt regeringens utredningsdirektiv skall jag granska effektiviteten i polisens trafikövervakning och effekterna av de olika samarbetsformerna hos trafikpolisen.

Min sammanfattande bedömning är att verksamheten i flera avseenden har kört fast i gamla fåror. Det saknas dessutom en klart uttalad övergripande målsättning för hela verksamheten med polisens trafikövervakning. Dessa grundläggade brister i både målangivelse

och verksamhetsformer har jag funnit att den berörda polispersonalen till stora delar är medveten om. Jag har inte minst från polismännen på fältet noterat en glädjande öppen attityd till förnyelse och utveckling av arbetsformerna och till en klarare målangivelse för verksamheten.

12.3 Några slutsatser av den kritiska granskningen

Vid behandlingen av de olika sakfrågorna i de följande kapitlen återkommer jag mera utförligt till innebörden i den genomförda kritiska granskningen av verksamheten med polisens trafikövervakning. För att ge en överblick och för att belysa den kritiska granskningens inriktning skall jag här punktvis ange några av de viktigaste slutsatserna av den.

1. En klart och öppet uttryckt målangivelse för trafikpolisens verksamhet saknas.
2. Trots statistik i stora mängder saknas löpande uppgifter för att i grundläggande avseenden kunna styra verksamheten mot en bestämd målinriktning.
3. En stor del av trafikpolisens disponibla resurser används för annat än aktiv trafikövervakning - en betydande effektivisering kan ske genom att varenda resurstimme sätts in i aktiv trafikövervakning.
4. Trafikövervakningen sker i stor omfattning på fastlåsta rutiner utan en tillräckligt flexibel inriktning på situationer där risken för trafikolyckor är störst.
5. Det är ofta dålig samverkan mellan trafikpolisen och den kapacitet för trafikövervakning som bör finnas även hos ordningspolisen - de trafikövervakande insatserna genom ordningspolisen är ofta mycket begränsade.
6. Det råder en obalans mellan trafikövervakningen på vägarna och i tätortstrafiken - till tätortstrafikens nackdel.
7. Polisen syns alldeles för litet både på vägarna och i tätortstrafiken.
8. Arbetsformerna för trafikövervakningen är stelt fastlåsta och dåligt styrda - och därför i många avseenden ineffektiva.

9. Utrustningen för polisens trafikövervakning släpar efter betänkligt - storskaliga system med ineffektiv toppstyrning i stället för en satsning på nya smidiga hjälpmedel för både trafikpolisen och andra poliser i trafikövervakningen.
10. Kostnadsredovisning och resultatuppföljning saknas för trafikpolisens verksamhet - ett effektivt sätt att inte kunna mäta effektiviteten.

En sådan här summarisk kritisk lista över brister i polisens nuvarande trafikövervakning kan lätt uppfattas som ett fördömande av hela verksamheten. Så skall den inte uppfattas. Den inrymmer en i flera avseenden allvarlig kritik - men jag tror att verksamheten i grunden är stark nog att tåla den. Det finns naturligtvis också många goda inslag i trafikpolisverksamheten. Jag har vid mina besök hos trafikavdelningarna kunnat notera flera goda ansatser att förnya de egna arbetsformerna och en medvetenhet om att detta behövs.

12.4 En uppfordran till förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning

Den redovisade kritiska granskningen av polisens trafikövervakning får inte ses som något självändamål. Jag vill återigen understryka att syftet med den granskningen är att ge utgångspunkter för en ändrad inriktning och en erforderlig förnyelse och utveckling av arbetsformerna.

Det är enligt min bedömning helt klart att det finns stora möjligheter att öka effektiviteten i polisens trafikövervakning. Som jag nämnt redan inledningsvis anser jag att det på tre år bör vara möjligt att steg för steg mer än fördubbla effekten i polisens trafikövervakning inom ramen för befintliga resurser. Det blir en uppfordran att låta den kritiska granskningen leda fram till en genomgående förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning (11).

12.5 Några föresatser för förnyelse och utveckling

I de följande kapitlen kommer jag att redovisa ett stort antal förslag till konkreta åtgärder med det gemensamma syftet att förnya och utveckla polisens trafikövervakning. I kombination med den målangivelse för polisens trafikövervakning som jag har redovisat i kapitel 11 skall det ge verksamheten nya och bättre förutsättningar. Som en översiktlig bakgrund till åtgärds katalogen i de följande kapitlen skall jag här - på motsvarande sätt som beträffande den kritiska granskningen - ange några av de viktigaste åtgärds punkterna.

1. En klar målangivelse för polisens trafikövervakning - effekten av verksamheten mäts mot trafikolyckorna.
2. Mer än en fördubbling av effekten i trafikövervakningen inom ramen för befintliga resurser - genomförd på tre år.
3. Optimalt utnyttjande av varje tillgänglig resurstimme hos trafikpolisen i aktiv trafikövervakning och ökad organiserad medverkan av ordningspolisen i trafikövervakningen.
4. Kraftfull satsning på att polisen skall synas mycket mer på vägarna och i tätortstrafiken.
5. En målmedveten inriktning av insatserna på trafiksituationer med den största risken för trafikolycksfall.
6. Förnyelse till mer effektiva arbetsformer, bl.a. med större utrymme för den enskilde polismannens eller trafikgruppens egna initiativ - och bra utbildning för trafikpolispersonalen.
7. Ny teknisk utrustning för trafikövervakningen med smidiga effektivare hjälpmedel för varje polisman i trafikövervakningen - utan nuvarande toppstyrning och i ett nytt utvecklingssamarbete med bl.a. Statens väg- och trafikinstitut.
8. Fördjupad samverkan med väghållarna och bilprovningen liksom med NTF och andra informationsinriktade organisationer.
9. Större stadga i organisationen - effektiv kostnadsredovisning och resultatuppföljning - bättre statistik i stället för mycket statistik.
10. Ökad uppmärksamhet åt trafikanternas attityder till polisens trafikövervakning - se människan i trafiken inte bara som ett problem utan som en möjlighet att ta vara på.

Mina förslag kommer också att innefatta en enkel sammanfattande metod för att översiktligt mäta effekten i trafikpolisens verksamhet. I det avseendet kommer jag att föreslå att man anger effektmätningen i antalet genomförda kontroller uttryckt i antalet personkontakter som trafikpolisen haft under ett år eller en annan angiven tidsperiod. En sådan mätmetod - som används med framgång i Norge - ger ett bra mått på trafikpolisens aktivitet i trafiken och i förhållande till trafikanterna. Ett sådant effekttal kan sedan kombineras med andra effektmätningar i den löpande uppföljningen av trafikövervakningen. Jag återkommer i det följande närmare till de frågorna. Det blir då också anledning att klara ut hur man centralt och regionalt kan organisera effekttuppföljningen på ett både smidigt och effektivt sätt.

12.6 Effektiviteten i siffertal

I kapitel 9.4 har jag redovisat de särskilda undersökningar som har gjorts inom ramen för utredningen. Två av dessa undersökningar har haft till syfte att få fram en grundval för att i siffror mäta effekten i trafikpolisens verksamhet. Det gäller dels en bearbetning av trafikpolisens verksamhetsstatistik (9.4.1), dels en redovisning av effekttal mätt i antalet genomförda kontroller (9.4.3).

Jag vill här sammanfatta några av de grundläggande slutsatserna från dessa båda undersökningar.

- o Den ena undersökningen visar att de nuvarande närmare 1 300 trafikpoliserna ger en resursvolym på 2,3 miljoner timmar per år. Efter avdrag för frånvaro på grund av semester, sjukdom och dylikt kvarstår 1,7 miljoner resurstimmar. Av dessa används 1,1 miljoner timmar till aktiv trafikövervakning, medan 0,6 miljoner timmar går åt till annan verksamhet. Den senare siffran fördelas på 150 000 timmar för inre arbetsledning, 230 000 timmar för utbildning och 220 000 timmar för övrig verksamhet. Mer än hälften av den totala resursvolymen går alltså åt till annat än till aktiv trafikövervakning ute i trafiken.

Om vi är överens om att trafikpolisernas huvudsakliga uppgift skall vara trafikövervakning, är det uppenbart att de befintliga resurstimmarna i ökad omfattning måste sättas av för aktiv trafikövervakning. I kapitel 13.2 föreslår jag att antalet resurstimmar i aktiv trafikövervakning av trafikpolisen skall höjas från 1,1 miljoner till 1,4 miljoner timmar per år, dvs. med ca 30 %. Samtidigt föreslår jag i kapitel 13.3 att volymen för ordningspolisens medverkan i trafikövervakningen ökas från 0,35 miljoner timmar till 0,7 miljoner timmar. Totalt sett betyder det att antalet resurstimmar för polisens sammanlagda trafikövervakning ökas med inemot 50 % till 2,1 miljoner timmar per år.

- o Med de nuvarande resurstimmarna i aktiv trafikövervakning skulle man på en vägsträcka på 10 mil i genomsnitt kunna träffa på två trafikpoliser i verksamhet under tio trafiktimmar på en vecka, eller under en och en halv trafiktimme varje dag. Det gör man nu inte, beroende på att trafikpolisen i regel uppträder i större och mer personalkrävande grupper. Mina olika åtgärdsförslag, som bl.a. tar sikte på att polisen skall arbeta i mindre grupper och synas mycket mer på vägarna, gör det möjligt att betydligt höja de här siffrorna på polisens synlighet; ytterligare förstärkt genom den nämnda ökningen av antalet resurstimmar i aktiv trafikövervakning.

- o Alltså: ökade siffror för resurstimmarna i aktiv trafikövervakning och ökade siffror för trafikpolisens synlighet på vägarna.

- o Den andra undersökningen visar att trafikpolisen i den löpande verksamheten på ett år genomför ca 1,5 miljoner kontroller, uttryckt i antalet personkontakter som polisen har haft i trafikövervakningen oavsett om de har föranlett rapport eller ej. Detta effekttal är anmärkningsvärt lågt. I Norge med bara hälften av vår folkmängd och med dess betydligt lägre resursvolym för trafikövervakning ligger motsvarande siffra på ca 2 miljoner kontroller. Effekttalet mätt på det här sättet visar också att det blir i genomsnitt mindre än en och en halv personkontakt per timme om man slår ut samtliga resurstimmar på samtliga trafikpoliser - en förödande låg siffra som har sin förklaring i ineffektiva arbetsformer där poliserna i stor utsträckning uppträder i större grupper.
- o Slutsatsen i mina förslag i det här avseendet i kapitel 13.2 är att antalet kontroller av trafikpolisen bör öka med minst 20 % under det innevarande budgetåret 1992/93 och därefter på den successivt högre nivån med ytterligare 40 % under vart och ett av de två följande budgetåren 1993/94 och 1994/95. Det betyder en ökning från nuvarande 1,5 miljoner till 3,5 miljoner kontroller per år, dvs. mer än dubbelt bättre på tre år. Därutöver bör - i huvudsak genom ordningspolisens ökade insatser i trafikövervakningen - antalet nykterhetskontroller öka från 0,9 miljoner till 1,8 miljoner fr.o.m budgetåret 1993/94. Härtill kommer 0,5 miljoner kontakter för fordonskontroll på väg och en ökning av ordningspolisens insatser i trafikövervakningen till 0,7 miljoner kontroller per år utöver nykterhetskontrollerna. Sammanlagt skall det bli 6,5 miljoner kontroller per år i trafikövervakningen - i genomsnitt kommer varje fordonsförare då att komma i direkt kontakt med polisens trafikövervakning en till två gånger om året mot nu en gång vartannat år.
- o Undersökningen om antalet genomförda kontroller visar också hur antalet kontroller per resurstimme skiljer sig vid olika övervakningsformer. Vid hastighetsövervakning sker i genomsnitt mindre än en kontroll per resurstimme, vid fordonskontroll 2,2 kontroller per resurstimme och vid allmän trafikövervakning 1,5 kontroller per resurstimme. Den särskilt låga siffran för hastighetsövervakning beror i grunden på att radarkontrollerna binder ett större antal polismän än vid andra övervakningsformer och att vissa åtgärder är tidskrävande. Mina åtgärdsförslag med nya arbetsformer kommer i grunden att förändra de här relationerna och göra det möjligt att lättare nå upp till de nyss angivna högre effekttalen.

13 Trafikövervakning där olycksriskerna är störst

13.1 Ändrad inriktning av trafikövervakningen

- Polisens trafikövervakning skall konsekvent inriktas på de trafikmiljöer och trafiksituationer där risken för svåra trafikolyckor är störst och på tidpunkter då trafikintensiteten är störst (12).

Trafikövervakningen bör inriktas på de trafikmiljöer och de trafiksituationer där risken för svåra trafikolyckor är störst. Det sker i dag till en del men långt ifrån i så stor utsträckning som borde vara fallet. Som jag tidigare har framhållit i kapitel 12 beror det huvudsakligen på att den nuvarande trafikövervakningen i stor omfattning är fastlåst i stela verksamhetsformer. Det behöver byggas in mer flexibilitet och fantasi i verksamhetsformerna. Själva arbetsformerna och den tekniska utrustningen för verksamheten återkommer jag till i kapitel 14 och 15. Här vill jag nu ta upp frågan om verksamhetsinriktningen, dels principiellt, dels i en konkret prioriteringsdiskussion med åtskilliga förslag till konkreta åtgärder.

Den av mig föreslagna målangivelsen för polisens trafikövervakning tar sikte på att kraftigt nedbringa antalet dödade och svårt skadade i trafiken. En rätt given konsekvens av den målsättningen är att verksamheten mer än nu skall inriktas på de trafikmiljöer och trafiksituationer där olycksrisken är störst och på tidpunkter då trafikintensiteten är störst. Mitt övergripande förslag i det här avseendet är att en sådan inriktning av polisens trafikövervakning konsekvent genomförs (12).

Men jag vill inte stanna vid det mer övergripande förslaget. Det behöver utvecklas och konkretiseras i flera avseenden. Det kommer jag att göra i de följande avsnitten i detta kapitel.

Mina undersökningar visar att en stor del av trafikpolisens tillgängliga resurstimmar används till annat än aktiv trafikövervakning på vägarna; se kapitel 9 och kapitel 12. De innefattar en allvarlig kritik av resursdispositionen i den nuvarande verksamheten som det finns all anledning att ta på allvar. Enligt min mening blir slutsatsen

att vi fortsättningsvis i högre grad måste prioritera trafikövervakningen, och då kräva att varenda resurstimme för trafikpolisen sätts in i aktiva insatser ute på vägarna och i tätortstrafiken.

13.2 Alla disponibla resurser in i aktiv trafikövervakning

- Alla disponibla resurstimmar hos trafikpolisen skall användas för aktiv trafikövervakning (13).
- Inom ramen för befintliga resurser skall antalet aktiva resurstimmar för polisens trafikövervakning genom trafikpolisen och ordningspolisen öka från 1,4 till 2,1 miljoner timmar, dvs. med ca 50 % (14).
- Effekten i polisens trafikövervakning skall mer än fördubblas inom en treårsperiod (15).
- Effektökningen skall dokumenteras genom en ökning av antalet kontroller i trafikpolisens trafikövervakning från nuvarande 1,5 miljoner kontroller till 3,5 miljoner kontroller per år (16).
- Tillsammans med 0,5 miljoner kontakter för fordonskontroll på väg och 1,8 miljoner särskilt riktade kontroller med alkoholutandningsprov skall det inklusive ordningspolisens ökade insatser bli 6,5 miljoner kontroller per år i trafikövervakningen - i genomsnitt kommer varje fordonsförare då att komma i direkt kontakt med polisens trafikövervakning en till två gånger om året mot nu en gång vartannat år (17).

Efter mycket arbete med egna undersökningar inom ramen för utredningen har jag lyckats få fram en del hållpunkter för hur de disponibla resurserna inom trafikpolisen för närvarande används. Resultatet ger en dyster bild; det framgår av redovisningen i kapitel 9 och analysen i kapitel 12. Det visar att de befintliga resurserna - närmare 1 300 polismän som trafikpoliser - i betydande omfattning används för annat än aktiv trafikövervakning. Dessutom visar mina undersökningar att den verksamhet som likväl bedrivs i form av aktiv trafikövervakning till stora delar är ineffektiv och utan klara målangivelser.

Jag har många gånger under utredningsarbetet kunnat konstatera att ingen beklagar de här förhållandena mer än de polismän som själva är satta att utöva trafikövervakningen. De upplever ofta ett bristande intresse för verksamheten hos en del av sina överordnade. Det är ofta

en tendens - jag visar det på flera håll i utredningen - att trafikpolisen kommer i sista hand; att den upplevs som lågprioriterad.

Nu måste vi ta tag i de här frågorna och se till att trafikövervakningen får det lyft som den så väl förtjänar. Vi måste bryta ner de negativa förtecknen och i stället visa vägen till en förnyelse och effektivisering av verksamheten med klara målangivelser.

En given slutsats av en sådan föresats är att alla disponibla resurstimmar hos trafikpolisen skall användas för aktiv trafikövervakning (13).

Mina undersökningar visar att man inom ramen för trafikpolisens befintliga resurser bör kunna höja antalet resurstimmar i aktiv trafikövervakning från 1,1 miljoner timmar till 1,4 miljoner timmar, dvs. med ca 30 %. Parallellt med den förändringen inom trafikpolisens verksamhet bör ordningspolisens medverkan i trafikövervakningen öka i takt med att nu vakanta polismanstjänster successivt blir besatta inom de närmaste åren. Enligt mitt förslag i kapitel 13.3 bör volymen för ordningspolisens medverkan i trafikövervakningen successivt öka från 0,35 miljoner timmar till 0,7 miljoner timmar per år.

Det sagda innebär att antalet aktiva resurstimmar för polisens trafikövervakning genom trafikpolisen och ordningspolisen skall öka från 1,4 till 2,1 miljoner timmar - det är en ökning med ca 50 % (14).

Det ökade antalet aktiva resurstimmar bör sedan i sin tur kunna utnyttjas effektivare i enlighet med det åtgärdsbatteri som jag föreslår i betänkandet. Det ger realistiska förutsättningar för att mer än väl fördubbla effekten i trafikövervakningen. Det kravet på verksamheten skall uppfyllas inom en treårsperiod (15).

Effektökningen bör anges och följas upp i antalet genomförda kontroller, uttryckt i antalet personkontakter som polisen har haft i trafikövervakningen oavsett om de har föranlett rapport eller ej. Inom trafikpolisens verksamhet bör antalet kontroller öka med minst 20 % under det innevarande budgetåret 1992/93 och därefter på den successivt högre nivån med ytterligare 40 % under vart och ett av budgetåren 1993/94 och 1994/95. Det innebär en ökning från nuvarande 1,5 miljoner kontroller till 1,8 miljoner 1992/93, 2,5 miljoner 1993/94 och 3,5 miljoner kontroller per år 1994/95 (16).

På motsvarande sätt bör ske en effektmätning av ordningspolisens medverkan i trafikövervakningen. Även de effekterna bör under den nämnda treårsperioden ökas i motsvarande grad.

Till de nämnda 3,5 miljoner trafikpoliskontrollerna kommer inemot 0,5 miljoner kontakter för kontroll av fordon på väg vid genomförandet av mina förslag i kapitel 16 om samarbetsavtal med bilprovningen och om överförande av TSV:s nuvarande bilinspektörer för flygande

inspektioner till polisen. Det betyder att antalet löpande kontroller inom en treårsperiod skall öka till sammanlagt 4 miljoner kontroller per år.

Utöver dessa 4 miljoner kontroller per år i den löpande trafikövervakningen skall enligt mitt förslag i kapitel 13.5 genomföras en särskilt riktad resursinsats i form av 1,8 miljoner alkoholutandningsprov fr.o.m. budgetåret 1993/94 mot nu 0,9 miljoner sådana kontroller.

Sammantaget betyder detta inklusive ordningspolisens ökade insatser en total insatsvolym på 6,5 miljoner kontroller per år jämfört med nu 2,5 miljoner kontroller, inklusive trafiknykterhetskontrollerna. I genomsnitt kommer varje fordonsförare att kunna räkna med att komma i direkt kontakt med polisens trafikövervakning en till två gånger om året mot nu en gång vartannat år (17).

Jag återkommer närmare till frågorna om effektmätningen i kapitel 19.

13.3 Tätortstrafiken

- Ökning av trafikövervakningen i tätort (18).
- Koncentration till olycksdrabbade avsnitt i tätortstrafiken (19).
- Inriktning av övervakningen i tätortstrafiken på bl.a. hög hastighet, stopplikt, körning mot rött ljus och rattfylleri samt bilbältesanvändningen (20).
- Ökade insatser inom ordningspolisen för trafikövervakningen - från nu 340 000 timmar till 700 000 timmar per år (21).
- Ändamålsenlig utrustning för trafikövervakning även till ordningspolisen (22).
- Särskilda utbildningsinsatser i trafikövervakning för ordningspolisen (23).
- En bestämd inriktning av trafikpolisens insatser i tätort (24).

Efter genomförandet av polisreformen 1985, då trafiksektionerna hos polismyndigheterna och de särskilt organiserade länstrafikgrupperna slogs samman till trafikavdelningar, har en minskning skett av övervakningen av tätortstrafiken. Det beror på att ordningspolisens insatser i trafikövervakningen under den tiden har minskat väsentligt; som framgår av tabell 2 i kapitel 7 var ordningspolisens resurstimmar för trafikövervakning år 1991 341 000 jämfört med 472 000 timmar år 1986.

Ordningsspolisen har inom de nämnda resursramarna genomfört olika insatser för att förbättra trafiksäkerheten. De viktigaste insatserna vid ordningsspolisen inom trafikområdet gäller trafiknykterhetskontrollen; ordningsspolisen rapporterar huvuddelen av antalet trafiknykterhetsbrott som upptäcks i samband med rörlig övervakning. Det sker efter tips från allmänheten, i samband med trafikolyckor som ordningsspolisen kallas till osv. Dessutom medverkar ordningsspolisen vid de organiserade trafiknykterhetskontrollerna; den frågan återkommer jag till i kapitel 13.5.

Jag har funnit att övervakningen av tätortstrafiken måste ökas. Detta bör i huvudsak ske genom ökade insatser från ordningsspolisen i trafikövervakningen. En väsentlig ökning av den synliga övervakningen i tätort bedömer jag innebära bl.a. en ökad upptäcktsrisk. Trafikanterna uppfattar polisens aktiviteter i tätortstrafiken, och en ökad regelefterlevnad med hastigheter bättre anpassade till trafiksituationen kan uppnås (18).

Övervakningen i tätort måste koncentreras till platser inom tätorterna där olycksrisken är störst och där kraven på en god regelefterlevnad är störst (19). De oskyddade trafikanternas situation skall särskilt uppmärksammas vid genomförandet av övervakningen. Trafikregleringarna och deras effekter för regelefterlevnaden måste också ägnas ökad uppmärksamhet från övervakningssynpunkt.

Inriktningen av övervakningen i tätortstrafiken måste ägnas större uppmärksamhet. Olycksframkallande faktorer måste övervakas mer intensivt och systematiskt än för närvarande. Det gäller för hög hastighet, brott mot stopplikt och företrädesregler, körfältsbyten, för kort avstånd mellan fordon, körning mot rött ljus och rattfylleri samt bilbältesanvändningen (20).

En i förhållande till dagsläget ökad övervakning av trafikanternas beteende särskilt inom tätorterna är en viktig och angelägen uppgift för ordningsspolisen. Jag anser att trafikövervakningen vid ordningsspolisen behöver ökas under en treårsperiod, inte minst i storstäderna, från 341 000 timmar 1991 till 700 000 timmar per år. Som jag nämnt i kapitel 13.2 bör detta vara möjligt i takt med att nu vakanta polismanstjänster successivt blir besatta inom de närmaste åren (21).

Jag är medveten om att ordningsspolisen redan i dag till en del bedriver en planmässig trafikövervakning. Sammantaget är insatserna dock begränsade. De måste bedrivas med högre intensitet och konsekvens. Det är angeläget att polismyndigheterna vid fördelningen av ordningsspolisens totala resurser skapar utrymme för den angivna resursinsatsen, som med fördel kan läggas ut över dygnets alla timmar.

Jag har funnit att ordningsspolisens utrustning för trafikövervakning är begränsad eller också saknas helt sådan utrustning. Fordon med

genomsnittshastighetsmätare används ibland av ordningspolisen men bör kunna vara ett praktiskt hjälpmedel i betydligt större utsträckning.

En ökad användning av yttre orderhögtalare för direkt tillsägelse till trafikanter förordas som en metod både vid ordnings- och trafikpolisen. Den kan användas för att påverka trafikanterna inom tätorter till en ökad regelefterlevnad och för att rikta uppmärksamheten på en aktuell trafiksituation.

För att öka ordningspolisens möjligheter att utöva en effektivare trafikövervakning och för att höja motivationen för uppgiften föreslår jag att särskilda medel avsätts för att skaffa ändamålsenlig utrustning och för att förbättra utbildningen. Enligt min bedömning skulle ett belopp i storleksordningen 10 miljoner kronor i form av en s.k. engångsanvisning utgöra ett bra första steg för detta ändamål. Beloppet skall via länsstyrelserna fördelas så att ordningsavdelningarna vid respektive polismyndighet får den utrustning man behöver. En del av beloppet bör särskilt avsättas för utbildning (22).

En ökad motivation och kunskap i trafikfrågorna är alltså nödvändig för att ordningspolisens insatser inom trafikövervakningen skall bli verkningsfulla. Det bör även kunna åstadkommas genom praktiktjänstgöring hos trafikpolisen och särskild utbildning i trafikövervakning av yttre befäl vid ordningspolisen. Det kan också ske genom ökad samverkan mellan trafikpolisen och ordningspolisen i olika gemensamma trafikkontroller och genom ökad information från trafikpolisen till ordningspolisen om trafik, trafikövervakning och trafiksäkerhetsfrågor (23).

Övervakning av tätortstrafiken är självfallet också en angelägenhet för trafikpolisen. Genomfartsleder, särskilt svårövervakade platser och gatuavsnitt, mer svårbedömda trafikbrott m.m. är områden där trafikpolisen måste göra ökade insatser inom tätorterna. De traditionella övervakningsområdena rörande tung trafik och tillsynsuppgifterna beträffande transporter av farligt gods är andra insatsområden där trafikpolisens kompetens behövs.

Jag vill understryka att det är av stor vikt att ett nära samråd sker mellan trafikpolisen och ordningspolisen. Trafikpolischeferna skall aktivt verka för en lämplig ansvarsfördelning beträffande övervakningen inom tätort och för planering och genomförande av gemensamma insatser där polisens samlade resurser för trafikövervakning utnyttjas (24).

Frågan om ordningspolisens insatser för trafikövervakningen behandlas vidare i kapitel 15.5 där konkreta åtgärdsförslag i dessa avseenden läggs fram.

13.4 Framkomligheten

- Polisens trafikövervakning skall mer än nu innefatta en aktiv medverkan för att underlätta framkomligheten i trafiken (25).
- Trafikpolisen skall i samverkan med ordningspolisen avdela tillräckliga resurser för trafikdirigering och andra åtgärder för framkomligheten i trafiken (26).
- Framkomligheten i trafiken görs till ett prioriterat område vid en fördjupad samverkan mellan polisen och väghållarna, dvs. Vägverket och kommunerna (27).

TFK-Institutet för transportforskning redovisade i rapporten "Störningar i vägtrafiken" i november 1991 en förstudie som belyser bl.a. frågan om vem som har ansvaret för framkomligheten i trafiken. I förstudien pekas på att ingen myndighet är ansvarig för att få trafiken att flyta, att polisens resurser för att åtgärda trafikstörningar har minskat, och att det sannolikt finns stora samhällsekonomiska vinster att göra med förhållandevis enkla förbättringar för framkomligheten. I samband med att rapporten publicerades anordnade TFK ett möte där även en representant för min utredning deltog. Som en följd av mötet bildades en arbetsgrupp i vilken numera finns företrädare för bl.a. TFK, Vägverket, Polisen, Svenska Kommunförbundet, Stockholms, Göteborgs och Malmö kommuner samt SOS Alarmering AB. Arbetsgruppen driver nu ett projekt med inriktning på framkomligheten i tätortstrafiken, särskilt i de tre storstadsområdena.

Enligt min mening bör polisens trafikövervakning mer än idag innefatta en aktiv medverkan för att underlätta framkomligheten i trafiken (25).

En sådan inriktning av polisens trafikövervakning - framför allt på hårt belastade vägsträckor och i tätortstrafiken - tjänar två syften. Det ena är att genom sådana insatser i form av trafikdirigering o.d. påtagligt kunna medverka till tidsvinster för trafikanterna. Det har stor betydelse alldeles särskilt för yrkesförarna och den yrkesmässiga trafiken. Det andra syftet som tillgodoses genom trafikpolisinsatser för framkomligheten är, att man därigenom konkret kan bidra till ett smidigare trafikflöde och minskade irritationsmoment i trafiken. Ju bättre trafiken flyter, desto mindre blir riskerna för trafikolyckor.

En prioritering av sådana trafikövervakningsinsatser ligger i linje med min grundläggande uppfattning om polisens synlighet i trafiken och inriktningen av dess insatser på trafiksituationer där olycksrisken är störst. Jag föreslår att trafikpolisen i sin verksamhetsplanering i samråd med ordningspolisen fortlöpande skall avdela tillräckliga resurser för trafikdirigering och andra åtgärder för att underlätta

framkomligheten i trafiken (26).

Trafikpolisen bör i arbetet för ökad framkomlighet i trafiken nära samarbeta med ordningspolisen. Framför allt vid sådana insatser i tätortstrafiken bör resursinsatserna till större delen kunna ske genom polismän från ordningspolisen. I tätortstrafiken bör insatserna för framkomlighet i trafiken också vara en verksamhet som är väl lämpad för en samverkan mellan polisen och kommunernas parkeringsvakter; denna fråga återkommer jag till i kapitel 17.7 där jag föreslår en försöksverksamhet med det syftet i Stockholms stad.

Framkomligheten i trafiken är självfallet en fråga som också kräver betydande insatser från vägghållarna, dvs Vägverket för de statliga vägarna respektive kommunerna för tätortsvägarna. Genom att en ökad framkomlighet på vägarna kraftigt kan minska olycksriskerna i trafiken, är det här en av vägghållarnas allra viktigaste trafiksäkerhetsfrämjande uppgifter. Det skulle föra för långt att här gå närmare in på den långa raden av erforderliga åtgärder från vägghållarna: vägdragningarna, vägstandarden, vägunderhållet, trafikordningarna, trafikregleringarna osv. Vad jag med utgångspunkt i mitt uppdrag vill föreslå är att framkomligheten i trafiken blir ett prioriterat område vid den fördjupade samverkan mellan polisen och vägghållarna som jag i kapitel 17.2 och 17.4 närmare återkommer till (27).

13.5 Trafiknykterheten

- Antalet trafiknykterhetskontroller genom alkoholutandningsprov fördubblas till 1,8 miljoner kontroller per år fr.o.m. 1993/94 (28).
- Bestämmelserna i lagen om alkoholutandningsprov ändras så att varje polis utan särskild order får rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov (29).
- Rikspolisstyrelsens föreskrifter om alkoholutandningsprov skärps (30).
- Varje ordnings- och trafikpolispatrull genomför varje tjänstgöringspass ett visst antal alkoholutandningsprov (31).
- Varje polisman tilldelas ett sållningsinstrument för alkoholutandningsprov (32).
- Större samordnade kontroller av trafiknykterheten anordnas regelbundet (33).
- Särskilda fordon med bevisinstrument för trafiknykterhetskontroller anskaffas för trafikpolisen i varje län (34).

- Möjligheterna att omhänderta körkort utnyttjas maximalt vid rattfylleri (35).
- Möjligheterna till beslag av fordon utnyttjas likaså maximalt vid rattfylleri (36).

Många undersökningar visar att polisens trafiknykterhetskontroller har stor betydelse. Det beror dels på att polisen omedelbart kan avbryta ett trafikfarligt beteende och dels på att rutinmässiga alkoholutandningsprov visar alla trafikanter att det finns en reell risk för upptäckt vid trafiknykterhetsbrott.

Polisen har successivt ökat antalet rutinmässiga alkoholutandningsprov; från ca 250 000 prov år 1976 till över 900 000 prov år 1991. Det är en positiv utveckling som måste fortsätta, vilket jag kraftigt vill understryka.

I 1990 års trafiksäkerhetsprogram angavs att ca 1,5 miljoner alkoholutandningsprov "bör vara ett realistiskt mål på längre sikt".

Verksamheten med alkoholutandningsprov är så betydelsefull för trafiksäkerheten och för polisens kontakter med trafikanterna att den måste högprioriteras inom trafikövervakningen både vid ordningspolisen och hos trafikpolisen. Länspolisstyrelserna bör därför - med stöd och uppföljning från Rikspolisstyrelsens sida - tillse att trafikpolisen och polismyndigheterna inom länen prioriterar denna verksamhet, så att det fr.o.m. budgetåret 1993/94 i landet tas 1,8 miljoner särskilda alkoholutandningsprov per år (28). Som nämnts i kapitel 13.2 skall denna riktade resursinsats - som till större delen bör kunna göras av ordningspolisen - ske utöver de löpande kontrollerna i trafikövervakningen.

Lagen om alkoholutandningsprov ger polisen möjlighet att rutinmässigt genomföra alkoholutandningsprov utan att det föreligger misstanke om trafiknykterhetsbrott vid beordrade trafikkontroller, vid trafikolyckor samt i samband med vissa trafikbrott.

I en skrivelse till justitiedepartementet i januari 1988 (intagen i regeringens proposition 1988/89:118, bilaga 2) föreslog Rikspolisstyrelsen vissa ändringar i lagen om alkoholutandningsprov. Förslaget innebar att polisman rutinmässigt skulle få ta alkoholutandningsprov utan att det förelåg misstanke om trafiknykterhetsbrott och utan att vara beordrad att ta sådana prov eller att de andra förutsättningar förelåg, som lagen uppställer för sådana rutinmässiga prov. Syftet var att den enskilde polismannens initiativförmåga och intresse för verksamheten skulle tillvaratas bättre, att resurstimmarna skulle utnyttjas bättre och att polisens bekämpning av trafiknykterhetsbrott därigenom avsevärt skulle effektiviseras.

Statsmakternas beslut den gången gick inte så långt, och därför krävs i dag för att alkoholutandningsprov skall få tas rutinmässigt vid en trafikkontroll att kontrollen har beslutats av polisman i befälsställning. Detta innebär att endast den som innehar eller upprätthåller tjänst som lägst inspektör och som leder yttre polisverksamhet har sådan beslutsrätt.

Enligt min mening har Rikspolisstyrelsens förslag till ändring av den här punkten i lagen alltså aktualitet. I likhet med att polisman har rätt att rutinmässigt kontrollera förarnas behörighet genom en körkortskontroll bör polisman ges rätt att rutinmässigt kontrollera nykterheten genom alkoholutandningsprov. Genom att ge den enskilde polismannen en befogenhet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov utan att vara särskilt beordrad därtill, stöds den enskilde polismannen i sitt arbete och samhället visar att alkohol i trafiken inte accepteras.

Under mitt utredningsarbete har jag funnit klara belägg för att den enskilda polismannens initiativ betyder mycket för att konkret och handfast öka effekten i polisens trafikövervakning. Som närmare utvecklas i kapitel 15 är det enligt min mening också angeläget att förnyelsen av arbetsformerna i polisens trafikövervakning innefattar en satsning på den enskilda polismannens eget initiativ och omdöme. Jag föreslår att de förändringar om beslutsbehörighet rörande rutinmässiga alkoholutandningsprov, som Rikspolisstyrelsen föreslagit i sin skrivelse 1988, nu genomförs snarast möjligt genom ändringar i lagen om alkoholutandningsprov (29).

I Rikspolisstyrelsens föreskrifter rörande tillämpningen av lagen om alkoholutandningsprov anges bl.a. att alkoholutandningsprov skall tas vid konstaterad hastighetsöverträdelse, då arbetsbelastningen medger detta. Av en undersökning som jag tagit del av framgår att andelen misstänkta trafiknykterhetsbrott som upptäckts i samband med hastighetsöverträdelse är förhållandevis stor; ca en procent av de förare som rapporterades för hastighetsöverskridanden under vecka 19 år 1991 misstänktes för trafiknykterhetsbrott. Jag finner det vara ändamålsenligt att Rikspolisstyrelsen ändrar sina föreskrifter med sådan innebörd att alkoholutandningsprov skall tas vid alla hastighetsöverskridanden (30).

Rattfylleristen måste upptäckas och förhindras fortsätta sin färd innan en trafikolycka inträffar. Trafikpolisens och ordningspolisens trafikövervakning med alkoholutandningsprov måste därför bedrivas på sådana tider och med sådan intensitet att upptäcktsrisken ökar påtagligt dygnet runt. Mot den bakgrunden föreslår jag att varje patrull i yttre tjänst vid övervakande enheter åläggs att varje tjänstgöringspass, dygnet runt, genomföra ett visst antal alkoholutandningsprov (31). Jag vill här framhålla att finsk polis år 1991 genomförde ca 1,3 miljoner alkoholutandningsprov, samt att bl.a. erfarenheter

från Australien visar att polisens aktiviteter med alkoholutandningsprov för att upptäcka rattfyllerister har en positiv effekt både för trafikövervakning i allmänhet och annan polisiär verksamhet.

För att öka möjligheten att upptäcka rattfyllerister bör varje polisman vid ordningspolisen och hos trafikpolisen tilldelas lämpliga sållningsinstrument för alkoholutandningsprov som personlig utrustning. En fortsatt utveckling av lämpliga sållningsinstrument bör ske med syfte att minska kostnaderna per alkoholutandningsprov. Initiativ i den frågan bör tas av Rikspolisstyrelsen (32).

De regionala, interregionala eller landsomfattande kontrollerna med alkoholutandningsprov har jag funnit vara ett viktigt inslag i en planmässig bekämpning av trafiknykterhetsbrott. Resultaten från de större och samordnade aktiviteterna visar att fler rattfyllerister upptäcks under dessa aktivitetsveckor än vad som annars är fallet. Många trafikanter kommer under en relativt kort tidsperiod i kontakt med polisens trafikövervakning. Som exempel vill jag nämna att under vecka 19 år 1991 togs över 37 000 alkoholutandningsprov i poliskontroller i samband med samordnade aktiviteter mot rattfylleri. För att få ett ordentligt genomslag och ökad uppmärksamhet hos trafikanterna föreslår jag att dessa större kontroller sker i samverkan med informationsorgan och andra som arbetar med förebyggande trafiksäkerhet, t.ex. NTF. Sådana kontroller bör göras väl synliga genom lämplig skyltning. Trafikpolisen bör ges ett ökat samordningsansvar för dessa trafiknykterhetskontroller i förhållande till polismyndigheterna inom länet och i kontakterna med informationsorgan och massmedia (33).

Under de senaste åren har polisen vid trafiknykterhetskontrollerna tillförts bevisinstrument som finns placerade på polisstationerna. Dessa ersätter den traditionella blodprovstagningen vid misstanke om trafiknykterhetsbrott. Under vissa förutsättningar kan bevisinstrumenten även användas i fordon. Jag har funnit att hela förfarandet med bevissäkring, rapportering, körkortsomhändertagande, förhör m.m. kan effektiviseras ytterligare när bevisinstrumenten används mobilt. Förfarandet med bevisinstrumenten direkt tillgängliga i ett fordon vid den rörliga kontrollen ute på vägarna bör därför väsentligt utökas. Trafikpolisen i varje län bör disponera minst ett fordon för rörlig användning av bevisinstrument. Övergångsvis kan vissa län bruka sådana fordon gemensamt (34).

För en vidare utveckling av dessa arbetsformer finner jag det angeläget att Rikspolisstyrelsen i samverkan med instrumenttillverkare tar fram ett lämpligt mobilt bevisinstrument som kan användas även i polisens vanliga övervakningsbilar, på snöskotrar eller i båt. Rikspolisstyrelsen bör i sin metod- och teknikutveckling snabbt kunna slutföra ett sådant arbete.

Ansvariga för bevisinstrument hos polismyndigheterna bör genom nära kontakter med länsstyrelsernas allmänna ombud i körkortsrådgivning verka för att en mer enhetlig praxis tillskapas beträffande förutsättningar för körkortsomhändertagande vid analysresultat strax över den nedre straffbarhetsgränsen (35).

Många rattfyllerister låter sig inte rättas av ådömda påföljder eller täta ingripanden från polisens sida vid olovlig körning. Mot den bakgrunden borde det finnas större möjligheter att beslagta fordon vid rattfylleri än vad 7 § trafikbrottslagen nu medger. En skärpning av den ifrågavarande lagbestämmelsen är enligt min mening angelägen som ett led i kampen mot rattfylleriet. I avvaktan på en sådan skärpning av lagen får polisen noga följa domstolarnas avgöranden rörande åklagarnas förverkandeyrkanden och anpassa sina beslut om beslag av fordon till dessa avgöranden (36).

Även om det inte ligger inom mitt uppdrag vill jag ändå som min mening framhålla att hela frågan om påföljderna vid trafiknykterhetsbrott är av grundläggande betydelse i kampen mot rattfylleriet. Jag vill gärna hoppas att de av mig nu föreslagna åtgärderna för att skärpa polisens övervakning av trafiknykterheten snarast möjligt följs av skärpta straffsanktioner mot rattfylleri.

13.6 Trafiken på vägarna utanför tätort

- Trafikpolisen skall svara för en systematiskt genomförd trafikövervakning på vägarna utanför tätort (37).
- Koncentration av trafikövervakningen i tid och rum till olycksdrabbade vägsträckor i samverkan med Vägverket - med särskilda insatser bl.a. mot de ökande viltolyckorna (38).
- Inriktning av övervakningen på farliga trafikantbeteenden (39).

En systematisk övervakning av trafiken utanför tätort är primärt en uppgift för trafikpolisen (37). Genom att trafikpolisen kraftsamlar sin övervakning i tid och rum till platser och vägar med hög olycksbelastning kan antalet trafikolyckor reduceras väsentligt. Jag finner det därför angeläget att länsstyrelserna i sina direktiv för trafikövervakningen inom länen klart anger prestations- och effektmål för trafikövervakningen på vägnätet utanför tätorterna. Det åligger sedan trafikpolischefen i länet att under länspolismästaren tillse att de angivna målen uppnås. Jag återkommer till den frågan i kapitel 19.

För att trafiksäkerhetsarbetet skall ge påtagliga effekter måste

övervakningen koncentreras till platser och tider där risken för trafikolyckor är störst. Det bör också innefatta det besvärliga problemet med risken för viltolyckor - en olyckstyp som numera svarar för en mycket stor andel av trafikolyckorna.

