

# Trafikövervakning



Tillsynsrapport 2021:1

Polismyndigheten, Rikspolischefens kansli januari 2021



# Polismyndigheten Tillsynsenheten

Utgivare: Polismyndigheten, Rikspolischefens kansli, 106 75 Stockholm

Dnr: A223.026/2020, Saknr: 128

Omslagsfoto: Lars Hedelin

Upplaga: Intrapolis, Internet, tryckt/kopierad i 300 ex

Datum: Januari 2021

## Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>Förkortningar .....</b>	<b>6</b>
<b>1 Uppdrag och genomförande .....</b>	<b>7</b>
1.1 Bakgrund .....	7
1.2 Uppdrag .....	9
1.3 Genomförande .....	10
1.4 Definitioner .....	11
1.5 Disposition .....	11
<b>2 Rättslig reglering och styrdokument .....</b>	<b>13</b>
2.1 Rättslig grund för Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete .....	13
2.2 Andra styrande dokument .....	14
<b>3 Ledning och styrning .....</b>	<b>16</b>
3.1 Process- och verksamhetsansvar gällande trafiksäkerhetsarbete .....	16
3.2 Organisation .....	18
3.3 Utbildning och kompetens .....	22
<b>4 Metod .....</b>	<b>25</b>
4.1 Polismyndighetens strategi för trafik som metod .....	25
4.2 Samverkan .....	35
<b>5 Uppföljning .....</b>	<b>37</b>
5.1 Nationell uppföljning .....	38
5.2 Regional och lokal uppföljning .....	43
5.3 Uppföljning av kontroller och tillsyn av yrkestrafik .....	43
<b>6 Utvecklingsarbeten .....</b>	<b>46</b>
<b>7 Rekommendationer .....</b>	<b>49</b>
<b>Bilaga .....</b>	<b>50</b>

## Sammanfattning

Tillsynsenheten har genom en inspektion granskat polisens förmåga att som kontrollmyndighet bidra till de nationella trafiksäkerhetsmålen. Inspektionen har också kartlagt i vilken omfattning åtgärder och insatser genomförs för en ökad regelefterlevnad i vägtrafiken och om tillvägagångssättet enligt Polismyndighetens strategi för trafik som metod gett avsedda resultat. Därutöver har granskats om och i vilken utsträckning beslutet, i samband med omorganisationen år 2015, som innebar att vissa polisregioner organisatoriskt placerade den regionala trafiksenheten vid lokalpolisområdena, har påverkat förmågan inom verksamhetsområdet trafik.

Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete har flera gånger tidigare varit föremål för olika granskningar. Under denna har det framkommit att flera av de tidigare identifierade bristerna alltjämt kvarstår.

Tillsynsenheten har funnit att processledningen vad avser trafiksäkerhetsarbetet präglas av flera oklarheter och i vissa fall brist på kunskap. Kunskapsbristerna handlar bland annat om att det finns osäkerhet kring hur processtyrningen fungerar och hur verksamhets- och processansvar ska utövas. Att processledning generellt har svårt att få genomslag i Polismyndigheten har uppmärksammats sedan tidigare och granskningar<sup>1</sup> har pekat på brister och otydligheter i processtyrningen. Statskontorets granskning av Polismyndighetens omorganisation visar också på detta.<sup>2</sup> För närvarande pågår en reformering av nationella operativa avdelningens (Noa) kanslis uppdrag och organisationsstruktur som syftar till att stärka och utveckla Polismyndighetens förmåga till strategisk styrning och samordning. En del i reformarbetet omfattar att utveckla processamordningen.<sup>3</sup>

Det finns både för- och nackdelar med hur de granskade polisregionerna har organiserat sitt trafiksäkerhetsarbete. Vid en sammanvägd bedömning har tillsynsenheten funnit att fördelarna med att ha en trafiksektion på regional nivå ger något bättre förutsättningar att fullgöra uppdraget.

Att utbilda en trafikpolis med specialiserad kompetens som inkluderar samtliga kurser tar upp till åtta år. Flertalet av intervjupersonerna uppger att det är svårt att rekrytera trafikpoliser, men att det har skett en positiv utveckling de senaste två åren. För att ytterligare öka attraktionskraften behövs en mer differentierad syn på vad som krävs för att anses vara en trafikpolis. Det bör bland annat ges möjlighet till en trafikpolisintroduktion som ger översiktlig kunskap för att snabbare kunna arbeta i en trafikgrupp.

Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete utgår från Nollvisionen vars övergripande mål är att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken. Granskningen har visat att de allra flesta känner till Nollvisionen och dess övergripande mål men det är svårt att omsätta kunskap om Nollvisionen och sedan koppla den till konkreta resultat inom trafiksäkerhetsarbetet. Till exempel görs inte analyser utifrån Transportstyrelsens

---

<sup>1</sup> Polismyndigheten. Tillsynsrapport *Polisens kontaktcenter* (2020:6), s. 14, Polismyndigheten. internrevisionen, *Systemgranskning av polisens utredningsverksamhet* (A058.733/2018), 2020, s. 12.

<sup>2</sup> Statskontoret. *Ombildningen till en sammanhållen polismyndighet* (2018:18), s. 27.

<sup>3</sup> Polismyndigheten. *Beslut om reformering av Noa kanslis uppdrag och organisationsstruktur* (A614.723/2019).

information om olycksdrabbade vägar (Strada) i den omfattning som skulle krävas för att säkerställa ett effektivt trafiksäkerhetsarbete.

En viktig metod för att uppnå Nollvisionens etappmål för år 2030 är att rapportera hastighetsöverträdelser i spannet 6-9 km/tim. Forskning visar att 15 liv per år kan räddas genom att medelhastigheten sänks med 1 km/tim. Granskningen visar att resultaten behöver förbättras vad gäller att rapportera hastighetsöverträdelser i spannet 6-9 km/tim. Det finns stora pedagogiska utmaningar med att motivera och skapa förståelse för syftet med att rapportera små hastighetsöverträdelser hos personalen. Flera chefer uppger att det är svårt att medvetandegöra sambandet mellan en sänkt medelhastighet och antalet döda i vägtrafiken.

Samverkan mot alkohol och droger i trafiken (Smadit) fungerar inte särskilt väl i någon av de granskade polisregionerna. Inspektionsgruppen anser att det finns ett behov av att ta fram en nationell rutin för samverkan mellan Polismyndigheten och kommuner och regioner.

Polismyndigheten har gått från att huvudsakligen ha en kvantitativ uppföljning till att i den nya myndigheten basera målen mer på kvalitativa värden såsom önskvärda effekter av utfört arbete som har sin utgångspunkt i allmänhetens önskningskrav. I dag saknas ett nationellt enhetligt sätt att mäta och följa upp trafiksäkerhetsarbetet inom Polismyndigheten.

I de granskade polisregionerna framkom i flertalet intervjuer att det har skett en positiv utveckling av teknik kopplat till Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete de senaste åren. Samtliga intervjupersoner uppgav att den digitala ordningsbotsapplikationen väsentligt har förenklat rapporteringen av trafikbrott. Därutöver uppges att den digitala ordningsbotsapplikationen bidrar till en ökad rättsäkerhet och förkortade handläggningstider.

## Förkortningar

ATK	Automatisk trafiksäkerhetskontroll
BF	Brottsförebyggande arbete (huvudprocess)
IGV	Ingripandeverksamheten
LOTS	Lokal operativ trafiksamverkan
Noa	Nationella operativa avdelningen
Nolg	Nationella operativa ledningsgruppen
PL	Polislagen (1984:387)
Pum	Polisens underrättelsemodell
Pum-A	Applikation för planlagd operativ verksamhet
RLC	Regional ledningscentral
Rolg	Regional operativ ledningsgrupp
RPS	Rikspolisstyrelsen
Smadit	Samverkan mot alkohol och droger i trafiken
Strada	Swedish Traffic Accident Data Acquisition
TSFS	Transportstyrelsens författningssamling
UC	Utvecklingscentrum
UL	Utredning och lagföring (huvudprocess)
VTI	Statens väg- och transportforskningsinstitut

# 1 Uppdrag och genomförande

## 1.1 Bakgrund

Polismyndighetens arbete med trafikövervakning, eller trafiksäkerhetsarbete som det också benämns, är en del i det nationella trafiksäkerhetsarbetet som utövas av en rad olika myndigheter, organisationer och företag. Den gemensamma nämnaren för alla dessa aktörer är att arbetet utgår från Nollvisionen, vars syfte är att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken.<sup>4</sup> Trafikverket är den myndighet som av regeringen har utsetts att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken på både nationell och regional nivå.<sup>5</sup> Regeringen har formulerat uppdraget så att Trafikverket ska sammankalla till, och leda den övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet. För att kunna följa utvecklingen mot Nollvisionens etappmål har Trafikverket tagit fram elva stycken trafiksäkerhetsindikatorer.<sup>6</sup> De mest väsentliga indikatorerna för Polismyndighetens uppdrag är hastighet, nykterhet och bältesanvändning.

Sveriges arbete med Nollvisionen är internationellt uppmärksammat och vi ligger mycket bra till när det gäller trafiksäkerhet.<sup>7</sup> Inom ramen för nollvisionsarbetet finns det etappmål för vägtrafiken som regeringen beslutat. Enligt det nu gällande etappmålet ska antalet omkomna halveras mellan åren 2007 och 2020,<sup>8</sup> vilket innebär högst 220 omkomna i vägtrafiken år 2020. I februari år 2020 fattade regeringen beslut om ett nytt etappmål som är utformat så att antalet dödade i vägtrafiken ska halveras fram till år 2030 till att uppgå till högst 133 omkomna och antalet allvarligt skadade ska minska med 25 procent (i faktiska tal innebär det max 3100), där ingångsvärdena för beräkningen är medelvärden av utfallen år 2017–2019.<sup>9</sup>

Trafiksäkerhetsåret 2018 blev dystert med 324 omkomna vilket var en ökning med 29 procent jämfört med år 2017.<sup>10</sup> En av de åtgärder som vidtogs för att försöka bryta den negativa trenden var tillkomsten av Aktionsplan för säker vägtrafik.<sup>11</sup> I aktionsplanen redovisas sammanlagt 111 åtgärder som 14 myndigheter och aktörer har som ambition att genomföra för att bidra till en säker vägtrafik. Redan under året 2019 vände den negativa utvecklingen och antalet dödade i trafiken minskade markant. Vad gäller hastighetsefterlevnad och nyktra förare går det att påvisa små förbättringar.

