

# Polismyndighetens strategi för trafik som metod



**Polisen**

**PM 46/2016**

Saknr 190

Publicerades den  
12 oktober 2016

<i>Avser område/ämne</i> Trafik	<i>Gäller för följande organisatoriska enheter (adressater)</i> Polismyndigheten
<i>Beslutad av/titel</i> Mats Löfving chef Nationella operativa avdelningen	<i>Föredragande/organisatorisk enhet</i> Lena Tysk Ursula Eriksson Emil Nordlund Utvecklingscentrum Mitt
<i>Beslutsdatum</i> 2016-10-12	
<i>Gäller från och med</i> 2016-10-17	<i>Giltighetstid</i>
<i>Ersätter dokument som upphävs</i> Polisens trafiksäkerhetsstrategi och arbetet mot kriminella på vägnätet, POA-325-4941-10	

## 1 Syfte

Syftet med denna strategi är att tydliggöra vilka prioriteringar som gäller för verksamhetsområde trafik.

Som hjälpmedel vid genomförandet av denna strategi finns en införandeplan och metodstöd.

## 2 Övergripande uppdrag, vision och mål

Polisens uppdrag är att vi ska öka tryggheten och minska brottsligheten.

Visionen för polisens trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dö eller allvarligt skadas i vägtrafikmiljön, vilket är samma som för Nollvisionen<sup>1</sup>.

Polisens arbete i vägtrafikmiljön ska i så stor utsträckning som möjligt grunda sig på forskning och evidensbaserade arbetsmetoder.

Barnperspektivet ska särskilt beaktas genom att exempelvis öka antalet anmälningar till socialtjänst<sup>2</sup> när det anträffas onyktra förare som har egna eller sammanbor med andras barn. Genderperspektivet ska tillvaratas genom ökad förståelse för vem som begår brott i vägtrafikmiljön.

### 2.1 Mål

- Polisen ska bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i vägtrafikmiljön.
- Polisens arbete i vägtrafikmiljön ska uppdaga även annan brottslighet än den som är trafikrelaterad.
- Polisens arbete i vägtrafikmiljön ska stödja trygghetsmålen utifrån lokala problembilder.
- Anställda vid Polismyndigheten ska följa den interna trafiksäkerhetspolicyn och därigenom förstå värdet av både sitt eget arbete och sitt beteende i vägtrafikmiljön.

---

<sup>1</sup> Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (proposition 1996/97:137)

<sup>2</sup> 14 kap 1§ socialtjänstlagen (2001:453)

### 3 Strategisk huvudinriktning

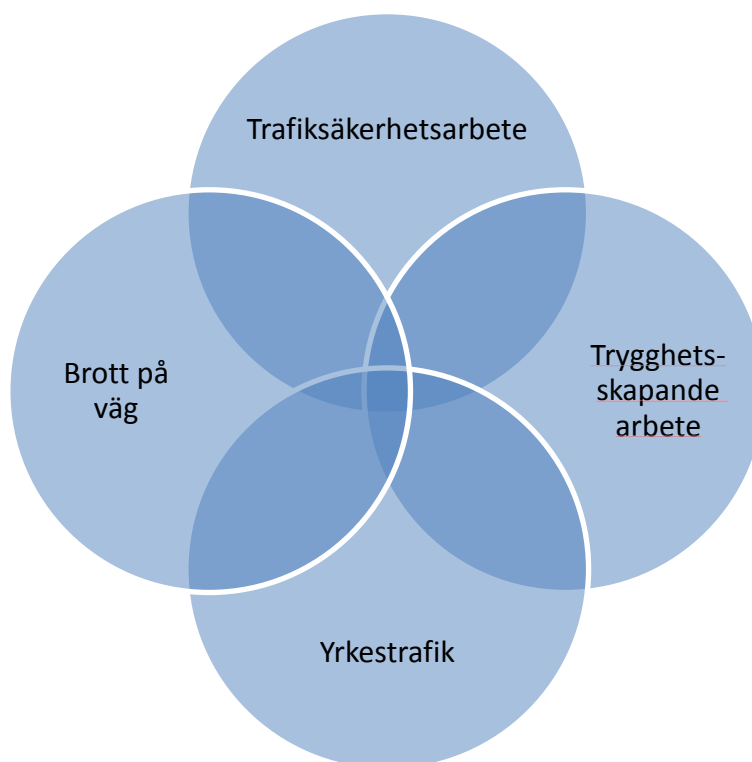
Polisens strategiska huvudinriktning<sup>3</sup> är att aktivt arbeta för att bidra till att sänka medelhastigheten och att öka andelen nyktra förare i trafikmiljön.