Ett ordentligt underlag som grund för olika beslut om övervakningen på vägnätet utanför tätort förutsätter ett nära samarbete mellan trafikpolisen och Vägverket, liksom med andra trafiksäkerhetsorgan (38). Detta måste innefatta gemensamma utvärderingar och insatsbedömningar för att polisen skall kunna besluta om lämpliga övervakningsinsatser och när dessa skall sättas in. Dessa frågor behandlas även i kapitel 17.

I kapitel 13.8 behandlas närmare de trafikantbeteenden som trafikpolisen måste koncentrera sina insatser på för att minska antalet trafikolyckor utanför tätort. Övervakningen bör inriktas på farliga trafikantbeteenden. Jag vill här - liksom förut beträffande tätortstrafiken - särskilt framhålla betydelsen av en riktad hastighetsövervakning i kombination med övervakningen av farliga omkörningar, för kort avstånd mellan fordon, brott mot stopplikt och företrädesregler, körning mot rött ljus samt rattfylleri. Kontroll av bilbältesanvändningen måste också ha en framskjuten plats i övervakningen (39).

13.7 Hastighetsövervakningen

- Statsmakterna måste ta ställning till vilket hastighetsgränssystem som vi fortsättningsvis skall ha i Sverige (40).
- Grunderna för att fastställa hastighetsbegränsningar bör ses över (41).
- Målet för polisens hastighetsövervakning skall vara att trafikanterna följer gällande hastighetsgränser - det talar för en serie hastighetsgränser på 40/60/80/100/120 km/tim (42).
- Strikt tillämpning av hastighetsgränserna utan toleranser på trafikfarliga vägar och i trafikfarliga situationer - i övrigt en mjuk tillämpning av hastighetsövervakningen med mer av information till trafikanterna (43).
- Överväg att sätta böter vid hastighetsöverträdelser i relation till graden av hastighetsöverskridande (44).
- Radarkontroller för hastighetsövervakningen på trafikfarliga vägar - videoutrustade trafikpoliser för övervakning av trafikantbeteendet (45).
- Polisen skall synas mer även vid hastighetsövervakningen (46).

- Utveckling av ny teknik, bl.a. laserhastighetsmätare och metoder för mätning av avstånd mellan fordon (47).

Hastighetsöverträdelser är det vanligaste trafikbrottet. Flera undersökningar gör gällande att "ju bättre vägar, desto fortare kör vi" och att vi alltså tar ut i ökad hastighet vad vi kunde få i ökad säkerhet.

Hastigheten hos ett fordon påverkar både risken för att en trafikolycka skall inträffa och skadornas omfattning när en olycka inträffar. Detta har fullt ut klarlagts genom det förtjänstfulla forskningsarbete som Väg- och trafikinstitutet (VTI) har genomfört beträffande dessa frågor. Hastighetsövervakning måste därför även i fortsättningen vara en viktig del i polisens trafikövervakning. I det följande lämnar jag mot den bakgrunden förslag till utveckling av arbetsmetoderna när det gäller hastighetsövervakning.

Frågan om ett nytt hastighetsgränssystem har utretts av TSV på uppdrag av Kommunikationsdepartementet. Från mina utgångspunkter med mitt uppdrag om polisens trafikövervakning är det viktigt att statsmakterna klart tar ställning till vilket hastighetsgränssystem som vi fortsättningsvis skall ha i Sverige (40). Lika viktigt är att det i samband med ett sådant ställningstagande sker en översyn av de faktorer som skall vägas in när hastighetsgränser fastställs (41).

De nuvarande hastighetsgränserna håller inte längre. Detta bekräftas också av en undersökning som VTI nyligen har redovisat. Den undersökningen, som redovisas i kapitel 8.3, visar att 85 % av personbilarna kör över de gällande hastighetsgränserna på 70-vägarna; motsvarande tal för 90-vägarna ligger mellan 40 och 85 % beroende på vägbredderna och för 110-vägarna mellan 40 och 60 %.

Målet för polisens hastighetsövervakning måste vara att trafikanterna följer gällande hastighetsgränser. Men då skall man också kunna kräva att hastighetsgränserna utformas på ett sådant sätt att de upplevs som motiverade och accepterade av trafikanterna i allmänhet (42).

VTI har i sina undersökningar och från försök vid polisens hastighetskontroller funnit att det hos många förare finns en benägenhet att anpassa hastighetsvalet till polisens toleransgräns snarare än till gällande hastighetsgräns även vid mycket intensiv övervakning. Toleransgränsen får därmed karaktären av en reell hastighetsgräns och får stor betydelse för den genomsnittliga hastighetsnivån.

Jag har kunnat konstatera att den utrustning som polisen numera använder för hastighetskontroll har mycket små mätfel. Det finns således inte längre från tekniska utgångspunkter några skäl till att använda sig av stora avdrag vid konstaterade hastighetsöverskridanden. De tillämpade toleransgränserna är mer betingade av att polisen tidigare i sin verksamhet inte hade tillgång till mätutrustning med stor mätnoggrannhet.

Den nuvarande ordningen att polisen *generellt* ger exempelvis 20-

procentiga "rabatter" eller mer på 50 km-sträckor eller 10-procentiga på 90-sträckor kan inte vara hållbar i längden. Om man vill uppnå en ökad anpassning till gällande hastighetsgränser framstår det som förödande om polisen i praktiken tillämpar ett eget hastighetsgränssystem.

Den rätta tidpunkten för att slopa de gällande toleransgränserna eller radikalt sänka dem bör vara vid ett samtidigt ställningstagande till det framtida hastighetsgränssystemet. Då kunde det hos trafikanterna inpräntas att de fastställda hastighetsgränserna också är de i praktiken gällande. Jag är för min del övertygad om att man med en serie hastighetsgränser på 40/60/80/100/120 km/tim - alltså motsvarande vad som i dag gäller inklusive de av polisen tillämpade toleransgränserna - skulle få en bättre acceptans hos trafikanterna i allmänhet. Man skulle då också kunna skapa ordentlig respekt för att det är de hastighetsgränserna och inga andra som gäller.

I avvaktan på det framtida hastighetsgränssystemet får man i polisens trafikövervakning göra det bästa möjliga utifrån de förutsättningar som nu gäller. Enligt min mening bör man kunna överväga att vid polisens hastighetsövervakning slopa ordningen med *generella* toleransgränser. På platser och vägar med hög olycksfrekvens och vid trafiksituationer med farligt trafikbeteende i kombination med hög hastighet bör hastighetsöverskridanden rapporteras strikt och konsekvent så att trafikanterna upplever gällande hastighetsgräns och polisens rapporteringsnivå som överensstämmande. Hastighetsövervakningen i övrigt bör man kunna tillämpa med i de fallen rätt vida toleransgränser och med en högre grad av informativa insatser.

Alltså: strikt tillämpning av hastighetsgränserna ute på trafikfarliga vägar och i trafikfarliga situationer - i övrigt en mjuk tillämpning av hastighetsövervakningen med mer av information till trafikanterna (43).

Jag vill i detta sammanhang väcka frågan om en ändrad utformning av bötesbeloppen så att de skärps betydligt vid *svåra* hastighetsöverträdelser. Det skulle då innebära att bötesbeloppet ökar kontinuerligt, exempelvis med ett grundbelopp på 100 kronor per km upp till ett överskridande på 10 km/tim och med 300 kronor i tillägg för varje därefter överskriden km/tim. I förening med gällande praxis om körkortsindragning vid hastighetsöverskridanden på mer än 30 km/tim, skulle det kunna bli ett verksamt medel mot svåra hastighetsöverträdelser (44). De nuvarande bötesbeloppen 800-1200 kronor vid hastighetsöverträdelser upplevs knappast som en straffsanktion utan mera som en kalkylerad risk att få betala en slags avgift.

En fortsatt användning av metoden med radarhastighetsmätare förordas för att minska medelhastigheten på särskilt olycksdrabbade vägvagnsnitt - och det skall då verkligen vara med en koncentration till

vägsträckor med risk för svåra trafikolyckor. Jag vill kraftigt betona att det är viktigt att verksamheten på stoppstationen ges största möjliga synlighet. Administrativ personal bör kunna användas i ökad omfattning för arbetsuppgifter som inte hör samman med de rena polisuppgifterna att stoppa fordon och besluta om rapportering m.m.

Vid hastighetsöverskridande i förening med annat trafikfarligt beteende öppnar den nya videoutrustningen hos trafikpolisen nya möjligheter till en effektiv övervakning av trafikfarligt beteende (45).

Som framhållits anser jag att trafikpolisens verksamhet skall bedrivas med största möjliga synlighet. Det gäller i högsta grad polisens hastighetsövervakning och då även videobilarna. Jag föreslår att metoden med dold övervakning tillämpas endast undantagsvis vid hastighetskontrollerna och att polisen under sådan övervakning i väsentligt ökad omfattning ingriper även mot andra trafikbrott. Polisen bör i all möjlig omfattning ersätta sina civila pilot-bilar med polismålade fordon med tillgång till videoutrustning. Jag är övertygad om att en sådan utveckling av polisens hastighetsövervakning är ett verksamt sätt att öka effekten i trafikövervakningen (46).

Samarbetet med de andra nordiska ländernas trafikpolisorganisationer inom samarbetsorganet SANT bör också utvecklas inom teknik- och metodområdet. Kunskaper och erfarenheter rörande ny utrustning, exempelvis laserhastighetsmätare, bör tas till vara och snabbt sättas i praktisk tillämpning. Jag förordar också att teknik och metoder utvecklas för övervakning av hastighet och avstånd mellan fordon (47).

13.8 Trafikantbeteendet

- Omkörningar trots mötande trafik beivras i ökad utsträckning (48).
- Övervakningsmetoder utvecklas för kontroll av avstånd mellan fordon (49).
- Övervakningsmetoder utvecklas och andra åtgärder vidtas för att minska riskerna vid s.k. vänstersväng på landsväg (50).
- Uppträdandet vid stopp- och väjningsplikt övervakas och ingripanden sker när så är påkallat (51).
- Förstärkt övervakning av rödljuskörningar (52).
- Förstärkt övervakning av fordonsförarens uppträdande vid övergångsställen (53).
- Förstärkt kontroll beträffande bilbältesanvändningen (54).

Med beteendeövervakning avses kontroll av trafikanternas allmänna uppträdande i trafiken samt i vissa speciellt riskabla situationer. Exempel på trafikantbeteenden som är särskilt viktiga från övervakningssynpunkt är omkörningar, för korta avstånd mellan fordon, uppträdandet vid stopp- och väjningsplikter liksom uppträdandet vid trafikljus, övergångsställen och s.k. vänstersväng.

Gemensamt för dessa beteenden är att de ofta är svåra att övervaka för polisen. Svårigheterna kan bero på den komplicerade trafikmiljön i tätorterna eller på att lagstiftningen kan vara svår att tillämpa. I detta avsnitt skall jag behandla några mycket centrala områden inom beteendeövervakningen - områden där jag anser att polisens insatser kan göras effektivare genom olika slag av åtgärder.

o Omkörningsolyckor förekommer framför allt utanför tätbebyggt område. Ofta får olyckorna allvarliga konsekvenser, främst beroende på att de inblandade fordonen har höga hastigheter. Omkörningsolyckorna behöver dock inte ha sin grund i en hastighetsöverträdelse. De flesta omkörningsolyckorna torde bero på att fordonsförarna antingen missbedömer trafiksituationen eller helt enkelt tar en medveten risk.

Det är framför allt den sistnämnda kategorin fordonsförare - de som medvetet tar risker - som bör vara föremål för polisövervakning. Dessa förare ser vi dagligen köra på våra landsvägar och deras körsätt är karakteristiskt på två sätt. När de kommer ikapp ett framförvarande fordon och det finns mötande trafik ligger de tätt bakom och avvaktar varje möjlighet att köra om. Ofta blinkar man med helljuset för att få den framförvarande föraren att hålla åt sidan. Om detta inte ger resultat gör man ändå en omkörning i en slags förvisning om att den mötande trafiken håller åt sidan så att tre bilar kan mötas i bredd.

Dessa fordonsförare är ofta mycket rutinerade och många upplever säkert själva inte sitt körsätt som direkt otillåtet och ännu mindre som vårdslöst. Icke desto mindre finns det direkta ansvarsbestämmelser i vägtrafikkungörelsen mot båda dessa beteenden. Problemet är bara att polisen mycket sällan ingriper i dessa situationer. Det beror enligt min mening både på resursbrist inom övervakningen och en allt för hög toleransnivå hos polis, åklagare och domstolar.

Jag menar att omkörningar trots mötande trafik måste beivras i ökad utsträckning (48). Visserligen sker det övervakning och rapportering redan i dag, men inte i tillräcklig omfattning. Ansvarsbestämmelserna är klara och polisen bör med hjälp av både video-utrustning och direkta vittnesmål kunna få betydligt fler fordonsförare fällda för denna typ av förseelser, som i vissa fall dessutom är straffbara som vårdslöshet i trafik. En skärpt attityd från polisens sida borde ge en god effekt på dessa förare.

o När det gäller ingripanden mot förare som håller för korta avstånd till framförvarande trafik är problemen större. De ansvarsbestämmelser som finns är ganska oklara, och i praktiken är det nästan bara vid s.k. kö-krockar som ansvarsbestämmelserna tillämpas. Här har den norska trafikpolisen kommit betydligt längre än den svenska (se kapitel 4.3) även om jag har noterat att man i Sverige framför allt i storstäderna börjat bearbeta problemet med hjälp av videobilar. Jag anser att den svenska polisen med Norge som förebild snarast bör utveckla övervakningsmetoder för kontroll av avstånd mellan fordon (49).

o Ett annat beteendeproblem i trafiken som orsakar många svåra olyckor, främst på landsväg, gäller den s.k. vänstersvängen. Tre olycksförlopp är de vanligast förekommande. Det första inträffar när den svängande föraren missbedömer hastigheten hos ett mötande fordon, vilket leder till en frontal- eller sidokollision. Den andra situationen är när den vänstersvängande minskar farten strax innan svängen, och en bakomvarande inte förstår avsikten utan företar en omkörning. Här blir det också ofta en sidokollision. Det tredje olycksförloppet beror på för korta avstånd mellan bakomvarande fordon.

Enligt min bedömning är det mycket svårt att genom polisens övervakning komma tillrätta med dessa problem - fränsett avståndsproblematiken. Jag skulle dock gärna se att man undersöker om det går att utveckla några effektivare övervakningsmetoder. Samtidigt står det klart att vissa åtgärder redan nu kan vidtas. Man kan t.ex. förbjuda vänstersväng på särskilt farliga platser eller iordningsställa särskilda avfarter för vänstersvängande trafik, vanligen genom målning på vägbanan. Här kan polisen spela en viktig roll i dialogen med väghållaren (50).

o Kontroll av stopplikt är egentligen en okomplicerad polisuppgift. Antingen stannar fordonsföraren vid stoppskylten/stopplinjen, eller också gör han det inte. Här är videon ett bra hjälpmedel, men den enskilde polismannens iakttagelser bör normalt aldrig behöva ifrågasättas. Däremot är uppträdandet vid väjningsplikt mer svårövervakat. Allt fler stopplikter ändras till väjningsplikter, vilket i och för sig kan vara en riktig utveckling. Men detta kräver en ordentlig övervakning så att inte väjningsplikten förlorar sin pliktkaraktär. En hel del av de olyckor som inträffar när fordon körs ut på en större väg beror säkert på bristande uppmärksamhet eller rena felbedömningar. Men det förekommer också åtskillig nonchalans hos många fordonsförare. Därför är det viktigt att uppträdandet vid stopp- och väjningsplikter övervakas, och att ingripanden sker när så är påkallat (51).

o Körning mot rött ljus är ett av de allvarligaste problemen främst i tätortstrafiken. Det tycks också vara ett problem som har ökat i omfattning. I bl.a. Göteborgs kommun har man gjort undersökningar som visar att det sker ett mycket stort antal körningar mot rött ljus inom kommunen. Bara en bråkdel blir rapporterade av polisen. När olyckan väl inträffar blir konsekvenserna ofta förödande för de inblandade.

Uppenbarligen har många bilister anpassat sin körning mot rött ljus till de s.k. säkerhetsmarginaler som finns vid varje trafikljusanläggning. Den korsande trafiken får normalt aldrig grönt ljus i samma ögonblick som det röda ljuset tänds för den andra trafiken. Därför kan det upplevas som ofarligt att köra mot ett rött ljus som just har tänts.

Efter hand som tätortstrafiken ökar måste trafikregleringsåtgärderna anpassas till behovet. Jag ser det inte som omöjligt att man i en nära framtid kommer att minska säkerhetsmarginalerna vid signalreglerade vägkorsningar för att på så sätt öka framkomligheten och minska stillaståendet i trafiken. Om det sker med nuvarande dåliga trafikmoral vid trafikljus kan man befara allvarliga följder. Inte minst därför, men naturligtvis också av kraven på respekt för det röda trafikljuset, krävs en förstärkt övervakning från polisens sida mot rödljuskörningar. Allra främst motiveras det naturligtvis av skyddet för de berörda gångtrafikanterna (52).

o Ett annat område där trafikmoralen hos många fordonsförare är låg, gäller uppträdandet vid övergångsställe. För ett 20-tal år sedan skärptes kraven både för gående och fordonsförare. De gående ålades skyldighet att använda övergångsställe om ett sådant fanns i närheten och fordonsförarna skyldighet att stanna om en gående visade avsikt att beträda ett övergångsställe. Numera har de gåendes formella skyldigheter minskat, till skillnad från fordonsförarnas. I praktiken struntar dock många fordonsförare i de regler som gäller, vilket fotgängarna därmed i praktiken har tvingats att acceptera. Jag anser det angeläget att man nu förstärker övervakningen av fordonsförares uppträdande vid övergångsställen (53). Här liksom vid körning mot rött ljus i tätorter bör i första hand ordningspolisen kunna göra betydande insatser.

Enligt mätningar gjorda av NTF varierar bilbältesanvändningen mellan 65 % och 80 %. Forskningsrapporter har visat att en 100-procentig bilbältesanvändning - i såväl framsäte som baksäte - skulle medföra ett hundratal färre döda i trafiken per år och väsentligt minska skadetalen i övrigt. Den enkla åtgärden att alltid ta på sig bilbältet skulle alltså medföra betydande trafiksäkerhetsvinster. Underlåtenhet att använda bilbälte är en förseelse som i normalfallet

inte är ursäktlig och utrymmet för s.k. rapporteftergift är därför mycket litet. Intresset och engagemanget hos polisen för att ingripa vid dessa förseelser måste enligt min mening öka väsentligt. I kombination med informationsinsatser skulle detta skapa goda förutsättningar för att den av forskarna redovisade möjliga minskningen av antalet dödade och svårt skadade skall kunna förverkligas. Jag ser därför en utökad kontroll av bilbältesanvändningen som ett ytterst betydelsefullt och verksamt medel som dessutom kan och bör sättas in utan något som helst dröjsmål (54).

13.9 Eskorterna ingen uppgift för trafikpolisen

- Alla eskorter av penning- eller värdetransporter utförs av vaktbolag (55).
- Poliseskort av breda, långa eller tunga transporter utförs bara i undantagsfall - transportören ges ett uttryckligt ansvar för säkerheten och nya tydligare varningshjälpmedel tas fram (56).
- Poliseskorter till TV-program och "kändisjippon" samt vid tävlingar på väg upphör i princip (57).
- Trafikpolisens medverkan vid statsbesök och liknande händelser begränsas till uppgifter av trafiksäkerhetsart (58).

Trafikpolisen får ofta till uppgift att utföra eskorter av olika slag. Det kan gälla penning- eller värdetransporter, breda, långa eller tunga lastbilstransporter samt eskorter vid olika slags persontransporter liksom vid vissa tävlingar på väg.

I eskortverksamheten ingår det många gånger i trafikpolisens uppgift att köra över de hastighetsgränser som man annars övervakar och även i övrigt mot gällande gängse trafikregler.

För en del av de nuvarande trafikavdelningarna är eskortverksamheten en mycket betungande arbetsuppgift. Som exempel kan nämnas att trafikpolisen i Stockholm under år 1991 utförde 15 472 timmars eskorttjänst, vilket motsvarar nästan 12 årsarbetskrafter. Insatserna fördelas på 3 944 timmar eskorter av breda, långa eller tunga transporter, 10 233 timmar vid statsbesök m.m., 653 timmar eskorter av penning- eller värdetransporter samt 642 timmar eskortverksamhet vid tävlingar på väg.

Det finns inga exakta uppgifter om eskortverksamheten totalt i riket. Att det sammanlagt rör sig om flera tiotal årsarbetskrafter för polismän står dock helt klart.

Som jag tidigare har påpekat är det viktigt att trafikpolisens

resurser inriktas på huvuduppgiften, nämligen att förhindra trafikolyckor och därmed ytterst rädda liv. Det är därför nödvändigt att pröva om trafikpolisens eskortverksamhet kan minska i omfattning.

Jag är medveten om att antalet väpnade rån mot penning- och värde transporter har ökat under senare år. Dessa brott är alltid mycket grova. I ett tragiskt fall tidigare i år sköts en trafikpolis till döds i samband med ett sådant överfall. Jag kan till en del förstå ambitionen att låta polisen utföra bevakningen av vissa särskilt skyddsvärda transporter. Ändå visar den tragiska dödsskjutningen att polisens närvaro inte alltid är brottsförhindrande.

Jag menar att man snabbt måste åstadkomma en teknisk utveckling som gör att polisen inte längre skall behöva binda resurser till att eskortera och bevaka denna typ av transporter. Nya tekniska skyddssystem i kombination med vaktpersonal - som i detta sammanhang har samma befogenheter och möjligheter till beväpning som polisen - bör kunna leda till en tillfredsställande skyddsnivå. Enligt vad jag erfarit har Rikspolisstyrelsen redan tagit upp denna fråga med riksbanken, posten, bankerna, vaktbolagen och andra berörda. En förstudie av problemen har gjorts och ett mer påtagligt samarbete för att snabbt åstadkomma förändringar skall enligt uppgift inledas under hösten 1992. Jag vill understryka betydelsen av att förändringarna sker snabbt och jag bedömer det som fullt möjligt att man relativt snart skall ha nått dithän att alla eskorter av penning- eller värde transporter utförs av vaktbolag (55).

Tillstånd att utföra breda, långa eller tunga transporter utfärdas av Vägverket i Borlänge om transporten berör fler än ett län. Inom ett län utfärdas tillståndet av vägverket i länet. Om transporten endast berör det kommunala vägnätet meddelas tillståndet av kommunen. I samband med tillståndsgivningen lämnas föreskrifter om transportväg m.m. samt om de varningsanordningar som erfordras.

Om en transport är bredare än ca 450 cm (normalt tillåten högsta fordonsbredd är 260 cm) eller längre än 35 m (tillåten maxlängd 24 m) brukar tillståndsmyndigheten föreskriva att polis skall eskortera transporten. Detsamma kan ske vid extremt tunga transporter, där framkomligheten för övriga trafikanter kan bli besvärlig genom att transporten måste framföras t.ex. i mitten på en brobana.

Denna typ av eskortverksamhet är inte bara personalkrävande i samband med att polisen utför själva eskorten. Det krävs också ett omfattande planeringsarbete. Dispensinnehavaren skall beställa poliseskorterna hos den regionala polischefen i det län där transporten börjar. Beställningen sker normalt senast en vecka före transporten. Det ankommer därefter på "startlänet" att planera hela eskorten med avlösningar m.m. i kanske ett stort antal län. Ofta sker planeringsarbetet under stor tidspress, eftersom dispensinnehavaren gärna vill

tidigarelägga transporten osv.

Jag anser att polisen i huvudak kan befrias från skyldigheten att eskortera den här typen av transporter. Man bör i stället ge transportören ett uttryckligt ansvar för säkerheten, samtidigt som nya, tydligare varningshjälpmedel tas fram (56).

Vägverket och Rikspolisstyrelsen bör ges uppdrag att ta fram ett lämpligt regelverk för detta ändamål. Med bättre varningsanordningar som främsta hjälpmedel bör polisens närvaro inte längre behövas. Jag vill också erinra om att det redan i dag finns möjligheter för väghållaren att avdela personal för trafikreglering. Så sker t.ex. vid asfalteringsarbeten. Om dispensmyndigheten anser att sådan personal behövs, så bör man själv tillhandahålla den. Givetvis skall Vägverket eller kommunen ha ersättning av transportören för denna hjälp.

Man ser emellanåt i tidningar och på TV att polisen medverkar vid vissa persontransporter. Det kan t.ex. röra sig om att någon person fått poliseskort för att hinna medverka i ett TV-program, eller en känd underhållningsartist som fått polisens hjälp att ta sig till eller från ett evenemang av något slag. Jag känner en stark skepsis inför sådan polismedverkan. Denna skepsis delas av Justitieombudsmannen (se t.ex. JO:s ämbetsberättelse 1981/82 s. 95). Jag har ingen uppgift om hur vanligt förekommande detta är, men vill mana till stor återhållsamhet beträffande denna typ av eskorter.

Poliseskorter vid vissa tävlingar på väg är inte ovanliga. Ett exempel är större cykeltävlingar. Ofta ser man en eller flera motorcykelpoliser i täten på en större cykeltävling. Jag ifrågasätter om inte arrangören av sådana tävlingar normalt kan åläggas att ha varningsanordningar av samma typ som jag föreslagit vid breda och långa transporter. Härigenom skulle behovet av polismedverkan vid tävlingar på väg minska. Jag ifrågasätter också nödvändigheten av att polisen före starten i rallytävlingar inspekterar alla s.k. specialsträckor. Dessa inspektioner sker ofta under sådan tidspress och i så höga farter att värdet av inspektionen kan ifrågasättas. Inspektionen bör endast ske undantagsvis och då genom stickprov. Brister i säkerheten som då uppmärksammas bör leda till en allvarlig påföljd för arrangören, t.ex. genom att tävlingen omedelbart avbryts.

Sammanfattningsvis anser jag på dessa punkter att poliseskorter till TV-program och "kändisjippon" samt vid tävlingar på väg i princip bör upphöra (57).

Trafikpolisens medverkan vid statsbesök och liknande händelser är av speciell karaktär. Denna medverkan, som speciellt för Stockholmspolisens del är en betungande arbetsuppgift, vill jag inte ifrågasätta med hänsyn till dess särskilda syften. Som jag har förstått saken har polisens eskortuppgifter i dessa speciella sammanhang två syften. Det främsta är naturligtvis säkerheten och här har jag full förståelse för att trafikpolisen har en viktig uppgift att fylla. Det

andra syftet synes vara av mer protokollär natur, dvs. den besökande skall visas en officiell uppmärksamhet i former som är gängse förekommande. Med min utgångspunkt som utredare av polisens trafikövervakning anser jag att man så långt som möjligt bör sträva efter att begränsa trafikpolisens medverkan vid statsbesök och liknande händelser till uppgifter av trafiksäkerhetsart (58).

13.10 Övervakning av skotertrafiken

Skoterutredningens förslag bör snarast genomföras (59).

Skoterutredningen tillsattes av Rikspolisstyrelsen den 1 november 1991. Utredningen lämnade i juli i år sina förslag till Rikspolisstyrelsen. Den har haft till uppgift att kartlägga problemen kring skotertrafiken samt att utarbeta förslag till åtgärder. I utredningen, som letts av polismästaren Olof Ersgård i Vilhelmina, har ingått representanter för de fyra norrlandslänen. Benämningen skoter utgör en kortform för begreppet terrängskoter som är den lagtekniskt rätta benämningen.

Bakgrunden till Skoterutredningen var det snabbt ökande antalet skottrar och den oroande olycksutvecklingen i skotertrafiken, främst i de fyra norrlandslänen. Utredningen konstaterar att det är svårt att ge en klar bild av utvecklingen av antalet olyckor. Det beror bl.a. på att vare sig polisens, sjukvårdens eller försäkringsbolagens statistik är anpassad för detta behov. Utredningen belyser, utöver olycksfallsutvecklingen, den tekniska utvecklingen av skotern, polisens övervakning av skotertrafiken samt antalet överträdelser inom områden som skyddats mot skotertrafik med hänsyn till rennäring, skogsbruk eller jordbruk.

På grundval av en ingående analys av problemen lägger Skoterutredningen fram ett antal förslag.

Man föreslår bl.a.

- att den högsta tillåtna hastigheten för terrängskoter i terräng skall vara 70 km/tim,
- att terrängskoter skall vara utrustad med avgasrening från och med 1995,
- att obligatoriskt förarbevis - skoterkort - införs,
- att hjälmtvång för skoterförare och passagerare införs,
- att skoterledsystemet byggs ut och förbättras i såväl fjälltrakter som skogs- och kustområden,

- att snöskoterns registreringsnummer skall finnas i skoterns drivmatta så att detta stämplas i skoterspåret,
- att registreringsskylt för terrängskoter undantagslöst skall placeras framtill på skotern,
- att polismyndighet som har snöskotrar i framtiden utrustas med laserhastighetsmätare,
- att vissa förseelser med terrängskoter tas in i ordningsbotsystemet, samt
- att landstingen åläggs att föra särskild statistik över skoterolyckor.

Trafikpolisutredningen har under två dagar i mars i år följt arbetet med övervakning av skotertrafiken i Vilhelmina polisdistrikt. Det är uppenbart att vi här har ett övervakningsproblem som inte är helt lätt att lösa. Enligt min mening är de förslag som Skoterutredningen nu lämnat väl avvägda. De bör därför snarast genomföras (59).

14 Större synlighet och bättre utrustning

14.1 Att synas mer betyder så mycket

- En sådan ändring i arbetssättet skall eftersträvas att polisen i sin trafikövervakning syns mycket mer på vägarna och i tätortstrafiken (60).

Vid min kritiska granskning av den nuvarande trafikövervakningen har jag noterat polisens bristande synlighet i trafiken som ett grundläggande problem. Omvänt sett betyder det att man kan göra stora effektivitetsvinster genom ett arbetssätt där polisen syns mycket mer på vägarna och i tätortstrafiken. Att eftersträva en sådan förändring i arbetssättet är därför ett av de mera övergripande förslagen i min åtgärds katalog (60).

Genom att polisen i sin trafikövervakning syns mycket mer ute i trafiken kan man alltså göra betydande effektivitetsvinster i verksamheten. Det är viktigt nog, men lika viktigt är att polisens ökade synlighet i trafiken i hög grad kan medverka till en lugnare och säkrare trafikrytm och leda till ett förtroendeskapande samarbete mellan trafikanterna och polisen. Därför är det också viktigt att införa en mätmetod för trafikpolisens verksamhet som primärt anger antalet genomförda kontroller i form av antalet personliga kontakter med trafikanterna i trafikpolisens verksamhet. Den senare frågan behandlar jag särskilt i kapitel 13 och kapitel 19.

Polisens synlighet i trafikövervakningen inrymmer flera konkreta frågeställningar, bl.a. om patrulleringsformerna och om dold eller öppen övervakning, liksom den viktiga frågan om trafikpolisens medverkan i informationsinriktad förebyggande verksamhet. Men polisens synlighet i trafiken är också en fråga om att förse trafikpolisen med en mer flexibel och lätthanterlig och tillgänglig utrustning. Utrustningsfrågorna liksom de andra konkreta åtgärderna för att öka polisens synlighet i trafiken behandlas i de närmast följande avsnitten.

14.2 Kritisk granskning av utrustningsfrågorna

- Den kritiska granskningen av utrustningsfrågorna bör leda till en rad förbättringar (61).

För att kunna utföra en effektiv trafikövervakning är polisen beroende av en bra utrustning. Med utrustning menar jag bilar, motorcyklar, utrustning som hör till dessa fordon samt specialutrustning. Exempel på specialutrustning är radarhastighetsmätare, portabla fordonsvågar, bullermätare, instrument för mätning av medelhastighet (s.k. polispiilot), videoanläggningar i fordon, utrustning för automatisk hastighetsövervakning, instrument för alkoholutandningsprov (sällningsinstrument), bevisinstrument för luftutandningsprov m.m. För utvecklingsarbetet på utrustningssidan svarar teknikbyrån vid Rikspolisstyrelsen.

Enligt sin instruktion har Rikspolisstyrelsen rätt att meddela föreskrifter för användningen av sådan utrustning som styrelsen anskaffar för polisverksamheten. Ansvaret för att skaffa merparten av den ovannämnda utrustningen låg fram till den 1 juli i år på Rikspolisstyrelsen. Sedan det nya budgetsystemet införts ankommer det numera i huvudsak på respektive polismyndighet att köpa in utrustningen. Rikspolisstyrelsen skall dock underlätta inköpen genom s.k. avropsavtal.

Vid min granskning av trafikpolisens arbete har jag vid många tillfällen kommit i kontakt med utrustningsfrågorna. En del av de omdömen och förslag som jag redovisar i det följande har jag fångat upp vid mina kontakter med trafikpoliserna. Andra har jag själv beslutat att ta upp till diskussion mot bakgrund av mina allmänna bedömningar av trafikpolisens organisation och arbetsformer.

I följande hänseenden har jag kritiska synpunkter på trafikpolisens nuvarande utrustning.

1. Andelen polismålade polisbilar är för liten.
2. Bilarna är anskaffade enbart med tanke på dubbelpatrullering.
3. Bilar och motorcyklar är genomgående av ganska dyra fabrikat och modeller. Man har ofta valt fordon med mycket höga motorprestanda. Detta har skett även i en ansträngd ekonomisk situation och har lett till att man på en del håll har brist på fordon.
4. Anskaffningen av radarhastighetsmätaren Rc 110 tog mycket lång tid. Många trafikpoliser anser att radarn är onödigt avancerad och tekniskt komplicerad. Driftavbrottet under flera månader vintern 1991/92 synes ha berott på ett närmast skandalartat dåligt underhållsavtal m.m.

5. Tillförseln av polispioter och videoutrustningar i civila bilar har skett utan en klar strategisk syn på övervakningsbehovet.
6. Utrustningsanskaffningen har nästan enbart tagit sikte på trafikpolisens behov. Ordningspolisen är närmast bortglömd i sammanhanget.
7. Anskaffningen har ofta skett i stor skala, med små möjligheter till lokala anpassningsbehov.

Jag har samtidigt kunnat konstatera goda insatser från Rikspolisstyrelsens sida exempelvis när det gäller framtagandet av bevisinstrumentet för trafiknykterhetskontroller.

De kritiska synpunkterna är naturligtvis lätta att formulera med facit i hand. Jag är också medveten om att Rikspolisstyrelsen har haft en svår uppgift i många fall. Redan avvägningen mellan behovet, tekniken och priset kan skapa svårigheter. Men jag är samtidigt övertygad om att det går att nå en hel del förbättringar på utrustningssidan om man följer de förslag som jag nu lämnar i de följande tre avsnitten (61).

14.3 Utveckling av den tekniska utrustningen

- Bättre kontakt med de praktiskt verksamma poliserna vid utvecklingen av teknisk utrustning (62).
- Utrustningen skall vara *enkel* att använda - alltför avancerad teknik medför fördyringar och större risker för tekniska fel (63).
- Förbättrat samarbete i utrustningsfrågorna och polisen pådrivande för ny kontroll- och säkerhetsutrustning i alla fordon i trafiken (64).

En grundläggande fråga gäller kontakterna mellan dem som svarar för utvecklingsarbetet och dem som arbetar på fältet. Jag har hört åtskilliga kritiska röster om detta. Det värsta exemplet är utvecklingen av radarhastighetsmätaren Rc 110. Om jag är rätt underrättad tog det nästan tio år från det att man började med kravspecifikationen till den första leveransen. Tidplanen fick ständigt revideras: "nästa vår" blev "nästa höst", "före sommaren" blev "efter vintern" o.s.v. Irritationen på fältet steg, men förväntningarna var höga. När leveranserna så småningom kom igång var besvikelsen stor på många håll. Klumpig, onödigt avancerad, krånglig och dyr var några av omdömena.

Det värsta var dock att serviceavtalet och villkoren i godkännandet från Statens provningsanstalt skapade ett totalt beroende till tillverkningsföretaget. När detta gick i konkurs i slutet av 1991 tvingades man att helt upphöra med all radarkontrollverksamhet i tre månader! Jag har låtit utvärdera vad som hände med polisens hastighetsövervakning under denna tid. Min undersökning redovisas i kapitel 9.

Detta leder fram till två viktiga slutsatser från min sida. För det första måste det vara en bättre kontakt med de praktiskt verksamma poliserna vid utvecklingen av teknisk utrustning (62). För det andra skall utrustningen vara *enkel* att använda. Alltför avancerad teknik medför fördröjning och större risker för tekniska fel (63).

Både anskaffningen av polisens fordonsvågar och Rc 110 gjordes i nära kontakt med svenska leverantörer. Men man bör också noga följa utvecklingen utomlands. Polispiloten är ett exempel på specialutrustning som utvecklats och tillverkas på andra håll i Skandinavien. Över huvud taget har jag en känsla av att man kan förbättra samarbetet i utrustningsfrågorna. I sammanhanget vill jag också erinra om att man måste beakta kommande EG-krav vid utrustningsanskaffningen.

Det kan också finnas anledning att vidga perspektivet på utrustningsfrågorna på det sättet att man mer än nu intresserar sig även för en del av utrustningen för alla fordon i trafiken. Ett i varje bil inbyggt instrument för automatisk hastighetsregistrering för de senast körda milen som lätt kan avläsas av polisen vid en rutinkontroll skulle effektivisera polisens trafikövervakning och dessutom troligen vara dämpande på alltför höga farter i trafiken. Ett sådant instrument skulle också ge konkret information om hastigheten vid utredningen av en inträffad trafikolycka och vara av värde för bevisningen i skuldfrågan. En annan tänkbar utrustningsdetalj är s.k. alko-lås som man kanske kunde införa som villkor för att återge körkortet till den som dömts för grovt rattfylleri.

Det ligger väl utanför mitt uppdrag att gå närmare in på de här frågorna om utrustningen på bilarna. De exempel som jag nu nämnt visar ändå att man på det sättet skulle kunna ge polisen nya möjligheter i trafikövervakningen, samtidigt som sådana utrustningsdetaljer i sig skulle tjäna det grundläggande syftet att öka tryggheten och säkerheten i trafiken. Ett sådant synsätt kan sedan vidgas till att gälla även säkerhetsutrustningar i bilarna av typen air-bag och liknande.

Jag anser att polisen bör vara pådrivande för att på det här sättet få fram nya kontroll- och säkerhetsutrustningar i alla fordon i trafiken (64).

14.4 Nya former för utrustningsanskaffning

- Varje polismyndighet avgör själv vilken utrustning som skall anskaffas (65).
- Rikspolisstyrelsen upprättar avropsavtal för trafikövervakningsutrustning (66).
- Rikspolisstyrelsens föreskriftsrätt används enbart för att säkerställa rättssäkerheten och utrustningens tekniska kvalitet (67).
- Nuvarande föreskrifter för användandet av trafikpolisens utrustning ses över (68).
- Andelen polismålade bilar ökas (69).
- Bilar anskaffas och utrustas i första hand med tanke på enmanspatrullering (70).
- Upphandlingen av trafikpolisens fordon anpassas till behoven och till de ekonomiska förutsättningarna (71).

Det nya budgetsystemet innebär att varje polismyndighet själv skall avgöra vilken utrustning som skall anskaffas. Denna princip måste tillämpas fullt ut även när det gäller fordon och utrustning för trafikövervakning (65). Rikspolisstyrelsen bör upprätta s.k. avropsavtal för trafikövervakningsutrustning (66).

Rikspolisstyrelsens rätt att meddela föreskrifter för användningen av trafikövervakningsutrustning måste tillämpas restriktivt. Enligt min uppfattning skall föreskriftsrätten bara användas för att säkerställa att rättssäkerhetskraven uppfylls och att utrustningen handhas på ett sådant sätt att den tekniska kvaliteten inte äventyras (67).

Det finns också anledning att se över alla de föreskrifter för utrustningsanvändning som nu gäller. Översynen bör ske i ljuset av den nya syn på trafikövervakningen som jag anger i detta betänkande. Som exempel vill jag nämna enmanspatrulleringen. Tekniska föreskrifter får inte slentrianmässigt hindra en ökad enmanspatrullering. Jag föreslår därför att alla nuvarande föreskrifter för trafikövervakningsutrustningen ses över (68). Det kan vara ändamålsenligt att en sådan översyn sker genom vad man brukar kalla en solnedgångsbestämmelse, dvs. regeringen beslutar att alla föreskrifter som inte omarbetats före ett visst datum skall upphöra att gälla från detta datum.

I övrigt vill jag med hänvisning till min kritiska granskning av utrustningsfrågorna i avsnitt 14.2 lämna följande principiella förslag.

Andelen polismålade polisbilar skall ökas (69). De exakta pro-

portionerna kan jag inte ange nu, men det handlar om en betydande förändring av relationen mellan civilmålade och polismålade bilar. För att påskynda den utvecklingen bör civilmålade trafikpolisbilar kanske kunna föras över till kriminalpolisen när kriminalpolisbilar skall bytas ut. I stället för en ny civil kriminalpolisbil köper man in en polismålad bil för trafikpolisen.

Alla nya bilar för trafikövervakning skall anskaffas och utrustas i första hand med tanke på den ökande enmanspatrulleringen (70). Exempel på sådan utrustning är lyktor som möjliggör stoppande bakifrån. Den utrustningen är så billig och effektiv att den snarast bör monteras på alla trafikpolisens bilar med undantag för de som skall bytas ut inom kort.

Jag vill också understryka att upphandlingen av trafikpolisens fordon bör anpassas till behoven och till de ekonomiska förutsättningarna (71).

14.5 Samverkan med bl.a. väg- och trafikinstitutet och kriminaltekniska laboratoriet om utrustningsfrågorna

- Rikspolisstyrelsen tar fram kravspecifikationer för trafikövervakningsutrustningen (72).
- Det praktiska utvecklingsarbetet beträffande utrustningen för trafikövervakningen läggs ut på bl.a. Statens väg- och trafikinstitut (VTI) (73).
- Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL) anlitas för kontrollen av rättssäkerhetsaspekterna på utrustningen för trafikövervakningen (74).

Rikspolisstyrelsens viktigaste uppgift på utvecklingssidan bör vara att ta fram kravspecifikationer för trafikövervakningsutrustningen (72). Som jag tidigare har nämnt bör detta ske i nära samarbete med polismännen på fältet. Det praktiska utvecklingsarbetet beträffande utrustningen för trafikövervakningen bör Rikspolisstyrelsen upphandla i en pådrivande konkurrens mellan olika lämpliga expertorgan. I det sammanhanget bör Statens väg- och trafikinstitut (VTI) i Linköping kunna aktiveras i sitt utvecklingsarbete även beträffande de här utrustningsfrågorna (73). Vid besök på VTI har jag fått klart för mig att man där har både kompetens och intresse för dessa arbetsuppgifter.