<sup>4</sup> Prop. 1996/97:137, *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*, Stockholm, Kommunikationsdepartementet, Riksdagen. Riksdagens protokoll, 1997/98:13, s. 59.

<sup>5</sup> Regeringskansliet. *Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik*, Näringsdepartementet (N2016/05493/TS) 2016.

<sup>6</sup> Trafikverket. *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (2020:120), s. 6.

<sup>7</sup> Europeiska kommissionen, *Road Safety, Key Figures 2020*, Mobility and Transport, 2020.

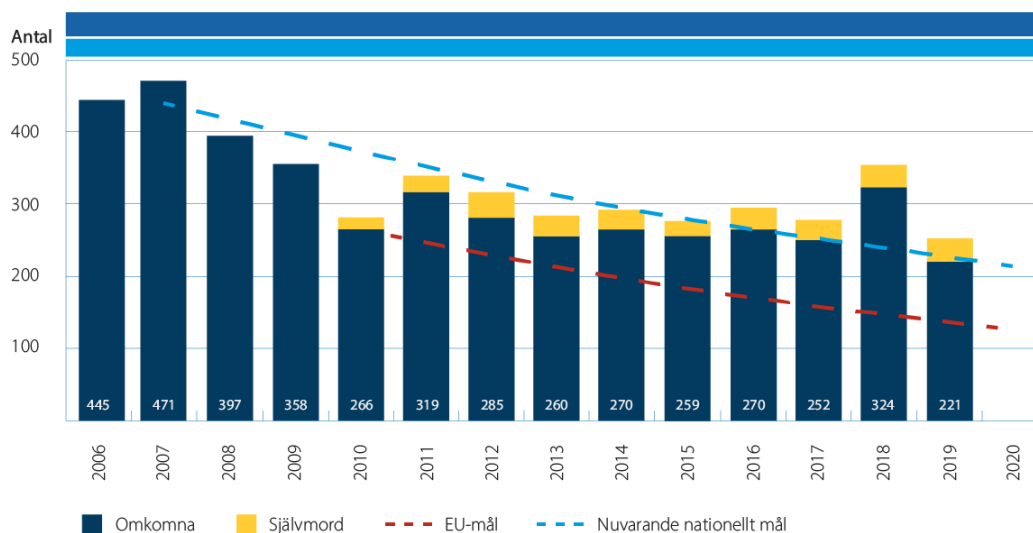
<sup>8</sup> Riksdagen. Riksdagens protokoll, 1997/98:13, s. 59.

<sup>9</sup> Regeringskansliet. *Nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet* (I2020/00423/US I2019/00433/US) Protokoll regeringssammanträde 2020-02-13.

<sup>10</sup> Trafikverket. *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (2020:120), s. 7.

<sup>11</sup> Trafikverket. *Aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022* (2019:086).

Bilbältesanvändningen har stadigt ökat men det är fortfarande alldeles för många bland de som omkommer, framför allt i äldre bilar, som saknar bälte.<sup>12</sup> Sammantaget ligger utfallet av antalet omkomna i vägtrafiken för år 2019 på en nivå som innebär att det är möjligt att nå etappmålet för år 2020.<sup>13</sup>



**Figur 1:** Antal omkomna i vägtrafiken 2006-2019, samt mål fram till år 2020. Källa, Transportstyrelsen.

Som jämförelse kan nämnas att det under år 2019 omkom 221 personer i vägtrafiken medan 111 personer omkom till följd av dödligt våld (mord, dråp, barnadråp, vållande till annans död och terroristbrott).<sup>14</sup> Att få ned antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken är mycket angeläget och kräver att alla inblandade aktörer bidrar utifrån sitt uppdrag. Polismyndighetens bidrag i trafiksäkerhetsarbetet spelar en väsentlig roll och arbetet har stor betydelse för några av de mest väsentliga trafiksäkerhetsfaktorerna såsom hastighet, nykterhet och bältesanvändning.

Polisens trafiksäkerhetsarbete har vid flera tidigare tillfällen varit föremål för granskning som bland annat visat att det finns brister i ledningen och styrningen dels gällande kommunikationen mellan de olika nivåerna i organisationen, dels gällande hur trafiksäkerhetsuppdraget ska utövas. De beslut som fattas på ledningsnivå har svårt att nå ut

<sup>12</sup> Trafikverket. *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (2020:120), s. 80.

<sup>13</sup> Trafikverket. *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020* (2020:120), s. 79.

<sup>14</sup> Brottsförebyggande rådet, *Kriminalstatistik 2019, Konstaterade fall av dödligt våld, en granskning av anmält dödligt våld 2019, 2020*, s. 11.



till personalen i yttre tjänst. En dålig förståelse för de beslut som fattas kan leda till lägre motivation och ett lägre engagemang för trafiksäkerhetsarbetet.<sup>15</sup>

År 2015 gjordes en översyn av Polismyndighetens trafikverksamhet av utvecklingscentrum Mitt (UC Mitt) på uppdrag av chefen för Noa. I uppdraget ingick att kartlägga nuläge, analysera vilka utmaningar och behov som Polismyndigheten ställs inför samt föreslå en inriktning för trafiksäkerhetsarbetet på kort och lång sikt. UC Mitt redovisade uppdraget i en rapport som bland annat slår fast att trafikverksamheten långsiktigt styrs av krav och åtaganden inom Nollvisionen. Trafikverksamheten föreslås kunna effektiviseras genom en förändrad styrning, utvecklade metoder och en ökad automatisering.<sup>16</sup> Utifrån rapporten beslutades bland annat att styrning av trafikverksamheten ska införlivas i Polismyndighetens styrmodell och i Polisens underrättelsemodell (Pum), att revidera den tidigare trafikstrategin<sup>17</sup> och att synliggöra behov av it-stöd.<sup>18</sup>

Våren år 2020 publicerade Linköpings universitet en rapport<sup>19</sup> där en genomlysning av Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete görs och i rapporten konstateras att liknande brister som tidigare påtalats i Tillsynsrapport 2009:7, Polismyndigheternas strategiska arbete inom trafiksäkerhetsområdet och Tillsynsrapport 2013:1, Uppföljande inspektion inom trafiksäkerhetsområdet, alltjämt kvarstår. Allt detta sammantaget motiverar att en granskning av Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete görs på nytt.

## 1.2 Uppdrag

Av myndighetens tillsynsplan för år 2020 framgår bland annat att tillsynsenheten ska genomföra en tillsyn avseende trafikövervakning.<sup>20</sup> Med begreppet trafikövervakning avses inom ramen för tillsynsärendet den verksamhet som Polismyndigheten benämner trafiksäkerhetsarbete.

Tillsynen har granskat polisens förmåga att som kontrollmyndighet bidra till de nationella trafiksäkerhetsmålen. Granskningen har kartlagt i vilken omfattning åtgärder och insatser genomförts för en ökad regelefterlevnad i vägtrafiken och om tillvägagångssättet enligt Polismyndighetens strategi för trafik som metod<sup>21</sup> gett avsedda resultat. Tillsynen har också granskat om och i vilken utsträckning beslutet som innebar att vissa polisregioner organisatoriskt placerade den regionala trafikheten vid lokalpolisområdena har påverkat

<sup>15</sup> Rikspolisstyrelsen. *Polismyndigheternas strategiska arbete inom trafiksäkerhetsområdet*, Tillsynsrapport 2009:7. Rikspolisstyrelsen. *Uppföljande inspektion inom trafiksäkerhetsområdet*, Tillsynsrapport 2013:1.

<sup>16</sup> Polismyndigheten. *Slutrapport översyn av polisens trafikverksamhet*, Utvecklingsavdelningen UC Mitt, 2015 (A244.759/2015).

<sup>17</sup> Rikspolisstyrelsen. *Polisens trafiksäkerhetsstrategi och arbete mot kriminella på vägnätet*, 2012 (POA-325-4941/10).

<sup>18</sup> Polismyndigheten. *Beslut om handlingsplan avseende slutrapport Översyn av polisens trafikverksamhet* (A244.759/2015).

<sup>19</sup> Stefan Holgersson, Ossian Grahn, Sören Wictorsson, *Att minska antal dödade och skadade i trafiken – med fokus på polisens trafiksäkerhetsarbete*, Linköpings universitet, 2020.

<sup>20</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens tillsynsplan för 2020* (PM 2019:43).

<sup>21</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens strategi för trafik som metod* (PM 2016:46).

förmågan inom verksamhetsområdet trafik. Tillsynen omfattar inte utredning av trafikbrott. Direktivet avseende uppdraget är bilagt rapporten.

### 1.3 Genomförande

Tillsynen har genomförts som en inspektion från mars till november år 2020. Tillsynsledare har varit Marie Hummer (tillsynsenheten). Tillsynshandläggaren har varit Jonatan Lindgren (tillsynsenheten) till och med den 31 maj och Maria Agge (tillsynsenheten) från och med den 25 maj vidare har Fredrik Rönnlund (polisregion Bergslagen) varit tillsynshandläggare på deltid under inspektionen. Som verksamhetsexperter har Thomas Modigh (polisregion Syd) och Johan Kust (polisregion Stockholm) deltagit.

Inom ramen för inspektionen har verksamhetsbesök<sup>22</sup> genomförts i polisregionerna Öst, Väst och Nord. Inför verksamhetsbesöken har aktuella polisregioner fått lämna skriftliga svar på frågor om organisation och uppdrag.

Vid verksamhetsbesöken har intervjuer genomförts med följande funktioner

- Regionpolischef
- Biträdande regionpolischef
- Chefen operativa enheten
- Regional samordnare för brottsförebyggande arbete
- Lokalpolisområdeschef
- Gruppchef BF/IGV samt gruppchef trafiksektion
- Kommunpolis
- Medarbetare BF/IGV samt medarbetare vid trafiksektion
- Regional processledare för trafik
- Chefer för trafiksektionerna i polisregion Nord och Väst
- Chefen ATK-sektion nationell Nord

I samband med verksamhetsbesöken har inspektionsgruppen deltagit vid trafikinsatser med huvudinriktning mot tung trafik vid polisregionerna Öst och Väst samt mot hastighetsövervakning i polisregion Nord.