### 4 Fokusområden

Polisens fokusområden inom trafikområdet delas in enligt följande:

- Trafiksäkerhetsarbete
- Trygghetskapande arbete
- Yrkestrafik
- Brott på väg

Det underrättelsebaserade arbetet kan och ska användas inom alla områden.



De olika fokusområdena har olika syften och olika metoder för att nå framgång. Polisen är normgivande och repressiv samt har det allmänpreventiva och förebyggande uppdraget.

---

<sup>3</sup> Det är inom dessa områden som polisens arbete bedöms ha störst effekt på trafiksäkerheten. Detta enligt trafiksäkerhetsanalytiker vid Trafikverket.

Syftena går ihop och det går inte klart att särskilja det ena från det andra. För att få störst nytta bör syftet med arbetet klargöras så att det blir tydligt att exempelvis arbete med trygghetsmålen inte med automatik ger effekt på trafiksäkerhetsmålen.

Att kontrollera och ingripa i vägtrafikmiljön är ett framgångsrikt arbetssätt. Genom ett aktivt arbete kan den upplevda tryggheten i vägtrafikmiljön samt dess närområde öka och brott kan förebyggas och uppdragas då många människor är beroende av transporter med fordon.

För att få effekt som är bestående i tid är bedömningen<sup>4</sup> att det räcker med att genomföra en kontroll under 20 minuter<sup>5</sup>.

#### **4.1 Trafiksäkerhetsarbete**

Högst prioriterat är arbete som syftar till att sänka medelhastigheten och att få ökad andelen nyktra förare, det vill säga detsamma som den strategiska inriktningen.

Det innebär att annat arbete som är inriktat på exempelvis att ha en hög andel som använder skyddsutrustning<sup>6</sup>, aggressiv körning samt området oskyddade trafikanter ska genomföras i anslutning till det högprioriterade arbetet eller utifrån lokal problembild.

##### **4.1.1 Hastighet**

En förutsättning för att sänka medelhastigheten och öka hastighetsefterlevnaden är att polisen tillämpar låg toleransnivå vid rapportering. Den lägsta av övriga rättsväsendets tillämpade tolerans ska användas<sup>7</sup>.

Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) syftar till att åstadkomma sänkt medelhastighet i vägtransportssystemet och bidrar till ett effektivt utredningsförfarande av hastighetsöverträdelser. Polismyndigheten och Trafikverket ansvarar gemensamt för utvecklingen och utbyggnaden av stationär ATK. Valet av vägar som tilldelas stationär ATK görs utifrån flera kriterier av Trafikverket.

Polisens komplement till stationär ATK är mobil ATK samt manuell hastighetsövervakning. Särskilt prioriterat för manuell övervakning är vägar som väntar på stationärt ATK-införande samt de vägar som inte är lämpade för ATK-teknik. Polisen ska, i samråd med Trafikverket och i enlighet med samma urvalsprinciper som gäller för stationär ATK, välja ut sådana aktuella vägar inom respektive region.

---

<sup>4</sup> Detta är beslutat av processägaren för trafik efter en samlad bedömning av forskning inom området.

<sup>5</sup> Längre tid ger högre effekt. Det viktigaste är att så stor andel som möjligt av polisanställda använder en del av sin arbetstid för arbete i vägtrafikmiljön.

<sup>6</sup> Bilbälte, hjälm och bilbarnstol.

<sup>7</sup> För närvarande (2016-10-07) är Riksåklagarens bedömning att lagföring kan ske från 6 km/h över gällande hastighetgräns.