Granne med VTI i Linköping är Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL). SKL har redan i dag tillsammans med Statens provnings-

anstalt ansvaret för det kontrollsystem som finns för polisens bevisinstrument för luftutandningsprov. Den uppgiften bör kunna utvidgas till att gälla även annan trafikövervakningsutrustning. Vid kontakt med SKL har jag fått bekräftat att man där är beredd att biträda Rikspolisstyrelsen vid kontrollen av rättsäkerhetsaspekterna beträffande trafikövervakningsutrustningen (74).

14.6 Öppen eller dold övervakning

- Huvudprincipen skall vara synlig övervakning (75).
- Dold övervakning skall användas endast om man inte kan få godtagbara resultat med synlig övervakning (76).
- Även efter ingripanden genom dold övervakning skall polisen om möjligt uppträda synligt (77).
- Större synliga övervakningsaktiviteter bör förhandsviseras genom massmedia (78).

Det finns i dag inga säkra uppgifter om hur stor andel av polisens övervakning som är öppen respektive dold. Det beror bl.a. på att det inte finns några klara definitioner av dessa begrepp. Patrullering med polismålade bilar eller motorcyklar är givetvis en öppen övervakningsform, medan en civilmålade pilotbil med civilklädd personal självfallet är att anse som dold övervakning. Men hur skall man bedöma en radarkontroll, där mätningen sker från en civil bil medan stoppstationen är bemannad av uniformerad personal? Och är helikopterövervakningen en dold eller öppen övervakningsform? Exempler kan göras fler.

Ett visst mått på proportionerna mellan dold och öppen övervakning är andelen polismålade respektive civilmålade fordon hos trafikpolisen. Som framgår av kapitel 2.2 disponerar trafikpolisen ca 450 bilar, varav 165 civilmålade, samt 330 motorcyklar, varav endast ett fåtal är civilmålade.

Under senare år har det skett en utveckling mot en allt större andel civilmålade bilar hos trafikpolisen. Det är framför allt civila bilar med polisbil som har ökat i antal. Den ökande användningen av videoutrustningar i trafikövervakningen har också medfört att andelen civilmålade fordon stigit. Intresset för fler civilmålade motorcyklar med polisbil och/eller video är också stort bland en del trafikpoliser.

Själv känner jag en stark skepsis inför den nuvarande fördelningen av resurser mellan öppen och dold övervakning med avsevärda resurser för den dolda övervakningsformen. Jag är också road av

utvecklingstendenserna med en ytterligare ökad dold övervakning. Vid mina kontakter under utredningsarbetet med allmänheten, motororganisationer, olika myndigheter, massmedia och inte minst trafiksäkerhetsforskare, har jag blivit alltmer övertygad om att den synliga trafikövervakningen är ett verksamt medel för att öka effekten i trafikövervakningen. Denna uppfattning delas också av många trafikpoliserna som jag har talat med.

Jag vill därför slå fast att huvudprincipen för trafikpolisens arbete i framtiden skall vara synlig övervakning (75). Denna övervakningsform ger inte bara goda effekter i sig; den leder också till en ökad förståelse för trafikpolisens arbete och därmed till bättre good-will för trafikpolisen.

Den nuvarande stora andelen dold övervakning leder med nödvändighet till att den synliga övervakningen blir i motsvarande mån mindre. Detta leder i sin tur till att trafikanterna upplever att övervakningen i själva verket är *mindre* än vad den är i verkligheten. Om man tror att synlig övervakning påverkar trafikanterna i positiv riktning - vilket entydiga forskningsresultat visar - är den dolda övervakningen principiellt sett egentligen missriktad.

Jag vill dock inte gå så långt att jag helt vill avskryta tanken på dold trafikövervakning i vissa situationer. Men den dolda övervakningen skall endast användas om man inte kan få godtagbara resultat med synlig övervakning (76).

Som ett exempel på en situation där trafikpolisen kan behöva uppträda i civila fordon vill jag peka på observationen av vissa särskilt trafikfarliga beteenden. Man bör dock ständigt pröva om man inte kan nå syftet med övervakningen genom att använda polismålade fordon och uniformerad personal.

Jag är särskilt skeptisk mot hastighetsövervakning med polisflygplan i civilmålade polisbilar. Denna övervakningsform resulterar normalt endast i ett fåtal rapporter under ett arbetspass. Två polismän har då gjort en resursinsats på ca 16 timmar, varvid man kört många mil till en inte obetydlig kostnad. Övervakningen har lett till att endast en handfull trafikanter har uppmärksammat polisens arbetsinsats. Om sådana civilmålade bilar över huvud taget skall finnas i framtiden måste de förses med videoutrustning och användningsområdet begränsas på det sätt som jag har angett.

Även efter ingripanden genom dold övervakning skall polisen om möjligt uppträda synligt (77). När en fordonsförare har stoppats skall poliserna omgående vidta åtgärder för att skapa synlighet kring ingripandet. Polisbilens blåljus bör tändas (även på parkeringsplatser), skylten med "Polis-kontroll" bör sättas ut o.s.v. Detta skall göras för att även övriga trafikanter skall uppmärksammas polisens närvaro på platsen.

Inför större helger och vid vissa andra tillfällen brukar massmedia

särskilt uppmärksamma trafikpolisens arbete. Man beskriver vilka insatser som planeras och ofta intervjuas även någon eller några poliser. Jag ser mycket positivt på detta och menar att alla större synliga övervakningsinsatser bör förhandsaviseras genom massmedia (78). Det bör leda till positiva reaktioner hos många fordonsförare och förhoppningsvis till en viss eftertanke hos några. Det är dock oerhört viktigt att all förhandsaviserad övervakning är trovärdig, och att den leder till en konkret övervakningsupplevelse hos trafikanterna. Detta ställer krav både på dem som planerar och informerar media om övervakningen och på de polismän som genomför övervakningen. Det finns tyvärr exempel på att polisen tidigare inte levt upp till de förväntningar om övervakningens intensitet som man själv skapat. De trafikanter som då kört timme efter timme på europa- eller riksvägar utan att se en enda polispatrull tappar naturligtvis förtroendet för polisens trafikövervakning.

Jag är medveten om att mitt ställningstagande i frågan om öppen eller dold övervakning kan komma att skapa debatt. Särskilt inom trafikpolisen tror jag att man på en del håll kommer att vara skeptisk. Men jag är ändå övertygad om att trafikpolisen i längden har allt att vinna på att mina förslag genomförs. Jag har faktiskt övervägt om man helt skulle kunna upphöra med all dold övervakning, men kommit till den slutsatsen att tiden ännu inte är mogen för ett sådant förslag. Men jag hoppas att man redan om några år kan ta upp den förlängningen av frågeställningen till en allvarlig diskussion.

14.7 Patrulleringsformerna

- Enmanspatrullering eller parpatrullering med polismålade fordon skall vara det normala under dagsljus (79).
- Dubbelpatrullering (två polismän i samma fordon) skall normalt ske endast under mörker eller om det finns särskilda skäl (80).
- Tre eller fler trafikpoliser i samma bil skall i regel aldrig förekomma (81).
- Även vid dold övervakning skall enmans- och parpatrullering prioriteras (82).
- Polisen skall stoppa betydligt fler fordonsförare för kontroll än i dag, bl.a. för körkortskontroller (83).

- Vid kontrollerna skall polisen arbeta förebyggande och skapa goda relationer till trafikanterna (84).
- Videoutrustning skall användas i ökad utsträckning för att förbättra bevisningen och för att underlätta polisens samtal med fordonsförare (85).
- Antalet genomförda kontroller i form av personliga kontakter med trafikanterna skall dokumenteras och utgöra ett viktigt mått på trafikpolisens effektivitet (86).

Jag har i föregående avsnitt utförligt redovisat min grundsyn på strategin inom polisens trafikövervakning, nämligen att en väsentligt förbättrad synlighet är ett verksamt medel för att öka effektiviteten i övervakningen. Detta får omedelbara effekter på patrulleringsformerna.

Huvuddelen av polisens trafikövervakning sker genom s.k. dubbelpatrullering (två polismän i samma fordon). Det viktigaste undantaget är att all motorcykelpatrullering sker som enmanspatrullering. Det enklaste sättet att nå en ökad synlighet är givetvis att övergå från dubbelpatrullering till enmanspatrullering. Teoretiskt leder en sådan åtgärd till en fördubbling av synligheten. Om man därtill lägger effekterna av en övergång från dold till öppen övervakning kan man i ett slag nå en ytterligare kraftig ökning av polisens synlighet i trafiken.

Enligt mina utredningsdirektiv skall jag särskilt undersöka om de invändningar som kan resas mot enmanspatrulleringen är realistiska. Jag skall gärna erkänna att jag, när utredningsarbetet startade, väntade mig att möta ett ganska starkt motstånd mot enmanspatrulleringen bland trafikpoliserna. Så har det emellertid inte blivit. Jag har tvärtom mött en stor förståelse för nyttan av denna patrulleringsform hos de flesta trafikpoliser som jag talat med om saken, särskilt om man avgränsar frågan om den patrulleringsformen till verksamhet på dagtid. Också från fackligt håll har jag fått samma budskap. Vidare har jag förstått att enmanspatrulleringen redan är ganska vanligt förekommande vid flera trafikavdelningar.

Hos en del polismän har jag ändå kunnat notera en kvarstående negativ inställning, motiverad av att enmanspatrullering skulle kunna innebära risker för poliserna. De risker som patrulleringsformen skulle kunna medföra synes inte vara särskilt stora. Genom att två enmanspatrullerande trafikpoliser i bil eller på motorcykel arbetar nära varandra med väl fungerande radiosamband - parpatrullering - kan man ofta uppnå samma säkerhetsnivå som vid dubbelpatrullering.

Enligt min bestämda uppfattning bör därför enmanspatrullering eller parpatrullering med polismålade fordon vara de normala patrulle-

ringsformerna under dagsljus (79). En sådan utveckling underlättas av att man numera kan förse alla polisbilar med utrustning som gör det möjligt att stoppa framförvarande fordon utan att först göra en omkörning.

Riskerna för polispersonalen ökar naturligtvis under mörker, särskilt vid enmanspatrullering. Det kan därför vara nödvändigt att genomföra patrullering under mörker med två polismän i varje bil. Dubbelpatrullering, med två polismän i varje bil, bör normalt ske endast under mörker eller om det finns särskilda skäl för denna patrulleringsform (80).

Tre eller fler trafikpoliserna som utövar trafikövervakning i samma bil bör över huvud taget aldrig förekomma, annat än för rena transportändamål (81).

Även vid den dolda övervakningen skall enmanspatrulleringen och parpatrulleringen prioriteras (82).

Vid sidan av den ökade synligheten är ett aktivt uppträdande av trafikpoliserna den viktigaste komponenten i en effektivare trafikövervakning. Det bästa och enklaste sättet att uppträda aktivt är att stoppa fordon för kontroll. De laglydiga trafikanterna skall uppleva varje kontroll som något positivt. Detta skapar respekt och förståelse för trafikpolisens arbete. En ökad kontrollaktivitet leder också till större upptäcktsrisk för rattfyllerister, körkortslösa förare och andra som av olika anledningar inte sköter sig i trafiken. Behovet av körkortskontrollerna verifieras av att 46 000 olovliga körningar utan körkort rapporterades 1991. Det uppenbara behovet av ökad kontroll beträffande trafiknykterheten har jag utförligt redovisat i kapitel 13.5.

Jag anser alltså att polisen i framtiden skall stoppa betydligt fler fordonsförare för kontroll än i dag (83). För att de laglydiga förarna skall uppleva kontrollerna som meningsfulla och positiva skall polisen arbeta förebyggande vid dessa kontakttillfällen och därmed skapa goda relationer till trafikanterna (84). En trafikpolis är expert på sitt område och jag är övertygad om att de flesta trafikanter gärna tar emot goda råd. Det kan gälla några varningsord om risken för viltolyckor, en upplysning om väglaget, ett tips om en trafiksäkerhetsdetalj på fordonet osv.

Samtidigt måste polisen naturligtvis ingripa med fasthet och bestämdhet mot trafikförseelser av olika slag. Här ankommer det ytterst på den enskilda polismannen att avgöra om han vill lämna s.k. rapporteftergift eller om förseelsen skall föranleda en annan rättslig åtgärd.

Det finns flera metodfrågor som har anknytning till patrulleringsformerna. Jag vill särskilt peka på användandet av videoutrustningar. Jag förordar en ökad användning av video för att förbättra bevisningen vid vissa förseelser, men också som ett hjälpmedel när

polisen vill göra en förare uppmärksam på ett olämpligt eller olagligt beteende i trafiken (85).

Antalet genomförda kontroller i form av personliga kontakter med trafikanterna skall dokumenteras och utgöra ett viktigt mått på trafikpolisens effektivitet (86). Den nuvarande verksamhetsuppföljningen mäter dessvärre i huvudsak bara resultaten av polisens repressiva, dvs. rapporterade åtgärder. Frågan om hur man skall mäta de förebyggande insatserna har diskuterats i många år. På grundval av en egen undersökning inom ramen för utredningen lägger jag nu fram konkreta förslag i dessa avseenden i kapitel 13.2 och i kapitel 19.

14.8 Informationsinriktad och förebyggande verksamhet

- Polisens medverkan i trafikfostran bör börja redan i förskolan (87).
- Polisens medverkan i grundskolans och gymnasieskolans trafikundervisning bör läggas fast i läroplanen (88).
- Polisens trafikinformation i samband med värnpliktsutbildningen utökas (89).
- Ökad medverkan från polisen vid trafikinformation till föreningar och organisationer (90).

Som nämnts redan i inledningen till detta betänkande är trafikövervakningen en av polisens brottsförebyggande och brottsuppgående uppgifter enligt polislagen. Jag har hittills mest uppehållit mig vid olika slag av övervakningsinsatser. Emellertid är också den informationsinriktade och direkt förebyggande verksamheten av stor betydelse när man vill nå en ökad effekt i trafiksäkerhetsarbetet.

Det är väl känt att människors attityder och beteenden i samhället grundläggs under barn- och uppväxttiden. Det är därför viktigt att man sätter in informationsåtgärderna och den förebyggande verksamheten på trafiksäkerhetsområdet mycket tidigt, och att man har en kontinuitet i arbetet. Detta gäller även polisens medverkan.

Min första slutsats är därför att polisens medverkan i barnens trafikfostran bör börja redan i förskolan (87). Jag vet att detta förekommer på sina håll redan i dag, men här finns det ett utrymme för väsentligt utökade insatser. Det behöver inte nödvändigtvis vara trafikpoliser som utför detta arbete. Deras kompetens bör tvärtom utnyttjas mot andra målgrupper, vilket jag strax återkommer till. I stället är detta en utmärkt uppgift för ordningspolisen, inom ramen

för den utveckling som pågår mot fler kvarterspoliser och ett utökat lokalt områdesansvar för ordningspolisen i övrigt. Jag är övertygad om att man inom förskolan gärna tar emot denna typ av kontaktverksamhet från polisens sida.

I den nuvarande läroplanen för grundskolan är trafikundervisningen mycket oklart reglerad. I många rektorsområden är polisens medverkan ganska sporadisk. Man har kanske någon timmes undervisning i vardera låg-, mellan- och högstadierna. I andra rektorsområden däremot är polisens medverkan mycket planmässig. Man kanske t.o.m. anordnar särskilda temadagar kring ämnet trafik och trafiksäkerhet. På gymnasienivån är en sådan planmässig medverkan mycket ovanlig. I många gymnasieskolor förekommer ingen trafikundervisning alls.

Jag anser att polisens medverkan i grundskolans och gymnasieskolans trafikundervisning bör läggas fast i läroplanen (88). Trafik och trafiksäkerhet måste ses som en viktig del i unga människors fostran och utbildning. Jag föreslår därför att Rikspolisstyrelsen och Skolverket, antingen självmant eller på regeringens uppdrag, snarast utreder de närmare formerna för hur detta skall kunna förverkligas. Detta får inte vara en fråga som blir begrävd i ett långvarigt utredningsarbete. Med god vilja bör mitt förslag förhoppningsvis kunna genomföras redan nästa läsår, alltså fr.o.m. hösten 1993.

En annan viktig målgrupp är de värnpliktiga. De är en särskilt utsatt kategori i trafiken. Visserligen erbjuds många värnpliktiga fria hemresor med allmänna kommunikationer eller särskilda bussresor, men ett stort antal har egna bilar. Vid många militära förband bedriver man redan i dag ett bra informationsarbete för ökad trafiksäkerhet. Här skulle ett utökat stöd från polisens sida vara av stort värde. Jag förordar därför att polisens trafikinformation under värnpliktsutbildningen utökas (89).

När ungdomar kommer upp i 15-årsåldern och däröver väcks ofta intresse för motorer och trafik. Många skaffar sig moped, motorcykel eller bil. Gentemot dessa ungdomar är det viktigt att polisen kan uppträda med stor sakkunskap. Därför bör trafikpolisen med dess särskilda kompetens på olika sätt biträda ordningspolisen vid trafikinformation till de åldersgrupperna. Exempelen på sådan medverkan från trafikpolisens sida kan vara många: förevisning av trafikövervakningsutrustning, information om risker vid moped- och motorcykelkörning, besvarande av frågor av teknisk art osv.

Polisens informationsinriktade och förebyggande verksamhet på trafikområdet bör inte stanna vid de nu angivna målgrupperna. Det bör ske en ökad medverkan av polisen även vid trafikinformation som ges till föreningar och organisationer (90). Här är ofta NTF och dess länsförbund den drivande kraften. Jag återkommer till denna fråga i kapitel 18.4.

14.9 Administrativ personal i trafikövervakningen

- Stations- och utredningstjänsten för trafikpoliser minimeras - administrativ personal skall i möjligaste mån fullfölja sådana rapporter som inte kunnat avslutas på fältet (91).
- Administrativ personal medverkar även på fältet - t.ex. genom att biträda med dokumentationen vid hastighetsövervakning eller större trafiknykterhetskontroller (92).
- Polisens trafikövervakning tillförs annan personal även genom samarbete med bilprovningen och genom övertagande av en del av TSV:s bilinspektörer (93).

Inom polisväsendet har andelen s.k. administrativa tjänstemän ökat kraftigt sedan polisen förstatligades år 1965. Det viktigaste skälet har varit att polispersonalen skall befrias från arbetsuppgifter som inte kräver fullständig polisiär kompetens, för att i stället ägna sig åt renodlat polisarbete.

Denna utveckling har gått olika långt inom olika delar av polisverksamheten, och uppvisar även geografiska skillnader. Inom ordningspolisen är det inte ovanligt att polisradion och inkommande telefonsamtal av polisiär natur handhas av en s.k. radioexpeditör, under överinseende av ett polisbefäl. På servicesidan sköts hittegods, passansökningar, passkontroll och många andra myndighetsärenden av administrativ personal. Inom kriminalpolisen arbetar administrativ personal med anmälningsupptagning och i vissa fall även med utredningar av enklare brott.

För trafikpolisens del har det inte skett någon motsvarande utveckling att tala om. Den administrativa personalen arbetar mest med personal- och ärendadministration. Vid en del trafikavdelningar arbetar dock administrativ personal med vissa utredningsuppgifter. Det är fortfarande ganska vanligt att trafikpoliserna "stannar inne" för att komplettera eller fullfölja rapporteringen av olika åtgärder som av någon anledning inte kunnat göras klara i den yttre tjänsten. Det lär t.o.m. på sina håll ha satts i system att trafikpoliser med jämna mellanrum skall ha s.k. inledningsdag för detta ändamål.

Jag har tidigare starkt poängterat att trafikpolisen i ökad utsträckning måste ägna sig åt sin huvuduppgift, nämligen att *övervaka* trafiken. Därför måste bl.a. stations- och utredningstjänsten för trafikpoliserna minimeras. I stället skall administrativ personal i möjligaste mån fullfölja sådana rapporter som inte kunnat avslutas på fältet (91).

Detta är enligt min mening en viktig principfråga. Jag är medveten om att det finns trafikpoliser som anser att den administrativa

personalen inte har kompetens för sådana arbetsuppgifter. Men skulle det behövas, så kan man alltid höja kompetensen genom utbildning. Och den rapporterende polismannen eller förundersökningsledaren skall ju alltid företa en slutlig granskning av ärendet, innan det går vidare till åklagaren.

Det jag nu har sagt leder kanske på en del håll till att man måste öka den administrativa personalen hos trafikpolisen. Det bör då kunna finansieras genom motsvarande rationaliseringar av annan administrativ verksamhet inom polisväsendet. Inom trafikpolisens eget område kan man t.ex. tänka sig att personal som i dag är bunden vid polisens befattning med parkeringsöverträdelser i stället får andra arbetsuppgifter. Jag vill faktiskt ta ytterligare ett steg i denna riktning. Administrativ personal bör enligt min mening även kunna medverka på fältet, t.ex. genom att biträda med dokumentationen vid hastighetsövervakning eller större trafiknykterhetskontroller (92).

I kapitel 16 kommer jag att föreslå en organiserad samverkan med bilprovningen, innebärande att en del av dess personal deltar i trafikövervakningen tillsammans med polisen när det gäller fordonskontrollen på väg. Ett annat förslag om att tillföra polisens trafikövervakning nya arbetsmöjligheter återkommer jag till i kapitel 16.4 där jag föreslår att de av TSV:s bilinspektörer som i huvudsak ägnar sig åt fordonskontroll på väg överförs till polisen efter avvecklingen av TSV (93).

14.10 Poliserna själva och deras fordon mer synliga i trafiken

- De enskilda polismännens uniformering och deras fordon bör utformas så att även det främjar polisens synlighet i trafiken (94).

I kapitel 13 och 14 har jag gjort en bred översyn av det praktiska arbetet med trafikövervakningen. Enbart i dessa båda kapitel redovisar jag sammanlagt ett 80-tal konkreta åtgärdsförslag, som sammantaget när de har genomförts kommer att leda till en helt ny inriktning av verksamheten och till en avsevärt förbättrad synlighet av polisen på våra gator och vägar.

Till dessa förslag vill jag bara göra ett viktigt tillägg. Polismännen skall inte bara välja arbetssätt och taktik som skapar synlighet; man måste också som individer uppträda på ett sätt som främjar den positiva bilden av en i trafiken väl synlig trafikpolis. Att den dolda övervakningen i enlighet med mina förslag begränsas och ersätts av en synlig övervakning får som en följd att övervakningen med poliser

i uniform ökar markant. Det är då viktigt att poliserna själva också blir mer synliga i trafiken - både i bilarna och utanför dem.

Polisens blå overaller för biltjänst och blå skinnkläder för motorcykeltjänst är inte särskilt iögonfallande, särskilt inte på längre håll. Utomlands använder trafikpolisen i många länder lätta västar av fluorescerande material som har mycket god synlighet. Trafikpolisernas uniformering bör också i Sverige kunna utformas på ett sådant sätt att även den främjar polisens synlighet i trafiken (94). Jag utgår från att Rikspolisstyrelsen har möjligheter att snabbt och till låga kostnader ta fram utrustning av detta slag till trafikpolisen. Det bör också vara möjligt att göra trafikpolisens bilar och motorcyklar bättre synliga i trafiken.

14.10 Polisens synlighet och bilar i trafiken

15 Förnyelse av arbetsformerna

15.1 Förnyelse och utveckling - en positiv utmaning

- Polisens arbetsformer och arbetsorganisation behöver generellt sett förnyas och utvecklas - mer delegering och mindre kommendering (95).

I de närmast föregående kapitlen 13 och 14 har jag redovisat en rad förslag till åtgärder med syftet dels att inrikta trafikövervakningen på de trafikmiljöer och trafiksituationer där olycksrisken är störst, dels att öka polisens synlighet på vägarna och i tätortstrafiken. Det är åtgärder som i sig ger möjligheter till en väsentlig förnyelse av verksamheten. Detsamma bör gälla själva arbetsformerna som sådana, och jag vill se förnyelsen och utvecklingen av arbetsformerna som en positiv utmaning för trafikpolisen i dess fortsatta verksamhet. Mot den bakgrunden redovisar jag i de närmast följande avsnitten ett antal konkreta åtgärdsförslag med det syftet och avseende även trafikpolisens framtida organisation.

Enligt min mening - grundad på en obunden granskning av den nuvarande verksamheten - måste man vid behandlingen av dessa frågor också ta tag i några mer generella frågeställningar om sättet att organisera och driva polisens verksamhet. Jag har valt att inte väja undan från de frågorna - gällande bl.a. den inre arbetsorganisationen - även om det till äventyrs kan missuppfattas och hävdas att det är frågor som skulle ligga utanför mitt utredningsuppdrag.

Vi vet från gjorda undersökningar att poliserna ofta känner sig begränsade i sina arbetsuppgifter, att de gör för enahanda saker och att de inte får ta ansvar för det som de har kompetens för. Enligt mitt sätt att se saken bör de här förhållandena tas som utgångspunkt för en förnyelse av polisens arbetsformer och arbetsorganisation generellt sett. Min syn på den frågeställningen kan sammanfattas i att man bör eftersträva en arbetsorganisation som bygger på mera av delegering och mindre av kommendering (95).

15.2 En genomgripande förnyelse av arbetsformerna

- En genomgripande förnyelse av arbetsformerna i polisens trafikövervakning genomförs (96).
- Den nya arbetsorganisationen bygger mer än nu på förtroendet för den enskilda polismannen och hans förmåga att tillsammans med kollegerna i arbetslaget handla självständigt inom ramen för de fastlagda riktlinjerna (97).

Under de drygt 25 år som gått sedan polisväsendet förstatligades år 1965, har polisverksamheten successivt förändrats. Ordningspolisens arbetsuppgifter håller på att omvandlas. Ordningspoliserna får ett bredare arbetsfält genom utökat ansvar för förstahandsåtgärder vid brott och genom att ökad vikt läggs vid det brottsförebyggande arbetet. Kriminalpolisen har genom brottsutvecklingen tvingats till en ökad specialisering. Tillkomsten av narkotikarotlarna under 1970-talet och EKO-rotlarna i början av 1980-talet belyser detta. Den enda större förändringen för trafikpolisen under senare år var sammanläggningen av länstrafikgrupperna och trafiksektionerna till trafikavdelningar den 1 november 1985.

Det sagda visar att förnyelsen inom trafikövervakningen inte har varit särskilt omfattande, jämfört med andra delar av polisverksamheten. Visserligen har trafikpolisens utrustning förnyats, men varken teknik eller metoder inom trafikövervakningen uppvisar något egentligt nytänkande. Vissa utvecklingstendenser kan rent av ifrågasättas. I början av 1970-talet blev s.k. traffipax-bilar allt vanligare och därmed ökade den dolda övervakningen på bekostnad av den öppna, synliga övervakningen. Den utvecklingen fortsatte under 1980-talet när polispiлотerna ersatte traffipaxen, och under 1990-talet har man planerat att ytterligare utöka den dolda övervakningen genom civilmålade videobilar. De frågorna behandlar jag utförligare i kapitel 14. Vad jag här mera allmänt vill peka på är den uppenbara risken för att tekniken och valet av den blir styrande för verksamhetsformerna i stället för att vara ett hjälpmedel i arbetet.

Till en del kan det bristande utvecklingsperspektivet förklaras av otydliga målbeskrivningar från statsmakternas sida. En annan förklaring kan vara att Rikspolisstyrelsen har styrt metodval och verksamhetsinriktning genom att prioritera visst teknikstöd utan egentlig koppling till effektivitetsfrågorna. Om trafikpoliserna får fler polispiлотer så är det klart att man använder dem. Och om polishelikoptern finns tillgänglig ett visst antal dagar under en månad, så organiserar man naturligtvis en övervakning med samarbetande

markpatruller, osv. Men värdet och nyttan av polisflyttövervakning eller helikopterövervakning har aldrig klarlagts. Exempelen kan mångfaldigas. Jag hänvisar i det avseendet till den i kapitel 12 redovisade kritiska genomgången av hela trafikpolisverksamheten.

Som redan framhållits vill jag ta den kritiska genomgången som en utgångspunkt för en genomgripande förnyelse av arbetsformerna i trafikövervakningen och därmed ge bättre betingelser för verksamheten (96). I betänkandet redovisas en lång rad konkreta förslag med det syftet. Jag vill understryka att raden av åtgärdsförslag skall ses som en helhet, där de olika åtgärderna är beroende av varandra.

Vad jag också vill understryka, det är att mina åtgärdsförslag i viktiga avseenden innefattar en radikal omprövning av själva arbetsformerna. Sättet att organisera och driva verksamheten blir enligt mina förslag annorlunda än i dag. Detsamma gäller den inre arbetsorganisationen och behovet av att förnya den. Mina många åtgärdsförslag förutsätter genomgående en arbetsorganisation som mer än i dag bygger på förtroendet för den enskilda polismannen och hans förmåga att tillsammans med kollegerna i arbetslaget handla självständigt inom ramen för de fastlagda riktlinjerna (97). En sådan utformning av arbetsorganisationen leder i sin tur också till en ökad effektivitet i verksamheten.

Jag har vid mina samtal med olika befattningshavare inom polisväsendet fått en känsla av att man på många håll betraktar trafikövervakningen som en lägre prioriterad verksamhet. Med den resursknapphet som i dag råder generellt är det naturligt att man ifrågasätter olika slag av verksamhet. Ordningspolisen kan då alltid peka på behovet av en snabb utryckningsberedskap, på allmänhetens önskemål om ökad polisiär synlighet och närvaro samt på nya arbetsuppgifter i form av brottsförebyggande och brottsutredande verksamhet. Kriminalpolisen kan åberopa ett ökat antal brott och en minskande uppklaringsprocent. För trafikpolisens del är det mera sällsynt att man pekar på dess grundläggande uppgift att rädda människoliv i trafiken och att överhuvud taget skapa större trygghet och säkerhet i trafiken.

Mot den här bakgrunden ser jag det som en viktig uppgift för Trafikpolisutredningen att lyfta fram polisens trafikövervakning som en högprioriterad verksamhet. Det vill jag göra både genom en klar målangivelse för trafikövervakningen och genom en lång rad konkreta förslag till förnyelse och utveckling av trafikpolisens verksamhetsformer. Det är i själva verket detta som hela mitt betänkande handlar om. På den grunden skall polisens trafikövervakning i fortsättningen ha sin plats bland de högprioriterade uppgifterna inom polisväsendet.

Inför övergången till det nya budgetsystemet den 1 juli i år uttalade regeringen i sina planeringsdirektiv den 19 mars 1992 för polisväsen-

det avseende budgetåret 1992/93 följande:

"Mot bakgrund av att polisens trafikövervakning för närvarande är föremål för översyn inom ramen för kommittéväsendet (se prop 1991/92:100, bil. 3, s. 57), bör inga betydande förändringar nu göras när det gäller planeringen av trafikpolisens verksamhet."

Enligt min bedömning skall detta uttalande - som också återges i regeringens regleringsbrev för poliväsendet för budgetåret 1992/93 - ses som en tydlig markering från regeringens sida av att polisens trafikövervakning behövs men också att den behöver förnyas. Det är nödvändigt att man mycket snabbt kommer igång med detta förnyelsearbete. Därför har jag strävat efter att lägga fram ett stort antal konkreta förslag - det har blivit 166 åtgärds punkter - som snabbt kan sättas i gång.

Inför nästa budgetår ser jag inget behov av att "fridlysa" resurserna för trafikövervakningen på samma sätt som för det nu löpande budgetåret. Då kommer det att finnas en egen grund för resursprioriteringen genom att hela mitt åtgärdsbatteri kan sättas in i en kraftfull förnyelse av verksamheten. Men då gäller det också att kunna leva upp till den genomgripande förnyelse av arbetsformerna som jag föreslår. Det kanske rent av kan bli så, att en förnyelse av arbetsformerna hos trafikpolisen kan visa vägen till en fortsatt förnyelse även inom andra delar av polisverksamheten.

15.3 Delegering av det operativa ansvaret - ny rollfördelning

- Statsmakternas mål för trafikövervakningen bör vara tydligare och mera politiskt förankrade (98).
- Rikspolisstyrelsens roll vid förmedlandet av statsmakternas intentioner utvecklas (99).
- Rikspolisstyrelsens uppgifter i övrigt koncentreras till tillsynsuppgifter, metodutveckling samt verksamhetsuppföljning på nationell basis (100).
- Länsstyrelserna och länspolismästarna preciserar målstyrning och uppföljning av all trafikövervakning inom länet (101).
- Ökat verksamhetsansvar för chefer och personal vid trafikpolisen (102).
- Ansvar för helheten i trafikövervakningen hos varje trafikpolis (103).

Den nuvarande ansvarsfördelningen beträffande trafikövervakningen mellan central, regional och lokal nivå inom polisorganisationen är oklar. Jag bygger detta påstående på en rad uttalanden av olika befattningshavare inom polisen som jag talat med under utredningsarbetet.

Ett viktigt skäl till den rådande oklarheten är att statsmakernas beskrivning av målen för polisens trafikövervakning hittills har varit ganska diffusa. Målbeskrivningen i 1988 års trafikpolitiska riksdagsbeslut och riktlinjerna i regeringens årliga regleringsbrev för polisväsendet är mycket allmänt formulerade. Det enda egentliga undantaget är i regleringsbrevet för budgetåret 1989/90, där det som riktmärke för planeringen bl.a. anges "att minst hälften av resursinsatserna används för hastighetsövervakning".

Denna precisering väckte kritik inom trafikpolisen. Visserligen ökade polisens hastighetsövervakning under år 1990, men man nådde aldrig mer än 43 % av den totala resursinsatsen. Följande år har formuleringen i denna del i stället varit att kontrollen av fordonshastigheten skall "ges en framskjuten plats". Som en direkt följd härav minskade hastighetsövervakningen till knappt 38 % under 1991.

Den här typen av målformuleringar bidrar enligt min uppfattning knappast till att lösa de svåra avvägningsproblem som finns inom trafikövervakningen. Ett annat exempel är det som jag tidigare har nämnt om ökningen av den dolda övervakningen på bekostnad av den synliga. Jag har svårt att tro att den utvecklingen hade kommit till stånd med en starkare politisk styrning och kontroll.

Hur polisens trafikövervakning bedrivs är av stort samhällsintresse. Därför anser jag att statsmakernas mål för trafikövervakningen i framtiden bör vara tydligare och mera politiskt förankrade (98). Jag lägger fram konkreta förslag i detta avseende i kapitlen 11 och 19.

För Rikspolisstyrelsens del innebar en organisationsförändring den 1 oktober 1984 att styrelsens operativa föreskriftsrätt försvann. Samtidigt fick styrelsen en ganska opreciserad uppgift, nämligen "ett ansvar på det nationella planet för en samordning av de regionala och lokala myndigheternas aktiviteter" när det gällde vissa landsomfattande och i tiden begränsade trafikövervakningsinsatser. Rikspolisstyrelsen skulle i stället koncentrera sin verksamhet till teknik- och metodutveckling. Vidare fick styrelsen en viktig roll som förmedlare av statsmakernas beslut.

När det gäller den sistnämnda uppgiften har Rikspolisstyrelsens roll naturligtvis försvårats av de rådande oklarheterna. I kapitel 19.3 föreslår jag att den år 1984 införda begränsningen i Rikspolisstyrelsens befattning med trafikövervakningen ersätts med föreskrifter som i fortsättningen ger Rikspolisstyrelsen en aktiv roll i genomförandet av de i detta betänkande redovisade åtgärdsförslagen.

I vissa avseenden har Rikspolisstyrelsen även under de gångna åren på ett målmedvetet och förtjänstfullt sätt varit starkt pådrivande. Ett exempel gäller trafiknykterhetskontrollerna, där antalet alkoholutandningsprov har ökat från ca 665 000 år 1986 till ca 930 000 år 1991 som ett resultat av Rikspolisstyrelsens arbete i kombination med metod- och teknikutvecklingen av bevisinstrument för luftutandningsprov. Ett annat exempel - där styrelsen direkt har anammat texten i 1989 års regleringsbrev - gäller tillsynen av farligt gods. Från drygt 1000 kontroller år 1986 har polisen nu nått en betydligt högre nivå i detta avseende. År 1991 utfördes nära 4 500 kontroller. Här har Rikspolisstyrelsens engagemang och utbildningsinsatser säkert spelat en stor roll.

Rikspolisstyrelsens roll vid förmedlandet av statsmakternas intentioner bör utvecklas (99). Det är viktigt att styrelsen tar klara initiativ och är pådrivande i en positiv mening, givetvis inom ramen för den gällande ansvarsfördelningen mellan statsmakterna, Rikspolisstyrelsen och polisorganisationen i övrigt. Låt mig ta ett konkret exempel. Antag att statsmakterna oroas av olycksutvecklingen inom tätortstrafiken, och därför uttalar att övervakningen där bör intensifieras och ta sikte på särskilt olycksframkallande beteenden. Då bör styrelsen ta upp en dialog med i första hand de regionala polischeferna om hur man bäst kan åstadkomma en effektivare övervakning. Det kanske behövs en bättre analys av olyckssituationen, nya övervakningsmetoder, förbättrad teknik osv. Allt detta är områden där Rikspolisstyrelsen har viktiga uppgifter, och där resultaten av styrelsens arbete blir viktiga komponenter i det operativa arbetet på regional och lokal nivå.

Jag vill också peka på Rikspolisstyrelsens roll som tillsynsmyndighet över verksamheten inom polisväsendet. Denna uppgift som är inskriven i polislagen måste utövas med kraft och engagemang och ingå som ett viktigt led i genomförandet av förnyelsearbetet inom trafikövervakningen. Vid mina kontakter med rikspolischefen i slutfasen av utredningsarbetet har jag fått försäkringar om att Rikspolisstyrelsen är beredd att fullgöra sitt ansvar i detta avseende.

Rikspolisstyrelsens uppgifter i övrigt bör koncentreras till metodutveckling och verksamhetsuppföljning på nationell basis (100). När det gäller verksamhetsuppföljningen har jag konstaterat att det finns ganska väl fungerande tekniker (PUSTA- och START-programmen), men att resultatmätningen som sådan är mycket otillfredsställande. Jag förutsätter att det nu sker en snabb förbättring på detta område när det nya budgetsystemet kommit igång på allvar.

Jag vill beträffande Rikspolisstyrelsens roll och uppgifter också framhålla betydelsen av styrelsens insatser vid den av mig i kapitel 15.8 föreslagna översynen av trafiklagstiftningen. Vidare vill jag framhålla Rikspolisstyrelsens ansvar i det nordiska och det europeiska

polissamarbetet; se kapitel 4.5.

Rikspolisstyrelsen har nyligen fått regeringens uppdrag att utreda sin framtida organisation. I den frågan vill jag endast framhålla att trafikfrågorna inom styrelsen måste ses som en helhet. Metodutveckling, teknikutveckling, verksamhetsuppföljning, författningsöversyn och utbildning; dessa och andra viktiga komponenter för en effektiv trafikövervakning kräver en *samordnad* organisatorisk lösning som bör utformas på ett bättre sätt än vad som är fallet i dag. Det blir också viktigt att Rikspolisstyrelsen ges tillräckliga resurser för sin medverkan i genomförandet av åtgärdsförslagen i detta betänkande.

På den regionala nivån blir det viktigt att länsstyrelserna och länspolisstyrelserna preciserar sin målstyrning och uppföljning av all trafikövervakning inom länet (101). På grundval av statsmakternas intentioner och i samklang med Rikspolisstyrelsens insatser bör varje länsstyrelse kunna formulera klara och mätbara mål och medel för trafikövervakningen. Det borde t.ex. vara möjligt att mycket konkret ange ett mål för hur stor olycksminskning som skall eftersträvas under en angiven tidsperiod och att dessutom ange vilka medel (inte bara pengar utan även personalinsatser, teknik och metoder) som skall användas. Jag återkommer till de frågorna i kapitel 19.

Denna målstyrning skall inte gälla bara trafikpolisen i länet. Inom ramen för sin tillsynsverksamhet måste länsstyrelsen också följa upp den trafikövervakning som de lokala polismyndigheterna bedriver genom ordningspolisen. Här vill jag framhålla att polisstyrelserna också måste ta ett tydligt ansvar för att man vid varje polismyndighet bedriver en bra lokal trafikövervakning. Jag återkommer till den frågan i kapitel 15.5 där jag också tar upp frågan om en organiserad samverkan mellan trafikpolisen och ordningspolisen.

Ytterst ankommer det dock på trafikpoliserna själva att se till att effektiviteten i trafikövervakningen blir bättre. Statsmakternas intentioner, Rikspolisstyrelsens stimulansåtgärder samt målstyrningen från länsstyrelserna och polisstyrelserna blir i sista hand beroende av motivationen inom trafikpolisen. Det är en gammal sanning att motivation och ansvar hör ihop. Därför menar jag att det krävs ett ökat verksamhetsansvar för chefer och personal vid trafikpolisen (102). Först då kan man nå verklig framgång i arbetet.

Varje trafikpolis skall känna ett ansvar för helheten i trafikövervakningen, inte bara för delar av denna (103). Jag vill gärna se att det dagliga arbetet inte upplevs så att man styrs ovanifrån - varje trafikpolis skall tillsammans med kollegerna i arbetslaget själv kunna organisera arbetet med ledning av de riktlinjer som lagts fast.

15.4 Trafikpolis i varje län - med samverkan över länsgränserna

- Sammanhållen operativ ledning av trafikpolisen i varje län, direkt underställd länspolismästaren (104).
- Enhetlig benämning införs - TRAFIKPOLISEN, med tillägg av länets namn (105).
- Den nya trafikpolisorganisationen skall som regel utgå från det nuvarande antalet trafikpoliser i varje län - totalt närmare 1300 trafikpolistjänster; tillsammans med en ökad organiserad medverkan av ordningspolisen disponeras ca 11 % av de totala polisresurserna i riket för trafikövervakningen (106).
- Samordning av trafikövervakning över länsgränserna genomförs med en geografisk indelning som följer Vägverkets väghållningsregioner (107).

Jag föreslår en ny organisationsmodell för trafikpolisen i Sverige.

Jag vill att man i varje län skall ha en stark trafikpolis, direkt underställd länspolismästaren. Det skall alltså finnas en sammanhållen operativ ledning av trafikpolisen i varje län (104).

Denna klara uppfattning har jag kommit fram till efter att ha gjort en noggrann prövning av olika alternativ. Innan jag närmare beskriver mitt förslag skall jag nämna något om mina överväganden.

I Danmark, Finland och Norge har man en centralt ledd och organiserad trafikpolis. Såväl det danska Faerdselspolitiet som det norska Utrykningspolitiet är förhållandevis små enheter, omkring 360 respektive 200 polismän. I Norge har man ingen central förvaltningsmyndighet som motsvarar den svenska Rikspolisstyrelsen. Trafikpolisen styrs i stället direkt från departementet. I Danmark är Rigspolitichefen en egen myndighet, som bl.a. utövar direkt ledning av trafikövervakningen. Den finska Rörliga polisen omfattar ca 700 man. Styrningen i Finland kan närmast betecknas som ett mellanting mellan den norska och danska modellen, möjligen med den skillnaden att ledningen för Rörliga polisen förefaller vara mer självständig.