---

<sup>22</sup> Avsteg från direktivet, att intervjuer ska genomföras via videolänk, har gjorts med stöd av *Polismyndighetens beslut om möten och tjänsteresor* (A141.241/2020, NOA155/20).

## 1.4 Definitioner

### *Trafikpolisverksamhet*

Med trafikpolisverksamhet avses det arbete som bedrivs med yrkestrafik och trafiksäkerhet som endast kan utföras av bilinspektörer och poliser med särskild utbildning. Sådan utbildning kan till exempel avse utbildning i kontroll av kör- och vilotider, kontroll av farligt gods, teknisk fordonskontroll och säkring av last.<sup>23</sup>

### *Trafiksäkerhetsarbete*

Begreppet ”polisens trafiksäkerhetsarbete” beskriver Polismyndighetens samlade insatser inom området och innefattar både trafikpolisverksamheten och den övriga polisens arbete med att förbättra trafiksäkerheten.<sup>24</sup>

### *Cabotagetransport*

Med en cabotagetransport avses möjligheten för ett transportföretag att genomföra tillfälliga inrikes godstransporter i ett annat EU-land än där företaget är registrerat. En utländsk transportör som utfört en internationell godstransport på väg får utföra högst tre inrikestransporter i ett annat EU-land under en period av sju dagar.<sup>25</sup>

### *Flygande inspektion*

Flygande inspektion är ett samlingsnamn på de olika slumpmässiga tekniska kontroller av fordon i trafik som utförs av poliser eller bilinspektörer, vilket framgår av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygande inspektioner, 1 kap. 2 §, TSFS 2017:55.

### *Nyttfordon*

Med nyttfordon avses motorfordon och dess släpvagn eller påhängsvagn som främst används för transport av varor eller passagerare i kommersiellt syfte, 1 kap. 2 §, TSFS 2017:55.

## 1.5 Disposition

Kapitel 2 innehåller rättslig reglering och vilka styrdokument som finns på området. I kapitel 3-5 redogörs för de områden som granskats under inspektionen. I kapitel 6 redovisas

<sup>23</sup> Genomförandekommittén för nya Polismyndigheten. *Rapport OP-3 Kärnverksamhet – en ny organisation för polisen* (Ju 2012:16), s. 30.

<sup>24</sup> 3 kap. 7 § jfr 13 §, Polismyndigheten. *Arbetsordning för Polismyndigheten* (PM 2020:26).

<sup>25</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

några av de utvecklingsarbeten som är aktuella inom trafiksäkerhetsområdet. Kapitel 3-4 och 6 är uppdelat i bakgrund, tillsynsenhetens iakttagelser och bedömning. Kapitel 5, uppföljning har en annan disposition. Det inleds med en gemensam bakgrund varefter redovisas tillsynsenhetens iakttagelser i tre avsnitt och avslutas med en gemensam bedömning. I ett avslutande kapitel 7 lämnas rekommendationer som syftar till utveckling av Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete.

## 2 Rättslig reglering och styrdokument

### 2.1 Rättslig grund för Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete

Grunden för Polismyndighetens arbete med trafikövervakning finns i 2 § 2 p polislagen (1984:387) (PL). Av bestämmelsen framgår att till Polismyndighetens uppgifter hör att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar inträffar. I kommentaren till 2 § 2 p PL anges att övervakningsverksamheten brukar delas in i allmän övervakning och trafikövervakning. I den allmänna övervakningen ingår bland annat fot- eller bilpatrullering. Trafikövervakningen bedrivs till stor del i form av bil- eller motorcykelpatrullering och innefattar till exempel arbetet med kontroller av tunga fordon eller transporter med farligt gods. Trafikövervakningen innefattar även trafiknykterhetskontroller och hastighetskontroller.<sup>26</sup>

Av 22 § PL framgår att polisen har rätt att stoppa fordon bland annat om det finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet gjort sig skyldig till brott eller om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare eller fordons last enligt vad som är särskilt föreskrivet. Exempelvis omfattas bestämmelserna om kontroll av kör- och vilotider, kontroll av farligt gods och bestämmelser som ger polisen rätt att kontrollera nykterhet genom alkoholutandningsprov.<sup>27</sup>

#### *Internationella regelverk*

Det finns även internationella regelverk som påverkar Polismyndighetens kontroll av yrkestrafiken. EUs medlemsstater har tagit fram enhetliga regler för ett väl fungerande transportsystem och direktiv om minimikrav för tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon. Sveriges åtaganden gentemot EU framgår av direktiv där det bland annat anges hur kontroller ska utföras och antal fordon som ska kontrolleras.<sup>28</sup> Tillämpningen av direktivets bestämmelser framgår bland annat av förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare med mera. Även FNs rekommendationer för transport av farligt gods påverkar Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete. De är framtagna för att möjliggöra en enhetlig utveckling av nationella och internationella regler för säkra och hållbara transportsätt av farligt gods.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> Ulf Berg, Polislagen (1984:387) 2 § 2 p, Karnov lagkommentar (JUNO) hämtad den 7 december 2020.

<sup>27</sup> Ulf Berg, Polislagen (1984:387) 22 §, Karnov lagkommentar (JUNO) hämtad den 7 december 2020.

<sup>28</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU, av den 3 april 2014, om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen.

<sup>29</sup> UNECE, om farligt gods, [www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev21/21files\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev21/21files_e.html), hämtad den 7 december 2020.

### *Föreskrifter*

Det finns ett antal föreskrifter på området, de återfinns i Polismyndighetens författningssamling (PMFS), tidigare RPSFS och reglerar bland annat övervakning av yrkestrafik<sup>30</sup> och trafiksäkerhetsåtgärder som hastighet- och nykterhetskontroller.<sup>31</sup>

## **2.2 Andra styrande dokument**

### *Regleringsbrev*

Regeringens regleringsbrev för Polismyndigheten innehåller varje år mål och uppdrag till Polismyndigheten och hur mycket pengar som får användas från statens budget. I regleringsbrev till Polismyndigheten år 2017 står bland annat att Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete ska bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i enlighet med Nollvisionen och att Polismyndigheten får i uppdrag att vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. De åtgärder som vidtas inom trafiksäkerhetsarbetet ska redovisas i Polismyndighetens årsredovisning fram till och med år 2020.<sup>32</sup> I kravet på återrapportering ingår att föra ett resonemang kring vilka effekter åtgärderna bedöms ha lett till eller bedöms komma att leda till.

### *Arbetsordningen*

I arbetsordningen fastställs myndighetens ledning, organisation, ansvarsområden med mera. Av arbetsordningen framgår att lokalpolisområdets organisatoriska enheter för brottsförebyggande- och ingripande verksamhet (BF/IGV) ska ha verksamhetsansvar för trafiksäkerhetsarbetet. Som huvudregel har de operativa enheterna vid polisregionerna verksamhetsansvar för den del av trafiksäkerhetsarbetet som kräver särskild kompetens.

Där framgår också att polisregion Nord har ett nationellt verksamhetsansvar för Automatisk trafiksäkerhets kontroll (ATK).<sup>33</sup>

<sup>30</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens föreskrifter och allmänna råd om Polismyndighetens tillsyn över transporter av farligt gods* (PMFS 2020:10, FAP 338-1), Rikspolisstyrelsen. *Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägning av fordon med portabla fordonsvågar* (RPSFS 2011:5, FAP 335-1).

<sup>31</sup> Rikspolisstyrelsen. *Rikspolisstyrelsens föreskrifter om hastighetsövervakning på land med laserhastighetsmätare* (RPSFS 2003:6, FAP 331-2), Rikspolisstyrelsen. *Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om polismyndigheternas befattning med automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK)* (RPSFS 2012:30, FAP 331-9), Rikspolisstyrelsen. *Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om alkoholutandningsprov med sällningsinstrument och bevisinstrument m.m.* (RPSFS 2012:19, FAP 333:2).

<sup>32</sup> Justitiedepartementet. *Regleringsbrev för budgetåret 2017 avseende Polismyndigheten*. Regeringsbeslut I:21 (Ju2017/09610/PO).

<sup>33</sup> 3 kap. 5 § 3 st. arbetsordningen.

### *Strategi 2024*

Polismyndighetens strategiska verksamhetsplan 2020-2024 syftar till att synliggöra gemensamma prioriteringar, målbilder och utvecklingen för myndigheten. I strategin anges att polisen behöver öka sin förmåga inom trafiksäkerhetsarbetet. Att kontrollera och ingripa i vägtrafikmiljön anges vara ett framgångsrikt arbetssätt. Högst prioriterat är det arbete som syftar till att sänka medelhastigheten och att öka andelen nyktra förare.<sup>34</sup>

### *Polismyndighetens strategi för trafik som metod*

År 2016 infördes Polismyndighetens strategi för trafik som metod<sup>35</sup> som syftar till att tydliggöra vilka prioriteringar som gäller inom verksamhetsområdet. Polisens vision för trafiksäkerhetsarbetet innebär att ingen ska dö eller skadas allvarligt i vägtrafikmiljön. I strategin anges också att polisens arbete med trafiksäkerhet ska bygga på forskning och evidensbaserade metoder. Därutöver betonas att polisen ska beakta barn- och genderperspektivet i trafiksäkerhetsarbetet.

---

<sup>34</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens strategiska verksamhetsplan 2020–2024*, s. 12.

<sup>35</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens strategi för trafik som metod* (PM 2016:46).