#### **4.1.2 Nykterhet**

En förutsättning för att andelen onyktra förare ska minska är att polisen kontinuerligt arbetar med samtliga preventiva metoder nedan: allmän-, individ- och återfallsprevention.

Vid varje kontrollkontakt med förare av motordrivna fordon ska alkoholutandningsprov ske samt en bedömning av eventuella symptom på drogpåverkan hos föraren göras.

##### *4.1.2.1 Allmänprevention*

Innebär att många alkoholutandningsprov ska utföras på platser som framförallt är utspridda i tid och rum i syfte att höja den upplevda upptäcktsrisken. En av de största effekterna fås genom att kombinera övervakningsinsatser med informationskampanjer<sup>8</sup>. Syftet är att få förare av motordrivna fordon att avstå från att köra onyktra på grund risken att ertappas.

##### *4.1.2.2 Individprevention*

Innebär förebyggandet av att specifika personer kör onyktra. Detta genom att rikta kontroller/insatser till platser och tider där det finns ökad chans att förhindra onyktra personer att köra generellt eller på individbasis enligt underrättelseuppslag.

##### *4.1.2.3 Återfallsprevention*

Innebär att påverka risken för återfall i brott genom att till exempel använda metoden SMADIT<sup>9</sup> (samverkan mot alkohol och droger i trafiken). Syftet är att förhindra återfall i rattfylleribrott.

#### **4.2 Trygghetsskapande arbete**

Har som syfte att öka den upplevda trygghetskänslan hos medborgarna. Trygghetskänslan sammanfaller inte med automatik med åtgärderna som behövs för att klara trafiksäkerhetsarbetet (exempelvis medelhastigheten på statligt vägnät, kontra trygghet på vägnätet vid en skola). Den lokala problembilden är väsentlig för prioriteringarna och en del av detta arbete kan ingå inom ramen för medborgarlöften.

#### **4.3 Yrkestrafik**

För att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken finns en kompletterande strategi. Huvudsyftet med denna är att ge största möjliga positiva effekt på yrkestrafikens regelefterlevnad, men även främja sund konkurrens och

---

<sup>8</sup> De insatsveckor som genomförs ska kombineras med informationsinsatser om detsamma för att redan då nå preventionseffekter.

<sup>9</sup> Se även regeringens skrivelse gällande ANDT-strategi (alkohol, narkotika, doping och tobak) 2015/16:86

ökad trygghet för yrkesförare. Inom verksamhetsområdet yrkestrafik och farligt gods har Sverige ett antal EU- och FN-åtaganden som måste beaktas och uppfyllas.

#### **4.4 Brott på väg**

Allt och alla färdas på väg. Genom att aktivt arbete längs vägnätet både förebyggs, förhindras och uppdagas brott samtidigt som det syns att polisen arbetar i vägtrafikmiljön. Att ingripa mot trafikbrott innebär också en stor möjlighet att uppdaga annan kriminalitet. Vid ingripanden på vägnätet ska möjligheten att skapa underrättelser och information utnyttjas.

### **5 Kompetensförsörjning**

Grundkompetensen inom området säkerställs under polisutbildningen.

Både trafiksäkerhetsarbetet, det trygghetsskapande arbetet samt arbetet mot brott på väg bedrivs till stor del inom ramen för den yttre verksamheten i lokalpolisområdena och med regionala operativa resurser. I de fall särskild kompetens krävs ska denna säkerställas genom vidareutbildning.

Arbetet kring den yrkesmässiga trafiken kräver specialistkompetens som säkerställs genom en mer omfattande vidareutbildning av poliser och bilinspektörer.

Kravet på besiktningskompetens ska företrädesvis säkerställas genom bilinspektörer.

### **6 Teknik**

Inom trafikområdet ska strävan generellt vara att gå mot ökad automatisering och sållningsprov.

En fortsatt automatisering kan ske genom införande av anläggning för kontroll av nykterhet.

Utbyggnaden av både stationär och mobil ATK ska bejakas.