Den svenska trafikpolisen är större än trafikpolisen i de andra nordiska länderna. Vi har också en decentraliserad beslutsstruktur inom polisväsendet. Det vore därför både ologiskt och olämpligt att Rikspolisstyrelsen operativt skulle leda trafikpolisens arbete.

Valet står då mellan regional och lokal ledning. Med nuvarande lokala polisorganisation - 117 polismyndigheter av mycket varierande storlek - ser jag det som otänkbart att varje polismyndighet skulle kunna utöva en effektiv specialiserad trafikövervakning. Det skulle

bl.a. krävas betydligt mer utrustning än i dag. Vidare skulle det bli både dyrt och svårt att bygga upp och vidmakthålla en god kompetens hos personalen. Slutligen skulle samverkan mellan länen och över distriktsgränserna och samarbetet med andra myndigheter och organisationer inom trafiksäkerhetsområdet bli onödigt komplicerat.

Starka skäl talar i stället för att den specialiserade trafikövervakningen även i framtiden skall vara en regional polisangelägenhet. Med en länsvis organiserad trafikpolisverksamhet tillgodoses både kravet på en samordning över polisdistriktsgränserna inom länet och kravet på en sammanhållen samverkan över länsgränserna. Vid de nuvarande trafikavdelningarna finns också en väl utbildad och rutinerad personal med god kännedom om trafikförhållandena inom respektive län. Samarbetsrutinerna inom länen är väl utvecklade osv. Vidare har vi från den 1 juli i år en enhetlig stark regional polisledning i alla län, och sist men inte minst har länsstyrelserna från samma tidpunkt också ett fördjupat ansvar för en sammanhållen polisverksamhet inom länen.

På de här angivna grunderna föreslår jag således en länsvis organiserad trafikpolis direkt under länspolismästaren. Den operativa ledningen skall utövas av en trafikpolischef som ges både verksamhets- och ekonomiansvar. Det bör samtidigt införas en enhetlig benämning för trafikpolisen. Begrepp som avdelning, sektion eller grupp är obegripliga för utomstående. Därför skall trafikpolisen kallas för - TRAFIKPOLISEN, med tillägg av länets namn (105).

Enligt inhämtade uppgifter grundade på länsstyrelsernas beslut om dispositionen av länsramarna uppgår antalet polismän vid de nuvarande trafikavdelningarna för budgetåret 1992/93 till 1 252. Fördelningen länsvis framgår av följande sammanställning.

Stockholms län	174	Göteborgs och Bohus län	129
Uppsala län	34	Älvsborgs län	57
Södermanlands län	44	Skaraborgs län	30
Östergötlands län	65	Värmlands län	41
Jönköpings län	51	Örebro län	44
Kronobergs län	38	Västmanlands län	43
Kalmar län	39	Kopparbergs län	29
Gotlands län	8	Gävleborgs län	39
Blekinge län	23	Västernorrlands län	50
Kristianstads län	42	Jämtlands län	21
Malmöhus län	132	Västerbottens län	35
Hallands län	44	Norrbottens län	40
		RIKET	1 252

En av utgångspunkterna i mitt utredningsuppdrag är att effektiviseringen av trafikpolisens verksamhet och en därmed följande skärpning av trafikövervakningen skall ske inom ramen för befintliga resurser. Den nya trafikpolisorganisationen bör därför i regel utgå från det nuvarande antalet trafikpoliser i varje län (106). I takt med att de totala polisresurserna ökar genom tillströmningen av nya polismän fram till 1995 bör det då rimligen finnas förutsättningar att förstärka även trafikpolisorganisationen, i synnerhet som trafikövervakningen enligt mina förslag skall vara en högprioriterad uppgift vid fördelningen av polisens samlade resurser. Enkelt uttryckt bör trafikpolisen enligt min mening få *sin* andel av de nya poliserna. Det kan naturligtvis hävdas att detta - liksom den föreslagna ökade medverkan av ordningspolisen i trafikövervakningen - medför en ökad kostnad för trafikövervakningen eftersom denna ökade resurs skulle kunna användas för annan polisverksamhet. Men det innebär å andra sidan att de 100 tjänster som togs från trafikpolisen under 1980-talet helt eller delvis successivt kan återföras till trafikpolisen. Jag vill här också hänvisa till regeringens uttalande i regleringsbrevet för polisväsendet för budgetåret 1992/93 av innebörden att den operativa polisverksamheten i landet totalt sett skall bedrivas på minst samma nivå som hittills. Med den här angivna inriktningen och med utgångspunkt i regeringens riktlinjer för trafikövervakningen ankommer det sedan på varje länsstyrelse att vid den årliga dispositionen av länsramen för polisväsendet närmare ange dimensioneringen av den länsvis organiserade trafikpolisen.

Genom frånvaron av en särskild kostnadsredovisning för den nuvarande trafikpolisverksamheten saknas en direkt uppgift om vad trafikpolisen för närvarande kostar. Det har också visat sig svårt att på annat sätt få fram en på de faktiska kostnaderna grundad kostnadsuppgift. Med utgångspunkt i ett totalbelopp på ca 7 850 miljoner kronor för länsramarna till polisväsendet budgetåret 1992/93 (exklusive lokalkostnader) och i att den länsvis organiserade trafikpolisen kommer att motsvara ca 8 % av det totala antalet polismans-tjänster vill jag överslagsmässigt beräkna årskostnaden till ca 630 miljoner kronor exklusive lokalkostnader. Trafikpolisens andel av lokalkostnaderna beräknar jag schablonmässigt till ca 70 miljoner kronor. Totalt kan årskostnaden för trafikpolisen vid nuvarande löne- och kostnadsnivå på den här grunden anges till ca 700 miljoner kronor.

Mina förslag bygger på förutsättningen att den fortsatta trafikpolisverksamheten skall hålla sig inom den angivna kostnadsnivån. I samband med övergången till den nya organisationsformen bör i varje län med de här angivna utgångspunkterna göras en beräkning av de faktiska kostnaderna som underlag för länsstyrelsens fördelning av medel till trafikpolisverksamheten, första gången för budgetåret

1993/94. Under uppbyggnadsskedet för den nya organisationen blir det särskilt viktigt att tillräckliga medel tillförs trafikpolisen för utbildning och utrustning. I kapitel 19 återkommer jag till den frågan, liksom till frågan om införandet av en effektiv kostnadsredovisning i fortsättningen.

Det här redovisade förslaget beträffande trafikpolisorganisationen förutsätter att det därtill kommer en ökad organiserad medverkan i trafikövervakningen inom ramen för ordningspolisens verksamhet. Enligt mina förslag i kapitlen 13.2 och 13.3 skall ordningspolisens insatser i trafikövervakningen under den närmaste treårsperioden öka från 340 000 timmar till 700 000 resurstimmar i aktiv trafikövervakning. Det innebär mer än väl en återgång till insatsvolymen i mitten av 1980-talet, då ordningspolisen var uppe i närmare 500 000 resurstimmar för trafikövervakning. Som jag framhållit bör den här insatsökningen inom ramen för ordningspolisens samlade resurser vara fullt möjlig att genomföra i takt med att nu vakanta polismans-tjänster successivt blir besatta under tiden fram till 1995. Av ordningspolisens totala antal nuvarande övervakningstimmar skulle trafikövervakningen då disponera ca 7 %.

Jag vill understryka att denna ökade medverkan av ordningspolisen i trafikövervakningen är en avgörande förutsättning för att själva trafikpolisorganisationen i enlighet med mitt förslag i regel skall kunna utgå från det nuvarande antalet trafikpoliser i varje län. Skulle ordningspolisens ökade insatser utebli, så faller förutsättningen för en i princip oförändrad storlek på själva trafikpolisorganisationen. En utebliven ökning av ordningspolisens insatsvolym med ca 350 000 resurstimmar i aktiv trafikövervakning motsvarar i runt tal 250 polismans-tjänster, som i så fall i stället måste tillföras trafikpolisorganisationen inom ramen för de totala befintliga polisresurserna.

I enlighet med utredningsdirektiven skall mina utredningsförslag beträffande trafikövervakningen rymmas inom ramen för polisens befintliga resurser. För trafikpolisen och ordningspolisen sammantaget innebär mina förslag att ca 11 % av de för riket totalt befintliga polisresurserna sätts in för trafikövervakningen, varav två tredjedelar genom trafikpolisorganisationen och en tredjedel genom ordningspolisen.

Om mer eller mindre av de totala polisresurserna skall avdelas för trafikövervakningen blir till sist ett politiskt ställningstagande. Sätter man in större resurser, så kan man naturligtvis också kräva större resultat. Skulle än högre andel än angivna ca 11 % av de totala polisresurserna avdelas för trafikövervakningen, så måste detta då vägas mot andra mycket angelägna behov inom polisväsendet - och jag vill gärna säga att man även som företrädare för trafikövervakningen måste hysa stor förståelse även för behoven inom andra

viktiga grenar av polisverksamheten. Om exempelvis 15 % av de totala polisresurserna skulle avdelas för trafikövervakning, så skulle det innebära att ytterligare ca 600 polismanstjänster disponerades för trafikövervakningen.

En fördel med de förslag som jag på grundval av mina utredningsdirektiv lägger fram beträffande polisens resursvolym för trafikövervakningen är, att resurserna snabbt kan sättas in i den aktiverade trafikövervakningen. För trafikpolisen utgår mina förslag från det nuvarande antalet trafikpolistjänster och för ordningspolisens del innebär förslagen med utgångspunkt i nuvarande insatsvolym en återuppbyggd av trafikövervakningsinsatserna i takt med att vakanta polismanstjänster under de allra närmaste åren successivt blir besatta. Därigenom kan den långa raden av mina konkreta åtgärdsförslag snabbt genomföras med sikte på att inom den resursramen göra verksamheten mer än dubbelt bättre på en treårsperiod. Erfarenheterna under den närmaste treårsperioden får sedan visa om en sådan insatsvolym är tillräcklig.

Jag återgår nu till frågan om den nya trafikpolisorganisationen. Den innebär att alla trafikpoliser i ett län samlas i en särskild organisatorisk enhet som ställs under ledning av länspolismästaren. Föreskrifter om denna länsvis baserade organisationsform för trafikpolisen bör tas in i de för länsstyrelserna gällande bestämmelserna om polisväsendet i länen. Frågan om resurser och riktlinjer för trafikpolisen i varje län skall beslutas av länsstyrelsen. Jag återkommer närmare till de frågorna i kapitel 19.

Den nya organisationsmodellen ger en god grund för slagkraftiga trafikpolisenheter. Det betyder i sin tur att den nuvarande ordningen med flera trafikavdelningar i samma län i princip upphör. Det normala bör vara att länets trafikpolisverksamhet hålls samman i en gemensam polisstyrka. Om man i något län av särskilda skäl vill stationera länets trafikpolisstyrka på olika orter och detta kan ske utan att det hindrar en effektiv verksamhet, så bör detta kunna beslutas av länsstyrelsen. Det ligger i sakens natur att trafikpolisen på dessa orter då inte skall ha något dubbelkommando; den operativa ledningen skall även i sådant fall åvila länets trafikpolischef direkt under länspolismästaren. Ekonomi- och personaladministrationen förenklas och skall alltid ske vid länspolismästarmyndigheten. Detta går att genomföra redan idag och kommer i framtiden att underlättas genom ett utvecklat datorstöd. Organisationsformen skall innebära att verksamhets- och ekonomiansvar förenas hos trafikpolischefen.

Övergången till en sammanhållen organisation för trafikpolisen i länet bör i de fall stationeringsorterna förändras kunna underlättas genom att ordningspolisen samtidigt skall bygga ut sin trafikövervakande verksamhet och att det då behövs polismän med erfarenhet av trafikpolisarbete.

Den nya organisationsformen med en sammanhållen trafikpolis direkt under länspolismästaren och trafikpolischefen bör ge goda förutsättningar att på ett effektivt sätt ta till vara de avsatta trafikpolisresurserna. Den föreslagna förnyelsen och utvecklingen av trafikpolisens verksamhet bör därigenom kunna få ett snabbt genomslag. Jag vill understryka betydelsen av att den nya trafikpolisorganisationen kan börja fungera med full kraft redan fr.o.m. den 1 juli 1993. Det förutsätter att varje länspolismästare vidtar erforderliga förberedelser redan i början av år 1993. Jag utgår från att Rikspolisstyrelsen också följer den frågan i sina kontakter med de regionala polisedledningarna.

Både mina egna undersökningar och de berörda polismännens omvittrade erfarenheter visar att de nuvarande trafikavdelningarnas resurser i anmärkningsvärt stor omfattning har avsatts för andra ändamål; ibland har trafikavdelningarnas poliser känt sig som en slags allmän reservstyrka utan de reella möjligheterna till en kraftsamling på trafiksäkerhetsuppgifterna.

När jag säger detta får det inte uppfattas som någon avsikt från min sida att avskärma trafikpoliserna från den övriga polisorganisationen. Det skulle vara helt fel och det får inte ske. Trafikpoliserna är en integrerad del av *hela* polisväsendet; de är liksom alla sina kollegor *poliser* med ett solidariskt ansvar att ställa upp för varandra och för *helheten* i polisverksamheten. Detta kräver ömsesidighet, och vi vet från den praktiska verksamheten att ett trafikbrott inte sällan avslöjar även annan brottslighet.

Den organisatoriska lösningen med länspolismästaren och trafikpolischefen som direkt ansvariga för trafikpolisen i länet bör främja ett sådant övergripande synsätt. Mina förslag om en ökad organiserad samverkan mellan trafikpolisen och ordningspolisen bör också verksamt kunna bidra till en ökad naturlig samhörighet över sektorsgränserna i organisationen - utöver att en sådan samverkan i trafikövervakningen tjänar det gemensamma syftet att öka tryggheten och säkerheten i trafiken.

I detta sammanhang vill jag också ta upp frågan om samordningen av trafikpolisens verksamhet över länsgränserna. Att det finns ett sådant behov är uppenbart. Som redan framhållits tillgodoser organisationsformen med en länsvis uppbyggd trafikpolis detta behov av samverkan över länsgränserna. Länsstyrelsens ansvar för trafikpolisverksamheten i det egna länet förenas med ett ansvar för att denna verksamhet fungerar även över länsgränserna. Det är samma princip som gäller för annan verksamhet inom länsstyrelsernas ansvarsområden. De allmänna principiella grunderna för hithörande frågor utvecklas närmare i skriften "Handlingslinjer för samverkan över länsgränserna", utgiven i april 1992 av Civildepartementets

utvecklingsgrupp för länsstyrelsefrågor.

Omfattningen av samverkan över länsgränserna bör bedömas av de ansvariga regionala polischeferna, vid behov i samråd med Rikspolisstyrelsen. Den mera organiserade samverkan av trafikövervakningen över länsgränserna som nu bör genomföras skall geografiskt knytas samman med Vägverkets nya väghållningsregioner (107). Jag återkommer till den frågan i kapitel 17.

15.5 Ökad organiserad samverkan mellan trafikpolisen och ordningspolisen

- Rollfördelningen mellan trafikpolisen och ordningspolisen görs tydligare (108).
- Polisstyrelsernas ansvar för trafikövervakningen genom ordningspolisen förstärks (109).
- Gemensamma insatser vid vissa aktiviteter (110).
- Gemensam planering och uppföljning (111).
- Samordnad vidareutbildning och information (112).

Jag har i kapitel 13 klargjort att ordningspolisen måste känna ett särskilt ansvar för trafikövervakningen i tätorterna, medan trafikpolisens resurser i första hand skall utnyttjas för att övervaka trafiken på de mest trafikerade vägarna utanför tätorterna samt på genomfartslederna. Där anges flera exempel på hur denna uppgiftsfördelning kan ske i praktiken. Det finns ändå skäl att här ytterligare förtydliga rollfördelningen mellan trafikpolisen och ordningspolisen, främst vad gäller planeringsansvaret (108).

Länsstyrelsens verksamhetsplanering måste utformas på ett sådant sätt att det klart framgår vilket ansvar som åvilar trafikpolisen i länet. Men länsstyrelsen bör också klargöra att de lokala polismyndigheterna har viktiga uppgifter i fråga om trafikövervakningen genom insatser av ordningspolisen. Enligt min mening bör länsstyrelsen på vissa områden kunna ange direkta mål för de lokala insatserna. Jag menar att en sådan målstyrning från länsstyrelsens sida i många fall är nödvändig för att man skall kunna nå de uppsatta målen.

Det som jag nu har sagt innebär att de lokala polisstyrelsernas ansvar för trafikövervakningen genom ordningspolisen förstärks (109).

Det finns ett stort utrymme för lokala initiativ. Låt mig ge några exempel. Fordonsförarens uppträdande vid övergångsställen, vid trafikljus samt vid stopp- och väjningsplikter; störande bil-, motor-

cykel- eller mopedkörning; höga hastigheter på gator och vägar i bostadsområden; detta är problem som brukar uppröra och engagera många människor som bor i tätorter. På landsbygden oroas många boende av s.k. buskörning på mindre vägar. Dessa och andra lokala trafikproblem bör diskuteras i polisstyrelserna och polisenämnderna. Polisstyrelserna bör efter hörande av polisledningen kunna formulera mål för den lokala trafikövervakning som ordningspolisen skall bedriva. För vissa övervakningsinsatser skall man kunna få hjälp av trafikpolisen. Det bör vara en viktig princip att ordningspolisen och trafikpolisen fortlöpande gör gemensamma insatser vid vissa aktiviteter (110).

En effektiv samordning av ordningspolisens och trafikpolisens arbete kräver en gemensam planering och uppföljning (111). Jag vill inte ge några pekpinnar om hur detta skall organiseras i praktiken. På flera håll finns det säkert en väl fungerande ordning redan i dag. I det sammanhanget ser jag det som särskilt viktigt att man använder det nya uppföljningssystemet START, som tagits fram för att kunna tillgodose bl.a. detta gemensamma behov.

Ett bra sätt att skapa goda relationer och ett gott samarbete mellan ordningspolisen och trafikpolisen är att samordna vidareutbildning och information (112). På de orter där trafikpolisen är stationerad kan detta ordnas på ett enkelt och smidigt sätt. På andra orter får man tänka sig andra lösningar. En modell kan vara att trafikpolisen regelbundet deltar vid den lokala polismyndighetens regelbundet återkommande utbildningsdagar eller att man anordnar särskild utbildning vid vissa tillfällen.

Sammanfattningsvis vill jag starkt understryka betydelsen av att ordningspolisen medverkar på ett aktivt och engagerat sätt i trafikövervakningen. Det kommer att leda till en avsevärt ökad total effekt. Omfattningen av ordningspolisens medverkan i trafikövervakningen behandlas i kapitlen 13.2 och 13.3 samt i kapitel 19. Jag vill särskilt erinra om mina förslagspunkter (22) och (23) om utrustning och utbildning för ordningspolisens trafikövervakning.

15.6 Automatisk hastighetsövervakning

- | |
|--|
| <input type="checkbox"/> I avvaktan på regeringens ställningstagande till automatisk hastighetsövervakning bör den befintliga fasta utrustningen i stället användas för trafikinformation (113). |
|--|

Regeringen beslutade år 1987 att uppdra åt Rikspolisstyrelsen att utreda förutsättningarna för att införa s.k. automatisk hastighetsövervakning i Sverige. Med automatisk hastighetsövervakning avses

obemannad mätapparatur som kan registrera ett fordonets hastighet samtidigt som fordonet fotograferas. Med hjälp av fordonets registreringsnummer kan polisen ta kontakt med fordonets ägare, som då tillfrågas om han erkänner eller förnekar hastighetsöverträdelsen. Om det blir ett erkännande kan överträdelsen beivras genom ett ordningsföreläggande eller rapport till åklagare. Om ägaren förnekar att han kört fordonet får polisen avgöra om man skall utreda ärendet vidare. Genom att bildkvaliteten i regel är god kan man oftast identifiera den person som kör fordonet.

Systemet är sedan flera år i bruk i flera länder, bl.a. i Norge och i Holland. Även i Finland pågår försök med automatisk hastighetsövervakning.

Sedan två år tillbaka har bedrivits försöksverksamhet med automatisk hastighetsövervakning i ett tiotal polisdistrikt i Sverige. Man använder två olika system för mätningen. I flertalet av försöksdistrikten har man lagt ned mätslingor i vägbanan och kopplat dessa till en mät- och fotografienhet, som är placerad i ett plåtskåp vid väggkanten. På några håll har man ersatt mätslingorna med en radarhastighetsmätare av typ Rc 110. Man har också provat den sistnämnda utrustningen i en mindre skåpbil, som kan placeras längs vägen. Fördelen med det sistnämnda systemet är att mätning inte behöver göras på förutbestämda platser.

Försöksverksamheten avslutades den 30 juni i år. Rikspolisstyrelsen skall i samråd med Väg- och trafikinstitutet redovisa resultaten av försöksverksamheten till regeringen i höst. All utrustning för automatisk hastighetsövervakning har lagts i "malpåse" vid försöksverksamhetens slut, i avvaktan på utvärdering och på regeringens ställningstagande.

Genom att utvärderingen inte är helt avslutad när jag lämnar mitt betänkande har jag inte möjlighet att på den grunden ta ställning till om automatisk hastighetsövervakning bör införas i Sverige.

Allmänt sett vill jag dock varna för någon övertro på systemet med den automatiska hastighetsövervakningen. I princip går systemet på tvärs mot min grundsyn om en aktiv och synlig trafikövervakning genom polismän som så långt möjligt försöker bedriva sin verksamhet i en positiv kontakt med trafikanterna. Den trafikpolis jag förordar skall vara rena motsatsen till det som i folkmun har kallats en "plåtpolis".

Det är möjligt att den pågående utvärderingen kan ge impulser till att i begränsad omfattning använda tekniken i rörliga polisfordon med inriktning på speciella trafikmiljöer, t.ex. i närheten av skolor och daghem.

Men teknikens användning i fasta stationer och vid de stora vägarna tror jag inte mycket på. Här har man på flertalet mätplatser till stora kostnader lagt ned mätslingor i vägbanan och monterat in utrustning

i plåtskåp. Jag har då gjort reflexionen att det skulle vara en ren kapitalförstöring om inte dessa installationer kunde utnyttjas på något annat sätt. Jag vill därför föreslå att man på dessa platser fortsätter att mäta hastigheten och att man ger fordonsförarna en *upplysning* om deras hastighet i form av en vänlig men också tankeväckande information (113). Det kan ske genom att man i anslutning till mätplatsen sätter upp en tydlig tavla, t.ex. en s.k. display, där föraren kan se med vilken hastighet han har kört. Någon fotografering eller annan registrering skall givetvis inte ske. Förslaget innebär att man utnyttjar befintlig teknik och utrustning i ett förebyggande syfte. Utrustningen skulle också kunna användas manuellt som ett s.k. sållningsinstrument för mätning av vikten på passerande tyngre fordon eller för mätning av avstånd mellan fordon.

Jag tror att den nämnda ordningen med en display som visar hastigheten på passerande fordon skulle uppfattas positivt av trafikanterna. Genom utrustningens mätnoggrannhet kan fordonsförarna få en uppfattning om hur deras egna hastighetsmätare fungerar, något som de ofta inte känner till. Eventuella fartsyndare får samtidigt en viktig påminnelse om vikten av att följa hastighetsbestämmelserna. Det kan väl i alla fall vara värt en försöksverksamhet...

15.7 Rapportering - samspelet med åklagare och domstolar

- En ytterligare utveckling av systemet med ordningsbot i enlighet med Åklagarutredningens förslag förenklar trafikärendena och ger trafikpolisen mer tid för aktiv trafikövervakning (114).
- Nuvarande regler om s.k. trafikliggare ersätts med mera praktiskt inriktade bestämmelser om upplysning beträffande innebörden av lokala trafikföreskrifter (115).

Enligt bestämmelser i 8 § polislagen (1984:387) föreligger det en skyldighet för en polisman att rapportera brott som hör under allmänt åtal. Undantag från denna regel kallas för rapportteftergift (se vidare kapitel 15.9).

Rapporteringen av trafikbrott och trafikförseelser sker i stor utsträckning genom att en polisman utfärdar ett föreläggande om ordningsbot. Bötesbeloppen är bestämda av Riksåklagaren och ordningsföreläggande kräver att trafikanten har erkänt. I annat fall skrivs en s.k. primärrapport som överlämnas till åklagarmyndigheten, i förekommande fall efter kompletterande utredning.

Som framgår av kapitel 7 rapporterar polisen årligen i genomsnitt ca 330 000 trafikbrott eller andra trafikförseelser. Huvuddelen av rapporterna sker som ordningsbot. Ett betydande antal rapporter överlämnas emellertid till åklagarmyndighet. Där gör åklagaren en bedömning av ärendet. Bedömningen kan resultera i ett s.k. strafföreläggande eller stämningsansökan till domstol eller i att ärendet läggs ned.

Åklagarväsendet handlägger varje år ett stort antal trafikärenden. Vid sin granskning av verksamheten har Åklagarutredningen i sitt nyligen framlagda betänkande (SOU 1992:61) funnit anledning att lämna flera förslag som tar sikte på att förenkla handläggningen av trafikärenden. Åklagarutredningen föreslår bl.a. en inskränkning av det straffbara området vid vårdslöshet i trafik så att endast den som i väsentlig mån brister i omsorg och varsamhet skall dömas till straff enligt angiven bestämmelse. Lägsta straff skall vara 30 dagsböter. Merparten av de trafikhändelser som enligt förslaget kommer att falla utanför tillämpningen av straffstadgandet för vårdslöshet i trafik utgör överträdelser av någon särskild straffbelagd regel i trafiklagstiftningen. De kommer genom förslaget att kunna beivras genom föreläggande av bötesstraff av polisman direkt på plats i samband med ingripandet utan någon tidsödande utredning.

Jag delar Åklagarutredningens uppfattning att detta förslag är väl ägnat att förenkla handläggningen av trafikärenden, samtidigt som resurser kan frigöras för en mer aktiv och trafiksäkerhetsmässigt befogad trafikövervakning (114). Samtidigt vill jag erinra om mitt förslag i kapitel 13.7 om ett nytt påföljdssystem vid hastighetsöverträdelser.

Jag tror också att det ökade utrymmet för polisen att utfärda ordningsbot kan leda till att viss irritation inom trafikpolisen försvinner. På flera håll har jag mött trafikpoliser som menar att åklagarna inte alltid har en tillräckligt god insikt i trafikpolisens arbete. Det gäller särskilt de enklare brotten och förseelserna. Detta leder enligt dessa trafikpoliser till att många rapporter "blir avskrivna i onödan", något som nu inte skall behöva förekomma.

Åklagarutredningens förslag till utökad användning av ordningsbot innebär alltså att många ärenden kan avlastas åklagarna, samtidigt som trafikpolisen kan avsluta många ärenden direkt på platsen. Trafikpolisen kan därigenom i större utsträckning utnyttjas för sin egenliga uppgift, nämligen att vara och verka ute i trafiken.

Det är av stort värde att polis, åklagare och domstolar har respekt och förståelse för varandras roller och uppgifter. Jag vill särskilt peka på betydelsen av att man i olika sammanhang utbyter erfarenheter. Här har trafikpolisen goda möjligheter att ta initiativet genom att inbjuda åklagare och domstolar att studera trafikövervakningen på fältet. Jag vet att det förekommer sådana kontakter på många håll

redan i dag, men de bör säkert kunna utvecklas ytterligare. Jag vill också peka på betydelsen av en aktiv samverkan mellan Rikspolisstyrelsen och Riksåklagaren.

Ett särskilt problem vid lagföringen av många trafikbrott utgör de s.k. trafikliggarna. En mängd trafikregler, t.ex. hastighetsbegränsningar, beslutas genom lokala trafikföreskrifter. Dessa beslut skall enligt bestämmelser i 152 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) tas in i en för ändamålet avsedd liggare. Liggaren förs av kommunen gemensamt för samtliga myndigheter som har till uppgift att meddela föreskrifterna. Vid lagföringen av brott mot lokala trafikföreskrifter ställer domstolarna ett oavvisligt krav på att liggaren är korrekt. Det har lett till flera uppmärksammade fall där utfärdade böter blivit undanröjda beroende på något formellt fel i trafikliggaren. Rena formalia, som att beslutet inte är insatt i en pärm på rätt ställe, leder till att rättsverkan blir ogiltig. I andra fall kan det t.ex. gälla en 50-skylt som av misstag placerats några tiotal meter fel vid infarten till ett samhälle. Om detta uppmärksammas måste alla bötesförelägganden om hastighetsöverträdelse rivas upp, även de som skett mitt inne i det tätbebyggda området. Detta sker trots att trafikanterna måste ha sett skylten och varit medvetna om dess innebörd.

Riksåklagaren (RÅ) har i en skrivelse till Kommunikationsdepartementet den 21 mars 1991 (ÅD 246-91) tagit upp frågan om trafikliggarna. Enligt RÅ finns anledning anta att det inte är alltför ovanligt att kommuner brister i skyldigheten att föra liggaren på föreskrivet sätt. RÅ framhåller att det inte är möjligt för en åklagare, som ämnar utfärda ett strafföreläggande eller väcka åtal för en rapporterad överträdelse, att fortlöpande kontrollera att en föreskrift vid varje tidpunkt funnits intagen i en trafikliggare och det på ett sådant sätt att den på förfrågan har kunnat tas fram.

RÅ anser att den nuvarande ordningen inte är tillfredsställande. Vid en jämförelse med vad som gäller för giltigheten av lagar, förordningar och föreskrifter i övrigt kan RÅ inte heller finna något skäl för att bibehålla nuvarande system. Han föreslår därför att kravet i 167 § andra stycket i vägtrafikkungörelsen att tillkännagivande krävs för straffbarhet upphävs såvitt därmed avses införande i liggaren. Denna skulle därefter endast ha som syfte att underlätta för allmänheten att hitta på området gällande föreskrifter. RÅ ifrågasätter i sin skrivelse om inte skyldigheten att föra liggaren kan överföras från kommunen till polismyndigheten, som kan sägas vara den naturliga myndigheten att handha föreskrifter på trafikområdet.

Rikspolisstyrelsen har i en skrivelse till Kommunikationsdepartementet den 20 november 1991 berört frågan om trafikliggarna. I skrivelsen konstaterar Rikspolisstyrelsen att dåligt förda trafikliggare motverkar polisens möjligheter att bedriva en effektiv trafikövervak-

ning och att samhället åsamkas stora kostnader i samband med att rapporterade trafikförseelser måste undanröjas av domstol. Rikspolisstyrelsen konstaterar att det ur rättssäkerhetssynpunkt bör vara tillfyllest att det finns en i laga ordning beslutad trafikföreskrift och att föreskriften utmärkts i enlighet med vägmärkesförordningen. Rikspolisstyrelsen begär i sin skrivelse att den av RÅ föreslagna ändringen beträffande trafikliggarna genomförs.

Jag delar Riksåklagarens och Rikspolisstyrelsens uppfattning rörande trafikliggarna. Det nu gällande systemet med trafikliggare är otidsenligt. Det leder i tankarna till talesättet att "om kartan och terrängen inte överensstämmer, så gäller kartan".

Jag föreslår att det skall räcka med att det finns en i laga ordning beslutad trafikföreskrift och att den väghållningsansvariga myndigheten har upplyst om denna föreskrift genom utmärkning i enlighet med vägmärkesförordningen. Därigenom kan nuvarande regler om s.k. trafikliggare ersättas med mera praktiskt inriktade bestämmelser om upplysning beträffande innebörden av lokala trafikföreskrifter (115).

15.8 Översyn av hela trafiklagstiftningen

- Regeringen bör snarast tillsätta en utredning med uppdrag att göra en total översyn av hela trafiklagstiftningen (116).

Vårt samhällsliv styrs i stor utsträckning av lagar och förordningar. Detta gäller också trafikområdet. Som trafikanter har vi att följa en mängd regler, allt från hur vi skall uppträda i trafiken till hur våra fordon skall vara utrustade. Det ankommer i första hand på polisen att övervaka alla dessa regler.

Inom ramen för mitt utredningsuppdrag har jag fått anledning att med trafikpoliser och andra diskutera det regelverk som finns i trafiken och tillämpningen av reglerna. Jag måste säga att jag har blivit smått förskräckt när jag har fått klart för mig hur omfattande regelverket är. I 1992 års utgåva av Sveriges Rikes lag finns långt över 1 000 paragrafer med text som direkt berör trafikområdet.

Några exempel: Vägtrafikungörelsen omfattar 170 paragrafer. Ungefär lika många paragrafer finns i körkortslagen, körkortsförordningen och vissa följdörfattningar. Regleringen av bilregisterfrågor upptar ca 150 paragrafer. Ett 100-tal paragrafer finns för reglering av terrängtrafiken. Yrkestrafiklagen och förordningen har över 100 paragrafer osv. Härtill kommer en mängd regler i form av främst föreskrifter från Trafiksäkerhetsverket.

För den som är närmare intresserad av denna mastodontlagstiftning

rekommenderar jag att bläddra i en utgåva av boken Trafikförfattningar, som årligen ges ut av NTF. Boken omfattar i 1992 års upplaga mer än 560 sidor författningstext!

Alla dessa regler förutsätts vi som trafikanter känna till och följa. Polisen måste naturligtvis ha en särskild insikt i regelverket, eftersom man ju har till uppgift att kontrollera reglernas efterlevnad.

Enligt min bestämda mening krävs det en ordentlig upprensning i denna vildvuxna regelflora. Som det nu är ser vi dagligen hur det allmänna rättsmedvetandet hos trafikanterna blir alltmer avtrubbat. Det gäller att skapa en lagstiftning med så få och så klara regler som möjligt, för att man skall få en acceptans och en förståelse för trafiklagstiftningen hos trafikanterna. Samtidigt ger enkla och klara trafikregler bättre förutsättningar för polisens trafikövervakning.

Jag har erfarit att man inom Kommunikationsdepartementet har påbörjat ett arbete med att se över i första hand vägtrafikkungörelsen. Ett sådant departementsarbete kan dock ta lång tid, och man kommer då att beröra bara en del av det totala regelkomplexet, låt vara en mycket viktig del.

Jag föreslår därför att regeringen snarast tillsätter en utredning med uppdrag att göra en total översyn av hela trafiklagstiftningen (116).

15.9 Författningsjustering med anledning av JO-utlåtande

- Bestämmelserna i 5 kap. 5 § polisförordningen ändras så att polisen får utvidgade möjligheter till rapporteftergift vid förebyggande trafikövervakningsaktioner (117).
- En ny bestämmelse införs i vägtrafikkungörelsen med innebörd att polisen får stoppa fordon för att lämna trafik-säkerhetsinformation (118).

Justitieombudsmannen har i april i år beslutat i ett ärende som gäller polisens medverkan i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet (JO: 1562-1991). Bakgrunden var att polisen tillsammans med vägmyndigheterna och NTF:s länsförbund ville försöka minska hastigheterna och därmed olyckorna på en olycksdrabbad vägsträcka. Man registrerade fordonens hastighet med en enklare utrustning av "display-typ". Där stoppades förarna av polisen, som påpekade att hastigheten varit otillåten. Någon rapportering av hastighetsöverträdelserna skedde inte, bl.a. därför att mätutrustningen inte var godkänd. Samtidigt överlämnades informationsmaterial om olycksriskerna på den aktuella vägsträckan till fordonsförarna. NTF-

representanter fanns på plats och kunde delta i samtalen med förarna.

JO anför i sitt beslut bl.a. följande: "Det kan i vissa fall vara både lämpligt och önskvärt att polisen inom ramen för det brottsförebyggande arbetet samverkar med andra myndigheter och organisationer för att främja trafiksäkerheten. Så snart sådana åtgärder innefattar ingripanden mot enskilda krävs dock författningsstöd. Enligt min mening har i förevarande fall sådant stöd saknats för åtgärden att stoppa fordonsförare i syfte att ge dem bl.a. trafiksäkerhetsinformation. Jag har inhämtat att polisrättsutredningen avser att till närmare undersökning ta upp hithörande frågor i samband med den pågående översynen av polislagstiftningen. Med hänsyn därtill finner jag inte anledning att vidta någon annan åtgärd än att överlämna en kopia av detta beslut till utredningen."

Ärendet och JO:s ställningstagande väckte stor uppmärksamhet. NTF uttalade att organisationens förebyggande och kontaktskapande verksamhet i samarbete med polisen riskerar att slås sönder. Rikspolisstyrelsen inledde diskussioner med den pågående polisrättsutredningen för att om möjligt hitta en lösning som möjliggör fortsatt samarbete med de frivilliga trafiksäkerhetsorganisationerna. Flera ledamöter i riksdagens trafikutskott framförde sin förvåning och oro. Själv tog jag genast upp frågan i ett brev från Trafikpolisutredningen den 18 maj 1992 till samtliga trafikavdelningschefer. Där lovade jag att klara ut problemet i mitt betänkande och komma med ett snabbt förslag till erforderliga författningsändringar.

Jag skall inte här ytterligare utveckla min syn på betydelsen av polisens förebyggande verksamhet i trafiken och på samarbetet med NTF och andra ideellt arbetande trafiksäkerhetsorganisationer. De frågorna behandlar jag mer utförligt i kapitlen 14 och 18. Här vill jag nu infria mitt löfte om ett konkret förslag till erforderliga författningsjusteringar:

För det första bör *bestämmelserna i 5 kap. 5 § polisförordningen (1984:730) ändras* så att polisen får utvidgade möjligheter till rapporttefergift vid förebyggande trafikövervakningsaktiviteter (117). Mitt förslag i detta avseende följer på nästa sida.

Förslag till ändring i 5 kap. 5 § polisförordningen:

Nuvarande lydelse

Bestämmelse om rapporteringsskyldighet i fråga om brott finns i 9 § polislagen (1984:387).

En polisman får lämna rapporteftergift eller låta bli att lämna rapport vidare till åklagare och nöja sig med ett påpekande eller en erinran till den felande, om det är uppenbart att i händelse av lagföring annan påföljd än böter inte skulle komma att ådömas och brottet med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet är obetydligt.

Föreslagen lydelse

Bestämmelsen i andra stycket gäller också när polisen utför sådan trafikövervakning som i huvudsak innebär att vägtrafikant skall göras uppmärksam på att hans beteende i trafiken är felaktigt.

En polisman får i fråga om överträdelse som omfattas av förordnande enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift underlåta att meddela parkeringsanmärkning och nöja sig med ett påpekande eller en erinran till den felande, om överträdelsen med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet är att bedöma som obetydlig.

De närmare föreskrifter som behövs för verkställighet av andra och tredje styckena meddelas av rikspolisstyrelsen.

De närmare föreskrifter som behövs för verkställighet av andra, tredje och fjärde styckena meddelas av Rikspolisstyrelsen.

För det andra bör en *ny bestämmelse* införas i *vägtrafikkungörelsen* (1972:603) med innebörd att polisen får stoppa fordonsförare för att lämna trafiksäkerhetsinformation (118). Bestämmelsen föreslås ha följande lydelse och tas lämpligen in under rubriken Anvisningar för trafiken (7-10 §§), förslagsvis som 9 a §:

Förslag till tillägg i vägtrafikkungörelsen:

9 a § Polisman får stanna förare av fordon för att överlämna information som är av betydelse för trafiksäkerheten. Överlämnandet skall ske på ett sådant sätt att det inte förorsakar föraren onödigt dröjsmål.

Med dessa båda författningsjusteringar - som jag hoppas snabbt blir genomförda - bör de av JO:s utlåtande föranledda tveksamheterna vara undanröjda.

16 Fordonskontrollen på väg förstärks

16.1 Mer av fordonskontrollen på väg

- Fordonskontrollen på väg utökas - särskilt beträffande tunga fordon (119).
- Som en viktig princip slås fast att polismans särskilda befogenheter - bl.a. att stoppa fordon - skall förbehållas den som är polis (120).
- Genom samarbete mellan polisen och AB Svensk Bilprovning (ASB) används en del av bilprovningens resurser för fordonskontroll på väg (121).

I Norge sker den alldeles övervägande delen av fordonskontrollen ute på vägarna. Vid mina kontakter med de berörda norska myndigheterna har jag kunnat konstatera att detta är en effektiv verksamhetsform med goda erfarenheter.

I Trafiksäkerhetsutredningens betänkande (SOU 1991:79) togs de norska erfarenheterna som en av utgångspunkterna för ett förslag att även i vårt land förlägga en del av fordonskontrollen på vägarna i stället för i bilprovningens lokaler. Därigenom skulle man frigöra resurser från de obligatoriska kontrollbesiktningarna och i stället kunna ta till vara de resurserna för kontrollen på vägarna.

Enligt min mening är detta en god idé. I mitt remissyttrande över Trafiksäkerhetsutredningens betänkande anslöt jag mig till tanken på att de resurser som nu håller på att frigöras inom AB Svensk Bilprovning skulle kunna utnyttjas för en utökning av fordonskontrollen på väg och särskilt för kontrollen av tunga fordon (119). Jag anslöt mig också till Trafiksäkerhetsutredningens förslag att den verksamheten då borde finansieras genom registerhållningsavgiften. En sådan höjning av registerhållningsavgiften för denna speciella del av bilprovningens verksamhet skulle kompenseras av en minskning i den periodiska kontrollen och bilägarnas kostnader för den kontrollen.

I remissyttrandet avstyrkte jag samtidigt den del av Trafiksäker-

hetsutredningens förslag som gick ut på att vid fordonskontrollen på väg ge ASB:s personal sådana befogenheter som i dag enbart tillkommer polisen och i viss utsträckning TSV:s bilinspektörer. Enligt min mening - som delas av de allra flesta - finns det flera skäl för att inga andra än polismän skall ha rätten att stanna fordon och ingripa mot fordonsförare. Från allmänhetens synpunkt är det såväl en rättssäkerhetsfråga som en trygghetsfråga att det finns endast en personalgrupp i samhället som har dessa befogenheter. Att ge olika yrkeskårer i samhället vissa av polismans befogenheter torde ofelbart skapa osäkerhet hos allmänheten. Härtill kommer att det kan medföra direkta risker för den personal som - utan att vara polisutbildad - skall ingripa mot dem som begått förseelser eller brott.

Polismans särskilda befogenheter skall förbehållas den som är polis - och ingen annan. Det är en viktig principfråga, och jag utgår som givet från att den principen skall gälla (120).

Enligt min mening gäller det i stället att finna former för en effektiv samverkan mellan polisen och ASB. Genom en sådan samverkan bör man kunna utnyttja de båda organisationernas personal med utgångspunkt från deras respektive utbildning och kompetens och med en tydlig rågång när det gäller roller och uppgifter.

Min slutsats med anledning av Trafiksäkerhetsutredningens förslag i denna del är att resurser som kan frigöras hos AB Svensk Bilprovning bör kunna användas för fordonskontroll på väg i samverkan med polisen, där polisen då svarar för erforderliga ingripanden. I samband med remissyttrandet åtog jag mig att i mitt fortsatta arbete särskilt behandla denna fråga och att i mitt betänkande lämna förslag till lämpliga samverkansformer.