## 3 Ledning och styrning

### 3.1 Process- och verksamhetsansvar gällande trafiksäkerhetsarbete

#### *Bakgrund*

Inom Polismyndigheten finns två typer av övergripande ansvar när det gäller ledning och styrning av verksamheten, process- och verksamhetsansvar.<sup>36</sup> Processansvaret innefattar bland annat att säkerställa ett ändamålsenligt och enhetligt arbetssätt och att utveckla metoder. En process är ett avgränsat och återkommande flöde av aktiviteter som utifrån ett givet behov skapar värde för mottagaren. Processansvar innebär ett nationellt ansvar för processen inom hela myndigheten och att säkerställa att resultat uppnås inom verksamheten. Den som har processansvar är processägare.<sup>37</sup>

Den som har verksamhetsansvar avgör hur uppgifterna ska organiseras, fördelas, resurssättas och genomföras inom respektive verksamhet. Verksamhetsansvariga chefer har personalansvar och får besluta och prioritera hur den egna resursen ska användas och organiseras. En översiktlig ansvarsfördelning mellan process- och verksamhetsansvar finns i handbok för processansvar.<sup>38</sup>

Av Polismyndighetens arbetsordning framgår att det finns sju stycken huvudprocesser där chefen för Noa är processägare för huvudprocesserna brottsförebyggande arbete (BF) utredning och lagföring (UL) och service (SE).<sup>39</sup> Processansvaret kan inte delegeras men processägare kan fördela arbetsuppgifter till en medarbetare, funktion eller organisatorisk enhet inom egen avdelning eller egen polisregion.<sup>40</sup> Noas processansvar samordnas vid Noas avdelningskansli med inriktning på processtyrning och processamordning.<sup>41</sup> Trafiksäkerhetsarbete är en processgrupp under huvudprocessen brottsförebyggande arbete.<sup>42</sup> Chefen UC Mitt har getts det nationella processledaransvaret för trafik vilket innefattar ett ansvar för den strategiska utvecklingen, att uppdatera och utveckla förslag till styrdokument samt att följa upp och förvalta metoder och utrustning. Därutöver ingår också att framföra verksamhetens förslag till förändringar gällande it-stöd och utbildning till ansvariga chefer.<sup>43</sup> Chefen för it-avdelningen ansvarar för utveckling, inköp och förvaltning av trafikverksamhetens it-stöd och chefen för HR-avdelningen ansvarar för

<sup>36</sup> 3 kap. 1 och 5 §§ arbetsordningen.

<sup>37</sup> 3 kap. 3 § arbetsordningen.

<sup>38</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens handbok för processansvar* (PM 2019:21), s. 10-11.

<sup>39</sup> 3 kap. 2 och 4 §§ arbetsordningen.

<sup>40</sup> 3 kap. 3 § 3 st. arbetsordningen.

<sup>41</sup> Polismyndigheten. *Beslut om reformering av Noa kanslis uppdrag och organisationsstruktur* (A614.723/2019).

<sup>42</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens interna föreskrifter om Polismyndighetens processförteckning* (PM 2015:27, FAP 184-1).

<sup>43</sup> Polismyndigheten. *Nationella operativa avdelningens handläggningsordning* (Noa 2020:01), s. 24 ff.



kompetensförsörjning.<sup>44</sup> De delar som träffar det brottsförebyggande och det trygghetsskapande arbetet har UC Nord och UC Syd ett delat ansvar för.<sup>45</sup>

Vid UC Mitt finns sedan år 2015 ett nationellt trafikråd med representation från de olika polisregionerna. I samband med bildandet av rådet utsågs regionala processledare som gavs ett samordningsansvar för trafiksäkerhetsarbetet på regional nivå. Rådet träffas fyra gånger per år och behandlar aktuella verksamhets-, uppföljnings- och utvecklingsfrågor. Rådet har inget beslutsmandat, deras uppgift är att vara rådgivande till UC Mitt och en kanal för att få genomslag i trafiksäkerhetsarbetet i polisregionerna. Vid några av polisregionerna finns också regionala trafikråd som inrättats för att omhänderta det lokala perspektivet.

### *lakttagelser*

I princip alla intervjupersonerna har goda kunskaper om och vet att UC Mitt ansvarar för process- och verksamhetsutveckling av trafiksäkerhetsarbetet. Generellt finns det en större kunskap och kännedom om UC Mitts uppdrag på den indirekta ledningsnivån än på den direkta nivån. De flesta av de intervjuade personerna uppfattade inte att UC Mitt har en styrande funktion utan en mer rådgivande/stödjande uppgift. Ett förslag som framfördes från flera av de indirekta cheferna var att UC Mitt skulle ta ett större ansvar för kunskapsinhämtning och omvärldsbevakning samt för att resultatet sedan återförs till verksamheten. Det framfördes också önskemål om en tydligare styrning från UC Mitt.

I två av de granskade polisregionerna finns regionala trafikråd. De ser det regionala trafikrådet som en informationskanal för att dela kunskap och förmedla arbetssätt och resultat. Rådet är också ett forum för att öka förståelsen för trafiksäkerhetsarbetet. I den granskade polisregion som inte har ett regionalt trafikråd omhändertas detta i huvudsak genom att den regionala processledaren kontinuerligt har direktkontakt med chefer och medarbetare i lokalpolisområdena.

Det framkom under verksamhetsbesöken och i de svar på frågor som skickades ut inför verksamhetsbesöken till de granskade polisregionerna att det finns stora skillnader i de regionala processledarnas uppdrag. Samtliga tre tillhör organisatoriskt den operativa enheten. De har en lång erfarenhet och stor kunskap om verksamhetsområdet och anser att de har fått ett tydligt mandat från sin närmaste chef. Samtliga har uppfattat att uppdraget innebär att ha ett övergripande ansvar för trafiksäkerhetsfrågorna i polisregionen och de fungerar som bollplank och stöd till indirekta och direkta chefer vad avser regionala trafiksäkerhetsfrågor. En av de regionala processledarna arbetar främst med externa samverkanspartners, dock kommer innehållet i arbetet att förändras till att omfatta mer intern samverkan och titeln kommer inom kort att ändras till trafiksamordnare. Vid en polisregion är processledaren tillika sektionschef med verksamhetsansvar för trafiksektionen på heltid utöver processledarrollen och vid en polisregion arbetar processledaren på heltid med sitt uppdrag.

<sup>44</sup> 3 kap. 21 och 22 §§ arbetsordningen.

<sup>45</sup> Polismyndigheten. *Nationella operativa avdelningens handläggningsordning* (Noa 2020:01), bilaga 1.

### *Bedömning*

Tillsynsenhetens bedömning är att processledningen vad avser trafiksäkerhetsarbetet präglas av flera oklarheter och i vissa fall en brist på kunskap. Kunskapsbristerna handlar bland annat om att det finns osäkerhet kring hur processtyrningen fungerar och hur verksamhets- och processansvar ska utövas. Att processledning generellt har svårt att få genomslag i Polismyndigheten har uppmärksammats sedan tidigare och flera granskningar<sup>46</sup> visar på brister och otydligheter i processtyrningen. Statskontorets granskning av Polismyndighetens omorganisation<sup>47</sup> visar också på detta.

För närvarande pågår en reformering av Noa kanslis uppdrag och organisationsstruktur som syftar till att stärka och utveckla Polismyndighetens förmåga till strategisk styrning och samordning. En del i reformarbetet omfattar att utveckla processamordningen.<sup>48</sup> Det är tillsynsenhetens uppfattning att de brister som påtalats beträffande processansvar och processtyrning kan omhändertas inom ramen för detta arbete.

De regionala processledarna har en viktig roll att fylla vad gäller att omhänderta och omsätta det som kommer från den nationella processledaren och föra ut det till chefer och medarbetare. Det är tillsynsenhetens uppfattning att uppdraget bör vara fredat från andra uppdrag för att fullt ut få önskad effekt i trafiksäkerhetsarbetet. Det är sårbart att samma person är både processledare och verksamhetsansvarig.

## **3.2 Organisation**

### *Bakgrund*

Ett av de områden som tillsynsärendet har granskat är om trafikensheternas organisatoriska placering på lokalpolisområde respektive på polisregion har påverkat Polismyndighetens förmåga inom verksamhetsområdet trafik.

Huvuddragen för den nya Polismyndighetens organisation fastställdes av genomförandekommitténs beslut den 14 maj 2014, det så kallade majbeslutet. Av beslutet framgår bland annat att den regionala operativa enheten i varje polisregion ska ansvara för trafiksäkerhetsarbete som kräver särskild kompetens. Såsom det anges i beslutet kan det till exempel vara kontroll av farligt gods samt kontroll av kör- och vilotider.<sup>49</sup> Därutöver framgår också att trafiksäkerhetsarbete som omfattar hastighetskontroller, nykterhetskontroller och kontroller av farligt beteende ska organiseras vid

<sup>46</sup> Polismyndigheten. Tillsynsrapport *Polisens kontaktcenter* (2020:6), s. 14, Polismyndigheten. internrevisionen, *Systemgranskning av polisens utredningsverksamhet* (A058.733/2018), 2020, s. 12.

<sup>47</sup> Statskontoret. *Ombildningen till en sammanhållen polismyndighet* (2018:18), s. 27.

<sup>48</sup> Polismyndigheten. *Beslut om reformering av Noa kanslis uppdrag och organisationsstruktur* (A614.723/2019).

<sup>49</sup> Genomförandekommittén för nya Polismyndigheten. *Beslut om huvuddragen i den nya Polismyndighetens detaljorganisation, med medborgare och medarbetare i centrum*, 14 maj 2014, s. 17.

lokalpolisområdena.<sup>50</sup> Majbeslutet överensstämmer med det förslag som en arbetsgrupp (OP-3) lämnade om kärnverksamhetens, däribland trafikverksamhetens, organisation. I OP3-rapporten framgår även att de arbetsuppgifter som kräver särskild kompetens ska utföras av bilinspektörer och särskilt utbildade poliser.<sup>51</sup>

I samband med omorganisationen genomförde flera polisregioner översyner gällande hur trafiksäkerhetsarbetet skulle organiseras. I vissa fall resulterade detta i avsteg från majbeslutet, på så sätt att allt trafiksäkerhetsarbete skulle organiseras vid lokalpolisområden. Sådant avsteg beslutades för polisregionerna Öst<sup>52</sup>, Nord<sup>53</sup> och Syd<sup>54</sup>.