Det åtagandet kommer jag nu att infria. De konkreta förslag om organisationsmodell och avtal för samverkan mellan trafikpolisen och ASB som jag lägger fram i detta kapitel är inom ramen för utredningen avstämde med företrädare för både trafikpolisen och AB Svensk Bilprovning (121).

16.2 Ta vara på bilprovningens resurser

- Utnyttja resurser som genom minskning i den obligatoriska kontrollbesiktningen frigörs hos bilprovningen för fordonskontroll på väg (122).
- Genom 20 kronor per år på registerhållningsavgiften kan bilprovningens personal medverka vid minst 300 000 fordonskontroller på väg (123).
- Den utvidgade fordonskontrollen på väg planeras genom trepartssamverkan mellan bilprovningen, trafikpolisen och vägverket (124).

AB Svensk Bilprovning har som huvuduppgift att genomföra författningsreglerad säkerhets- och miljökontroll av motorfordon. En av dess mest omfattande uppgifter är att genomföra den periodiska kontrollbesiktningen av fordon. Under år 1991 genomfördes ca 5,2 miljoner fordonsbesiktningar.

I 1991 års budgetproposition föreslogs dels en utglesning av den periodiska kontrollbesiktningen, dels att s.k. efterkontroller hos ASB i vissa fall skulle kunna ersättas med verkstadsintyg. Den föreslagna utglesningen av besiktningstillfällen har genomförts fr.o.m. den 1 januari 1992. Möjligheten för s.k. ackrediterade verkstäder att utfärda verkstadsintyg införs den 1 januari 1993.

En av regeringen tillsatt särskild utredare (dir. 1992:2) har till uppgift att föreslå hur ASB:s monopol på besiktningens verksamhet av vägtrafikfordon kan avskaffas. Utredningen skall vara slutförd den 1 november 1992. Frågeställningarna för denna utredning utgör inte något hinder för ett genomförande av de här framlagda förslagen om fordonskontrollen på väg.

Genom utglesningen av antalet besiktningstillfällen frigörs resurser. Det sker direkt hos ASB genom att en del av personalen inte längre behövs för att fullgöra arbetsuppgifter hos ASB. Det är fråga om personal som har både formell kompetens och en många gånger lång erfarenhet av kontroll av fordon. Det sker också indirekt genom att fordonsägarna får lägre kostnader när antalet obligatoriska besiktningar minskar.

De befintliga resurser som på detta sätt frigörs bör enligt min mening kunna utnyttjas för en utökning av fordonskontrollen på väg - med det självklara syftet att öka trafiksäkerheten och förbättra miljön (122).

Enligt uppgifter från ASB innebär utglesningen av den periodiska besiktningen att personalbehovet minskar med ca 100 personer för varje årgång fordon som inte behöver besiktigas. Mot den bakgrunden har ASB på min begäran gjort en överslagsmässig bedömning av hur en sådan resursvolym på 100 manår i stället skulle kunna användas för kontroll av fordon på väg och vilken kostnad hos ASB detta skulle innebära.

Enligt denna bedömning skulle 100 manårs insats motsvara en kostnad på ca 70 miljoner kronor per år (exkl. moms). För en sådan trafiksäkerhetsinsats skulle man per år få ca 300 000 fullständiga fordonskontroller på väg, eller betydligt fler delkontroller - i mina förslag uppskattat till sammanlagt ca 500 000 fordonskontroller på väg. Det bör påpekas att en fullständig kontroll på väg är av betydligt mindre omfattning än en kontrollbesiktning utförd i hall. En utgångspunkt för bedömningen är att kontrollen av tunga fordon skall uppgå till minst 10 %, jämfört med att dessa fordon utgör knappt

3 % av den totala fordonsmängden. En sådan påtaglig trafiksäkerhets- och miljöinsats är det möjligt att genomföra utan att kostnaderna för bilägarna behöver öka.

Kostnaderna för den ifrågavarande verksamheten bör i enlighet med tankarna hos Trafiksäkerhetsutredningen finansieras från registerhållningsavgiften (123). Fördelas den av ASB uppgivna årliga kostnaden på 70 miljoner kronor (exkl. moms) på de ca 4 miljoner berörda fordonen i riket, skulle registerhållningsavgiften behöva belastas med knappt 20 kronor per fordon och år. Som jämförelse kan nämnas att avgiften för den obligatoriska kontrollbesiktningen år 1991 var 230 kronor (inkl. moms); sett utifrån bilägarnas utgångspunkt innebär det en besparing på minst 230 kronor genom den bortfallande avgiften för obligatorisk kontrollbesiktning. Det räcker mer än väl för att betala en höjd registerhållningsavgift med 20 kronor per år under en hel tioårsperiod. I en totalkalkyl bör man sedan också beakta de betydande trafiksäkerhetsvinster som en utökad kontroll särskilt av tunga fordon på väg kan antas medföra.

De medel som inflyter genom den utökade registerhållningsavgiften med 20 kronor per år bör enligt min modell disponeras för en tillkommande fordonskontroll på väg som organiseras inom ramen för trafikpolisens verksamhet. Planeringen av fordonskontrollen på väg bör ske genom trepartssamverkan mellan ASB, trafikpolisen och vägverket (124). ASB:s uppgift blir att tillhandahålla för ändamålet utbildad personal jämte viss utrustning. Välbelägna bilprovningsstationer bör till en del kunna utnyttjas vid fordonskontrollen på väg. Vägverket bör med sin kompetens och med sitt ansvar för trafiksäkerheten på det statliga vägnätet kunna bidra med anordnande av kontrollplatser m.m. Trafikpolisens roll skall vara att operativt leda och genomföra verksamheten, organiserad genom arbetslag med deltagande personal från såväl polisen som ASB. Minst en polisman skall ingå i varje arbetslag eftersom rätten att stanna fordon skall tillkomma polisman och ingen annan. Jag förutsätter att den här nya verksamhetsformen samordnas med både polisens nuvarande fordonskontroll och de s.k. flygande inspektioner som för närvarande utförs av TSV:s bilinspektörer. Därigenom kan göras betydande effektivitetsvinster.

16.3 Förslag till organisationsmodell och avtal för samverkan med bilprovningen

- Ett långsiktigt trepartsavtal om kontroll av fordon på väg träffas mellan Rikspolisstyrelsen, Vägverket och AB Svensk Bilprovning (125).

- I länsstyrelsernas årliga fördelningsbeslut avseende trafikpolisen anges vilka särskilda resurser som disponeras för fordonskontroll på väg (126).
- Trafikpolisen i länet svarar inom givna ramar för den löpande beställningen av tjänster från bilprovningens stationschefer (127).

Det operativa ansvaret för genomförandet av fordonskontrollen på väg skall ankomma på trafikpolisen inom respektive län. Vid fordonskontrollen på väg skall ASB:s personal biträda polisen som teknisk expertis. De ingripanden som kan komma att behöva ske mot fordonsförare eller andra skall utföras av polismän.

Genomförandet av den nya organisationen för fordonskontroll på väg förutsätter långsiktiga avtal. Det är en förutsättning för att ASB:s organisation skall kunna anpassas till ett nytt arbetssätt och för att man skall kunna genomföra nödvändiga investeringar. Ett långsiktigt trepartsavtal om kontrollen av fordon på väg bör träffas på central nivå mellan Rikspolisstyrelsen, Vägverket och AB Svensk Bilprovning (125). Planeringen av det löpande arbetet förutsätter också överenskommelser på regional nivå mellan länsstyrelsen, vägverkets regionkontor och ASB:s regionala eller lokala organ.

Från den 1 juli 1992 beslutar länsstyrelsen som högsta polismyndighet i länet om dispositionen av de resurser som av regeringen ställs till förfogande för polisens verksamhet i länet. Länsstyrelserna beslutar också om inriktningen av polisens verksamhet i länet. I beslutet och de därtill knutna riktlinjerna för trafikpolisens verksamhet bör även anges vilka särskilda resurser som på här angivet sätt kommer att disponeras för kontroll av fordon på väg (126). Inom ramen för de angivna resurserna och riktlinjerna bestämmer sedan trafikpolisen i länet och de berörda stationscheferna vid bilprovningen den löpande ordningen för ASB:s medverkan i fordonskontrollen på väg (127).

Den här föreslagna arbetsmodellen förutsätter att kontrollen av fordon på väg leds av en polisman. Det förutsätter i sin tur - som redan konstaterats - att man lägger fast att det vid kontrollen på väg skall finnas minst en polisman på plats under hela kontrolltiden. Härigenom uppehåller man också den viktiga principen att någon annan personalgrupp än polisen inte skall ha befogenhet att stoppa fordon. Det medger en hög effektivitet i arbetet, en hög rättssäkerhet och trygghet för trafikanten, samtidigt som ASB-personalens trygghet under arbetet på vägen säkras.

Som jag redan angivit bör grunderna för verksamheten regleras i ett centralt trepartsavtal mellan Rikspolisstyrelsen, Vägverket och AB

Svensk Bilprovning. I ett sådant avtal bör bl.a. följande frågor regleras:

- För verksamheten disponeras ett belopp motsvarande 20 kronor per år på registerhållningsavgiften.
- Antalet personaltimmar som ASB ställer till förfogande.
- Fördelningen under dygnet av ASB:s insatser.
- Målsättningen för antalet fordon som skall kontrolleras, fördelat på personbilar och tunga fordon.
- Innehållet i kontrollerna; andel fullkontroller respektive delkontroller; beräknad tidsåtgång för olika slag av kontroller.
- Utbildningskrav för ASB:s personal vid kontrollerna på väg.
- Vilken teknisk utrustning ASB respektive trafikpolisen skall svara för.
- Trafikpolisens åtagande att operativt leda kontrollerna och att därvid stoppa fordon och i övrigt delta i kontrollerna.
- Vägverkets insatser för anordnande av kontrollplatser m.m.
- Vägverkets medverkan vid verksamhetsplaneringen.
- Ordningen för avtalsparternas samverkan regionalt och för fördelningen av de årliga resurserna på länen.
- Avtalets längd - förslagsvis tre år med anknytning till den statliga budgetprocessen.
- Principer för fakturering och betalning.

16.4 De nuvarande bilinspektörernas uppgifter och framtida ställning

- De av TSV:s bilinspektörer som i huvudsak ägnar sig åt fordonskontroll på väg förs över till polisen efter avvecklingen av TSV (128).

Kontrollen av fordon på väg utförs för närvarande till en del av TSV:s bilinspektörer. Antalet bilinspektörer uppgår till ca 70. Av dessa ägnar sig ca 50 åt tekniska uppgifter, vilket för flertalet innebär att de bl.a. bedriver fordonskontroll på väg. Bilinspektörerna har i dag befogenhet att stoppa och kontrollera fordon samt att kontrollera körkort, registreringsbevis samt efterlevnaden av arbetstidsbe-

stämmelser i vägtrafik. TSV:s inspektörer har en hög teknisk kompetens och används bl.a. för att utbilda trafikpoliser inom området fordonskontroll. Enligt vad jag erfarit under utredningens omfattande kontakter på fältet finns det en stor respekt hos polismännen för den specialistkompetens som TSV:s bilinspektörer besitter.

I Riksrevisionsverkets rapport Den statliga fordonskontrollen (1989-01-16) föreslogs att polisen och ASB skulle utföra fordonskontroll på väg. TSV:s arbete skulle enligt rapporten utöver erforderliga föreskrifter inriktas på att följa verksamheten med fordonskontroll och främja ett effektivt resursutnyttjande. TSV:s personal skulle dock fortfarande finnas kvar ute på vägarna med uppgift att kontrollera förarnas behörighet och arbetstidsbestämmelser i vägtrafik. Detta förslag har behandlats i propositionen Förnyelse inom polisen (1989/90:155). I propositionen konstateras att en ordning med tre kategorier av offentliga kontrollorgan inom ett och samma verksamhetsområde inte skulle främja effektiviteten i samhällets samlade trafiksäkerhetsarbete.

Enligt regeringens proposition 1992/93:2 kommer TSV att avvecklas fr.o.m. den 1 januari 1993. Vid samma tidpunkt överförs de uppgifter som TSV utför på central och distriktsnivå till Vägverket och inordnas i verkets nuvarande organisation.

I samband med denna organisationsförändring uppkommer frågan om de av TSV:s bilinspektörer som huvudsakligen ägnar sig åt fordonskontroll på väg skall inordnas i Vägverket eller överföras till polisen. Med mina utgångspunkter vill jag förordna en lösning där de berörda bilinspektörerna överförs till polisen. Man skulle annars få en situation där tre offentliga kontrollorgan arbetar med fordonskontroll på väg; som redan konstaterats skulle detta inte främja effektiviteten i verksamheten. Härtill kommer att det nya Vägverket torde komma att få normgivande uppgifter på trafiksäkerhetsområdet. Det är enligt min mening inte lämpligt att man i samma organisation som utformar regler och bestämmelser också svarar för kontrollen av efterlevnaden av dessa.

På de här angivna grunderna föreslår jag att de av TSV:s bilinspektörer som i huvudsak ägnar sig åt fordonskontroll på väg bör föras över till polisen så snart som möjligt efter det att Vägverket övertagit TSV:s uppgifter (128). Vägverket och Rikspolisstyrelsen bör ta fram ett gemensamt beslutsunderlag i detta avseende, på lämpligt sätt samordnat med Vägverkets genomförandansvar för den nya vägverksorganisationen och de därmed sammanhängande finansieringsfrågorna.

Inom polisen skulle de ifrågavarande bilinspektörerna kunna medverka till en höjd kompetens inom fordonskontrollområdet. Deras kompetens skulle också komma att vara till stor nytta vid polisens

samverkan med bilprovningen för fordonskontrollen på väg. Det kan möjligen sägas att bilinspektörerna skulle komma att vara en främmande grupp inom polisens organisation. Jag ser det för min del inte så, och man bör ha i minnet att det redan finns stora personalgrupper inom polisen som inte är polismän. Inom polisen kan man efter hand också behöva skaffa sig olika slags specialistkompetens. Den rent polisiära utbildningen är naturligtvis grundläggande för de allra flesta inom polisen, men det finns områden - varav fordonskontroll på väg är ett - där det enligt min mening inte är nödvändigt att alla har polismans kompetens utan i stället har en annan kvalificerad specialistkompetens.

17 Aktivt samarbete med Vägverket och kommunerna som väghållare

17.1 Väghållningsansvaret - trafiksäkerhetsansvaret

- Samarbetet aktiveras mellan trafikpolisen och de trafiksäkerhetsansvariga väghållarna - Vägverket för det statliga vägnätet och kommunerna för tätortsvägarna (129).

Från nästa år kommer det nuvarande trafiksäkerhetsverkets uppgifter att vara integrerade i Vägverket. I den nya organisationen kommer trafiksäkerhetsansvaret för det statliga vägnätet att åligga Vägverket. Denna sammankoppling av väghållningsansvaret och trafiksäkerhetsansvaret är en viktig åtgärd och inrymmer enligt vad jag kan bedöma goda möjligheter att hålla samman ansvaret för den statliga väghållningen även med avseende på trafiksäkerhetsfrågorna. Vägverket kommer även att ha det övergripande nationella trafiksäkerhetsansvaret. Hur man skall lyckas att inte bara bevara utan också förstärka trafiksäkerhetsinsatserna blir beroende av vilka ekonomiska resurser det nya vägverket avsätter för trafiksäkerhetsarbetet. Som jag har framhållit i remissyttrandet över trafiksäkerhetsutredningen är det enligt min mening viktigt att trafiksäkerhetsfrågorna ges en tillräckligt stark ställning i det nya vägverket och att tillräckliga resurser avsätts för trafiksäkerhetsarbetet.

Enligt trafiksäkerhetsutredningens förslag kommer kommunerna att på motsvarande sätt ha trafiksäkerhetsansvaret för det kommunala väg- och gatunätet i tätorterna. Här liksom beträffande det statliga vägnätet blir det frågan om vilka ekonomiska resurser som kommer att finnas tillgängliga för den uppgiften. Jag kan inte finna att den frågan är tillfredsställande besvarad.

Kommunernas nuvarande ekonomiska läge inger här allvarliga farhågor.

Ett genomförande av principen att väghållaren får ansvaret också för trafiksäkerheten medför att kommunerna kommer att behöva öka sina insatser för trafiksäkerheten väsentligt. Med hänsyn till kommu-

nernas ekonomiska situation torde detta - liksom väghållningsansvaret som sådant - förutsätta att kommunerna kan ges rätt att ta ut någon form av väghållningsavgift knuten till det kommunala väghållningsansvaret. Som framhållits i mitt remissyttrande över trafiksäkerhetsutredningen anser jag att denna fråga bör närmare prövas.

I ett följande avsnitt i detta kapitel tar jag upp den här frågan om införandet av en kommunal väghållningsavgift. Det ligger utanför mitt mandat att lägga fram något direkt förslag om utformningen av en sådan kommunal väghållningsavgift, men jag anser det angeläget att frågan så snart som möjligt blir föremål för särskild utredning och beslut.

I de följande avsnitten läggs fram en rad förslag med syfte att aktivera samarbetet mellan trafikpolisen och de trafiksäkerhetsansvariga väghållarna (129).

17.2 Förslag till fördjupad samverkan med Vägverket

- Höga krav skall ställas på en effektiv samverkan mellan polisens trafikövervakning och Vägverket (130).
- Rikspolisstyrelsen och Vägverket träffar överenskommelse om fortlöpande samverkan för trafiksäkerheten och om vägverksresurser för särskilt riktade trafikövervakningsinsatser (131).
- Regionalt byggs upp praktiskt fungerande samverkansformer mellan länspolismästare och vägdirektör, innefattande både planeringssamverkan och ett fortlöpande växelspel i den löpande verksamheten ända ut på det lokala planet (132).
- Samverkan i den länsövergripande trafikövervakningen anknys geografiskt till Vägverkets väghållningsregioner (133).
- Regionala undersökningsgrupper för större trafikolyckor organiseras under öppen medverkan av Vägverket, sjukvården och polisen och med geografisk anknytning till väghållningsregionerna (134).

En fördjupad samverkan mellan polisen och Vägverket ser jag som en mycket betydelsefull fråga i den av mig eftersträlvade förnyelsen och utvecklingen av polisens trafikövervakning. Det gäller också i förhållande till kommunerna som väghållningsansvariga på tätortsvägnätet - den frågan återkommer jag till i följande avsnitt i detta kapitel.

Efter den förestående överföringen av TSV:s uppgifter till Vägverket är utgångspunkten att det statliga väghållningsansvaret och trafiksäkerhetsansvaret samlas hos en och samma myndighet i form av det nya vägverket. Det är enligt min mening - byggd också på mångårig erfarenhet av vägfrågorna i min landshövdingenroll - en både riktig och viktig åtgärd. Trafiksäkerhetsansvaret kommer att genomsyra Vägverkets *hela* verksamhetsfält: vägplaneringen, vägbyggandet, vägunderhållet, vägskötseln osv. Det innebär i sin tur att trafikpolisen får *en* gemensam myndighet att hålla sig till i de många samverkansfrågor gällande trafikövervakningen som finns framför allt i planeringskedet för polisens trafikövervakande uppgifter. Växelspelet mellan polisens och Vägverkets insatser på olycksdrabbade vägsträckor underlättas osv.

Jag vill som utredningsman för polisens trafikövervakning understryka att grundsyftet med trafikövervakningen alltid skall vara att medverka till en minskning av särskilt de svåra trafikolyckorna. Trafikpolisens insatser skall ta sikte på att skapa trygghet och säkerhet i trafiken på vägarna. Det betyder i grunden att polisens trafikövervakning alltid måste tjäna de övergripande syften som kommer till uttryck i de av statsmakterna uppställda trafiksäkerhetsmålen. Enligt min mening är det viktigt att reformeringen av polisens trafikövervakning kan kombineras med en satsning på trafiksäkerhetsfrågorna i deras helhet och den trafiksäkerhetspolitiska proposition som förbereds. Därför är det bra att Vägverket som ansvarigt för trafiksäkerhetsfrågorna nu tar fram ett samlat trafiksäkerhetsprogram, i tiden sammanfallande med åtgärdsbatteriet för polisens trafikövervakning. Jag tycker också att det är bra att Vägverkets generaldirektör med berömvärd handlingskraft har tagit initiativet till en djupgående analys av sommarens många trafikolyckor för att sätta in åtgärder som kan förhindra framtida olyckor.

Mina kontakter med Vägverkets generaldirektör beträffande Vägverkets nu pågående arbete med ett trafiksäkerhetsprogram inger också goda förhoppningar om en gemensam grundsyn på trafiksäkerhetsinsatserna. Basen i den gemensamma grundsynen är att vi måste få trafikanterna *med* oss och inte *mot* oss i trafiksäkerhetsarbetet. Det framhåller jag i flera sammanhang i detta betänkande, och jag har förstått att det synsättet också kommer att genomsyra Vägverkets kommande trafiksäkerhetsprogram. På det sättet kan trafikanternas egen medverkan i kampen mot döden på vägarna gå hand i hand med förnyelsen av polisens trafikövervakning. Mina förslag om att göra trafikpolisen mer än dubbelt bättre bör kunna kombineras med en strävan att också få trafikanterna själva att bli mer än dubbelt bättre med avseende på trafiksäkerheten.

Bredden och omfattningen av mina åtgärdsförslag beträffande

polisens trafikövervakning visar, att polisens trafikövervakande verksamhet som sådan måste styras och genomföras under polisens ledningsansvar och med dess kompetens både centralt, regionalt och lokalt. Det främjar effektiviteten i verksamheten. På motsvarande sätt förhåller det sig beträffande väghållningen - den verksamheten skall självfallet med dess krav på både effektivitet och trafiksäkerhet styras och genomföras med Vägverkets kompetens centralt, regionalt och lokalt. En sådan arbetsfördelning mellan polisens trafikövervakning och Vägverket har jag under utredningsarbetets gång hela tiden varit överens om med både Vägverkets generaldirektör och rikspolischefen. Det ger klara ansvarsgränser och "raka rör" och därmed också god effektivitet.

De allmänna förutsättningarna för en förnyelse av samspelet mellan polisens trafikövervakning och det nya vägverket är just nu sällsynt goda. På det centrala planet bör Vägverkets nya organisation med trafiksäkerhetsansvaret inbyggt i hela verksamheten kunna underlätta en fördjupad samverkan med Rikspolisstyrelsen när det gäller de övergripande frågorna med avseende på polisens trafikövervakning.

På det regionala planet sammanfaller i tiden genomförandet av Vägverkets nya operativa väghållningsregioner med att det operativa ansvaret för trafikpolisen knyts till en ny organisation med läns-polismästare under länsstyrelserna. Det öppnar nya möjligheter att skapa en stabil samverkansform mellan trafikpolisen och Vägverket både inom länen och i en nödvändig samverkan också över länsgränserna. Geografiskt blir Vägverkets väghållningsregioner en naturlig samlingspunkt för planeringen av trafikpolisens länsövergripande verksamheter.

Sammanfallande i tiden med dessa organisatoriska förändringar kommer därtill den långa raden av åtgärdsförslag som jag i mitt betänkande lägger fram i syfte att förnya och utveckla polisens trafikövervakning.

Vad det gäller nu är att skapa fungerande samverkansformer mellan polisen och Vägverket. Här liksom beträffande mina andra förslag om trafikövervakningens förnyelse vill jag ställa höga krav på effektiviteten i de olika samverkansfunktionerna (130).

På det centrala planet bör Rikspolisstyrelsen och Vägverket med utgångspunkt i Vägverkets nya trafiksäkerhetsprogram träffa överenskommelse om fortlöpande samverkan för trafiksäkerheten och om vägverksresurser för särskilt riktade trafikövervakningsinsatser (131). Det kan gälla exempelvis en olycksdrabbad vägsträcka där man inte har möjlighet att omedelbart genom ombyggnader reducera olyckorna. Det bör också kunna gälla särskilda övervakningsinsatser i samband med vägarbeten där det av säkerhetsskäl för dem som arbetar på vägen är angeläget med särskilda övervakningsinsatser. Även i flera andra avseenden - t.ex. anordnandet av kontrollplatser -

kan det vara motiverat med en särskild resursinsats från Vägverket för att möjliggöra effektiva övervakningsinsatser från polisens sida. De i kapitel 13.4 behandlade frågorna om framkomligheten i trafiken är ett ytterligare område där det är viktigt att få till stånd en fördjupad samverkan mellan polisen och Vägverket och där särskilda vägverksresurser bör kunna sättas in för trafikövervakningen.

Den löpande tillämpningen av överenskommelsen mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket bör ske i nära samverkan mellan Vägverkets regionala organisation och trafikpolisen i länet.

Den ifrågasatt överenskommelsen mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket bör också tjäna som underlag för effektiva samverkansformer vid den länsövergripande trafikövervakningen och för det av mig i kapitel 16 föreslagna samarbetet med bilprovningen vid fordonskontrollen på väg.

Det framstår som särskilt angeläget att finna fungerande effektiva samverkansformer på den regionala nivån. Det gäller å ena sidan Vägverkets regionala organisation med vägdirektören och å andra sidan länsstyrelsen med länspolismästaren. För att samordningen skall kunna bli konkret och effektiv bör den ske nära inpå de problem som skall lösas. Det är därför viktigt att samverkansformerna fungerar väl regionalt och sedan ända ut på den lokala nivån. Samverkansformerna mellan länspolismästaren och vägdirektören måste innefatta både en planeringssamverkan och ett fortlöpande växelspel i den löpande verksamheten (132).

Polisen och Vägverket är alltså beroende av varandra när det gäller att förbättra trafiksäkerheten. Ett problem med en olycksdrabbad vägsträcka kan under en tid kräva särskilda övervakningsinsatser, och upprepade trafikolyckor på en väg kan leda till krav från polisen på en ombyggnad av vägen helt eller delvis. Ett belysande exempel på resultatet av samverkan mellan trafikpolisen och Vägverket kan jag hämta från min landshövdingetid i Älvsborgs län. Under början av 1980-talet var utvecklingen av antalet dödsolyckor på ett avsnitt av riksväg 40 mellan Borås och Göteborg mycket oroväckande. Vägen blev i folkmun "Dödens väg". I samverkan mellan länsstyrelsen och Vägverket och polisen tillsattes en krisgrupp med företrädare för berörda myndigheter och organisationer. Genom snabba insatser från Vägverket förändrades vägsträckan från att ha varit en traditionell tvåfältsväg med breda vägrenar till en trefältsväg med smala vägrenar. Det tredje fältet i mitten skyltades och målades upp för att kunna användas för omkörningar i en riktning åt gången. De trafikanter som ville göra en omkörning, men inte hade möjlighet till det på grund av mötande trafik, visste att det snart skulle ges tillfälle till en säker omkörning. Vägbanan förbättrades och trafikkontrollplatser anordnades. Samtidigt beslutade länsstyrelsen om en väl avvägd

hastighetsbegränsning. En ökad trafikövervakning genomfördes av polisen, främst inriktad på förebyggande kontakter med trafikanterna. Det blev en gemensam uppgift för polisen och trafikanterna att lugna ner trafikrytmen. Resultaten lät inte vänta på sig: det som varit "Dödens väg" förvandlades på mindre än ett år till en lugn och säker trafikmiljö.

Det här exemplet ur min egen erfarenhet visar konkret vad man kan åstadkomma genom en fungerande samverkan mellan trafikpolisen och Vägverkets regionala organisation. Arbetet med "Dödens väg" gav mig också erfarenheter av informationsinsatsernas betydelse och vikten av massmedias medverkan; det återkommer jag till i kapitel 18.

Som jag redan framhållit måste polisens trafikövervakning kunna fungera effektivt även över länsgränserna. Det gäller främst trafikövervakningen på vägsträckor som löper genom flera län. I Skåne finns speciella problem i detta avseende som nyligen har utretts genom de båda länsstyrelsernas försorg.

Samverkan mellan polisen och Vägverket när det gäller den länsövergripande trafikövervakningen bör geografiskt anknytas till de regioner som Vägverket har organiserat för väghållningen (133). Någon av länspolismästarna inom ett sådant område bör av Rikspolisstyrelsen ges i uppdrag att i detta avseende för polisens del ha det övergripande samordningsansvaret, självfallet i nära kontakt med de andra länspolismästarna i området. Jag utgår från att Rikspolisstyrelsen fortlöpande följer den länsövergripande trafikövervakningen och vid behov fattar samordnande beslut i dessa frågor.

I detta sammanhang vill jag också ta upp frågan om regionala undersökningsgrupper för större trafikolyckor. De haverikommissioner som TSV beslutat inrätta på några ställen i landet har en annan inriktning och fyller inte de funktioner som är av betydelse för polisens trafikövervakning. Från den synpunkten har de också den svagheten att polisen inte ingår i dem; kommissionerna avses arbeta under sekretess och skall inte få lämna några uppgifter till polisen. TSV:s hemliga kommissioner anknyter inte heller till Vägverkets väghållningsregioner. De undersökningsgrupper som behövs i anslutning till polisens trafikövervakning skall vara praktiskt inriktade och fungera med öppna arbetsformer och i en konstruktiv samverkan mellan väghållaren, sjukvården och polisen. Jag föreslår att regionala undersökningsgrupper för större trafikolyckor organiseras med anknytning till de sju väghållningsregionerna och under öppen medverkan av Vägverket, sjukvården och polisen (134).

17.3 Samverkan kring Vägverkets databank och statistikfrågan

- Vägverket och polisen utnyttjar i ökad omfattning Vägverkets databank för analys och planering med syfte att åstadkomma en mer målinriktad trafikövervakning (135).
- Ny datateknik utvecklas för samverkan mellan Vägverket och polisen (136).
- Vägverket, kommunerna och Statistiska centralbyrån bör i samråd med polisen gemensamt se över trafikolycksfallsstatistiken för att göra den mer enhetlig och åtgärdsinriktad och då även heltäckande (137).
- Statistiska centralbyråns programråd för trafiksäkerhetsstatistik utökas med en representant för Vägverket (138).

Vägverkets databank för analys och planering innehåller värdefulla uppgifter, bl.a. om olyckorna på olika vägsträckor. Denna databank bör i ökad omfattning utnyttjas av polisen och Vägverket gemensamt för samordnade bedömningar om olycksriskerna på vägarna och med syfte att åstadkomma en mer målinriktad trafikövervakning (135).

Den nya datatekniken ger i allt snabbare takt möjligheter att samla in och bearbeta information som kan användas i trafiksäkerhetshöjande syfte. Ett exempel är den mycket avancerade teknik som används i projektet "Västsvenska försöksområdet", där polisen, Vägverket, TSV och Göteborgs kommun deltar. Det är ett europeiskt utvecklingsprojekt inom ramen för Prometheus-projektet, avseende bl.a. trafikledning. Polisen i Göteborg medverkar i ett delprojekt med syfte att pröva hur polisen med hjälp av avancerad datateknik kan noga bestämma platsen för en trafikolycka. Med hjälp av särskilda dataenheter i polisbilen kan man med hjälp av det s.k. GPS-satellit-systemet med stor precision bestämma platsen för en trafikolycka. Syftet är att man därigenom bättre skall kunna bedöma vilka åtgärder Vägverket behöver vidta för att förbättra trafiksäkerheten på det ifrågavarande trafikavsnittet. Systemet kan även användas för registrering av andra statistiska uppgifter i samband med utredningen av trafikolyckan. Det är angeläget att ny datateknik på detta sätt utvecklas och utnyttjas gemensamt av polisen och Vägverket för att förbättra trafiksäkerheten (136).

Ett annat exempel på den nya teknikens möjligheter kan hämtas från ett projekt som Institutet för vatten- och luftvårdsforskning med stöd av Vägverket genomför i syfte att ute på vägarna kunna mäta avgasutsläpp - något som är av särskilt intresse med hänsyn till de

förslag som jag redovisar i kapitel 16 om utökad fordonskontroll på väg.

I kapitel 19 kommer jag in på frågan om trafikolycksstatistiken och konstaterar då det otillfredsställande i att flera statistikproducenter oberoende av varandra redovisar trafikolycksstatistik utan jämförelsemöjligheter. Enligt min mening är det angeläget att komma till rätta med detta problem så att statistiken i framtiden bättre kan läggas till grund för konkreta trafiksäkerhetsinsatser. Mitt förslag i detta avseende är att Vägverket, kommunerna och Statistiska centralbyrån i samråd med polisen gemensamt ser över trafikolycksstatistiken i syfte att göra den mer enhetlig och åtgärdsinriktad och då även heltäckande (137). En sådan översyn av statistikfrågorna bör lämpligen kunna ske inom Statistiska centralbyrån med utnyttjandet av dess programråd för trafiksäkerhetsstatistik. Programrådet bör samtidigt utökas med en representant för Vägverket (138).

17.4 Samverkansformerna med kommunerna

- Länsstyrelsen verkar för att det bedrivs ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i samtliga kommuner i länet (139).
- Kommunernas lokala trafikföreskrifter utformas så att de kan övervakas och så att de kan accepteras av trafikanterna (140).
- Besluten om lokala trafikföreskrifter föregås av ett fördjupat samråd mellan kommunerna och polisen (141).
- Övervakningen av de lokala trafikföreskrifterna anförtros ordningspolisen (142).

Enligt Trafiksäkerhetsutredningens förslag får kommunerna ett mer uttalat trafiksäkerhetsansvar för det kommunala väg- och gatunätet. Utgångspunkten för det är principen att väghållaren också skall ha trafiksäkerhetsansvaret på vägarna. Detta kommer att ställa ökade krav på det kommunala trafiksäkerhetsarbetet. Det kommer också att ställa större krav på samverkan mellan polisen och kommunerna i deras egenskap av väghållare. Denna samverkan, som redan i dag fungerar väl på sina håll, behöver generellt sett utökas och vidgas till sitt innehåll. Enligt min mening är det angeläget att länsstyrelsen inom ramen för sin roll som samordnare av trafiksäkerhetsarbetet i länet verkar för att det bedrivs ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i samtliga kommuner i länet (139).

En viktig fråga i detta sammanhang är kommunernas rätt att besluta om lokala trafikföreskrifter. Utgångspunkten för mitt utredningsarbete

är att på olika sätt finna vägar till en effektivare trafikövervakning. Det gäller självfallet också trafikövervakningen i tätorterna, och jag har i kapitel 13.3 föreslagit att övervakningen i tätortstrafiken ökas väsentligt. För att åstadkomma en bättre trafikövervakning i tätorterna är det viktigt att de lokala trafikföreskrifter som kommunerna beslutar dels är sådana att det faktiskt är möjligt att övervaka dem, dels är sådana att de kan accepteras av trafikanterna (140).

För att nå det syftet är det enligt min mening nödvändigt att det sker ett fördjupat samråd mellan kommunerna och polisen innan beslut fattas om lokala trafikföreskrifter (141). Formerna för detta bör varje kommun och trafikpolisen i länet respektive det polisdistrikt i vilket kommunen ingår själva komma överens om. Övervakningen av de lokala trafikföreskrifterna bör enligt min mening vara en naturlig uppgift för ordningspolisen (142). Möjligheterna till samverkan mellan polisen och kommunernas parkeringsvakter återkommer jag till i kapitel 17.7.

17.5 Frågan om kommunal väghållningsavgift

- Kommunerna måste ha råd att leva upp till sitt väghållningsansvar och sitt trafiksäkerhetsansvar på tätortsvägarna (143).
- Regeringen bör därför snarast överväga kommunförbundets förslag om rätt att ta ut en kommunal väghållningsavgift (144).

Genomförandet av principen att kommunen som väghållare också får ansvaret för trafiksäkerheten på tätortsvägarna ställer nya krav på kommunernas trafiksäkerhetsinsatser.

Detta ställer i sin tur krav på ekonomiska resurser. Som jag redan berört i kapitel 17.1 finns det anledning fråga sig om de resurserna verkligen finns i dagens ansträngda kommunala ekonomi. Skall kommunerna ha råd att leva upp till sitt väghållningsansvar och trafiksäkerhetsansvar så kan det enligt min mening bli nödvändigt att ge kommunerna rätt att ta ut en väghållningsavgift för tätortsvägnätet (143).

Det ligger utanför mitt mandat att lägga ett direkt förslag om utformningen av en kommunal väghållningsavgift. Vad jag vill understryka är angelägenheten av att ekonomiska resurser kan tillföras kommunerna för infriandet av det väghållningsansvar och det trafiksäkerhetsansvar som de åläggs av statsmakterna.

Kommunförbundet har i en utredning pekat på två tänkbara brukarkollektiv som skulle beröras av en kommunal väghållningsavgift.

- o Fastighetsägarna, som har en direkt nytta av den kommunala väghållningen och på många håll redan i dag betalar avgifter för väghållningen, t.ex. i de områden som tidigare planlagts med byggnadsplaner.
- o Bilisterna, som visserligen inte är de enda nyttjarna av de kommunala gatorna, men de främsta intressenterna i en fullgod väghållning.

Med dessa utgångspunkter anges i kommunförbundets utredning ett finansieringssystem för den kommunala väghållningen, som bygger på följande förutsättningar:

- Kommunerna bör ges möjlighet att välja mellan skatte- och avgiftsfinansiering.
- Avgifter bör kunna tas ut av fastighetsägare och/eller bilister.
- De enskilda kommunerna bör ha möjlighet att påverka avgifterna och därmed intäkternas storlek.

Det i kommunförbundets utredning angivna avgiftssystemet för väghållningen föreslås fungera på likande sätt som för finansieringen av vatten- och avlopp och sophämtning och andra kommunala tjänster.

Kommunförbundets utredning tar alltså sikte på att kommunerna skall ges en *rätt* att om de så beslutar införa kommunal väghållningsavgift.

De tankegångar som anges i kommunförbundets utredning synes väl värda att prövas. Jag vill föreslå att regeringen snarast överväger kommunförbundets förslag om rätt att ta ut en kommunal väghållningsavgift (144).

17.6 Förnyelse i den lokala trafikövervakningen

- Den lokala trafikövervakningen görs till en prioriterad uppgift för ordningspolisen (145).
- Polisen inriktar övervakningen av tätortstrafiken på de platser och de trafiksituationer som är förknippade med de största olycksriskerna (146).

I kapitel 13 har jag framhållit att det behövs en ökad trafikövervakning i tätorterna och lämnat förslag för att åstadkomma detta. I kapitel 15 har jag vidare föreslagit en ökad samverkan mellan trafikpolisen och ordningspolisen när det gäller trafikövervakningen i tätorterna. Tidigare i detta kapitel har jag pekat på behovet av en

större samverkan mellan polisen och kommunerna, bland annat med syftet att få fungerande lokala trafikföreskrifter som det också är möjligt att övervaka.

Ett genomförande av mina förslag på dessa områden kommer att leda till en ökad närvaro och en ökad aktivitet från polisen i tätorts-trafiken. Förslagen att anskaffa enklare trafikövervakningsutrustning att användas i tätorterna av ordningspolisen kommer också att bidra till detta.

Sammantaget kommer dessa åtgärder att innebära en förnyelse av den lokala trafikövervakningen. För att nå största möjliga effektivitet bör den lokala trafikövervakningen i första hand genomföras av ordningspolisen och där vara en prioriterad uppgift (145).

Enligt min mening är det viktigt - och egentligen självklart - att *alla* polismän ingriper när de ser ett trafikbrott eller en trafikförseelse. Ett konsekvent sådant beteende skulle starkt bidra till en ökad respekt för trafiklagstiftningen och till en ökad säkerhet i trafiken. Den utökade och fördjupade samverkan som jag föreslagit mellan polisen och kommunen som väghållare bör också kunna leda till en ökad gemensam kunskap om var och varför olyckor i tätortstrafiken inträffar. Med den kunskapen som utgångspunkt bör polisen sedan inrikta sitt arbete på de platser och de trafiksituationer som är förknippade med de största olycksriskerna (146).

17.7 De kommunala parkeringsvakterna

- En försöksverksamhet med samverkan i trafikövervakningen mellan de kommunala parkeringsvakterna och polisen genomförs i Stockholms stad (147).
- Polisens befattning med felparkeringsavgifter upphör i enlighet med förslag från Åklagarutredningen (148).

Frågan om de kommunala parkeringsvakternas eventuella medverkan i polisens trafikövervakning har tagits upp av Stockholms stad i en framställning till regeringen den 24 april 1989 där man bl.a. begär att förutsättningarna för att inrätta en kommunal trafikpolis undersöks. Jag har redan i remissyttrandet över Trafiksäkerhetsutredningens betänkande klart markerat min grundinställning att polismans befogenhet bör förbehållas den som är polis - och ingen annan. Därav följer att jag inte är beredd att lägga förslag som innebär att parkeringsvakterna helt eller delvis skulle få polismans befogenhet.

I olika sammanhang framförs kritik mot det faktum att de kommunala parkeringsvakterna övervakar enbart stillastående fordon, och det hävdas att de skulle kunna göra större nytta genom att övervaka

trafiken. För att parkeringsvakterna, utan att göra ingripanden mot personer, skulle kunna rapportera annat än parkeringsförselser skulle det krävas att strikt ägaransvar infördes för de trafikbrott och förselser som skulle kunna komma ifråga. Detta torde inte vara realistiskt eller praktiskt genomförbart.

Jag har här då i stället övervägt möjligheterna till en lämpligt utformad samverkan mellan parkeringsvakterna och polisen. En sådan samverkan är tänkbar för flera trafikövervakande uppgifter i tätort. Här några exempel på möjligheterna till en sådan samverkan mellan parkeringsvakterna och polisen vid en del trafiksituationer:

- o Trafikdirigering
- o Rödljuskontroller
- o Bilbälteskontroller
- o Trafiksäkerhetsinformation
- o Kontrollen beträffande förbud mot tomgångskörning
- o Eskorter av breda, långa eller tunga fordon.

I samtliga fall måste förutsättningen vara att ingripanden mot personer alltid skall ske genom polismans försorg.

Enligt min mening är det inte ändamålsenligt att från central nivå försöka reglera en sådan samverkan i trafikövervakningen mellan parkeringsvakter och polis. I grunden är det ju frågan om att finna praktiska former för ett vardagligt samspel som inte bör styras uppifrån.

Mot den bakgrunden föreslår jag - som ett första led för att komma loss med de här frågorna - att en försöksverksamhet genomförs för samverkan mellan de kommunala parkeringsvakterna och polisen i trafikövervakningen. Genom en förutsättningslös försöksverksamhet bör det vara möjligt att komma fram till dels om en samverkan i större skala är lämplig, dels vilka former och vilket innehåll en sådan samverkan i så fall kan ha. Jag föreslår att en försöksverksamhet med detta syfte genomförs i Stockholms stad med särskild inriktning på att genom samverkan åstadkomma en bättre framkomlighet i trafiken. Försöksverksamheten bör bedrivas under en två-årsperiod med början den 1 juli 1993. Uppläggningsen och genomförandet av försöksverksamheten bör bestämmas av Stockholms stad och polisen i samråd och självfallet i nära kontakt med parkeringsvakterna själva. I denna fråga har jag samrått med företrädare för Stockholms stad och med länspolismästaren i Stockholms län (147).

Under tiden för denna försöksverksamhet i Stockholm kan man samtidigt räkna med att polisens befattnings med parkeringsanmärkningar utfärdade av de kommunala parkeringsvakterna kommer

att upphöra i enlighet med Åklagarutredningens nyligen framlagda förslag som i det här avseendet går ut på att genom en ny lag jämställa felparkering på gatumark med olovlig parkering på tomtmark. Därigenom kommer samarbetet mellan polisen och de kommunala parkeringsvakterna att helt kunna inriktas på andra trafikövervakande uppgifter av det slag som försöksverksamheten skall gälla.

Under tiden för den i Stockholm föreslagna försöksverksamheten bör Stockholms stad få behålla även den del av felparkeringsavgiften på 50 kronor som enligt de nu gällande reglerna tillförs statsverket. Det gäller för Stockholm ca 33 miljoner kronor per år. Då förutsätts också att Stockholms stad är beredd att framdeles tillämpa ett system där felparkering på gatumark jämställs med olovlig parkering på tomtmark och där polisen då inte längre skall ha någon befattning med parkeringsanmärkningar utfärdade av de kommunala parkeringsvakterna.

Jag föreslår att regeringen meddelar erforderliga bestämmelser för att möjliggöra försöksverksamheten och att regeringen ger polismyndigheten i Stockholms polisdistrikt i uppdrag att ta initiativ till den föreslagna försöksverksamheten och att medverka vid dess genomförande.

En särskild fråga som aktualiserats under utredningens gång gäller polisens befattning med parkeringsanmärkningar. De gällande bestämmelserna innebär att den som genom en parkeringsvakt fått en parkeringsanmärkning på gatumark m.m. har möjlighet att vända sig till polisen och få anmärkningen prövad. Någon motsvarande möjlighet finns inte för den som fått en parkeringsanmärkning vid olovlig parkering på tomtmark. Där gäller enbart de civilrättsliga reglerna.

Enligt min mening kan det ifrågasättas om polismän skall bindas vid att mer eller mindre på heltid pröva parkeringsanmärkningar utfärdade av kommunala parkeringsvakter. Det är helt klart att dessa polismän - ofta välutbildade trafikpoliser - inte utnyttjas med utgångspunkt från den kompetens de har. Samtidigt är en av utgångspunkterna för min åtgärds katalog att trafikpolisen skall arbeta och synas ute på vägarna och inte vara bundna av skrivbordsgöromål. Härtill kommer att en betydande del av trafikpolisens ekonomiska resurser för administrativ personal är bundna genom polisens befattning med parkeringsanmärkningarna. Enligt vad jag inhämtat uppgår kostnaderna för den här verksamheten enbart vid trafikpolisen i Göteborg till över 4 miljoner kronor per år. De administrativa resurserna vill jag i stället sätta in i polisens aktivt trafikövervakande verksamhet.

Mot den bakgrunden har jag övervägt att föreslå sådana ändringar

i lagen (1976:206) och förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift att det inte längre skulle vara möjligt att begära överprövning av de kommunala parkeringsvakternas parkeringsanmärkningar hos polisen. En sådan åtgärd skulle innebära att man jämställde felparkering på gatumark m.m. med olovlig parkering på tomtmark. Ett skäl för att helt överlåta handhavandet av parkeringsanmärkningarna till kommunerna är att det ju är fråga om en kommunal avgift, i princip jämförbar med andra kommunala avgifter.

Den här frågan har nu behandlats av Åklagarutredningen. I det nyligen framlagda betänkandet Ett reformerat åklagarväsende (SOU 1992:61) föreslår Åklagarutredningen en helt ny lag om avgift vid olovlig parkering. Den skall ersätta bl.a. den ovan nämnda felparkeringslagen. Vid ett genomförande av förslaget kommer felparkering på gatumark m.m. att jämföras med olovlig parkering på tomtmark. En konsekvens blir att såväl polisens som åklagarmyndigheternas nuvarande handläggning av felparkeringsärenden kommer att upphöra. Eventuella tvister får i stället prövas civilrättsligt.

Därmed är syftet med min prövning av denna fråga uppnått. Det är ett bra förslag som Åklagarutredningen har lagt fram, och jag förordar med mina utgångspunkter att den föreslagna nya lagstiftningen genomförs snarast möjligt. Därigenom lösgörs resurser inom polisväsendet som i stället kan användas i polisens aktivt trafikövervakande verksamhet. Åklagarutredningens förslag skapar också bättre klarhet än nu i det förhållandet att det vid parkeringsanmärkningar av det slaget inte är fråga om böter - "parkeringsböter" är ett felaktigt uttryck - utan om *avgifter* som tas ut av vederbörande kommun. En konsekvens av förslaget blir också att vederbörande kommun får behålla även den del av felparkeringsavgiften på 50 kronor som enligt de nu gällande reglerna tillförs statsverket (148).

17.8 Samverkan med Räddningsverket beträffande transporter av farligt gods

- Polisens tillsyn av transporter av farligt gods skall vara en del i den trafikövervakande verksamheten (149).
- Kontrollen av farligt gods ställer krav på en väl fungerande samverkan över länsgränserna (150).
- Kontrollerna av farligt gods ökas (151).
- En löpande kompetensutveckling säkras för de polismän som arbetar med farligt gods (152).

Statens räddningsverk skall enligt sin instruktion samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet i fråga om landtransporter av farligt gods.

Polisen har enligt lagen och förordningen om transport av farligt gods uppgiften att vara tillsynsmyndighet för väg- och terrängtransporter av farligt gods. Tillsynen är enligt författningsreglerna en självständig myndighetsuppgift med ett särskilt mandat och inte enbart en av polisens många allmänna uppgifter. Det innebär ett särskilt ansvar för uppgiftens fullgörande. Den ökande uppmärksamheten som miljöfrågorna får i samhället innebär också att farligt gods-frågorna är ställda under diskussion och kritisk granskning.

Kontrollen av farligt gods är en uppgift som kräver särskilda kunskaper hos den polisman som företar kontrollen. Det gäller såväl kunskaper om det formella regelverket - vilket är omfattande - som kunskaper inom områdena kemi och teknik. För att kunskaperna skall kunna hållas vid liv krävs det dels en kontinuitet i verksamheten, dels en fortlöpande kompletterande utbildning för de polismän som arbetar med kontroll av farligt gods. Detta kräver i sin tur ett väl fungerande samarbete mellan polisen och Räddningsverket.

Enligt vad jag inhämtat fungerar samverkan mellan Rikspolisstyrelsen och Räddningsverket väl. En arbetsgrupp inom Rikspolisstyrelsen har i en rapport i juni 1991 redovisat förslag till förbättringar när det gäller polisens tillsyn av transporter av farligt gods. Jag kan ställa mig bakom huvudlinjerna i rapporten, men vill ändå göra vissa kommentarer till den.

Jag delar uppfattningen att polisens tillsyn av transporter av farligt gods bör utgöra en del i den trafikövervakande verksamheten (149). Enligt min mening bör den också kunna utgöra en del i polisens arbete med kontroll av fordon på väg. I kapitel 16 har jag föreslagit att kontrollen av fordon på väg i fortsättningen skall ske i samverkan mellan polisen och bilprovningen. Kontrollen av farligt gods bör enligt min mening vara en integrerad del av fordonskontrollen på väg. Med tanke på att det även i fortsättningen kommer att vara ett fåtal polismän i varje län som har god kompetens för kontroll av farligt gods är det enligt min mening angeläget med en väl fungerande samverkan över länsgränserna när det gäller denna uppgift (150).

Enligt min mening är det också angeläget att antalet kontroller av farligt gods ökar (151). Visserligen har antalet kontroller ökat väsentligt under den senaste femårsperioden och uppgår nu till ca 4 400 per år. Med tanke på det ökande antalet transporter av farligt gods är detta likväl ett förhållandevis begränsat antal kontroller. Jag menar att man inom en treårsperiod bör kunna utöka antalet kontroller till minst 10 000 per år.

Det är vidare angeläget att Rikspolisstyrelsen i samråd med Rädd-

ningsverket tar på sig ett ansvar för en löpande kompetensutveckling för de polismän som arbetar med farligt gods (152). Detta bör ses som en kvalificerad service till trafikpolisen och är enligt min mening en naturlig och viktig uppgift för Rikspolisstyrelsen inom ramen för dess ansvar för kompetensutvecklingen hos polismyndigheterna.

18 Öppna verksamhetsformer - trafikanternas attityder

- Trafikanterna har en positiv attityd till polisens trafikövervakning - mot den bakgrunden är det viktigt att man i polisens trafikövervakning alltid har ett öppet sinne för öppna verksamhetsformer (153).
- Vid utformningen av polisens arbetsformer för trafikövervakningen bör man se trafikanterna mera som en resurs och möjlighet än som enbart ett problem (154).
- Trafikpolisen i varje län bör ta initiativ för att ytterligare utveckla kontaktformerna med lokalradion liksom med massmedia i övrigt (155).
- Nya friska tag i polisens medverkan i skolornas trafikundervisning - alla i den unga generationen får lära att trafikpolisen är deras vän på vägen och vid övergångsstället ... (156).
- Trafikpolisens samverkansformer i förhållande till NTF och andra informationsinriktade organisationer bör vidareutvecklas så att varje vecka blir något av en kampanjvecka (157).
- Kraftsamlingen för polisens trafikövervakning bör kombineras med en bred informationskampanj om trafikanternas egen medverkan i kampen mot trafikdöden (158).

18.1 Trafikanternas attityder till polisens trafikövervakning

Det går lättare i medvind än i motvind! Med tillämpning på polisens trafikövervakning betyder detta att det blir lättare att nå den uppställda målsättningen om man så långt som möjligt har trafikanterna *med sig* och inte *mot sig*. En trafikövervakning där trafikanternas attityder är positiva är inte bara trevligare - den är också effektivare. Därför är frågan om trafikanternas attityder till polisens trafikövervakning en viktig sak även då det gäller att effektivisera

trafikövervakningen.

Genom välvillig medverkan av Statens väg- och trafikinstitut har inom ramen för utredningen genomförts en enkätundersökning om bilförarnas attityder till polisens trafikövervakning. Undersökningen och dess resultat har berörts i kapitel 9 och redovisas i sin helhet i *bilaga 2*.

Den sammanfattande slutsatsen av enkätsvaren är att det från bilförarnas sida finns en i grunden positiv inställning till polisens trafikövervakning. En klar majoritet av de tillfrågade anser att polisens trafikövervakning skall ökas. Inställningen är dock olika för olika slags övervakning.

- o Beträffande alkoholkontrollerna anser hela 88 % att de bör ökas; i stort sett ingen vill att de skall minska.
- o När det gäller hastighetsövervakningen tycker 34 % att den skall ökas och 46 % att den skall vara oförändrad; 20 % anser att den bör minska.
- o På samma fråga för gruppen övrig trafikövervakning svarar 53 % att den bör ökas och 42 % att resurserna skall vara oförändrade; 5 % vill ha minskning.

Enkätsvaren ger i dessa avseenden anledning till två slutsatser. Den ena är att det finns en positiv attityd till trafikövervakningen. Den andra är att det även med dessa utgångspunkter framstår som angeläget att öka övervakningsinsatserna genom att göra dem mera effektiva på det sätt som jag pläderar för i min utredning. Man kan säga att de som skall övervakas i trafiken själva ställer upp på den ökning av trafikövervakningen som är ett av huvudförslagen i min utredning. Det är i sig ett gott betyg för polisen, men det innefattar också en uppfordran att öka effekten i trafikövervakningen genom förnyelse och utveckling av verksamheten i enlighet med mina förslag.

En av frågorna i enkäten gällde direkt om den tillfrågade tror att antalet dödade eller skadade i trafiken skulle minska om de flesta bilförarna respekterade gällande hastighetsgränser. 66 % svarade ja på den frågan; 22 % nej och 12 % vet ej. Två tredjedelar anser alltså att överskridna hastighetsgränser innebär risk för svåra trafikolyckor. Ungefär lika många svarar att respekten för hastighetsgränserna är dålig. Samtidigt anger 42 % av de tillfrågade att de ganska ofta eller mycket ofta kör mer än 10 km/tim över hastighetsgränserna. 36 % av dem som svarat anger att de har åkt fast för fortkörning och en tredjedel av dem att de åkt fast mer än en gång.

Den här delen av undersökningen ger svar som är inbördes motsägande och som framför allt ger anledning till eftertanke. En av slutsatserna är enligt min mening att polisens trafikövervakning -

bl.a. genom att synas mycket mer på vägarna - måste skapa bättre respekt för de trafikregler som gäller. Detta underlättas naturligtvis om det finns en acceptans hos trafikanterna för de gällande hastighetsgränserna. I det avseendet är det intressant att av enkätsvaren notera att 60 % av de tillfrågade ville ha högre hastighetsgränser på motorvägarna; bidragande till detta var antagligen att frågan ställdes under en tidsperiod då det gällde hastighetsbegränsning till 90 km/tim på en del motorvägar. Samtidigt svarade 90 % att de nuvarande hastighetsgränserna bör bibehållas i tätortstrafiken.

Så långt undersökningen om bilförarnas attityder till trafikövervakningen och därtill anslutande frågor. Som framgått visar undersökningen en i grunden positiv attityd till polisens trafikövervakning. Jag ser detta som en stor tillgång i trafikpolisens verksamhet och som ett gott betyg till poliserna. Min slutsats är att man naturligtvis skall ta tillvara och väl vårda denna positiva trafikantattityd, men att man också skall ta vara på möjligheterna att vidareutveckla ett förtroendeskapande samarbete mellan trafikpolisen och trafikanterna. Det kan i viktiga avseenden ske genom den förnyelse av verksamhetsformerna som jag har föreslagit i de förgående kapitlen, bl.a. förslaget om att polisen skall synas mycket mer på vägarna och i tätortstrafiken och att polisen skall delta i förebyggande informationsinriktade verksamheter.

Samtidigt är det här en så viktig fråga att den enligt min mening i sig själv förtjänar en egen plats på min åtgärdslista. Låt mig formulera den så, att man vid utformningen av polisens trafikövervakning alltid skall ha ett öppet sinne för *öppna verksamhetsformer* (153).

18.2 Se trafikanterna som en resurs i stället för som ett problem

Det ligger i sakens natur att polisen vid trafikövervakningen ställs inför problem med trafikanterna i olika avseenden. Det kan ofta vara svåra problem som för sin lösning ställer stora krav på omdöme och handlingskraft hos den enskilde polismannen och där den gedigna polisutbildningen är av stor betydelse. Vi vet också från trafikpolisens verksamhet att ingripanden mot ett trafikbrott inte sällan avslöjar även annan brottslighet, som den enskilde polismannen då måste vara förberedd på. Det är en ofrånkomlig del av trafikpolisens verksamhet i vardagens verklighet.

Mot den bakgrunden kan det möjligen te sig motsägande att samtidigt ta upp frågan om hur trafikpolisen skall kunna se trafikanterna som en resurs i stället för enbart som ett problem. Men i grunden är det ändå så, att trafikövervakningen i sin alldeles

övervägande del är en förebyggande verksamhet som vinner på ett förtroendeskapande samarbete mellan polisen och trafikanterna. Målsättningen att genom polisens trafikövervakning minska antalet dödade eller svårt skadade i trafiken och förslaget om ett arbets sätt med större synlighet i trafiken understryker detta. Det synsättet skapar också hos den enskilda polismannen en bättre medvetenhet om att hans arbete med trafikövervakningen är ett uppdrag att rädda liv.

En arbetsform för trafikövervakningen där man ser trafikanterna mera som en resurs och möjlighet än som enbart ett problem kan väsentligt bidra till att öka effekten av polisövervakningen. Men det är samtidigt ett sätt att vara och tänka som har ett betydande egenvärde (154).

Jag känner det som angeläget att i mina utredningsförslag kunna vidga perspektivet även till frågeställningar som denna. Den här frågan har nyligen också tagits upp av en finsk forskare i samband med det samordnade nordiska forskningsarbetet om polisens trafikövervakning.

18.3 Samverkan med pressen och radio/TV

Öppna verksamhetsformer i polisens trafikövervakning bör även innefatta förhållandet till pressen och radio/TV. Glädjande nog gäller det redan i stor omfattning. Jag har under utredningsarbetet tagit del av flera goda exempel på levande och naturliga kontaktformer mellan trafikpolisen och massmedia - till gagn ytterst för trafikanterna.

På riksplenet finns ett avtal mellan Trafiksäkerhetsverket och SOS-Alarmering AB i samverkan med Sveriges Riksradio AB som gör det möjligt att gå ut i radio med brådskande trafikmeddelanden bl.a. byggt på uppgifter från polisen. Riksradion sänder också - främst vid veckosluten - trafikantprogram med stor lyssnarfrekvens. Televisionen har bl.a. sina trafikmagasin med ökad inriktning på trafiksäkerhet och trafikövervakning. Hos dagstidningarna kan man notera ett påtagligt intresse för frågor som har anknytning till trafikpolisens verksamhet. Motortidningarna och de olika organisationernas tidsskrifter för en öppen debatt om frågor av vital betydelse för polisens trafikövervakning.

Det här mönstret med en god täckningsgrad på massmediaintresset för trafikövervakningen gäller även för lokalradions verksamhet. Inom ramen för utredningsarbetet har jag noterat flera mycket aktiva programslag i lokalradion som bygger på en nära samverkan med trafikpolisen. Det kan vara temaprogram i samband med särskilda kampanjer i trafikövervakningen, men i glädjande stor omfattning även regelbundet återkommande programpunkter på bestämda tider.

Med utgångspunkten att bra kan bli bättre vill jag föreslå att man

från trafikpolisens sida tar initiativ för att ytterligare utveckla kontaktformerna med lokalradion. Det skall självklart inte vara fråga om någon som helst styrning av programmen, utan - såsom redan är fallet - kontaktformer präglade av en ömsesidigt öppen attityd. Öppenhet och samverkan bör här kunna föra utvecklingen vidare till en fördjupning av samarbetet - återigen med trafikanternas intresse för ögonen. Mitt konkreta förslag i det här avseendet är att trafikpolisen i varje län som ett led i verksamhetsplaneringen tar upp utvecklingssamtal med lokalradion beträffande kontaktformerna dem emellan. En framtida utveckling med nya former för lokala radiostationer kan också öppna nya möjligheter. På motsvarande sätt bör trafikpolisen genom en öppen attityd verka för bra kontakter med massmedia överhuvud taget, och då självfallet även med lokaltidningarna. Även i det avseendet kan det vara på sin plats med en aktivering, gärna på initiativ av länspolismästarna och länsstyrelserna (155).

De förslag till en förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning som jag lägger fram i detta betänkande bör också kunna tas som utgångspunkt för en förnyelse och utveckling av kontaktformerna mellan polisen och massmedia.

Som ett led i mina många kontakter under utredningsarbetet har jag också haft förmånen att få diskutera de grundläggande frågeställningarna vid ett seminarium i maj i år med inbjudna representanter för massmedia. Jag kunde då konstatera ett stort engagemang för frågorna om polisens trafikövervakning. Där kom också fram flera goda uppslag som jag har tagit fasta på vid den slutliga utformningen av detta betänkande.

En ny giv för polisens trafikövervakning bör kunna väcka intresse för en ny giv med fortsatt utveckling även i samverkansformerna mellan trafikpolisen och massmedia. Den verksamheten får i sin tur aldrig bli ett självändamål utan måste hela tiden vare en fortlöpande naturlig kontaktform med trafikanternas bästa för ögonen.

En annan viktig samverkansfunktion som ankommer på den trafikövervakande polisen är dess medverkan i trafikundervisningen i skolorna. Det finns redan föreskrifter om detta och på många håll en fungerande sådan verksamhet, men även här bör den nya given för trafikpolisen ge anledning till nya friska tag - här finns också chansen att lära den unga generationen att trafikpolisen är deras vän både på vägen och vid övergångsstället ... (156). Konkreta åtgärdsförslag i detta avseende har jag lagt fram i kapitel 14.8.

18.4 Samverkan med NTF och andra organisationer

Med öppna verksamhetsformer i polisens trafikövervakning följer även en naturlig samverkan med NTF och andra organisationer på trafikområdet.

Samarbetet med NTF och trafiksäkerhetsförbunden/trafiksäkerhetsföreningarna i länen är omfattande. Centralt samverkar NTF bl.a. med polishögskolan. Regionalt och lokalt sker samarbetet i regel med länsförbunden genom samverkan i olika kampanjer som en viktig verksamhetsform. Under utredningsarbetet har jag kunnat notera en gemensam positiv attityd till dessa samverkansformer. Själv har jag också goda erfarenheter i det här avseendet från min landshövdingetid då jag fungerade som förbundsordförande i trafiksäkerhetsförbundet i Älvsborgs län. Utan tvekan behövs det även fortsättningsvis aktiva samverkansformer mellan NTF och polisen i dess trafikövervakande uppgift.

Även hos de många andra organisationer som är verksamma i trafiksäkerhetsarbetet bedrivs ett hängivet arbete som leder till naturliga kontakter med trafikpolisen och dess verksamhet. Det är enligt min mening viktigt att de samverkansformerna kan ytterligare utvecklas till gagn för den gemensamma uppgiften att skapa större trygghet och säkerhet i trafiken. Detta blir särskilt angeläget i samband med den av mig föreslagna förnyelsen och utvecklingen av polisens trafikövervakning och de därvid förordade öppna och aktiva arbetsformerna.

Till stor del är samverkan mellan trafikpolisen och de olika organisationerna avgränsad till mer eller mindre kortvariga kampanjer. Det är i och för sig gott och väl, men i den nya given för förnyelsen av trafikpolisens verksamhet vill jag gärna lägga in en förhoppning att man även i det här avseendet kan höja ambitionen och eftersträva en mer fortlöpande kontaktverksamhet också under tiden mellan de särskilda kampanjerna. Man kanske rent av skall höja ribban så att varje vecka på något sätt bildligt talat blir en kampanjvecka... (157).

18.5 Bred informationskampanj

Den grundläggande frågan för min utredning är hur vi med en öppen och aktiv trafikövervakning skall kunna kraftigt nedbringa antalet dödade och svårt skadade i trafiken. För att kunna nå det målet föreslår jag en genomgripande förnyelse av hela trafikövervakningen och att den verksamheten lyfts fram som en högprioriterad uppgift vid dispositionen av polisens samlade resurser. Det är enligt min

mening viktigt att den här satsningen på trafikövervakningen kan i tiden samordnas med massiva informationsinsatser riktade till trafikanterna. Kampen mot trafikdöden måste föras av trafikanterna och trafikpoliserna tillsammans om vi skall kunna nå de uppställda målen.

Jag vill därför föreslå att kraftsamlingen på polisens trafikövervakning kombineras med en bred informationskampanj om trafikanternas egen medverkan i kampen mot trafikdöden (158). Den bör innefatta budskapet om ansvar och hänsyn och omdöme i trafiken. Och när trafikpolisen nu skall bli mer än dubbelt bättre, så skall man kanske väcka tanken att trafikanterna själva också skall bli dubbelt bättre...

En särskild informationskampanj av det här slaget bör som jag framhållit i tiden samordnas med att reformeringen av polisens trafikövervakning börjar att genomföras - och då också börjar märkas ute i trafiken. Det är en händelse som ser ut som en tanke att NTF vid samma tidpunkt skall "ömsa skinn" och ta ny sats i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet, bl.a. genom en närmare samverkan mellan det trafiksäkerhetsansvariga Vägverket och NTF:s länsförbund. Här bör finnas goda möjligheter att knyta samman förnyelsen i polisens trafikövervakning med förnyelsen i NTF:s arbetsformer i den gemensamma kampen för ökad trygghet och säkerhet i trafiken. Med sin folkrörelseanknytning bör NTF kunna medverka till att den informationskampanj som jag här pläderar för blir förankrad inifrån hos trafikanterna själva - och i det avseendet har alla de organisationer som arbetar för ökad trafiksäkerhet sin viktiga roll.

... die Entwicklung der Wirtschaft in der DDR ...

... die Entwicklung der Wirtschaft in der DDR ...

19 Samlade resurser målstyrs av regeringen

- Utredningens förslag har utformats på ett sådant sätt att de ger regeringen möjlighet att i 1993 års budgetproposition lägga fast målangivelser och riktlinjer för polisens trafikövervakning för den då aktuella budgetperioden 1993/94 - 1994/95 (159).
- Startsignal redan under hösten 1992 för att påbörja genomförandet av åtgärdsförslagen i kapitlen 13 - 18 (160).
- Utredningens förslag till utformningen av regeringens riktlinjer för polisens trafikövervakning innebär att trafikövervakningen blir en högprioriterad uppgift vid dispositionen av polisens samlade resurser (161).
- Effekttuppföljningen skärps för att få en tydlig bild av hur polisen lever upp till de angivna kraven på trafikövervakningens effektivisering (162).
- En tillfredsställande kostnadsredovisning för trafikpolisens verksamhet genomförs (163).
- Länsstyrelserna skall vid den årliga dispositionen av länsramarna för polisväsendet besluta om vilka medel som skall avsättas för trafikpolisen i länet - den nuvarande kostnadsramen för trafikpolisorganisationen beräknas till i runt tal 700 miljoner kronor (164).
- Länsstyrelserna skall med utgångspunkt i regeringens övergripande målsättningar varje år ange riktlinjer med konkreta resultatmål för trafikpolisens verksamhet i länet och likaså för ordningspolisens medverkan i trafikövervakningen (165).
- För att kunna genomföra den föreslagna förnyelsen och utvecklingen av polisens trafikövervakning är det särskilt viktigt att länsstyrelserna vid resursfördelningen avsätter tillräckliga medel till trafikpolisen för personalutbildning och utrustningsanskaffning (166).

19.1 Nytt budgetsystem med målstyrning av regeringen

Det nya budgetsystemet för statsförvaltningen med mål- och resultatorienterad styrning och med i princip treåriga budgetramar som viktiga grundvalar kommer i fortsättningen att gälla för polisväsendet.

En sådan förändring av budgetprocessen inom polisen kommer att öka polisens möjligheter att bedriva en effektiv polisverksamhet till rimliga kostnader. Polismyndigheterna kommer att kunna planera sin verksamhet och göra egna resursprioriteringar på ett helt annat sätt än tidigare. Möjligheterna ökar också att anpassa verksamheten efter skiftande lokala förhållanden.

På det organisatoriska planet skapas delvis nya förutsättningar genom den nu genomförda reformeringen av den regionala polisorganisationen. Reformen innebär att det i varje län finns en länspolismästare som på länsstyrelsens vägnar utövar uppgifterna som regional polischef i länet. Organisatoriska förutsättningar skapas genom reformen för att förbättra samordningen av polisverksamheten inom länen och för att länsstyrelsen med hjälp av länspolismästaren skall kunna fullgöra sina uppgifter som högsta polisorgan i länet även inom ramen för det nya budgetsystemet.

Den nya organisationen gör det möjligt att förena verksamhetsansvar och ekonomiansvar på regional nivå inom polisorganisationen och därmed också ge länspolismästaren ansvar för uppföljning och utvärdering. Det blir länsstyrelsen som fördelar medel till polismyndigheterna och som bestämmer i vad mån medel skall hanteras regionalt för gemensamma behov inom länet. Det är också viktigt att framhålla att det även i fortsättningen skall vara en sak för den lokala polismyndigheten att bestämma om sin egen verksamhet.

Rikspolisstyrelsen får i det nya budgetsystemet åtskilliga viktiga uppgifter som central förvaltningsmyndighet. En av de viktigaste uppgifterna blir att följa upp och utvärdera polisverksamheten i länen och ge regeringen och riksdagen underlag och förslag till de åtgärder som utvärderingen kan föranleda.

Polisväsendet går in i det nya budgetsystemet fr.o.m. budgetåret 1992/93, till en början dock med endast en ettårig budgetram. Jag har därför antagit att nästa budgetram kommer att avse de två budgetåren 1993/94 - 1994/95 och att därefter följer en treårig budgetram för budgetåren 1995/96 - 1997/98.

Redan från budgetåret 1992/93 läggs budgeten för den lokala polisorganisationen på totalt ca 9 250 miljoner kronor i huvudsak ut på länsramar för att därefter fördelas av länsstyrelserna för polisverksamheten inom respektive län. Det belopp som lagts ut på länsramar och som inte omfattar lokalkostnader uppgår enligt regeringens

regleringsbrev för budgetåret 1992/93 till ca 7 850 miljoner kronor.

En närmare redogörelse för det nya budgetsystemet och de därtill knutna planeringsanvisningarna har lämnats i kapitel 2.4.

Det nya budgetsystemet blir av stor betydelse för att kunna förverkliga de förslag till förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning som läggs fram i detta betänkande. Den länsvis organiserade trafikpolisens verksamhet kan enligt vad jag redovisat i kapitel 15.4 beräknas ta i anspråk ca 630 miljoner kronor per år exklusive lokalkostnader, vilka översiktligt kan beräknas till ca 70 miljoner kronor, dvs. totalt ca 700 miljoner kronor. I totalbeloppet på ca 700 miljoner kronor ingår förutom kostnader för polispersonalen även kostnader för administrativ personal samt både anskaffnings- och driftkostnader för bilar och utrustning jämte lokalkostnader. Det bör observeras att i regleringsbrevet för polisväsendet för budgetåret 1992/93 anges att lokalkostnader fr.o.m budgetåret 1993/94 skall inkluderas i länsramarna och därmed även i kostnaderna för trafikpolisorganisationen.

Utöver de nämnda kostnaderna tillkommer kostnaderna för den del av polisens trafikövervakning som sker inom ramen för ordningspolisen och som enligt mina förslag skall få större stadga och omfattning.

Genom det nya budgetsystemet skapas goda förutsättningar att genomföra en mål- och resultatorienterad styrning av polisens trafikövervakning. Mina förslag om förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning har jag därför utformat på ett sådant sätt att de ger regeringen möjlighet att i 1993 års budgetproposition i januari 1993 lägga fast målangivelser och riktlinjer för den då aktuella budgetperioden 1993/94 - 1994/95 (159).

Som jag närmare utvecklar i kapitel 20 bör regeringen dessförinnan redan under hösten 1992 kunna ge en startsignal för att påbörja genomförandet av den långa raden av konkreta åtgärdsförslag för trafikövervakningen som redovisas i kapitlen 13 - 18 (160).

19.2 Förslag till regeringens riktlinjer för polisens trafikövervakning

Här följer nu i fem sammanfattande punkter mitt i kapitlen 10 och 11 närmare motiverade förslag till utformningen av regeringens målangivelser och riktlinjer för polisens trafikövervakning under budgetperioden 1993/94 - 1994/95, med innebörden att trafikövervakningen blir en högprioriterad uppgift vid dispositionen av polisens samlade resurser (161). För den därefter följande budgetperioden förutsätter jag en fortsatt vidareutveckling av polisens trafikövervakning.

- o Det grundläggande målet för polisens trafikövervakning skall vara att skapa trygghet och säkerhet i trafiken. Genom större effektivitet i trafikövervakningen bör man - i kombination med andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder - sträva efter att på fem år minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken till hälften av nuvarande tal vid nuvarande trafikvolym. Med den målsättningen skulle antalet trafikdödade år 1997 ha sjunkit till under 400 och antalet svårt trafikskadade till under 2 500 - motsvarande siffror för 1991 är omkring 750 respektive närmare 5 000. Genom en sådan insats skulle man successivt under femårsperioden rädda livet på 1 100 människor och på motsvarande sätt rädda 7 500 människor från att bli trafikinvalida.
- o Det är förvisso en hög målsättning. Om den går att helt uppfylla är beroende av många olika förutsättningar. För polisens del kräver den mer än en fördubbling av effektiviteten i trafikövervakningen inom den nu aktuella budgetperioden. En sådan kraftsamling i trafikövervakningen skall ske inom ramen för befintliga resurser och bör omedelbart påbörjas.
- o Effektivitetshöjningen mätt i antalet trafikkontroller genom trafikpolisen skall genomföras med minst 20 % under det innevarande budgetåret 1992/93 och därefter på den successivt högre nivån med ytterligare 40 % under vart och ett av de följande två budgetåren 1993/94 och 1994/95. Därutöver skall antalet trafiknykterhetskontroller fördubblas redan under budgetåret 1993/94, till större delen genom ökade insatser i trafikövervakningen även inom ramen för ordningspolisens verksamhet.
- o Resultatet skall med beaktande av trafikpolisutredningens åtgärdsförslag uppnås genom en ändring i insatsernas inriktning och genom en förnyelse och utveckling av arbetsformer och teknisk utrustning. En huvudlinje skall vara att polisen skall synas mycket mer på vägarna och i tätortstrafiken. Åtgärderna skall i enlighet med utredningens förslag också innefatta en fördjupad samverkan med väghållarna och bilprovningen liksom med NTF och andra organisationer som arbetar för ökad trafiksäkerhet. Sammantaget skall antalet trafikkontroller öka från nu 2,5 miljoner till 6,5 miljoner kontroller per år vid treårsperiodens slut budgetåret 1994/95.
- o Kraftsamlingen i polisens trafikövervakning bör kombineras med en bred informationskampanj om trafikanternas egen medverkan i kampen mot trafikdöden och bör i tiden kunna samordnas med andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Förberedelser bör vidtas för en massiv polisinsats i trafikövervakningen vid trafiktopparna under sommaren 1993.

19.3 Uppföljning och utvärdering

För uppföljning och utvärdering av polisens trafikövervakning har Rikspolisstyrelsen, länsstyrelserna och polismyndigheterna viktiga uppgifter.

Beträffande Rikspolisstyrelsens roll anges i regleringsbrevet för polisväsendet för budgetåret 1992/93 att Rikspolisstyrelsen till polisorganisationen skall förmedla vad riksdagen och regeringen har beslutat i fråga om grundläggande prioriteringar och andra riktlinjer i fråga om resursanvändningen. Rikspolisstyrelsen skall följa upp och utvärdera besluten samt utveckla metoder och program som främjar inriktningen i enlighet härmed. Rikspolisstyrelsen skall också följa upp och utvärdera polisverksamheten i länen och ge regeringen underlag och förslag till de åtgärder som utvärderingen kan föranleda.

Rikspolisstyrelsen skall vidare enligt regleringsbrevet samordna, stödja och i övrigt verka för länsstyrelsernas arbete med att utarbeta och genomföra rationaliseringsprogram för polisverksamheten i länen. Om genomförandet kräver beslut av regeringen, skall Rikspolisstyrelsen med eget yttrande förmedla länsstyrelsens framställning härom till Justitiedepartementet.

I Rikspolisstyrelsens årsredovisning år 1993 skall för varje län redovisas kostnaderna för polisverksamheten i länet, fördelat per invånare i länet. För riket skall de totala kostnaderna för polisväsendet fördelas på invånare i riket.

De krav på en effektivisering av polisens trafikövervakning som ställs upp i detta betänkande förutsätter att Rikspolisstyrelsen ges en pådrivande roll innefattande det nationella ansvaret för åtgärdsprogrammets genomförande. Det innebär att den år 1984 införda begränsningen i Rikspolisstyrelsens befattning med trafikövervakningen (se kapitel 2.1) inte längre kan gälla. Jag föreslår att regeringen i stället meddelar föreskrifter av innebörden att Rikspolisstyrelsen på den nationella nivån skall svara för åtgärdsprogrammets genomförande och i sin tillsynsfunktion aktivt följa utvecklingen på den regionala nivån.

Det blir viktigt att man har ett grundläggande men ändå enkelt resultatmätt på aktiviteten i trafikpolisens verksamhet i form av ett effekttal. Detta tillgodoses genom mitt tidigare nämnda förslag om att registrera antalet genomförda kontroller i polisens trafikövervakning. Som framgått avses därmed antalet personkontakter som trafikpolisen respektive ordningspolisen under varje månad och varje år har haft i trafikövervakningen, oavsett om dessa har föranlett rapport eller ej.

För att få utgångspunkter för tillämpningen av en sådan grundläggande mätmetod med effekttal för antalet kontroller har inom utredningens ram genomförts en undersökning hos samtliga trafikav-

delningar under en månad våren 1992. Undersökningen har närmare redovisats i kapitel 9. Mina förslag om tillämpningen av effekttalen redovisas i kapitel 13.2.

De för respektive budgetår angivna effekttalen skall fördelas på trafikpolisen i respektive län. På motsvarande sätt bör sådana effekttal anges också för varje polismyndighet i vad avser ordningspolisens eller motsvarande enheters medverkan i trafikövervakningen. Det bör verksamt kunna bidra till att vi i större utsträckning får till stånd en organiserad aktiv trafikövervakning även genom ordningspolisens insatser.

Som framgår av kapitel 13.2 skall det totala antalet kontroller vid den treåriga uppbyggnadsperiodens slut uppgå till 6,5 miljoner kontroller per år. Som en jämförelse vill jag peka på att antalet kontrollbesiktningar hos bilprovningen år 1991 uppgick till 5,2 miljoner.

I följande tabell 5 redovisas en sammanställning av antalet kontroller i polisens trafikövervakning enligt de av mig framlagda förslagen.

Tabell 5. Plan för antalet kontroller i polisens trafikövervakning

Verksamhetsform	Antal kontroller		
	1992/93	1993/94	1994/95
Trafikpolisens löpande trafikövervakning	1 800 000	2 500 000	3 500 000
Fordonskontroll på väg	200 000	500 000	500 000
Trafiknykterhetskontroller:			
trafikpolisen	400 000	600 000	600 000
ordningspolisens	800 000	1 200 000	1 200 000
Ordningspolisens löpande trafikövervakning	300 000	500 000	700 000
Summa kontroller	3 500 000	5 300 000	6 500 000

Det ligger i sakens natur att effektuppföljningen också måste ske med andra variabler för att den skall ge en allsidig bild av effekterna i trafikövervakningen och hur man lever upp till de angivna kraven på verksamhetens effektivisering (162). Uppföljningen och en därpå grundad utvärdering av de nya verksamhetsformerna i trafikövervakningen blir en viktig uppgift för både Rikspolisstyrelsen och länsstyrelserna. Om i något undantagsfall den berörda polisledningen skulle brista i sin förmåga att nå upp till kraven på trafikövervakningens effektivisering bör den frågan klaras ut och i sista hand kunna leda till att regeringen överväger att inte förlänga ifrågavarande förordnande.

Min granskning av trafikpolisens nuvarande verksamhet har bl.a. visat att det inte finns någon kostnadsredovisning för ändamålet. Den uppenbara bristen måste självfallet rättas till. Det bör naturligen ske i samband med att den av mig föreslagna nya organisationsformen för trafikpolisen genomförs fr.o.m. budgetåret 1993/94. Jag utgår från att Rikspolisstyrelsen och länsstyrelserna medverkar aktivt i det arbetet med att införa en tillfredsställande och tidsenlig kostnadsredovisning för trafikpolisorganisationen i varje län (163).

Uppföljningen av de nya verksamhetsformerna i polisens trafikövervakning och användningen av nyckeltal och resultatmätt kommer att kräva tillgång till delvis andra uppgifter än dem som finns i det nuvarande systemet och i den nuvarande statistiken. Samtidigt som man utformar ett sådant uppföljningssystem för trafikövervakningen bör man rensa upp i den nuvarande statistikdjungeln. Det är då också viktigt att få till stånd en entydig och fullständig statistik om trafikolyckorna. Detta framstår som särskilt angeläget med hänsyn till att den grundläggande målsättningen för polisens trafikövervakning enligt mina förslag skall knyta an till antalet svåra trafikolyckor. Vid förnyelsen av statistiken bör den också göras mer åtgärdsinriktad. Jag har i kapitel 17.3 föreslagit att en genomgripande översyn av de berörda statistikfrågorna genomförs av Statistiska centralbyrån, Vägverket och kommunerna i samråd med polisen.

19.4 Länsstyrelsernas fördelning av länsramarna vad gäller trafikövervakningen

Den nya ordningen med länsramar för polisväsendet och länsstyrelsernas fördelning av de medlen ger nya möjligheter även när det gäller planeringen och uppföljningen av polisens trafikövervakning. De av regeringen angivna övergripande målen skall här omsättas till den regionalt och lokalt bedrivna trafikövervakningen.

Mina förslag innebär att länsstyrelsen vid dispositionen av länsramen för polisväsendet från och med budgetåret 1993/94 som en

särskild post till länspolismästarens förfogande avsätter de medel som behövs för den länsvis organiserade trafikpolisens verksamhet. I regeringens beslut den 19 mars 1992 om planeringsdirektiv för polisväsendet för budgetåret 1992/93 har särskilt angetts att inga betydande förändringar borde göras när det gäller planeringen av trafikpolisens verksamhet mot bakgrunden av att hela frågan om polisens trafikövervakning behandlas av Trafikpolisutredningen. Samma bestämmelse återges även i regeringens regleringsbrev för polisväsendet för budgetåret 1992/93.

Länsstyrelserna skall alltså vid dispositionen av länsramarna besluta om vilka medel som skall avsättas för trafikpolisen i länet - såväl medel för personal som de övriga medel som behövs för trafikpolisens verksamhet (164). Dessa medel skall trafikpolischefen kunna disponera på ett sådant sätt att han har möjlighet att under löpande budgetår göra de avvägningar mellan resurser för personal, utrustning och utbildning som behövs för att man ska nå de uppsatta målen. Som framgår av kapitel 15.4 skall den nya trafikpolisorganisationen fungera med full kraft fr.o.m. den 1 juli 1993, vilket förutsätter att erforderliga förberedelser måste komma igång redan i början av år 1993.

Som framgår av kapitel 15.4 och 19.1 kan den nuvarande årskostnaden för trafikpolisorganisationen beräknas till i runt tal 700 miljoner kronor. På den grunden kan man som en riktpunkt vid medelsberäkningen ange ett belopp på omkring 550 000 kronor som motsvarande varje polismanstjänst inom trafikpolisorganisationen; det beloppet innefattar då samtliga kostnader inklusive lokalkostnader. Det här beloppet skall ses som en schablonmässigt framräknad tumregel och bör självfallet vid medelsanvisningen anpassas till den faktiska kostnaden i varje län.

Länsstyrelsens beslut skall - med utgångspunkt i regeringens övergripande målsättningar - också innehålla riktlinjerna för trafikpolisens verksamhet i länet. De i föregående avsnitt nämnda resultatmått för trafikpolisverksamheten skall självfallet anges i beslutet och likaså vara en av grunderna för uppföljningen av verksamheten. Det bör i beslutet också finnas anknytningar till registreringen av trafikolyckorna och deras orsaker med metoder för att fortlöpande åtgärdsinriktat kunna följa trafikolycksfallsutvecklingen (165).