### *lakttagelser*

I en av de granskade polisregionerna har trafiksäkerhetsarbetet organiserats så att det finns trafikgrupper vid fem av nio lokalpolisområden. Huvudanledningen till att man har valt att organisera trafiksäkerhetsarbetet på det här sättet uppges framför allt vara att trafikarbetet, i enlighet med omorganisationens tankegångar, ska bedrivas nära medborgarna men också för att bättre kunna omhänderta utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet och underlätta rekryteringen till trafikgrupperna. Genom att förlägga all trafikverksamhet vid lokalpolisområden anser ledningen att kompetens och resurser tas till vara på det mest optimala sättet.<sup>55</sup> Alla trafikbrott utreds också vid lokalpolisområdenas utredningsgrupper.<sup>56</sup> År 2016 såg ledningen att lokalpolisområdena inte bemannades fullt ut enligt beslutet. För att kunna bemanna trafikgrupperna med den numerär som det hade beslutats om, fördelades öronmärkta budgetmedel ut till lokalpolisområdena. Några gånger per år har den högsta ledningen i den här polisregionen valt att tematisera kring trafikfrågorna på Rolg då ansvariga chefer medverkar. Detta följs sedan upp vid operativa enhetens utökade ledningsgruppsmöten.

I en annan granskad polisregion organiserades trafikarbetet i enlighet med majbeslutet men ganska kort tid därefter flyttades trafikpolisverksamheten ut till lokalpolisområden med syftet att trafikpolis- och trafiksäkerhetsverksamheten skulle ha en sammanhållen, bärkraftig och effektiv verksamhet med tydlig förankring och koppling till det lokala

<sup>50</sup> Genomförandekommittén för nya Polismyndigheten. *Beslut om huvuddragen i den nya Polismyndighetens detaljorganisation, med medborgare och medarbetare i centrum*, 14 maj 2014, s. 25.

<sup>51</sup> Genomförandekommittén för nya Polismyndigheten. *Rapport OP-3 Kärnverksamhet – en ny organisation för polisen* (Ju 2012:16), s. 30.

<sup>52</sup> Polismyndigheten. *Införande av trafiksäkerhetsarbete till lokalpolisområden i polisregion Öst* (A267.807/2015).

<sup>53</sup> Polismyndigheten. *Beslut om organisering av trafikpolisverksamheten i region Nord* (A454.795/2015).

<sup>54</sup> Polismyndigheten. *Beslut om organisering av trafikverksamheten i region Syd* (A066.705/2016).

<sup>55</sup> Polismyndigheten. *Projektdirektiv, Införande av trafiksäkerhetsarbete till lokalpolisområden i polisregion Öst* (A267.807/2015), s. 2-3.

<sup>56</sup> Polismyndigheten. *Brottskatalog - ärendefördelningsplan för polisregionerna och Noa* (version 2020-07-01).

polisarbetet.<sup>57</sup> De förväntade resultaten uppnåddes inte fullt ut varför en översyn av trafikpolisverksamheten inleddes år 2017 som resulterade i ett beslut om att förändra trafikpolisorganisationen på så sätt att den från och med år 2019 är organiserad vid den operativa enheten med en trafiksektion som består av fyra grupper, en i varje polisområde.<sup>58</sup>

Trafiksektionen ansvarar även för att utreda de brott som genereras vid sektionen till exempel utredningar av brott som upptäcks vid yrkestrafikkontroller.<sup>59</sup> Övriga trafikbrott utreds vid utredningsgrupper i lokalpolisområden.<sup>60</sup> En medarbetare vid varje lokalpolisområde har ett särskilt ansvar för att omhänderta trafiksäkerhetsfrågorna på lokal nivå. I rollen ingår bland annat att samverka med trafiksektionen samt att ingå i det regionala trafiksäkerhetsrådet.

I denna polisregion är kommunikation om hur trafiksäkerhetsarbete ska bedrivas centralt och det finns regelbundet på agendan i regionsledningsgruppen. Det är angeläget för regionledningen att skapa en djupare förståelse hos personalen att arbetet handlar om att rädda människoliv på vägarna. Intrapolis och sociala medier är viktiga informationskanaler för att förmedla budskapet, liksom en metod som heter reflektion i vardagen (RIV).<sup>61</sup>

Vid den tredje polisregionen som granskats har trafiksäkerhetsarbetet organiserats i enlighet med majbeslutet med en trafiksektion som består av fem yttre trafikgrupper. Vid trafiksektionen finns två utredningsgrupper som bland annat utreder brott som upptäcks vid kontroller av farligt gods och kör- och vilotider. Övriga trafikbrottsutredningar handläggs på lokalpolisområdenas utredningsgrupper.<sup>62</sup> Fyra av trafikgrupperna har som huvudsakligt uppdrag att arbeta med trafiksäkerhetsarbete som kräver särskild kompetens. Den femte gruppens uppdrag är att arbeta särskilt med brott på väg.<sup>63</sup> De som arbetar i den här gruppen är inte fullt utbildade trafikpoliser med specialistkompetens och syftet med gruppen har varit att locka personal till trafiksektionen.

I Polisregion Nord finns den nationella ATK-sektionen som ansvarar för att utreda de hastighetsöverträdelser som de fasta mätstationerna registrerar. Vid sektionen arbetar för

<sup>57</sup> Genomförandekommittén för nya Polismyndigheten. *Rapport - Internt uppdrag – Trafikpolisverksamhet, NO6 – Komplettering utifrån nytt direktiv*, polisregion Nord, s. 2.

<sup>58</sup> Polismyndigheten. *Beslut om förändrad trafikpolisorganisation i polisregion Nord* (A561.388/2017).

<sup>59</sup> Polismyndigheten. *Beslut om förändrad trafikpolisorganisation i polisregion Nord* (A561.388/2017).

<sup>60</sup> Polismyndigheten. *Brottskatalog - ärendefördelningsplan för polisregionerna och Noa* (version 2020-07-01).

<sup>61</sup> RIV är ett verktyg och ett förhållningssätt för att arbeta med ständiga förbättringar och medarbetardrivet arbete genom reflektion och utbyte av kunskap mellan kollegor.

<sup>62</sup> Polismyndigheten. *Brottskatalog - ärendefördelningsplan för polisregionerna och Noa* (version 2020-07-01).

<sup>63</sup> Enligt Polismyndighetens strategi för trafik som metod (PM 2016:46), menas med brott på väg det arbete som bedrivs längs vägnätet för att förebygga, förhindra och uppdaga brott samtidigt som det syns att polisen arbetar i vägtrafikmiljön.

närvarande 68 personer varav 57 är utredare. Sektionen ansvarar också bland annat för att, i samråd med Trafikverket, ta fram lämpliga platser för fasta mätstationer.<sup>64</sup>

I de polisregioner som har en trafiksektion uppger de flesta av intervjupersonerna att de i stor utsträckning får arbeta med tillsyn av yrkestrafik. I den polisregion där hela trafiksäkerhetsarbetet är organiserat vid lokalpolisområden ser förutsättningarna i viss mån annorlunda ut. Som angetts ovan finns trafikgrupper vid fem av nio lokalpolisområden i regionen och det är upp till respektive lokalpolisområdeschef att se till att yrkestrafikuppdraget utförs i hela polisregionen.

I intervjuer framkom att trafikpoliser med särskild kompetens relativt ofta tas i anspråk till att hjälpa BF/IGV inom ramen för deras uppdrag, till exempel för att arbeta med medborgarlöften och det trygghetsskapande arbetet. Av intervjuerna framkom också att bilinspektörerna i stor utsträckning tas i anspråk vid tekniska undersökningar av fordon som varit inblandade i vägtrafikolyckor med dödlig utgång och vid beslag av mopeder, EPA- och A-traktorer. Det innebär att de ägnar mycket tid med att ta fram teknisk bevisning till brottsutredningar. Flera av intervjupersonerna uppgav att kompetens att utföra flygande inspektion<sup>65</sup> finns vid flera lokalpolisområden.

### *Bedömning*

Det finns både för- och nackdelar med hur de granskade polisregionerna har organiserat sitt trafiksäkerhetsarbete. Det är tillsynsenhetens bedömning att de polisregioner som har organiserat trafiksäkerhetsarbetet i enlighet med majbeslutet, med en trafiksektion, har bäst förutsättning att fullgöra uppdraget. Den uppfattningen stöds av vad som framkommit i intervjuer från den granskade polisregion som har provat båda sätten att organisera sitt trafiksäkerhetsarbete. En av de bärande tankegångarna i omorganisationen var att skapa en enhetlig organisationsstruktur vilket talar för att trafiksäkerhetsarbetet borde organiseras på ett likartat sätt inom hela Polismyndigheten.

Det kan vara sårbart ur ett ledning- och styrningsperspektiv för lokalpolisområdeschefen då ansvaret för viss del av uppdraget ska utföras utanför det egna lokalpolisområdet. Då det finns flera prioriterade uppdrag att utföra kan trafiksäkerhetsuppdraget riskera att bli nedprioriterat. För att ge lokalpolisområdet rätt förutsättningar att utföra trafiksäkerhetsuppdraget är det viktigt att tillräckliga resurser avsätts för detta arbete.

Huvuduppdraget för trafikpoliser med särskild kompetens är tillsyn av den yrkesmässiga trafiken. Att ta den resursen i anspråk för andra arbetsuppgifter riskerar leda till att Polismyndighetens mål som omfattar yrkestrafik inte uppnås.

---

<sup>64</sup> *Överenskommelse mellan Polismyndigheten och Trafikverket avseende drift och förvaltning av system för Automatisk Trafiksäkerhetskontroll –ATK (Polismyndigheten A276.335/2015, Trafikverket TRV 2012/35773), 2015.*

<sup>65</sup> Av TSFS, 2017:55, 2 kap. 4 § 1p framgår att förordnande att utföra flygande inspektion, behörighet F1, innefattar att utföra grundläggande kontroller på alla fordon samt kontrollformen ”utökad kontroll lätta fordon” på fordon som omfattas av 4 kap. 2 a § 1 fordonslagen (2002:574).

Tillsynsenhetens bedömning är att med den höga utbildningsnivå som bilinspektörerna har bör de, utöver sitt grunduppdrag, endast användas till tekniska undersökningar av fordon vid dödsolyckor i vägtrafiken. Teknisk undersökning av mopeder, EPA- och A-traktorer kan istället utföras av poliser med förordnande att utföra flygande inspektion.

Samverkan mellan BF/IGV och trafikgrupperna är bra för till exempel kunskapsöverföring, men det finns en risk att samverkan i för stor utsträckning kan leda till att trafikgruppernas huvuduppdrag påverkas. Det finns en risk att BF/IGV förlitar sig på att trafikgrupper genomför allt trafiksäkerhetsarbete inom polisregionen och därmed inte tar sin del av ansvaret. För att Polismyndigheten utifrån sitt uppdrag ska kunna nå Nollvisionens etappmål, krävs det att trafikgrupperna och BF/IGV grupperna får jobba med sina respektive uppdrag.

Stora geografiska avstånd försvårar utförandet av uppdraget och kan ibland innebära att det finns områden inom polisregionen med låg polisiär närvaro. Stora avstånd kan också försvåra samverkan mellan BF/IGV och trafikgrupperna. Tillsynsenhetens bedömning är att stora avstånd ställer extra höga krav på ledning och organisation, för att trafiksäkerhetsuppdraget ska bli framgångsrikt.

### 3.3 Utbildning och kompetens

#### *Bakgrund*

Polismyndigheten ansvarar för många olika områden men få av dem är omgärdade av så många föreskrifter och rättslig reglering som trafikverksamheten. Verksamheten kräver både särskild utbildning och erfarenhet. Antalet trafikpoliser har minskat stadigt från ungefär 1400 år 1975 till ungefär 300 år 2020.<sup>66</sup> Det är dock viktigt att inte endast beakta att antalet trafikpoliser har minskat, utan också att polisen delvis har ändrat sitt arbetssätt. Utvecklingen har under den här tidsperioden inneburit att polisen har fått väsentligt fler arbetsuppgifter och det har skett en rörelseförflyttning för poliserna från att ha varit specialister till att bli mer generalister.

I en rapport från internrevisionen om Polismyndighetens tillsynsverksamhet över transporter av farligt gods anges bland annat att det är en utmaning att rekrytera och behålla trafikpoliser och bilinspektörer, främst på grund av att regelverken kring tung trafik och farligt gods är mycket omfattande och kan upplevas som svårtillgängliga. Internrevisionens förslag till åtgärder resulterade i ett beslut av rikspolischefen där HR-avdelningen fick i uppdrag att säkerställa att en nationell utbildning om trafikverksamhet ses över samt att

---

<sup>66</sup> Stefan Holgersson, Ossian Grahn, Sören Wictorsson, *Att minska antal dödade och skadade i trafiken – med fokus på polisens trafiksäkerhetsarbete*, Linköpings universitet, 2020, s. 45.

upprätta en nationell rekryteringsstrategi för att möta bemanningsbehovet inom trafikverksamhet på lång sikt.<sup>67</sup>

### *lakttagelser*

Att utbilda en trafikpolis med specialiserad kompetens som inkluderar samtliga kurser tar upp till åtta år. Poliser med specialistkompetens inom trafik arbetar företrädesvis mot trafikbrott inom aggressiv körning, med flygande inspektioner och fordonsrelaterade kontroller. Utbildningarna är blockindelade och inom varje utbildningsblock finns det flera olika specialiseringar som poliserna måste genomgå för att få kompetens inom det aktuella området. Många av kurserna innefattar också praktik som ska genomföras för att kunna gå vidare till nästa steg. Detta sammantaget gör, eftersom många av utbildningarna är så resurskrävande både vad gäller personella resurser och i tid räknat, att det uppstår vakanser i verksamheten. När det gäller fort- och vidareutbildningar inom trafik är det UC Mitt som kravställer mot HR.<sup>68</sup>

Flertalet av intervjupersonerna uppger att det är svårt att rekrytera till trafikpolisen, men att det har skett en positiv utveckling de senaste två åren. Några uppger också att det under senare tid har skett en positiv attitydförändring vad gäller inställningen till trafiksäkerhetsarbetet i stort, ”det har blivit okej att prata om trafik igen i verksamheten”. Att arbeta med trafik har historiskt sett haft en förhållandevis låg status i Polismyndigheten men enligt flera av intervjupersonerna håller även detta på att förändras till det bättre. Flera hade uppfattningen att det är lättare att rekrytera poliser till en grupp som har inriktning trafiksäkerhet och brott på väg jämfört med inriktning yrkestrafik.

Rikspolischefens beslut har bland annat resulterat i att vissa trafikutbildningar har förändrats till att vara mer tillgängliga och nå en bredare målgrupp. Det har, enligt HR-avdelningen, lett till att utbildningarna har blivit mer tidseffektiva och funktionsinriktade. HR-avdelningen uppger också att intresset för trafikutbildningar har ökat under de senaste åren.

HR-avdelningen har inte tagit fram en nationell rekryteringsstrategi med angivande av att regeringen har tillsatt en utredning om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg,<sup>69</sup> vilken bland annat tittar på vilken kompetens som ska krävas. HR-avdelningen har därför valt att invänta utredningens slutsatser.

<sup>67</sup> Polismyndigheten. internrevisionen, *Granskning av polisens tillsynsverksamhet över transporter av farligt gods (A040.119/2017)*, Polismyndigheten. rikspolischefen, *beslut om åtgärder med anledning av internrevisionens granskning av polisens tillsynsverksamhet över transport av farligt gods (A040.119/2017)*.

<sup>68</sup> Polismyndigheten. *Kurskatalog – Kurser och fortbildningar 2020 (A123.469/2019)*. Kurskatalogen innehållandes 44 grund-, fortbildning och utbildningar till utbildare, inom området trafik.

<sup>69</sup> Regeringen. *Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (Dir 2019:51)*.

### *Bedömning*

För att Polismyndigheten ska kunna genomföra den ambitionshöjning som krävs för att nå etappmålet inom nollvisionsarbetet till år 2030 bedömer tillsynsenheten att det är nödvändigt med ett tillskott av trafikpoliser som ograverat får ägna sig åt att arbeta med yrkestrafik. Det krävs en mindre kategorisk syn på vad som fordras för att anses vara en utbildad trafikpolis, varför det bör ges möjlighet till en trafikpolisintroduktion som ger lite kunskap om mycket för att snabbare kunna arbeta i en trafikgrupp. Efter genomgången introduktion kan sedan specialistkunskaper adderas efter de behov som finns.

Den stora utmaningen för Polismyndighetens verksamhet inom kontroll av yrkestrafik är personal- och kompetensförsörjning.



## 4 Metod

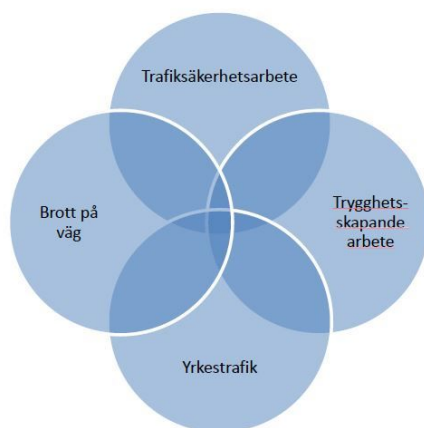
### 4.1 Polismyndighetens strategi för trafik som metod

#### Bakgrund

I Polismyndighetens strategi för trafik som metod anges vilka prioriteringar som gäller för trafiksäkerhetsarbetet på ett övergripande plan. I denna beskrivs också vad som ska utföras och metoder för hur arbetet ska gå till.<sup>70</sup> Som ett stöd för införandet av strategin ska det finnas en införandeplan och metodstöd.<sup>71</sup> Införandeplanen preciserar närmare hur ledning, styrning samt uppföljning av verksamheten ska gå till. Som en del i styrningen anges bland annat att medarbetarna kontinuerligt ska uppdateras om Nollvisionen. Av ett Nolg protokoll från den 19 november 2019 framgår att arbetet med att implementera införandeplanen avseende Polismyndighetens strategi för trafik som metod är genomfört<sup>72</sup> och ska framgent bedrivas i linjen.

Strategin bygger på fyra fokusområden;

- trafiksäkerhetsarbete
- trygghetsskapande arbete
- yrkestrafik
- brott på väg



**Figur 2:** Polismyndighetens fokusområden inom trafiksäkerhet.

Källa, Polismyndighetens strategi för trafik som metod.

<sup>70</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens strategi för trafik som metod* (PM 2016:46).

<sup>71</sup> Polismyndigheten. *Införandeplan avseende Polismyndighetens strategi för trafik som metod*, Utvecklingscentrum Mitt, Nationella operativa avdelningen (A235.638/2016).

<sup>72</sup> Polismyndigheten. *Mötesprotokoll Nolg*, 2019-11-28.

Det arbete som bedrivs inom de olika fokusområdena ska bland annat baseras på olycksstatistik, lokala problembilder och kontinuerliga underrättelser<sup>73</sup> kopplade till arbetet i vägtrafikmiljön.

### *lakttagelser*

Processägaren, genom processledaren vid UC Mitt, har uppfattningen att arbetet med att nå Nollvisionens mål går bra och att Polismyndigheten ligger rätt i sina prioriteringar vad avser trafiksäkerhetsarbetet.

Samtliga intervjupersoner hade fått information och förvärvat kunskaper om Nollvisionen på ett övergripande plan och uppgav att de arbetar i dess anda och mål. Flera intervjupersoner uppgav att diskussioner om Nollvisionen sällan förs, beroende på att de direkta cheferna inte känner sig trygga eller pålästa på området. Några uppgav också att det bland vissa av de direkta cheferna vid IGV fanns ett svagt intresse både för arbetet med Nollvisionen och för arbetet med trafik generellt.