Vid länsstyrelsernas disposition av länsramarna till polismyndigheterna i länet bör även anges effekttal och andra riktlinjer för den del av trafikövervakningen som enligt mina förslag i organiserade och aktiva former i större utsträckning skall bedrivas av ordningspolisen. Även i detta avseende skall de angivna riktlinjerna bilda grunden för en fortlöpande uppföljning av verksamheten. Som tidigare framhållits bör ett ökat utrymme skapas för trafikövervakande uppgifter inom ordningspolisen i och med att nuvarande vakanta tjänster inom

polisväsendet kommer att återbesättas under tiden fram till 1995.

I länsstyrelsernas riktlinjer för polisens trafikövervakning bör anges konkreta tal dels beträffande målsättningen för minskat antal dödade och svårt skadade i trafiken, dels beträffande antalet kontroller och antalet resurstimmar. De nationella talen måste således brytas ner till länsnivå för att kunna tillämpas på trafikövervakningen i varje län.

En sådan nedbrytning av rikssiffrorna till länsnivån kan inte ske schablonmässigt. Länsstyrelserna bör istället själva utifrån riksdagens och regeringens övergripande mål och riktlinjer och utifrån länens egna förutsättningar ange de sifftertal som är relevanta för länet. För att detta skall fungera väl krävs det en nära samverkan med Rikspolisstyrelsen. I inledningsskedet kan det vara praktiskt att Rikspolisstyrelsen anger storleksordningen också beträffande läns-siffrorna. Rikspolisstyrelsen bör i fortsättningen göra löpande avstämningar mellan rikssiffror och läns-siffror och därvid noga följa utvecklingen såväl för riket som helhet som för de enskilda länen. På så sätt kan Rikspolisstyrelsen ta initiativ till åtgärder om utvecklingen i något län inte går i den riktning som erfordras för att de nationella målen skall kunna uppnås.

En enkel form av registrering av antalet kontroller i polisens trafikövervakning bör införas snarast möjligt under det nu löpande budgetåret 1992/93. Det gäller både de särskilda trafiknykterhetskontrollerna och alla kontrollerna i den löpande trafikövervakningen. Som förut nämnts avses därmed antalet personkontakter som trafikpolisen respektive ordningspolisen under varje månad eller varje år har haft i trafikövervakningen, oavsett om dessa har föranlett rapport eller ej. På min begäran genomfördes utan några svårigheter en sådan registrering av antalet trafikkontroller under en månad våren 1992; den undersökningen har redovisats i kapitel 9. Det är enligt min mening viktigt att man nu redan under det innevarande budgetåret kan börja att använda denna mätmetod - både för att snabbt komma igång med ett ökat antal kontroller och för att kunna läsa av en påbörjad effektivitetshöjning redan under budgetåret 1992/93.

I tabell 6 redovisas några uppgifter som belyser olikheterna mellan länen med utgångspunkt i de nuvarande förhållandena beträffande länets trafikpolisverksamhet. Jag tror det är viktigt att dessa uppgifter om de faktiska förhållandena på det här sättet finns med i bilden när man som här söker sig fram till fördelningsgrunderna för trafikövervakningen. Det är viktigt för att man i varje län skall känna igen sina egna förhållanden, och uppgifterna bör dessutom kunna vara tankeväckande.

Tabell 6. Variationer länen emellan i den nuvarande trafikpolisverksamheten

Län	Antal trafikpolis-tjänster 1992/93	Andel av totala antalet polismans-tjänster, %	Antal invånare per trafik-polis	Antal vägkilometer per trafik-polis
AB	174	3,9	9 500	22
C	34	8,4	8 100	89
D	44	9,4	5 800	65
E	65	9,8	6 200	74
F	51	10,6	6 100	90
G	38	15,5	4 700	98
H	39	10,7	6 200	108
I	8	9,5	7 200	191
K	23	8,9	6 600	73
L	42	10,7	6 900	91
M	132	7,9	6 000	36
N	44	12,6	5 900	71
O	129	7,4	5 800	25
P	57	9,6	7 800	95
R	30	8,0	9 300	142
S	41	9,1	6 900	123
T	44	9,3	6 200	72
U	43	9,3	6 000	62
W	29	6,6	10 000	181
X	39	8,4	7 400	96
Y	50	11,5	5 200	107
Z	21	12,2	6 500	288
AC	35	10,4	7 300	268
BD	40	8,0	6 600	222
Riket	1 252	7,7	6 900	83

Det är enligt min mening viktigt att man inte bara talar allmänt om mål och medel; det viktigaste är att innebörden av både målen och medlen för trafikövervakningen genomsyrar den praktiska verksamheten. Genom att i varje län ange konkreta nyckeltal för vad som skall presteras i trafikövervakningen får länsstyrelserna också bra hållpunkter för uppföljningen av polisens trafikövervakning. Här räknar jag med att länsstyrelserna får ett aktivt stöd av Rikspolisstyrelsen med dess ansvar för uppföljningen på den nationella nivån.

Som jag förut framhållit är det angeläget att beträffande trafikövervakningen få till stånd en fördjupad samverkan mellan polisen och vägghållarna. Mina synpunkter och förslag beträffande den frågan har närmare redovisats i kapitel 17. Jag vill här understryka länsstyrelsernas ansvar för att bygga upp ett väl fungerande system för fortlöpande kontakter mellan polisen och Vägverket respektive

kommunerna. Inte minst när det gäller trafikolycksfallsutvecklingen är detta nödvändigt med hänsyn till den av mig föreslagna målangivelsen för polisens trafikövervakning.

I anslutning till länsstyrelsernas årliga beslut om dispositionen av länsramarna för polisverksamheten i länen bör - i enlighet med mina förslag i kapitel 17 - också kunna införas en fastlagd ordning för en gemensam beredning av frågorna om trafikövervakningen under ledning av länspolismästaren och vägdirektören i den väghållningsregion dit länet hör. Syftet med en sådan beredning bör vara att åstadkomma en samordnad resursprioritering på grundval av de fastlagda riktlinjerna för polisens trafikövervakning. Jag är övertygad om att en sådan ordning i hög grad kan tjäna det gemensamma syftet att åstadkomma större trygghet och säkerhet i trafiken i en naturlig växelverkan mellan den trafiksäkerhetsansvariga väghållaren och den trafikövervakande polisen.

För den länsövergripande trafikövervakningen har jag i kapitel 17.2 föreslagit en särskild samverkansform med utgångspunkt i väghållningsregionerna.

19.5 Fortlöpande utbildningsinsatser för trafikpoliserna - och tillräckliga medel även för utrustningsanskaffning

Under utredningsarbetet har jag i flera sammanhang kunnat notera den stora vikt och betydelse som trafikpoliserna med rätta fäster vid utbildningsmöjligheterna. En ny giv med förnyelse och utveckling i trafikövervakningen motiverar en ny giv också när det gäller utbildningsinsatserna för trafikpolisen. Utbildningen bör ligga i linje med reformförslagen om trafikpolisens verksamhet och därför ges en i flera avseenden ändrad inriktning. Den kan också behöva ske i delvis andra former än i dag med större möjlighet till regionalt ordnad utbildning. Det blir en viktig uppgift för Rikspolisstyrelsen och länspolismästarna att i samverkan med trafikpoliserna genomföra en sådan förnyelse av trafikpolisutbildningen. Trafikpolisutredningens betänkande med dess åtgärds katalog bör lämpligen ingå i kurslitteraturen.

Mot den här bakgrunden vill jag understryka angelägenheten av att länsstyrelserna vid dispositionen av länsramarna för polisväsendet avsätter tillräckliga medel till trafikpolisen för personalutbildningen; detsamma gäller också med avseende på utrustningsanskaffningen för trafikpoliserna. Det är i grunden lönsamma investeringar i utvecklingsmöjligheterna för trafikpolisen och en förutsättning för den förnyelse och utveckling av verksamhetsformerna som jag har

föreslagit på en lång rad punkter (166).

Det finns särskild anledning att fästa uppmärksamheten på de här berörda frågorna, eftersom jag under utredningsarbetet har kunnat notera vissa tendenser hos en del polismyndigheter med trafikavdelningar att för budgetåret 1992/93 dra ner medelsanvisningen för just utbildning och utrustningsanskaffning för trafikpolisen. Detta strider mot regeringens förut nämnda beslut den 19 mars 1992 om att inga betydande förändringar bör göras när det gäller planeringen av trafikpolisens verksamhet för budgetåret 1992/93. I de av länsstyrelserna disponerade länsramarna är inkluderat avsevärda medel för dessa ändamål. Regeringen har i planeringsanvisningarna för budgetåret 1992/93 särskilt angett att behovet av medel för utbildning och utrustningsanskaffning skall beaktas vid medelsdispositionen. Jag har i en särskild skrivelse till rikspolischefen i juni 1992 föreslagit att Rikspolisstyrelsen i samverkan med länspolismästarna inom ramen för sitt tillsynsansvar och sina befogenheter att meddela föreskrifter vidtar åtgärder för att säkerställa att utbildning och utrustningsanskaffning för trafikpolisen under budgetåret 1992/93 hålls på en tillräckligt hög nivå.

20 Snabbt genomförande

20.1 Effektivitetsvinster på 30 miljoner kronor i månaden

Det är viktigt att snabbt komma igång med den i detta betänkande föreslagna förnyelsen av polisens trafikövervakning. Det är viktigt därför att förslagen kan ge betydande trafiksäkerhetseffekter - och olyckstopparna i trafiken under sommaren 1992 understryker behovet av snabba åtgärder. Det är viktigt att snabbt komma igång också därför att förslagen inrymmer betydande ekonomiska effektivitetsvinster. Inom den befintliga kostnadsramen på ca 700 miljoner kronor per år för trafikpolisens verksamhet kan man få ut mer än dubbelt i mätbar effektivitet. För varje månad man dröjer med att börja genomföra de effektivitetshöjande åtgärderna, så missar man i sluträkningen ett månadsbelopp på över 30 miljoner kronor i effektivitetsvinster.

20.2 Sätt igång redan under hösten 1992 - massiv trafikövervakning sommaren 1993

Det i grunden allra viktigaste är naturligtvis ändå att man i takt med de många åtgärdsförslagens genomförande otvetydigt kan få ut allt större trafiksäkerhetseffekter. Tryggare och säkrare trafikmiljöer med mindre antal dödade och svårt skadade i trafiken skall samtidigt vara ett mått på effekterna i polisens trafikövervakning. När man inte det målet, så är det något fel i trafikövervakningen.

Betänkandet innehåller både förslag om målangivelser och en rad konkreta åtgärdsförslag med det gemensamma syftet att förnya och utveckla polisens trafikövervakning. Utredningsförslagen i båda dessa avseenden är beroende av varandra: målangivelser utan konkreta åtgärder skulle ingenting vara värda, likaväl som en rad åtgärdsförslag utan en klar målangivelse skulle sväva i luften som något slags självändamål. Enligt min mening är det därför viktigt att *helheten* i mitt betänkande följer med även vid den fortsatta behandlingen med statsmakternas ställningstagande och beslut beträffande trafikövervakningsreformen.

Som har framhållits i kapitel 11 är målangivelsen med en kraftig

minskning av trafikdöden den ena huvuduppgiften för min utredning om polisens trafikövervakning. Sätter man det målet högt, så måste man också höja ribban ordentligt när det gäller kraven på effekten i polisens trafikövervakning. Att ange hur det skall gå till har jag sett som den andra huvuduppgiften för min utredning.

Det målet och de medlen vill jag att statsmakterna snabbt tar ställning till.

Måluppfyllelsen och genomförandet av åtgärds katalogen är sedan en uppgift som polisen själv skall ha det operativa ansvaret för. Som framhålls i kapitel 11 och kapitel 19 är det i sin tur ett ansvar som skall utkrävas genom en årlig konkret uppföljning av verksamhetens resultat.

Målangivelserna och de andra mer framåtsyftande åtgärdsförslagen - t.ex. talen för effektökningarna - är utformade på ett sådant sätt, att de efter remissbehandlingen skall kunna föras fram för beslut i 1993 års budgetproposition i januari 1993 i form av konkreta riktlinjer för polisens trafikövervakning för den då aktuella budgetperioden. Detta gäller utredningsförslagen i kapitlen 10-12 och 19, liksom en del av de grundläggande förslagen i de övriga förslagskapitlen. I några avseenden - framför allt i kapitlen 16 och 17 - har utredningsförslagen också en konkret anknytning till det pågående arbetet med ett trafiksäkerhetsprogram och en trafiksäkerhetspolitisk proposition.

Den långa raden av konkreta åtgärdsförslag för trafikövervakningen som läggs fram i kapitlen 13-18 är det fullt möjligt att börja genomföra redan under hösten 1992. Detta bör regeringen kunna ge uttryck för så snart som möjligt sedan betänkandet har framlagts i september 1992. En sådan startsignal från regeringen för det löpande förnyelsearbetet beträffande trafikövervakningen ser jag som en viktig åtgärd för att snabbt komma igång med en hel del av de konkreta åtgärderna och med uppbyggnaden av en trafikövervakning byggd på de nya förutsättningarna. Som ett av inslagen i det sammanhanget vill jag föreslå att förberedelser vidtas för en massiv polisinsats i trafikövervakningen under trafiktopparna sommaren 1993.

Rikspolisstyrelsens uppgift att förmedla och följa upp statsmakternas intentioner blir av stor betydelse när det gäller att snabbt komma igång med den av mig föreslagna förnyelsen av polisens trafikövervakning. Jag föreslår att regeringen ger Rikspolisstyrelsen ett särskilt uppdrag att driva på och bevaka genomförandet av de i detta betänkande framlagda förslagen om reformeringen av polisens trafikövervakning. Under de första årens genomförandefas bör Rikspolisstyrelsen kunna disponera särskilda resurser för den viktiga uppgiften. För innevarande och de därpå följande två budgetåren har Rikspolisstyrelsen beräknat detta behov till ca 1,5 miljoner kronor per år. Jag tar för givet att Rikspolisstyrelsen i det arbetet även engagerar erfarna och kunniga trafikpoliser från fältet.

Till sist är det ändå ute i vardagen i polisens trafikövervakning som det gäller att snabbt komma loss med de nya arbetsformerna och den nya målsättningen. Och om jag har avläst stämningen rätt, så finns det där hos de praktiskt verksamma trafikpoliserna en påtaglig otålighet att få ta tag i de nya möjligheterna.

20.3 Det behöver skakas om i begreppen

I min utredning om polisens trafikövervakning har jag eftersträvat att vara tydlig och konkret både i målangivelserna och i den långa raden av åtgärdsförslag. Många av de förslagen kräver ett visst mått av nytänkande. Det gäller även de resultatmått och nyckeltal som jag anger i flera avseenden. Därmed vill jag också ge ett tankeväckande perspektiv på trafikövervakningens innebörd.

- o När jag föreslår att antalet aktiva resurstimmar i polisens trafikövervakning genom ett bättre resursutnyttjande skall öka med ca 50 %, så leder detta till fler poliser ute på vägarna vid varje givet tillfälle.
- o När jag föreslår en rad nya arbetsmetoder, så ökar polisens synlighet i trafiken ännu mer.
- o När jag föreslår att man genom en annan arbetsinriktning i polisens trafikövervakning skall öka antalet kontroller från 2,5 miljoner till 6,5 miljoner kontroller per år, så innebär detta att trafikanterna i genomsnitt skall komma i direkt kontakt med polisens trafikövervakning en till två gånger om året mot nu en gång vartannat år.

Jag vill på det här sättet illustrera hur den långa raden av åtgärdsförslag ger ett gemensamt mönster av en trafikövervakning med bredare perspektiv och andra dimensioner än vad vi hittills har haft. Då kan man också lägga ribban högt i själva målangivelsen. Det behöver skakas om i begreppen - gamla invanda föreställningar behöver brytas upp.

Min föresats med detta betänkande är att det skall bli ett ordentligt lyft för polisens trafikövervakning. Det är i sin tur grunden för målangivelsen att kraftigt minska döden på vägarna.

Samtidigt vill jag med mina åtgärdsförslag väcka ett ökat medvetande om sambandet mellan polisen på vägarna och trafikanterna på vägarna. Här behöver man också skaka om i begreppen och lägga in en god portion av nytänkande. Jag syftar då inte enbart på att polisen skall synas mycket mer på vägarna - i det här sammanhanget vill jag vidga perspektivet. Jag vill föra in ett synsätt där polisen skall kunna se trafikanterna mer som en resurs och möjlighet och mindre

som ett problem i trafiken - en grundsyn som också lär komma till uttryck i det trafiksäkerhetsprogram som Vägverket nu håller på att ta fram.

Då måste vi samtidigt vara klara över det obestridliga faktum att polisen vid trafikövervakningen ofta ställs inför problem med trafikanterna i olika avseenden. Det kan ofta vara svåra problem som för sin lösning ställer stora krav på omdöme och handlingskraft hos den enskilda polismannen och där den gedigna polisutbildningen är av stor betydelse.

Ty visst finns det trafikhuliganer - likaväl som de i somras uppseendeväckande fotbollshuliganerna. Lika litet som fotbollshuliganerna har med fotboll att göra, har trafikhuliganerna med genomsnittstrafikanten att göra. Och lika väl som fotbollshuliganerna kräver bestämda och hårda tag från polisen, så krävs detsamma mot trafikhuliganerna. Trafikhuliganen är en feg stackare som uppträder hänsynslöst mot sin omgivning - med ett slags anonymitetsskydd i bilens plåtskal som någon har uttryckt det; han tränger sig före i bilkön och struntar i de mest grundläggande trafikreglerna för att komma fram före alla andra.

Det enda som biter på trafikhuliganerna är en stenhård trafikövervakning med resoluta ingripanden av polisen liksom kännbara påföljder.

I de här trafiksituationerna fullgör trafikpoliserna på det sättet sitt uppdrag att rädda liv - och här får man aldrig tveka.

I grunden är det ändå så, att trafikövervakningen i sin alldeles övervägande del är en förebyggande verksamhet som vinner på ett förtroendeskapande samarbete mellan polisen och trafikanterna. Det kräver en arbetsform för trafikövervakningen där man i de flesta trafiksituationerna kan se trafikanterna mer som en resurs och möjlighet och mindre som ett problem. Ett sådant sätt att arbeta kan betydligt öka effekten i polisens trafikövervakning. Som framhålls i kapitel 18 blir det lättare att leva upp till en tuff målangivelse om man så långt möjligt har trafikanterna *med sig* och inte *mot sig*. En trafikövervakning där trafikanternas attityder är positiva är inte bara trevligare - den är också effektivare.

Skall man gå till djupet med frågan om polisens trafikövervakning, så behöver man skaka om ordentligt i begreppen även i ett annat avseende. Samtidigt som vi genom en rad åtgärder gör trafikpolisen mer än dubbelt bättre så skall vi kanske väcka frågan om att trafikanterna också kan bli dubbelt bättre. Detta måste då inrymma en ny dimension av förtroendeskapande samverkan mellan trafikanterna och polisen. Men dessutom handlar det om människors sätt att uppträda och ta ansvar för sig själva och sin omgivning. Det handlar om respekten för spelreglerna i trafiken - spelregler som i sin tur måste vara accepterade av trafikanterna och praktiskt möjliga att leva

upp till. Det handlar också om sådana frågor som attityden till att alkohol och bilkörning inte hör ihop. Som jag har framhållit i kapitel 18 ger de här frågeställningarna uttryck för en gemensam grundsyn i mina förslag och i det trafiksäkerhetsprogram som Vägverket nu håller på att utarbeta.

Vi behöver också skaka om i begreppen och skärpa vår inställning till trafikdöden. Trafikdöden är något som vi måste hata och bekämpa. Jag har en känsla av att man ibland mest intresserar sig för att förklara - eller bortförklara - en dödsolycka; ofta med slutsatsen att det hade ingen polisövervakning kunnat förhindra. Det är inte polisen som håller i ratten, säger man. Det är väl sant rent bokstavigt, men visst är det ändå så att trafikanterna håller säkrare i ratten om man vet att polisen finns med i trafiken med ett vakande öga.

Tyvärr händer det och kommer alltid att hända dödsolyckor i trafiken som ingen polisövervakning i världen kan göra något åt. Men jag har vid mina kontakter under utredningsarbetet ändå ibland förvånats över en omedvetet passiv attityd hos många till det som enligt min mening är trafikövervakningens grundsats: att rädda liv. Vi måste mer än nu lyfta fram synsättet att varje trafikolycka med dödade eller svårt skadade alltid är en för mycket. Vi måste skapa en ökad medvetenhet om att trafikövervakningen liksom samspelet mellan trafikanterna och polisen här kan ge nya möjligheter som vi aktivt måste ta tag i. Då måste vi mer tydligt påvisa möjligheterna att med polisens trafikövervakning nedbringa de svåra trafikolyckorna och låta detta komma till uttryck i en grundläggande målsättning för verksamheten. En konsekvens av detta är att jag vill formulera trafikpolisens uppgift som ett uppdrag att rädda liv.

Det är förvisso mycket som behöver skakas om och många gamla invanda föreställningar som behöver brytas upp för att polisens trafikövervakning skall få den chans till förnyelse som den så väl behöver - och som trafikanterna så väl behöver och vill ha.

Förnyelsen och utvecklingen av polisens trafikövervakning kommer också att ställa nya krav på ledningsorganisationen för den här delen av polisens verksamhet. Den måste bl.a. ta sikte på att polisen inte bara är på plats när något har hänt - för trafikpolisen gäller det i fortsättningen att helst vara på plats innan något händer. Man måste mer än nu ta hänsyn till att juli är den mest trafikintensiva månaden under året - det är då 50 % mer trafik på vägarna än under april. Jag hänvisar till mitt förslag i föregående avsnitt om att förberedelser bör vidtas för en massiv polisinsats i trafikövervakningen under trafiktopparna sommaren 1993.

Mina reformförslag är nu uppbyggda på det sättet att regering och riksdag lägger fast en klar målangivelse med konkreta riktlinjer för trafikövervakningen. Både länspolismästare och trafikpolischef och

de lokala polischeferna får därmed ett uppdrag av statsmakterna som de har ledningsansvaret för och som skall genomföras av vår välkvalificerade poliskår - ett uppdrag som går ut på att rädda liv. Den uppgiften kommer att kräva både vilja och förmåga och en ständig strävan till förnyelse. Den kommer också att lägga ett tungt uppföljningsansvar på Rikspolisstyrelsen och länsstyrelserna - med ett effektivt uppföljningssystem där bortförklaringar blir bannlysta.

Det är också viktigt att ett synsätt med klara och raka ansvarsförhållanden i fortsättningen får prägla förhållandena över huvud taget på trafiksäkerhetsområdet. Alla former av delegationer eller trafiksäkerhetsråd och liknande bör enligt min mening bannlysas, eftersom de skapar oklarhet i ansvarsförhållandena och därmed i praktiken försvagar effektiviteten i verksamheten som sådan. Myndighetsansvaret i trafiksäkerhetsarbetet skall ligga på vägverket och beträffande trafikövervakningen på polisen - och inga andra.

Vägverket får med sin ställning det övergripande trafiksäkerhetsansvaret och polisen ansvarar med sin särskilda kompetens för trafikövervakningen. Vid verksamhetens bedrivande är det angeläget att både vägverket och polisen har en bred och aktiv samverkan med en rad andra viktiga aktörer på trafiksäkerhetsområdet - liksom med varandra. Beträffande trafikövervakningen läggs i detta betänkande fram åtskilliga förslag om sådana samverkansformer. Det låter sig väl förenas med grundregeln om ett klart uttalat myndighetsansvar. Statsmakterna lägger genom regering och riksdag fast mål och riktlinjer för övergripande trafiksäkerhetsinsatser liksom för polisens trafikövervakning och knyter därtill ett klart uttalat myndighetsansvar hos vägverket respektive polisen - ett ansvar som ytterst ligger på vägverkets generaldirektör respektive rikspolischefen.

Parallellt med en sådan renodling av myndighetsansvaret måste trafikanterna själva också känna ett ökat direkt ansvar för sitt eget beteende i trafiken - det är en förutsättning för att man påtagligt skall kunna minska de svåra trafikolyckorna. Därför är det viktigt att både trafiksäkerhetsprogrammet och polisens trafikövervakning utformas på ett sådant sätt att man får trafikanterna *med* sig och inte *mot* sig i kampen mot trafikdöden. Den frågeställningen har jag närmare utvecklat i kapitel 18.

20.4 En hälsning direkt till trafikpoliserna

Både målsättningen och de många åtgärdsförslagen i detta betänkande om polisens trafikövervakning ställer stora krav på trafikpolisen i dess fortsatta verksamhet. Med den ganska breda inblick som jag under utredningsarbetet har fått i trafikpolisens arbete är jag övertygad om att alla de berörda polismännen med gemensamma insatser

kommer att klara utmaningarna. Utan den kännedomen om yrkeskårens förmåga och dess gedigna kunnande hade jag i själva verket inte vågat lägga fram så långtgående förslag som det faktiskt har blivit. För till sist är det ändå i det praktiska arbetet ute i trafiken som både målsättningar och åtgärdsförslag skall omsättas i de eftersträlvade resultaten.

Ställer man som här höga krav på trafikpolisen - liksom på de polismän inom ordningspolisen som i ökad omfattning förutsätts delta i trafikövervakningen - så har de rätt att i sin tur ställa krav på goda förutsättningar för sitt arbete i olika avseenden. Det gäller i allra högsta grad sådana funktioner som personalutbildning och utrustningsanskaffning - en fråga som jag har behandlat särskilt i kapitlen 13 och 19. I själva finalen på mina åtgärdsförslag finns ett krav på tillräckliga medel till trafikpolisen för just personalutbildning och utrustningsanskaffning.

Se gärna detta förslag i finalen på min åtgärds katalog också som en hälsning och en förtroendeförklaring till en skicklig yrkeskår som med rätta sätter kunskapskraven högt. Kunskap är en god grund att bygga på när det gäller att förnya och utveckla verksamheten. I förening med trafikpolisernas erfarenhet och engagemang är det en oslagbar kombination. Och nog är det ett härligt jobb att som trafikpolis varje arbetsdag åka ut på vägarna med uppdrag att rädda liv... Lycka till!

Särskilt yttrande

Av experterna *Ulf Arvidsson, Håkan Jaldung* och
Lena Rydén

Utredaren bedömer att effektiviteten i polisens trafikövervakning kan mer än fördubblas under en kommande treårsperiod, samt att antalet dödade och svårt skadade i trafiken kan halveras under en femårsperiod.

Vi delar utredarens uppfattning om att målen för trafiksäkerhetsarbetet och för polisens trafikövervakning skall sättas högt. Som experter har var och en av oss haft synpunkter på olika delar av utredarens förslag. I likhet med honom anser vi att de samlade effekterna av förslagen i betänkandet blir mycket stora. Enligt vår mening kan de dock inte leda till en halvering av antalet dödade och svårt skadade inom den angivna tidsperioden.

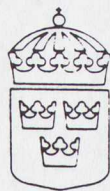
Särskilt yttrande

Av experterna Ulf Arvidsson, Håkan Jälskog och
Lena Kjeller

Utredaren bedömer att tillräckligheten i polisens trafikövervakning kan
mer än fördubblas under en kommande nästperiod, samt att antalet
dödade och svårt skadade i trafik kan halveras under en femårs-
period.

Vi delar utredarens uppfattning om att målen för trafiköver-
vakning och för polisens trafikövervakning skall sättas högre. Som
experter har vi och en av oss haft synpunkter på olika delar av
utredarens förslag. I likhet med honom anser vi att de senaste
effekterna av försagen i bedömandet blir mycket stora. Ettligt vår
mening kan de dock inte leda till en halvering av antalet dödade och
svårt skadade inom den angivna tidsperioden.

Kommittédirektiv



Dir. 1991:37

Översyn av polisens trafikövervakning

Dir. 1991:37

Beslut vid regeringssammanträde 1991-05-16

Chefen för civildepartementet, statsrådet Johansson, anför.

Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas för att se över polisens trafikövervakning. Huvuduppgiften skall vara att utreda om polisens trafikövervakning kan göras effektivare. Särskilt viktigt är det att effekterna av olika arbetsmetoder blir belysta.

I uppdraget ingår dessutom bl.a. att ytterligare undersöka förutsättningarna för en bättre samverkan mellan polisen och andra myndigheter som berörs av polisens trafikövervakning. Utredaren bör särskilt undersöka hur en ökad kommunal medverkan i trafikövervakningen skall kunna utformas. Även i övrigt bör utredaren undersöka uppgiftsfördelningen mellan lokal, regional och central nivå när det gäller trafikpolisens verksamhet samt lämna förslag till de förändringar i fråga om lednings- och organisationsstruktur som kan behövas.

En av utredningens utgångspunkter bör vara den översyn av det offentliga trafiksäkerhetsarbetets inriktning och organisation, som för närvarande görs genom försorg av en särskild utredare (dir. 1990:86). En annan utgångspunkt bör vara de principer för den framtida organisationsstrukturen inom polisen, som lagts fast i proposition 1989/90:155 om förnyelse inom polisen och i direktiven för den översyn av polisväsendets organisation som görs i anslutning till utarbetandet av ett nytt budgetsysteem för polisväsendet (jfr prop. 1990/91:100 bil. 15 s. 63).

Inledning

År 1988 antog riksdagen regeringens proposition Trafikpolitiken inför 1990-talet (prop. 1987/88:50, TU 16, rskr. 201). I riksdagsbeslutet lades de

övergripande riktlinjerna för det framtida trafiksäkerhetsarbetet fast. Av beslutet framgår bl.a. att det krävs en effektiv trafikövervakning för att nå de trafiksäkerhetsmål som statsmakterna har angett. Riksdagen har därefter behandlat en rad frågor om t.ex. polisens trafikövervakning och andra åtgärder mot bl.a. hastighetsöverträdelser (1989/90:JuU4).

Under senare år har diskussionen om polisens trafikövervakningsverksamhet fått förnyad kraft genom bl.a. ett antal skrivelser och förslag från berörda myndigheter på trafikrådet till regeringen. Sålunda har t.ex. rikspolisstyrelsen i anslagsframställningen för polisväsendet avseende budgetåret 1990/91 hemställt att regeringen uppdrar åt rikspolisstyrelsen att se över trafikpolisens organisation m.m. Riksrevisionsverket har föreslagit vissa ändringar i fråga om den statliga fordonskontrollen, vilka bl.a. berör polisen. Statens räddningsverk och trafiksäkerhetsverket har förordat en ökad direktiv rätt för rikspolisstyrelsen på trafikövervakningens område. Flera kommuner har framfört önskemål om en ökad kommunal medverkan i trafikövervakningen.

Det ligger i sakens natur att vissa mera grundläggande frågor om polisens trafikövervakning endast i mindre utsträckning kunde tas upp inom ramen för det omfattande arbetet med polisreformen. Jag tänker då närmast på inriktningen och effekterna av trafikövervakningsarbetet. Även formerna för polisens trafikövervakningsverksamhet liksom polisens roll i det samlade trafiksäkerhetsarbetet ägnades liten uppmärksamhet i samband med polisreformen.

Inte minst från effektivitetssynpunkt är det numera en uttalad målsättning att statlig verksamhet från tid till annan blir föremål för en allmän översyn och prövning med avseende på bl.a. inriktning och organisation. En sådan målsättning måste ha särskilt stark giltighet för en verksamhet som polisens trafikövervakning med hänsyn till dess stora betydelse för att minska antalet skadade och dödade i trafiken. Till detta kommer den snabba tekniska utvecklingen av fordonens standard under senare år men också den tekniska utrustningen som används eller kan användas i polisens trafikövervakningsverksamhet.

En översyn är också önskvärd mot bakgrund av att det nu gått fem år sedan polisreformen genomfördes med, för trafikövervakningens del, förändringar av främst organisatorisk art. Det kan därför vara lämpligt att nu utvärdera och se över vad dessa förändringar inneburit för det samlade trafiksäkerhetsarbetet.

Mot den bakgrund jag nu angivit anser jag att tiden är mogen för en översyn av polisens trafikövervakning. I propositionen 1989/90:155 om förnyelse inom polisen (förnyelsepropositionen) har jag förordat att polisens verksamhet med trafikövervakning blir föremål för en särskild utredning med avseende bl.a. på organisationsfrågor och arbetsmetoder. Även vissa andra

frågor med anknytning till trafikövervakningen bör enligt propositionen bli behandlade i utredningen. Riksdagen hade ingen erinran däremot (bet. 1990/91:JuUI, rskr. 1).

Översynen bör anförtros en särskild utredare.

Trafikövervakningsverksamhetens inriktning

Polisens uppgifter på trafikområdet är omfattande. Till förebyggande åtgärder hör t.ex. trafikundervisning i skolan, medverkan i olika slag av planeringsinsatser för ökad trafiksäkerhet, information genom massmedier och information till föreningar. Övervakning av trafiken sker genom såväl synlig som s.k. dold övervakning. Övervakningen leder till olika slag av repressiva åtgärder, främst genom utfärdande av ordningsbot, men också genom rapportering av brott mot trafikbestämmelserna. En närliggande uppgift är utredning av trafikbrott, i de fall insatser utöver själva rapporteringen krävs för ärendenas fortsatta handläggning. Slutligen ger polisen en omfattande service till allmänheten, t.ex. upplysningar, trafikdirigering samt direkt hjälpan insatser.

I budgetpropositionen och i regleringsbrevet för varje budgetår anges de grundläggande riktlinjerna för polisens trafikövervakning. Under senare år har kontrollen av fordonshastigheten getts en framskjuten plats. Med anledning av vad som sägs i budgetpropositionen och i regleringsbrevet ankommer det därefter på rikspolisstyrelsen att förmedla statsmakernas beslut och riktlinjer till den regionala och lokala polisorganisationen samt att närmare följa upp verksamheten och redovisa resultatet av denna till regeringen.

Utredaren bör granska den avvägning som myndigheterna inom ramen för de allmänna riktlinjerna gör beträffande olika slag av verksamhet på trafikpolisens område. Mot bakgrund av de allmänna principer som i framtiden skall vara vägledande för polisens uppgifter i samhället och med beaktande av effekterna av olika arbetsmetoder inom trafikövervakningen bör utredaren överväga om balansen mellan de repressiva och de förebyggande insatserna på trafikområdet kan och bör ändras.

Yrkesroller m.m.

I förnyelsepropositionen slås fast att polispersonalens kompetens måste tas till vara på bästa sätt. För arbetsuppgifter där den polisiära kompetensen kan ersättas, skall andra personalkategorier utnyttjas i ökad omfattning. Detta borde kunna ske i en inte obetydlig utsträckning på trafikområdet. Många arbetsmoment i trafikövervakningen är sådana att man inte behöver ha en traditionell polisutbildning för att kunna utföra dem.

Utredaren bör därför undersöka i vilken omfattning som andra personal-kategorier kan biträda polisen i trafikövervakningsarbetet. Därvid bör utredaren ta del av erfarenheter som dragits vid polismyndigheter, där en utveckling i denna riktning redan påbörjats.

En viktig avgränsningsfråga gäller kommunernas uppgifter på trafikområdet. Från kommunalt håll finns det ett uttalat önskemål om en utökad övervakning, främst på sådana områden där de kommunala intressena är särskilt framträdande. Det kan gälla miljöaspekterna vid s.k. tomgångskörning, åtgärder för att minska biltrafiken eller för att öka trafikframkomligheten. Här kan polisen i dag inte alltid prioritera sitt resursutnyttjande i enlighet med kommunernas intressen. En ökad frihet för kommunerna att medverka i trafikövervakningen vore från denna synpunkt önskvärd, i vart fall om kommunerna själva svarar för merkostnaderna. Utredaren bör analysera frågan om en ökad kommunal medverkan på trafikövervakningens område samt överväga vilka åtgärder som skulle kunna vidtas för att åstadkomma en sådan utveckling. Utgångspunkten bör i så fall vara att kommunerna själva beslutar om vilken omfattning deras medverkan bör ha och att eventuella merkostnader kan finansieras utan att skattetrycket ökar.

Frågor om huvudmannaskapet för den statliga fordonskontrollen och vissa andra samordningsuppgifter på trafiksäkerhetsområdet är föremål för en särskild utredning (dir. 1990:86).

Som framgår av uttalanden i propositionen 1989/90:155 om förnyelse inom polisen står det klart att polisen även i fortsättningen bör medverka i kontrollen av fordon på väg. Samtidigt bör den inriktning fullföljas som riksdagen beslutade om redan åren 1981 och 1985 (prop. 1981/82:13, JuU 24, rskr. 210 och prop. 1984/85:81, JuU 18, rskr. 164). Den innebär att polisen begränsar sina insatser för den tekniska kontrollen av de tyngre fordonen och fordon med speciell konstruktion. Utredaren bör därför undersöka förutsättningarna och anvisa former för en bättre samverkan mellan de berörda myndigheterna på detta område, i den mån frågan inte är föremål för utredning i annan ordning.

Metoder

Polisen använder olika metoder i trafikövervakningen. Hastighetsövervakning bedrivs genom fast och rörlig övervakning med hjälp av radarhastighetsmätare, instrument för mätning av genomsnittshastighet (polis-pilot) samt stoppur och helikopter vid uppmätt vägsträcka. Beteendeövervakning utförs vanligtvis genom att polismän observerar trafikanternas uppträdande i trafiken. Med hjälp av en genomsnittshastighetsmätare kopplad till videokamerautrustning har polisen möjlighet att effektivt kombinera hastighetsövervakning med övervakning av trafikanternas beteende. Användandet av

en videokamera innebär också en väsentligt förbättrad dokumentation av påstådda felbeteenden och begångna trafikbrott.

Vissa metoder är mycket personalkrävande, t.ex. bemannade radarkontroller, men är å andra sidan effektiva i den meningen att många fordon kontrolleras. Andra metoder, främst s.k. dold övervakning med polispiilot eller videoutrustning, ger en lägre repressivitet i förhållande till personalresurserna och är dyra, men anses skapa en osäkerhet hos presumtiva lagbrytare i trafiken så att dessa finner för gott att inordna sig under trafikreglerna.

Rikspolisstyrelsen har medverkat i en internordisk ledningsgrupp för samordning av forskningsprojekt inom trafikövervakningsområdet. Utredaren bör ta del av de rön som hittills framkommit i detta arbete. Därefter bör utredaren undersöka kostnaderna vid användandet av olika metoder. Här kommer en närmare analys sannolikt att ge mycket intressanta besked. Vad kostar t.ex. helikopterövervakningen per timme? Kan användandet av videoutrustning leda till ett enklare förfarande och till lägre kostnader för rättsväsendet vid lagföring av vissa trafikbrott? Dessa och liknande frågor bör ställas.

En viktig fråga gäller bilpatrulleringen. S.k. parpatrullering innebär att två polismän med var sitt fordon övervakar trafiken relativt nära varandra så att ingripanden kan göras gemensamt. Oftast utförs bilpatrulleringen emellertid av två polismän i samma bil. Man äberopar i regel skyddsaspekter samt rättssäkerheten ("två vittnen") som motiv för denna patrulleringsform. Utomlands är enkelpatrullering däremot vanligt förekommande. Utredaren bör belysa vilka effekter som en väsentligt ökad enmanspatrullering skulle få för polisens trafikövervakning. Vidare bör undersökas om invändningarna mot patrulleringsformen är realistiska.

En uttalad målsättning för utredarens arbete måste vara att presentera förslag som gör att polisens trafikövervakning kan bedrivas på ett mer kostnadseffektivt sätt.

En metodfråga av delvis annat slag är hur polisen bör gå till väga för att stoppa fordon som inte stannar på polismans tecken. De biljakter som inte sällan blir följden av sådana händelser har från olika håll utsatts för kritik med hänvisning till att de kan utsätta både den flyende bilisten och andra trafikanter för stora faror. Å andra sidan är det uppenbart att polisen inte regelmässigt kan avstå från att ingripa exempelvis mot fordonsförare som bryter sig igenom en av polisen upprättad spärr.

Ledning och organisation

I förnyelsepropositionen beskrivs principerna för polisväsendets organisation. Med utgångspunkt från vad som anförts i propositionen görs inom civildepartementet en översyn av organisationsstrukturen inom polisen med

syfte att åstadkomma de organisatoriska förändringar som behövs för att polisen skall kunna fungera effektivt under de budgetmässiga och andra förutsättningar som kommer att gälla i fortsättningen (jfr prop. 1990/91:100 bil. 15 s. 63). I direktiven för översynen anges bl.a. att polisens regionala organisation bör utformas enligt den s.k. länspolisjästarmodellen i hela riket och att verksamheten skall organiseras så att administrationen kan nedbringas och att de samlade resurserna kan användas på effektivaste möjliga sätt. Att länen också i fortsättningen bör utgöra den regionala basen för polisen bör dock enligt direktiven inte hindra att vissa polisiära funktioner organiseras med utgångspunkt från större geografiska områden.

Även om polisorganisationen alltså är föremål för översyn i särskild ordning kan det finnas skäl för den särskilde utredaren att överväga vissa organisatoriska frågor. Sålunda bör övervägas i vad mån de speciella förutsättningar som gäller för trafikövervakningen och de metoder som, enligt vad utredaren kommer fram till, bör användas vid arbetet föranleder att trafikövervakningen bör bedrivas i organisatoriska former som skiljer sig från vad som gäller för polisverksamhet i allmänhet. Det kan gälla exempelvis de organisatoriska ramarna för samverkan mellan trafikpolis och ordningspolis och frågan om ledningen av trafikövervakningen bör organiseras med utgångspunkt från större regionala områden än de nuvarande länen. Utredaren skall också undersöka hur länsstyrelserna utvecklat den samordning och samverkan av trafikövervakningen som enligt tidigare riksdagsbeslut bör åstadkommas genom länsstyrelsernas försorg (prop. 1983/84:89, JuU 16, rskr. 182). Också rikspolisstyrelsens roll i lednings- och planeringsprocessen bör belysas.

Arbetsformer m.m.

För den särskilde utredaren gäller regeringens direktiv (dir. 1984:5) till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående utredningsförslagets inriktning.

En grundläggande förutsättning skall vara att trafikövervakningsverksamheten skall bedrivas inom nuvarande eller om möjligt begränsade resursramar.

De ekonomiska konsekvenserna av utredarens förslag skall redovisas och de förutsägbara effekterna på olika områden skall analyseras. Detta gäller inte bara i den utsträckning som polisväsendet berörs. Även konsekvenserna för andra delar av den offentliga förvaltningen och andra sektorer av samhället skall anges. I de fall där så föreslås skall den särskilde utredaren lämna förslag till hur överföring av resurser mellan berörda verksamhetsområden bör genomföras.

Utredaren bör på de punkter där internationella utblickar kan vara av

värde skaffa sig en bild av hur man i andra jämförbara länder har löst eller avser att lösa de frågor som uppdraget omfattar. I detta sammanhang bör också erinras om regeringens direktiv (dir. 1988:43) till kommittéer och särskilda utredare angående beaktande av EG-aspekter i utredningsverksamheten.