I intervjuerna framkom också att det är svårt att omsätta kunskap om Nollvisionen och sedan koppla den till konkreta resultat inom trafiksäkerhetsarbetet. Till exempel görs inte analyser utifrån olycksdrabbade vägar i den omfattning som skulle krävas för att bedriva ett mer effektivt trafiksäkerhetsarbete med färre döda och allvarligt skadade som följd. Uppgifter om skador och olyckor inom vägtransportssystemet finns bland annat i Transportstyrelsens informationssystem Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Underrättelser som grund för att utforma arbetet i vägtrafikmiljön används i princip bara när det gäller brott på väg och kontroller av yrkestrafik. Vid en genomgång av dokument som styr underrättelseenheternas arbete kan konstateras att de inte har något uppdrag kopplat till trafiksäkerhet.<sup>74</sup>

Polismyndighetens strategi för trafik som metod är känd i de granskade polisregionerna, såväl på den indirekta som på den direkta nivån. Den uppges vara en bra strategi och ett bra stöd avseende vilket arbete som ska utföras. Införandeplanen har däremot inte fått genomslag i de granskade polisregionerna. Majoriteten av de intervjuade cheferna på direkt nivå kände inte ens till att införandeplanen fanns medan de flesta cheferna på indirekt nivå i och för sig kände till denna men uppgav att de inte använde den. Processägaren, genom processledaren vid UC Mitt, uppger att de har lagt mycket tid på implementering av införandeplanen i polisregionerna. Det framkommer också att processledningen internt uppfattat syftet med införandeplanen olika.

---

<sup>73</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens strategi för trafik som metod* (PM 2016:46), s. 4, Polismyndigheten. *Införandeplan avseende Polismyndighetens strategi för trafik som metod*, Utvecklingscentrum Mitt, Nationella operativa avdelningen (A235.638/2016), s. 5.

<sup>74</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens plan för allvarlig och organiserade brottslighet, Polisoperativinriktning (POI)* (PM 2018:22).

## Bedömning

Tillsynsenhetens bedömning är att det krävs en tydligare ledning och styrning på alla nivåer och ett omfattande arbete med förståelse och kunskap måste till för att få fullt genomslag i trafiksäkerhetsarbetet. Det råder delvis olika uppfattningar om hur trafiksäkerhetsarbetet fungerar och hur Polismyndigheten ska bidra till att Nollvisionens etappmål för år 2030 nås. Processägaren behöver tydliggöra för verksamheten hur Nollvisionens etappmål ska nås. Som ett verktyg kan Polismyndighetens strategi för trafik som metod fortsätta att användas, dels för att identifiera hur trafiksäkerhetsarbetet ska utföras i linjeverksamheten, dels för att kunna utveckla kommunikationen mellan chefer och medarbetare för en ökad insikt och förståelse för trafiksäkerhetsarbetet.

Om trafiksäkerhetsarbetet ska vara underrättelsebaserat så är det tillsynsenhetens uppfattning att det, för att få genomslag, bör framgå inte endast i Polismyndighetens strategi för trafik som metod utan också i motsvarande styrdokument för underrättelseenheterna.

### 4.1.1 Trafiksäkerhetsarbete

#### Bakgrund

En stor del av Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete består av att bidra till att sänka medelhastigheten och öka andelen nyktra förare i trafiken. För att nå en sänkt medelhastighet är det viktigt att den stora massan av förare sänker hastigheten. En viktig metod för att uppnå detta är att rapportera hastighetsöverträdelser i spannet 6-9 km/tim.<sup>75</sup> Forskning visar att 15 liv per år kan räddas genom att medelhastigheten sänks med 1 km/tim.<sup>76</sup> En annan metod för att säkerställa en effektiv hastighetsövervakning är användandet av ATK. Med ATK avses här de fasta och mobila mätstationer där den aktuella hastigheten mäts med hjälp av radar kopplad till en kamera.

Polismyndigheten och Trafikverket ansvarar gemensamt för utvecklingen och utbyggnaden av de fasta mätstationerna i det statliga vägnätet. För närvarande pågår ett gemensamt utvecklingsprojekt som bland annat innefattar en utbyggnad av fasta ATK.<sup>77</sup> Projektet beskrivs närmare i kapitel 6 om utvecklingsarbeten. Respektive polisregion ansvarar för de mobila mätstationerna. För närvarande finns cirka 2 000 fasta och 15 mobila mätstationer. För att granska om Trafikverkets och Polismyndighetens ATK-arbete bedrivs ändamålsenligt och effektivt har myndigheternas respektive internrevisioner nyligen genomfört en myndighetsgemensam granskning av ATK.<sup>78</sup> Internrevisionen inom Polismyndigheten gör bedömningen att det finns ett behov av att tydliggöra den strategiska

<sup>75</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens strategi för trafik som metod* (PM 2016:46), s. 5.

<sup>76</sup> Göran Nilsson, *Hastighetsförändringar och trafiksäkerhetseffekter "Potensmodellen"* (VTI notat 76), 2000.

<sup>77</sup> Polismyndigheten. *Projektspecifikation ATK 2.0 – Nästa generations ATK-system* (TRV 2020/6323, PMY A035.070/2020).

<sup>78</sup> Trafikverket. internrevisionen, *Styrning för färre omkomna i vägtrafiken* (TRV 2019/93388), Polismyndigheten. internrevisionen, *Granskning av ATK – Automatisk Trafiksäkerhetskontroll* (A478.377/2019).

styrningen vad avser mobila ATK och med det som utgångspunkt rekommenderas processägaren för BF att genomföra en översyn av styrdokumenterna för mobila ATK.

För att andelen nyktra förare ska öka arbetar polismyndigheten både med allmän-, individ-, och återfallsprevention. Att arbeta med att öka andelen nyktra förare är en av de viktigaste åtgärderna för att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Enligt Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor är cirka en fjärdedel av alla dödsolyckor i trafiken relaterade till alkohol och droger.<sup>79</sup> Polismyndigheten bidrar till arbetet bland annat genom att utföra kontroller både utspridda i tid och rum för att höja upptäcktsrisken och på platser och tider där underrättelseuppslag om onyktra förare finns. För att förhindra återfall i ratt- och drograttfylleribrott används bland annat metoden Smadit,<sup>80</sup> se vidare avsnitt 4.2.

Vid varje kontroll av förare av motordrivet fordon anges att alkoholutandningsprov och en bedömning av eventuella symptom på drogpåverkan ska genomföras, men på grund av den pågående pandemin fattade Polismyndigheten ett beslut den 12 mars 2020 att rutinmässiga alkoholutandningsprov inte ska genomföras. Beslutet som Polismyndigheten fattat anger att om det finns en skäligen misstanke om brott och det kan ha betydelse för utredningen om brottet ska alkoholutandningsprov ändå genomföras.<sup>81</sup>

Regeringen anser att det är högt prioriterat att förbättra trafiknykterheten och minska antalet narkotikapåverkade förare på vägarna. En utredning har därför tillsatts av regeringen för att bland annat utreda och komma med förslag på åtgärder för att höja trafiksäkerheten. Utredaren ska bland annat se över möjligheten att införa en ny funktion, trafiksäkerhetskontrollanter, som ska genomföra nykterhetskontroller på väg. Trafiksäkerhetskontrollantens roll, mandat och deras förhållande till de personalkategorier som för närvarande utför dessa uppgifter ska beskrivas. Utredaren ska också se över om sällningsprov, motsvarande de som tas för att undersöka om en förare kör alkoholpåverkad, även ska kunna göras vid drograttfylleri. I dag saknas den möjligheten.<sup>82</sup>

En arbetsmetod som används för att övervaka hastighet och trafiknykterhet är den så kallade 20-minutersmetoden.<sup>83</sup> Metoden har fått stort genomslag i Polismyndigheten och användes i samtliga av de tre granskade polisregionerna. Den bygger på forskning om ”crime hot spots”,<sup>84</sup> och ”best practice”,<sup>85</sup> inom rattfylleriövervakning från Australien. Metoden har

---

<sup>79</sup> Trafikverket, trafiksäkerhet, <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Rattfylleri/fakta-om-alkohol-och-narkotika-i-trafiken/>, hämtad den 7 december 2020.

<sup>80</sup> Smadit (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken) är en samverkan mellan olika myndigheter där Polismyndigheten deltar.

<sup>81</sup> Av beslut om ändrade rutiner för alkoholutandningsprov, Noa 229/20 (A141.241/2020) framgår att från den 12 oktober 2020 får alkoholutandningsprov genomföras i begränsad omfattning.

<sup>82</sup> Regeringen. *Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg* (Dir 2019:51).

<sup>83</sup> Metoden anger att det är tillräckligt att genomföra en synlig trafikkontroll i 20 minuter för att få en bestående effekt om det sker i kombination med kommunikationsinsatser, till exempel på polisens Facebook-konton.

<sup>84</sup> Christopher S. Koper. *Just enough police presence: Reducing crime and disorderly behavior by optimizing patrol time in crime hot spots*, Justice quarterly, 12:4, 649-672, 1995.

sedan utformats av Polismyndigheten i samverkan med Trafikverket. Ett pilotprojekt genomfördes i fyra lokalpolisområden i polisregion Mitt från september år 2018 till mars år 2019. Projektet har utvärderats av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) som bland annat konstaterade att inte något av lokalpolisområdena uppnådde målet om antal kontroller per vecka. Inte heller gick det att påvisa någon ökning av den upplevda upptäcktsrisken bland medborgarna. Själva arbetsmetoden som sådan upplevdes dock som bra av deltagarna.<sup>86</sup>

### *lakttagelser*

Trots att många liv skulle kunna räddas varje år bara genom en liten sänkning av medelhastigheten framkommer det från flera intervjupersoner att det finns stora pedagogiska utmaningar med att motivera och skapa förståelse för syftet med att rapportera hastighetsöverträdelser från 6-9 km/tim. Flera chefer uppger att det är svårt att medvetandegöra sambandet mellan en liten sänkning av medelhastigheten och antalet döda i vägtrafiken. De uppger att det är lättare att motivera personalen att rapportera höga hastighetsöverträdelser.

Forskning pekar på att användande av mobila ATK är ett effektivt sätt att sänka medelhastigheten.<sup>87</sup> De mobila ATK som finns i de granskade polisregionerna är gamla, ofta trasiga och det finns problem med att få fram reservdelar. Vid intervjuer framkom att flera har en låg kunskap om var de mobila ATK förvaras, hur många de är och vem som är ansvarig i polisregionen. Mobila ATK används som ett av flera verktyg i det trygghetsskapande arbetet och för att åstadkomma sänkt medelhastighet på olycksdrabbade sträckor. Polismyndighetens mål för användande av mobila ATK ligger på 6000 timmar/år.<sup>88</sup> Enligt UC Mitt nås detta mål år 2020. Det är inspektionsgruppens uppfattning att mobila ATK kan och bör användas i större omfattning än vad som görs idag.