Den särskilde utredaren bör samråda med berörda myndigheter och andra samhällsorgan samt med andra utredningar som t.ex. åklagarutredningen (dir. 1990:27) och utredningen om det offentliga trafiksäkerhetsarbetets inriktning och organisation (dir. 1990:86). Utredaren bör också beakta det pågående arbetet med införande av nytt budgetsystem för polisen och med översyn av organisationsstrukturen inom polisen (jfr prop. 1990/91:100 bil. 15).

Berörda fackliga huvudorganisationer bör ges tillfälle att föra fram synpunkter.

Utredningsuppdraget bör vara slutfört före utgången av september månad 1992.

Jag har i detta ärende samrått med chefen för justitiedepartementet och med chefen för kommunikationsdepartementet.

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen beordrar chefen för civildepartementet

- att tillkalla en särskild utredare omfattad av kommittéförordningen (1976:119),
- att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att regeringen beslutar att kostnaderna skall belasta trettonde huvudtitelns anslag Utredningar m.m.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Civildepartementet)

1. Die erste Gruppe ist diejenige, die sich durch die
 2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

13.

14.

15.

16.

17.

18.

19.

20.

21.

22.

23.

24.

25.

26.

27.

28.

29.

30.

31.

32.

33.

34.

35.

36.

37.

38.

39.

40.

41.

42.

43.

44.

45.

46.

47.

48.

49.

50.

51.

52.

53.

54.

55.

56.

57.

58.

59.

60.

61.

62.

63.

64.

65.

66.

67.

68.

69.

70.

71.

72.

73.

74.

75.

76.

77.

78.

79.

80.

81.

82.

83.

84.

85.

86.

87.

88.

89.

90.

91.

92.

93.

94.

95.

96.

97.

98.

99.

100.

Herleitung

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

13.

14.

15.

16.

17.

18.

19.

20.

21.

22.

23.

24.

25.

26.

27.

28.

29.

30.

31.

32.

33.

34.

35.

36.

37.

38.

39.

40.

41.

42.

43.

44.

45.

46.

47.

48.

49.

50.

51.

52.

53.

54.

55.

56.

57.

58.

59.

60.

61.

62.

63.

64.

65.

66.

67.

68.

69.

70.

71.

72.

73.

74.

75.

76.

77.

78.

79.

80.

81.

82.

83.

84.

85.

86.

87.

88.

89.

90.

91.

92.

93.

94.

95.

96.

97.

98.

99.

100.

Beim

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

13.

14.

15.

16.

17.

18.

19.

20.

21.

22.

23.

24.

25.

26.

27.

28.

29.

30.

31.

32.

33.

34.

35.

36.

37.

38.

39.

40.

41.

42.

43.

44.

45.

46.

47.

48.

49.

50.

51.

52.

53.

54.

55.

56.

57.

58.

59.

60.

61.

62.

63.

64.

65.

66.

67.

68.

69.

70.

71.

72.

73.

74.

75.

76.

77.

78.

79.

80.

81.

82.

83.

84.

85.

86.

87.

88.

89.

90.

91.

92.

93.

94.

95.

96.

97.

98.

99.

100.



Bilaga 2

Trafikavdelningen
Gunnar Andersson
Göran Nilsson
Gunilla Sörensen

1992-03-25

UNDERSÖKNING AV BILÄGARES ATTITYDER TILL TRAFIKÖVERVAKNING

Resultat från en enkätundersökning till ett urval av bilägare
november 1991.

Bilag 2

1931-03-22


 Svenska Vetenskapsakademien
 Svenska Vetenskapsakademien
 Göran Nilsson
 Göran Nilsson

UNDERSÖKNING AV HJÄRNENS AKTIVITET VID TRYKREKONSTRUKTION

Rapport från en undersökning till ett avsnitt av bilaga 2
 november 1931.

År	Antal	Antal	Antal	Antal	Antal
1931	10	10	10	10	10
1932	10	10	10	10	10
1933	10	10	10	10	10
1934	10	10	10	10	10
1935	10	10	10	10	10
1936	10	10	10	10	10
1937	10	10	10	10	10
1938	10	10	10	10	10
1939	10	10	10	10	10
1940	10	10	10	10	10
1941	10	10	10	10	10
1942	10	10	10	10	10
1943	10	10	10	10	10
1944	10	10	10	10	10
1945	10	10	10	10	10
1946	10	10	10	10	10
1947	10	10	10	10	10
1948	10	10	10	10	10
1949	10	10	10	10	10
1950	10	10	10	10	10
1951	10	10	10	10	10
1952	10	10	10	10	10
1953	10	10	10	10	10
1954	10	10	10	10	10
1955	10	10	10	10	10
1956	10	10	10	10	10
1957	10	10	10	10	10
1958	10	10	10	10	10
1959	10	10	10	10	10
1960	10	10	10	10	10
1961	10	10	10	10	10
1962	10	10	10	10	10
1963	10	10	10	10	10
1964	10	10	10	10	10
1965	10	10	10	10	10
1966	10	10	10	10	10
1967	10	10	10	10	10
1968	10	10	10	10	10
1969	10	10	10	10	10
1970	10	10	10	10	10
1971	10	10	10	10	10
1972	10	10	10	10	10
1973	10	10	10	10	10
1974	10	10	10	10	10
1975	10	10	10	10	10
1976	10	10	10	10	10
1977	10	10	10	10	10
1978	10	10	10	10	10
1979	10	10	10	10	10
1980	10	10	10	10	10
1981	10	10	10	10	10
1982	10	10	10	10	10
1983	10	10	10	10	10
1984	10	10	10	10	10
1985	10	10	10	10	10
1986	10	10	10	10	10
1987	10	10	10	10	10
1988	10	10	10	10	10
1989	10	10	10	10	10
1990	10	10	10	10	10
1991	10	10	10	10	10
1992	10	10	10	10	10
1993	10	10	10	10	10
1994	10	10	10	10	10
1995	10	10	10	10	10
1996	10	10	10	10	10
1997	10	10	10	10	10
1998	10	10	10	10	10
1999	10	10	10	10	10
2000	10	10	10	10	10
2001	10	10	10	10	10
2002	10	10	10	10	10
2003	10	10	10	10	10
2004	10	10	10	10	10
2005	10	10	10	10	10
2006	10	10	10	10	10
2007	10	10	10	10	10
2008	10	10	10	10	10
2009	10	10	10	10	10
2010	10	10	10	10	10
2011	10	10	10	10	10
2012	10	10	10	10	10
2013	10	10	10	10	10
2014	10	10	10	10	10
2015	10	10	10	10	10
2016	10	10	10	10	10
2017	10	10	10	10	10
2018	10	10	10	10	10
2019	10	10	10	10	10
2020	10	10	10	10	10
2021	10	10	10	10	10
2022	10	10	10	10	10

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- 1 Inledning
- 2 Undersökningspopulationen
- 3 Resultat
- 4 Sammanfattning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning
2. Underökningspopulationen
3. Resultat
4. Sammanfattning

1 INLEDNING

På uppdrag av Trafikpolisutredningen har VTI redovisat svaren på frågor som ställts till ett urval av bilförare avseende deras attityder till trafikövervakning. Frågorna, som bedömts betydelsefulla för utredningens arbete, ingår i en serie enkät- och intervjuundersökningar som utförts av VTI under hösten 1991 och våren 1992.

2 UNDERSÖKNINGSPOPULATIONEN

Undersökningspopulationen består av bilägare födda 1921 eller senare och ägare till bilar av årsmodell 1982 eller senare. Urvalet har erhållits från TSVs registeravdelning.

Urvalet baseras på två delpopulationer, en delpopulation från länen AB, C, D, O, P, K och M samt en delpopulation från övriga län med undantag av länen AC och BD. Inom varje delpopulation har ett systematiskt urval gjorts av 611 bilägare dvs totalt 1222 bilägare. Totalt 703 bilägare har besvarat enkäten jämnt fördelat på de båda delpopulationerna, vilket motsvarar en svarsprocent på 57.5 %. Påminnelse till de som inte svarat har inte varit aktuell.

De redovisade resultaten härrör från en sammanslagning av de båda delpopulationerna och kan betraktas som representativt för hela populationen med undantag för bilägare födda 1920 eller tidigare eller bilägare till bilar av årsmodell 1981 eller äldre.

De inkomna svarens fördelning på ålder, kön, körsträckor m m stämmer också väl överens med det ursprungliga urvalet och den kunskap som finns från olika bearbetningar och redovisad statistik för hela bilägarpopulationen. Det finns därför inga avgörande skäl som talar för att resultaten skulle nämnvärt skilja sig från vad som generellt gäller för hela bilägarpopulationen.

3 RESULTAT

I de resultat som redovisas i bilagens figurer och som i flertalet fall särredovisas för olika körsträckeklasser, < 1000 mil/år, 1000-2000 mil/år samt > 2000 mil per år, framgår följande utifrån de ställda frågorna.

Hur tycker du allmänt att hastighetsgränserna respekteras?
(Fråga 12)

70 % av de bilägare som svarat anger att respekten för hastig-

hetsgränserna är *mycket dålig* eller *ganska dålig* oavsett årlig körsträcka. 12 % hade ingen uppfattning medan 18 % tyckte att respekten var *ganska bra*.

Händer det att du själv kör mer än 10 km/h över hastighetsgränsen?
(Fråga 13)

42 % av de som svarat anger att de *ganska ofta* eller *mycket ofta* kör mer än 10 km/h över hastighetsgränsen. Svaren varierar med körsträckeklass. 23 % anger att de gör detta *ganska ofta* eller *mycket ofta* i den lägsta körsträckeklassen, 36 % i mellanklassen och 61 % bland de som kör mer än 2000 mil/år.

28 % anger att de *aldrig* eller *mycket sällan* kör mer än 10 km/h över hastighetsgränsen. Av dessa är det endast 4 %-enheter som svarar att de *aldrig* kör så fort.

Har du åkt fast för fortkörning?
(Fråga 14)

36 % av de som svarat anger att de åkt fast för fortkörning och av dessa anger 36 % att de åkt fast mer än en gång.

Även här spelar givetvis indirekt körsträckeklass en roll. 82 % av de med korta körsträckor anger att de aldrig åkt fast, 69 % i mellanklassen och 47 % bland långkörarna.

Dessa värden stämmer väl överens med vad som kan förväntas utifrån det antal ingripanden som polisen gör mot hastighetsbrott.

Tabell 1 Andel bilägare som åkt fast med hänsyn till antal gånger och årlig körsträcka

Körsträckeklass	Åkt fast				Summa minst en gång
	Aldrig	1 gång	2 gånger	Flera gångar	
<1000 mil/år	81.6 %	15.2 %	1.6 %	1.6 %	18.4 %
1000-2000 mil/år	69.1 %	21.1 %	8.7 %	1.2 %	30.9 %
>2000 mil/år	47.1 %	30.0 %	17.6 %	5.3 %	52.9 %
Summa	64.2 %	22.9 %	10.3 %	2.6 %	35.8 %

Hur fort tror du att man får köra vid hastighetsgräns X, utan att polisen ingriper?

(Fråga 15)

Hastighetsgräns

(X)

30 km/h	3 %	tror att man kan köra fortare än	40 km/h
50 km/h	5 %	"-	60 km/h
70 km/h	8 %	"-	80 km/h
90 km/h	12 %	"-	100 km/h
110 km/h	18 %	"-	120 km/h

30 km/h	76 %	tror att toleransen är högst 5 km/h
50 km/h	62 %	"-
70 km/h	44 %	"-
90 km/h	33 %	"-
110 km/h	33 %	"-

Bilförarnas uppfattning om polisens tolerans visar att majoriteten uppfattar att hastighetgränsöverträdelser med mer än 10 km/h beivras. Vid hastighetsgränserna 30 och 50 km/h är majoritetens uppfattning, 76 resp 62 %, att toleransen är högst 5 km/h medan de flesta tror att den är högre än 5 km/h vid högre hastighetsgränser.

Vilken kombination av ändrade hastighetsgränser och ändrad övervakning förordar du för att förbättra trafiksäkerheten i Tätorter?

(Fråga 16)

87 % tycker att nuvarande hastighetsgränser skall bibehållas i tätorter och 61 % av dessa förordar ökad övervakning.

... på Motorvägar?

(Fråga 17)

60 % av de tillfrågade önskar högre hastighetsgräns på motorvägar och 33 % av dessa förordar samtidigt ökad övervakning. Det är dock oklart om ställningstagandena är relaterade till hastighetsgränsen 90 eller 110 km/h. 38 % önskar oförändrade hastighetsgränser och av dessa förordar 51 % ökad övervakning.

... på Övriga vägar?

(Fråga 18)

77 % tycker att nuvarande hastighetsgränser skall bibehållas samtidigt som 48 % av dessa förordar ökad övervakning.

Om polisen upptäckt att du kört för fort med en hastighet som medför böter när skulle du då föredra att få inbetalningskortet för bötesbeloppet?

(Fråga 19)

71 % av de som svarat vill ha inbetalningskortet på platsen och 29 % i efterhand. Det är ingen skillnad med hänsyn till årlig körsträcka.

Om polisen upptäckt att du kört med en hastighet som medför återkallelse av körkortet, när skulle du föredra att polisen tog körkortet?

(Fråga 20)

55 % tycker att körkortet skall tas direkt och således 45 % att det skall tas i efterhand.

Känner du till de olika bötesbeloppen för fortkörning?

(Fråga 21)

Endast 4 % av de som svarat anger att de kan bötesbeloppen, 39 % vet ungefär och 57 % är osäkra. Kunskapen är något högre hos långkörarna, men det är endast 8 % av dessa som säger sig känna till bötesbeloppen.

Känner du till de regler som medför att körkortet återkallas vid fortkörning?

(Fråga 22)

Här är kunskapen större än för bötesbeloppen. 20 % säger sig veta, 56 % vet ungefär och 24 % är osäkra. Kunskapen är störst bland långkörarna, 29 % säger sig veta, och minst bland de som kör mindre än 1000 mil/år, där endast 10 % säger sig känna till.

Tror du att antalet dödade och skadade skulle minska om de flesta bilförarna respekterade gällande hastighetsgränser?

(Fråga 25)

66 % svarar ja, 22 % svarar nej och 12 % säger sig inte veta. Här spelar körsträckan en roll. Ju längre årlig körsträcka desto färre

Ja-svar (54 %) jämfört med de som kör lite (79 %).

Jämfört med nuvarande förhållanden hur stora resurser tycker du att man bör använda på övervakning av hastighet?

(Fråga 24 A)

20 % tycker att resurserna skall minskas, 46 % tycker att de skall vara oförändrade och 34 % tycker att de skall ökas. Här varierar uppfattningen med årlig körsträcka. Långkörarna är mindre positiva till ökning (25 %) jämfört med kortkörarna (45 %).

Jämfört med nuvarande förhållanden hur stora resurser tycker du att man bör använda för alkoholkontroller?

(Fråga 24 B)

88 % tycker att resurserna skall ökas. I stort sett ingen vill att de skall minskas. Det är ingen skillnad med avseende på körsträckor.

Jämfört med nuvarande förhållanden hur stora resurser tycker du att man bör använda på övrig trafikövervakning?

(Fråga 24 C)

53 % tycker att de skall ökas, 42 % att resurserna skall vara oförändrade och 5 % att de skall minskas. Här är långkörarna mer positiva till ökning (61 %) jämfört med kortkörarna (46 %).

Vilken av följande åtgärder skulle du i första hand förordna för att förbättra trafiksäkerheten?

(Fråga 25)

Tabell 2 Andel förare fördelat på de olika förordade åtgärderna efter körsträckeklass och totalt

	Körsträcka			Totalt
	<1000 mil/år	1000-2000 mil/år	>2000 mil/år	
Trafiksäkerhetskampanjer	17 %	17 %	9 %	15 %
Utbildning och information	27 %	36 %	39 %	35 %
Strängare straff för trafikbrott	25 %	15 %	9 %	15 %
Om- och nybyggnad av vägar	20 %	22 %	29 %	24 %
Högre krav på säkerhetsutrustning	3 %	2 %	-	1.5 %
Annat förslag	7 %	8 %	14 %	10 %

De mest erfarna bilförarna prioriterar utbildning och information tillsammans med ökad vägstandard medan de med lägre körerfarenhet också tror på strängare straff och trafiksäkerhetskampanjer.

Relativt få bilägare tycker att bilarnas säkerhetsutrustning bör förbättras. Tyvärr fanns inte alternativet övervakning med ovan som en följd av att enkätens huvudsakliga syfte var att belysa bilförarnas attityder till olika typer av övervakning och då särskilt hastighetsövervakning.

4 SAMMANFATTNING

När det gäller att tolka resultaten är det ibland lätt men i vissa fall kan det vara förenat med svårigheter. Detta speglas t ex av frågorna om hur ofta man kör fortare än 10 km/h över gällande hastighetsgräns, vilket 42 % sade sig göra ganska ofta eller mycket ofta, och uppfattningen om hur fort man får köra utan att polisen ingriper. Vid den senare frågan är det endast 18 % som tror att man kan köra mer än 10 km/h över hastighetsgränsen 110 km/h innan polisen ingriper och ännu färre vid lägre hastighetsgränser. Samtidigt är bilförarnas acceptans av nuvarande hastighetsgränser, bortsett från motorvägar, mycket stor och mer än hälften av de som accepterar hastighetsgränserna förordar ökad övervakning.

Acceptansen av ökade resurser för alkoholkontroller är mycket hög. Även när det gäller övrig övervakning tycker mer än hälften av bilförarna att resurserna skall ökas. Generellt gäller att bilägarna uttrycker ett önskemål om ökade övervakningsresurser.

Vid sidan om ökad övervakning framförs "Utbildning och information" tillsammans med "Om- och nybyggnad av vägar" som de mest angelägna trafiksäkerhetsåtgärderna. 59 % anser att i första hand en av dessa åtgärder kan förordas för att förbättra trafiksäkerheten. "Trafiksäkerhetskampanjer" förordas liksom "Strängare straff för trafikbrott" av 15 % av bilägarna.



Statens offentliga utredningar 1992

Kronologisk förteckning

1. Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. U.
2. Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter mer föroreningar inne än ute. M.
3. Psykiskt stördas situation i kommunerna – en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. S.
4. Psykiatri i Norden – ett jämförande perspektiv. S.
5. Koncession för försäkringssammanslutningar. Fi.
6. Ny mervärdesskattelag.
– Motiv. Del I.
– Författningstext och bilagor. Del 2. Fi.
7. Kompetensutveckling - en nationell strategi. A.
8. Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. Fi.
9. Ekonomi och rätt i kyrkan. C.
10. Ett nytt bolag för rundradiosändningar. Ku.
11. Fastighetsskatt. Fi.
12. Konstnärlig högskoleutbildning. U.
13. Bundna aktier. Ju.
14. Mindre kadmium i handelsgodsel. Jo.
15. Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. U.
16. Kroppen efter döden. S.
17. Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. S.
18. Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. S.
19. Långtidsutredningen 1992. Fi.
20. Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. S.
21. Bostadsstöd till pensionärer. S.
22. EES-anpassning av kreditupplysningslagen. Ju.
23. Kontrollfrågor i tulldatoriseringen m.m. Fi.
24. Avreglerad bostadsmarknad. Fi.
25. Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. U.
26. Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. S.
27. Årsarbetstid. A.
28. Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. Fi.
29. Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. S.
30. Kreditförsäkring – Några aktuella problem. Fi.
31. Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program. Ku.
32. Nya Inlandsbanan. K.
33. Kasinospelsverksamhet i folkrorelsernas tjänst? C.
34. Fastighetsdatasystemets datorstruktur. M.
35. Kart- och mättningsutbildningar i nya skolformer. M.
36. Radio och TV i ett. Ku.
37. Psykiatri och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. S.
38. Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. U.
39. Begreppet arbetsskada. S.
40. Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. Fi.
41. Angående vattenskottrar. M.
42. Kretslopp – Basen för hållbar stadsutveckling. M.
43. Ecocycles – The Basis of Sustainable Urban Development. M.
44. Resurser för högskolans grundutbildning. U.
45. Miljöfarligt avfall – ansvar och riktlinjer. M.
46. Livskvalitet för psykiskt långtidssjuka – forskning kring service, stöd och vård. S.
47. Avreglerad bostadsmarknad, Del II. Fi.
48. Effektivare statistikstyrning – Den statliga statistikens finansiering och samordning. Fi.
49. EES-anpassning av marknadsföringslagstiftningen. C.
50. Avgifter och högkostnadsskydd inom äldre- och handikappomsorgen. S.
51. Översyn av sjöpolisen. Ju.
52. Ett samhälle för alla. S.
53. Skatt på dieselolja. Fi.
54. Mer för mindre – nya styrformer för barn- och ungdomspolitik. C.
55. Råd för forskning om transporter och kommunikation. K.
Råd för forskning om transporter och kommunikation. Bilagor. K.
56. Färjor och farleder. K.
57. Beskattning av vissa naturaförmåner m.m. Fi.
58. Miljöskulden. En rapport om hur miljöskulden utvecklas om vi ingenting gör. M.
59. Läraruppdraget. U.
60. Enklare regler för statsanställda. Fi.
61. Ett reformerat åklagarväsende. Del. A och B. Ju.
62. Forskning och utveckling för totalförsvaret – förslag till åtgärder. Fö.
63. Regionala roller – en perspektivstudie. C.
64. Utsikt mot framtidens regioner – sju debattinlägg. C.
65. Kartboken. C.
66. Västsverige – region i utveckling. C.
67. Fortsatt reformering av företagsbeskattningen. Del 1. Fi.
68. Långsiktig miljöforskning. M.
69. Meningsfull vistelse på asylförläggning. Ku.
70. Telelag. K.
71. Bostadsförmedling i nya former. Fi.
72. Det kommunala medlemskapet. C.

Statens offentliga utredningar 1992

Kronologisk förteckning

73. Valfärd och valfrihet – service, stöd och vård för psykiskt störda. S.
74. Prova privat – Provning och mätteknik inom SP och SMP i europaperspektiv. N.
75. Ekonomisk politik under kriser och i krig. Fi.
76. Skogspolitiken inför 2000-talet. Huvudbetänkande. Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor I. Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor II. Jo.
77. Psykiskt störda i socialförsäkringen – ett kunskapsunderlag. S.
78. Utredningen om vissa internationella insolvensfrågor. Ju.
79. Statens fastigheter och lokaler – ny organisation. Fi.
80. Kriminologisk och kriminalpolitisk forskning. Ju.
81. Trafikpolisen mer än dubbelt bättre. Ju.

Statens offentliga utredningar 1992

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Bundna aktier. [13]
EES-anpassning av kreditupplysningslagen. [22]
Översyn av sjöpolisens. [51]
Ett reformerat åklagarväsende. Del A och B. [61]
Utredningen om vissa internationella insolvensfrågor. [78]
Kriminologisk och kriminalpolitisk forskning. [80]
Trafikpolisen mer än dubbelt bättre. [81]

Försvarsdepartementet

- Forskning och utveckling för totalförsvaret – förslag till åtgärder. [62]

Socialdepartementet

- Psykiskt stördas situation i kommunerna – en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. [3]
Psykiatri i Norden – ett jämförande perspektiv. [4]
Kroppen efter döden. [16]
Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. [17]
Tvängsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. [18]
Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. [20]
Bostadsstöd till pensionärer. [21]
Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. [26]
Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. [29]
Psykiatri och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. [37]
Begreppet arbetsskada. [39]
Livskvalitet för psykiskt långtidssjuka – forskning kring service, stöd och vård. [46]
Avgifter och högkostnadsskydd inom äldre- och handikappomsorgen. [50]
Ett samhälle för alla. [52]
Välfärd och valfrihet – service, stöd och vård för psykiskt störda. [73]
Psykiskt störda i socialförsäkringen – ett kunskapsunderlag. [77]

Kommunikationsdepartementet

- Nya Inlandsbanan. [32]
Råd för forskning om transporter och kommunikation. Råd för forskning om transporter och kommunikation. Bilagor. [55]
Färjor och farleder. [56]
Telelag. [70]

Finansdepartementet

- Koncession för försäkringssammanslutningar. [5]
Ny mervärdesskattelag.
– Motiv. Del 1.
– Författningstext och bilagor. Del 2. [6]
Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. [8]
Fastighetsskatt. [11]
Långtidsutredningen 1992. [19]
Kontrollfrågor i tull datoriseringen m.m. [23]
Avreglerad bostadsmarknad. [24]
Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. [28]
Kreditförsäkring – Några aktuella problem. [30]
Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. [40]
Avreglerad bostadsmarknad, Del II. [47]
Effektivare statistikstyrning – Den statliga statistikens finansiering och samordning. [48]
Skatt på dieselolja. [53]
Beskattning av vissa naturaförmåner m.m. [57]
Enklare regler för statsanställda. [60]
Fortsatt reformering av företagsbeskattningen. Del 1. [67]
Bostadsförmedling i nya former. [71]
Ekonomisk politik under kriser och i krig. [75]
Statens fastigheter och lokaler – ny organisation. [79]

Utbildningsdepartementet

- Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. [1]
Konstnärlig högskoleutbildning. [12]
Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. [15]
Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. [25]
Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. [38]
Resurser för högskolans grundutbildning. [44]
Läraryrket. [59]

Jordbruksdepartementet

- Mindre kadmium i handelsgödsel. [14]
Skogspolitiken inför 2000-talet. Huvudbetänkande. [76]
Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor I. [76]
Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor II. [76]

Arbetsmarknadsdepartementet

- Kompetensutveckling – en nationell strategi. [7]
Årsarbetstid. [27]
-

Statens offentliga utredningar 1992

Systematisk förteckning

Kulturdepartementet

- Ett nytt bolag för rundradiosändningar. [10]
Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program.
[31]
Radio och TV i ett. [36]
Meningsfull vistelse på asylförläggning. [69]

Näringsdepartementet

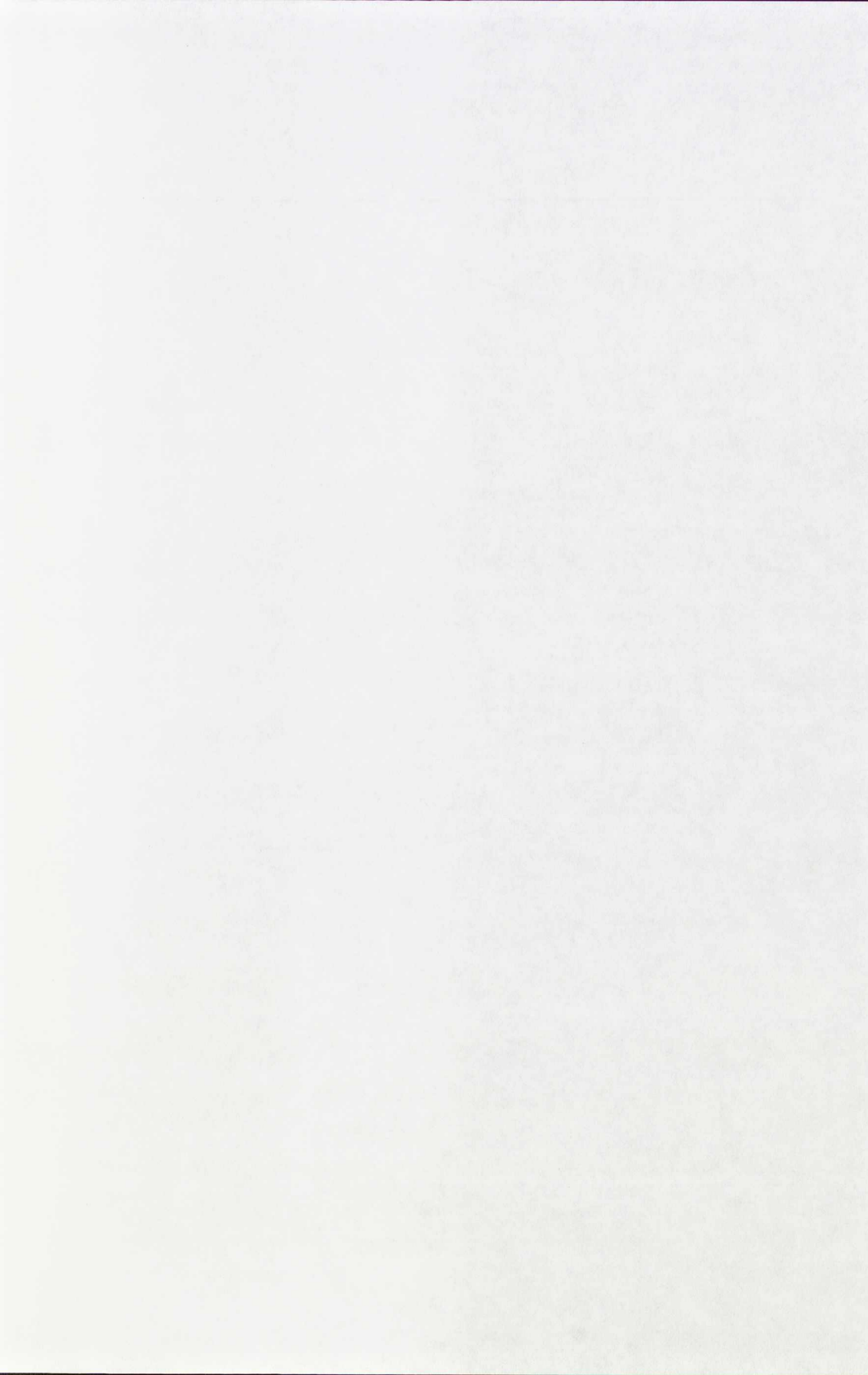
- Prova privat – Provning och mätteknik inom SP och
SMP i europaperspektiv. [74]

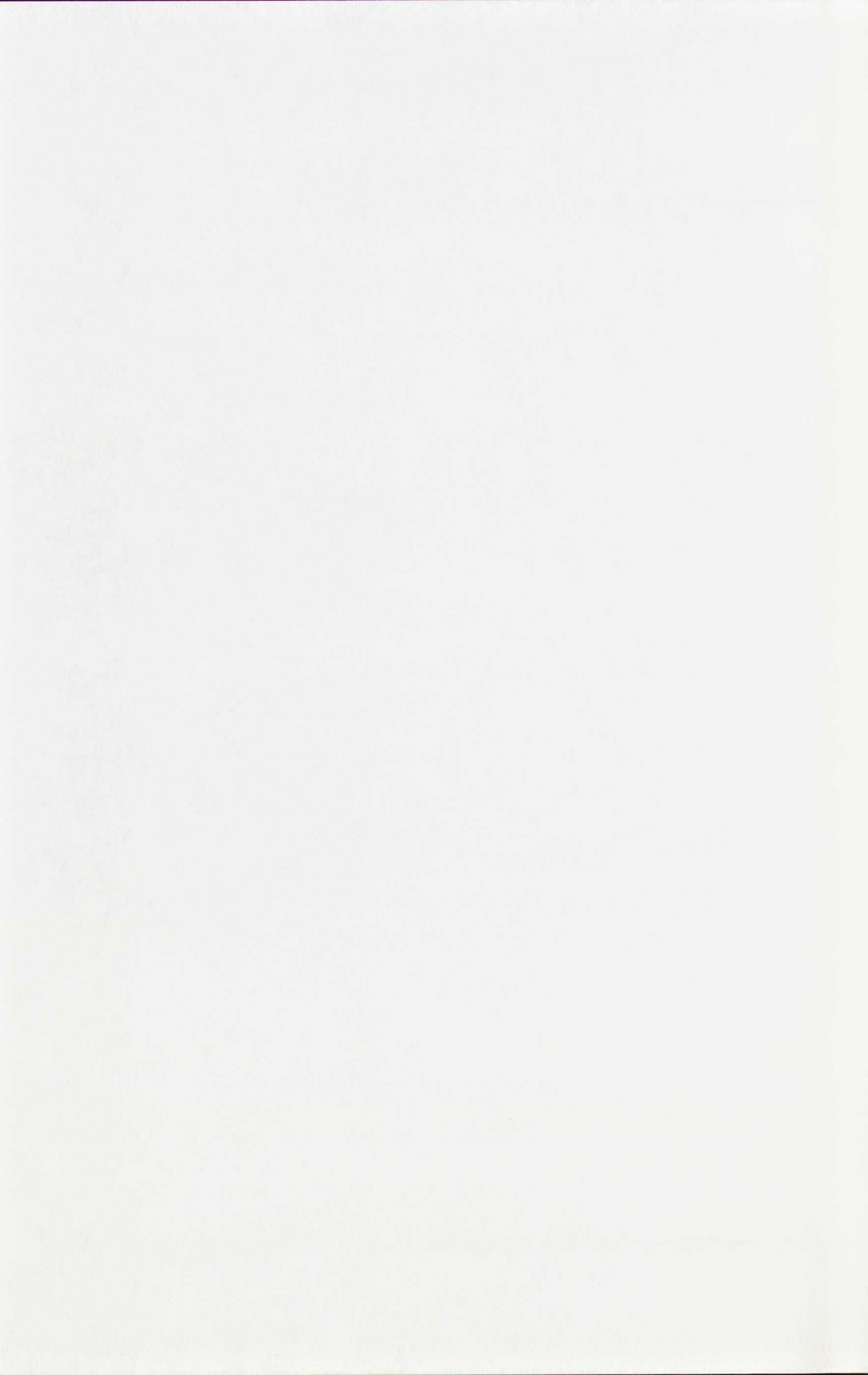
Civildepartementet

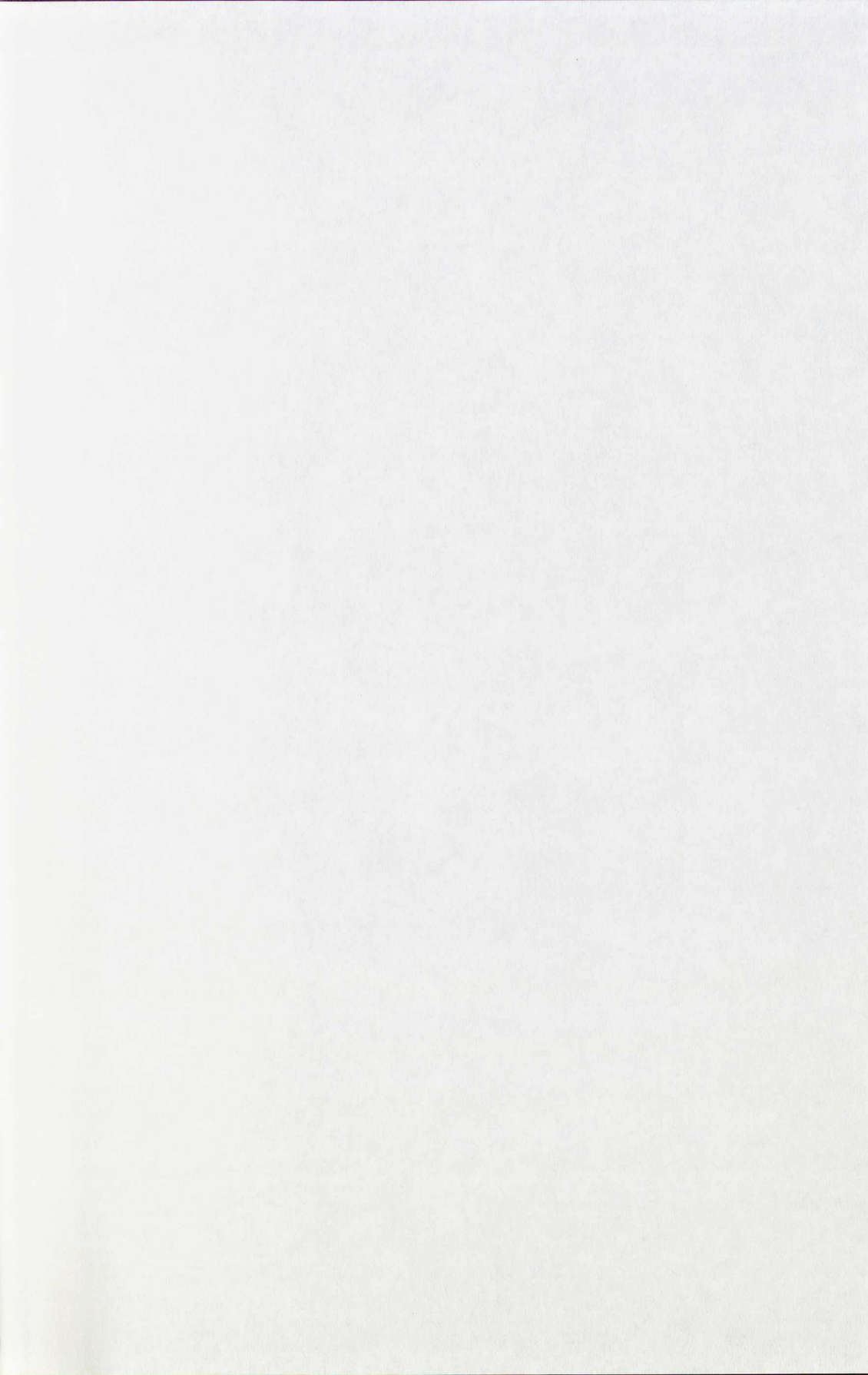
- Ekonomi och rätt i kyrkan. [9]
Kasinospelsverksamhet i folkrörelsernas tjänst? [33]
EES-anpassning av marknadsföringslagstiftningen. [49]
Mer för mindre – nya styrformer för barn- och
ungdomspolitiken. [54]
Regionala roller – en perspektivstudie. [63]
Utsikt mot framtidens regioner – sju debattinlägg. [64]
Kartboken. [65]
Västsverige – region i utveckling. [66]
Det kommunala medlemskapet. [72]

Miljö- och naturresursdepartementet

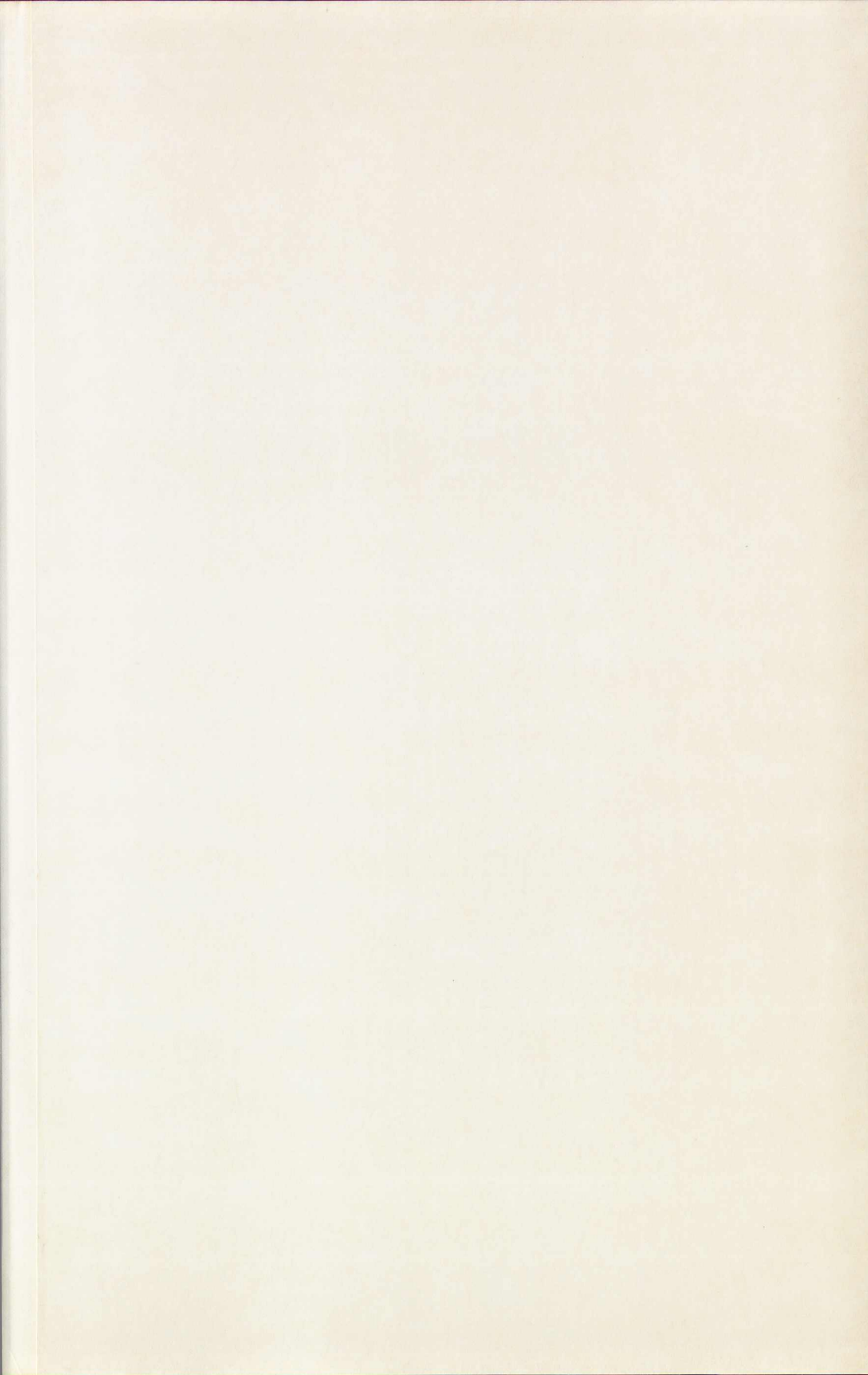
- Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter
mer föroreningar inne än ute. [2]
Fastighetsdatasystemets datorstruktur. [34]
Kart- och mättningsutbildningar i nya skolformer. [35]
Angående vattenskotrar. [41]
Kretslopp – Basen för hållbar stadsutveckling. [42]
Ecocycles – The Basis of Sustainable Urban Develop-
ment. [43]
Miljöfarligt avfall – ansvar och riktlinjer. [45]
Miljöskulden. En rapport om hur miljöskulden utveck-
las om vi ingenting gör. [58]
Långsiktig miljöforskning. [68]
-











Trafikpolisutredningen lägger i det här betänkandet fram omfattande förslag för att öka effekten i polisens trafikövervakning. Det sker i form av 166 konkreta åtgärdspunkter.

Målet är att försöka halvera antalet döda och svårt skadade i trafiken. Åtgärdsförslagen innebär att effekten i polisens trafikövervakning mer än fördubblas.

ALLMÄNNA FÖRLAGET

BESTÄLLNINGAR: ALLMÄNNA FÖRLAGET, KUNDTJÄNST, 106 47 STOCKHOLM
TEL: 08-739 96 30, FAX: 08-739 95 48
INFORMATIONSBOKHANDELN, MALMTORGSGATAN 5
(VID BRUNKEBERGSTORG), STOCKHOLM

ISBN 91-38-13146-3

ISSN 0375-250X