Antalet genomförda alkoholutandningsprover ligger på ungefär samma nivå mellan år 2017-2019. Under år 2020 har antalet genomförda alkoholutandningsprov minskat kraftigt, se vidare tabell 2. Det visar också resultaten från den nationella månadsuppföljningen.<sup>89</sup> Samtliga intervjupersoner uppger att arbetet med rattfylleri och drograttfylleri är prioriterat och viktigt. Flera framförde att det är angeläget för Polismyndigheten att ta fram ett verktyg, liknande ett sållningsinstrument som används för misstänkta rattfylleribrott, för att kunna bedöma misstänkta drograttfyllerister.

---

<sup>85</sup> M. Cameron. *Best practice in random breath testing and cost-effective intensity levels*. In *Proceedings*, 20th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Brisbane, 2013.

<sup>86</sup> Åsa Forsman, Anna Vadeby. *Ett förändrat arbetssätt för rattfylleriövervakning i polisregion Mitt- Utvärdering av pilotprojektet Effekt*, rapport 1025, VTI 2019.

<sup>87</sup> Stefan Holgersson, Ossian Grahn, Sören Wictorsson, *Att minska antal dödade och skadade i trafiken – med fokus på polisens trafiksäkerhetsarbete*, Linköpings universitet, 2020, s. 76.

<sup>88</sup> *Överenskommelse mellan Polismyndigheten och Trafikverket avseende Automatisk Trafiksäkerhetskontroll –ATK –med mobila mätstationer* (Polismyndigheten A276.335/2015, Trafikverket TRV 2012/81039), 2015.

<sup>89</sup> Polismyndigheten. *Nationell månadsuppföljning januari-oktober 2020*, 2020-11-24.

I alla tre granskade polisregionerna arbetar BF/IGV-personalen med 20-minutersmetoden. Vid flera lokalpolisområden har BF/IGV-grupperna i uppdrag att genomföra minst en 20-minuterskontroll per arbetspass. Flera av intervjupersonerna uppgav att det upplevs vara en arbetsuppgift som ska utföras utan närmare eftertanke eller analys. I något fall uppgavs att det ibland var svårt att hitta tid till att genomföra en 20-minuterskontroll under passet. Detta gällde främst de patruller som arbetade inom IG-uppdraget, då arbetet helt styrs från regionledningscentralen, (RLC). I en av de granskade polisregionerna har ett regionalt metodstöd för 20-minuterskontroller tagits fram. Ytterligare en iakttagelse är att det finns utmaningar med att kunna följa upp det utförda arbetet i allmänhet och antalet utförda 20-minuterskontroller i synnerhet. Metoden har ifrågasatts av flera forskare som menar att den vetenskapliga grunden för metoden inte är relevant för rattfyllerikontroller.<sup>90</sup>

Arbetet med LOTS (Lokal operativ trafiksamverkan) är ett lokalt initiativ inom ett av de granskade polisområdena. Metoden bygger på att särskilt utsedda poliser med ett specialintresse för trafiksäkerhetsfrågor skapar förståelse, kunskap och integrering av frågorna i det dagliga linjearbetet. Det finns för närvarande 15 stycken poliser som arbetar enligt metoden. De har tillgång till Strada och kan därigenom göra medvetna metodval utifrån information om var trafikolyckor sker. Det finns en arbetsyta på intrapolis och en funktionsbrevlåda som är knuten till LOTS där det bland annat kommer in tips både från underrättelseenheten och från allmänheten. Efter bedömning fördelas tipsen ut på de olika grupperna.

### *Bedömning*

Tillsynsenhetens bedömning är att det är en allt för stor skillnad mellan antal hastighetsöverträdelser som rapporteras i spannet 6-9 km/tim när rapportering sker via ATK jämfört med manuell, se vidare figur 5 och 6 i kapitel 5 om uppföljning. Den manuella övervakningen har influenser av ett eget bestämmande bland annat när det gäller vid vilken hastighetsöverträdelse som ordningsbot ska utfärdas. Det kan till exempel bero på att rapporteringsbenägenheten är låg hos mätkontrollanten (polismannen) vid de överträdelser som sker mellan 6-9 km/tim över gällande hastighetsgräns och att de istället inväntar och rapporterar de som kör med högre hastighet. Det är tillsynsenhetens uppfattning att processägaren behöver säkerställa att arbetet med främst manuell hastighetsövervakning vid överträdelser mellan 6-9 km/tim rapporteras i större omfattning än vad som görs i dag.

Den så kallade 20-minutermetoden är väl känd och används i det dagliga trafiksäkerhetsarbetet. Trots att det finns kritik mot metoden så är uppfattningen att den är väl fungerande, inarbetad och den medför att viktigt trafiksäkerhetsarbete blir utfört. Den utvärdering av pilotprojektet som redogjorts för ovan baseras på ett begränsat underlag. En förnyad mer omfattande uppföljning och utvärdering av metoden behöver göras för att bättre kunna bedöma dess effekter.

En utökad användning av mobila ATK i polisregionerna bedöms vara ett effektivt verktyg, framför allt för en sänkt medelhastighet på de olycksdrabbade vägarna, men också som ett

---

<sup>90</sup> Stefan Holgersson, Ossian Grahn, Sören Wictorsson, *Att minska antal dödade och skadade i trafiken – med fokus på polisens trafiksäkerhetsarbete*, Linköpings universitet, 2020, s. 65.

verktyg inom det trygghetsskapande arbetet. Tillsynsenheten gör därför bedömningen att det behövs fler mobila ATK.

Det lokala initiativet med LOTS är en metod som tillsynsenheten särskilt vill lyfta fram som ett gott exempel. Arbetssättet kan spridas till övriga polisregioner och kan bland annat innefatta att ta fram ett lokalt metodstöd, instruktionsfilmer samt en lokal strategi. Strategin kan sedan kopplas till medborgarlöftena och på så sätt uppnå en bra struktur för trafiksäkerhetsarbetet.

#### **4.1.2 Trygghetsskapande arbete**

##### *Bakgrund*

En stor del av det trygghetsskapande trafiksäkerhetsarbetet utförs av BF/IGV-personalen vid lokalpolisområdena. Arbetet utgår från framtagna lokala problembilder och kan till exempel bestå av hastighetsövervakning vid skolor, närvaro vid platser där så kallade buskörningar och störande mopedåkning förekommer samt övervakning av trafikregler.

I studien Att bemöta medborgarna från år 2017 har en sammanställning gjorts av alla medborgarlöften som upprättats under år 2017. Detta har skett på uppdrag av UC Syd inom ramen för det brottsförebyggande uppdraget. I 134 av 253 medborgarlöften innefattas olika trygghetsskapande åtgärder med direkt bäring på trafiksäkerhetsarbete.<sup>91</sup>

##### *lakttagelser*

Det är de lokala problembilderna<sup>92</sup> som i stor utsträckning styr prioriteringarna av det trygghetsskapande arbetet. Flera av de intervjuade uppgav att det i bland kan vara ett dilemma att å ena sidan uppfylla medborgarnas olika önskemål å andra sidan att hinna med annat prioriterat polisarbete. Arbetet är delvis utformat på olika sätt i de granskade polisregionerna. I en av dessa arbetade BF/IGV-personalen strikt med medborgarlöften och i en annan sänkades medborgarlöften helt i ett polisområde.

##### *Bedömning*

Det är tillsynsenhetens uppfattning att det trygghetsskapande trafiksäkerhetsarbetet ska utformas från de lokala problembilderna. Då ett stort antal av medborgarlöftena innefattar olika trygghetsskapande åtgärder med direkt bäring på trafiksäkerhetsarbetet utgör de en viktig del i arbetet.

---

<sup>91</sup> Kim Larsson. *Att bemöta medborgarna, En teoretisk studie och sammanställning av Medborgarlöften 2017.*

<sup>92</sup> Medborgarlöften och samverkansöverenskommelser bygger på den lokala problembilden.

### 4.1.3 Yrkestrafik

#### Bakgrund

Arbetet med yrkestrafik utgår dels från Polismyndighetens strategi för trafik som metod dels från Polismyndighetens och Transportstyrelsens gemensamma strategi.<sup>93</sup> De arbetsmetoder som anges däri är framtagna för att uppfylla Sveriges åtaganden gentemot EU och FN avseende tillsyn av farligt gods, kontroll av kör- och vilotider och flygande inspektioner av nyttofordon.<sup>94</sup>

Kontroller av yrkestrafikens regelefterlevnad är främst en uppgift för Polismyndigheten och Transportstyrelsen men även andra myndigheter, till exempel Arbetsmiljöverket och Kustbevakningen, utför kontroller. Därutöver har Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ett särskilt ansvar att samordna tillsynsmyndigheter vad gäller transporter av farligt gods på väg. Bland annat har de rätt att ta fram föreskrifter på området och det är MSB som, tillsammans med Polismyndigheten, tar fram de kvantitativa målen om antal kontroller av farligt gods som ska utföras.

Internrevisionen har genomfört en granskning av Polismyndighetens tillsyn av farligt gods där de pekar på allvarliga brister i verksamheten. Bristerna kan medföra att de kvantitativa målen om antalet kontroller av farligt gods inte uppnås. Granskningen visade att i de fall trafikverksamheten är placerad vid lokalpolisområdena finns en risk att IGV-verksamheten behöver prioriteras framför kontroller av farligt gods. Därutöver uppmärksammades att trafikflödet av farligt gods inte beaktas i någon större utsträckning när de kvantitativa målen fördelas mellan polisregionerna.<sup>95</sup> Internrevisionens granskning resulterade i ett beslut av rikspolischefen där bland annat UC Mitt fick i uppdrag att ta fram ett underlag från polisregionerna och andra berörda myndigheter avseende transporter av farligt gods kopplade till trafikflöden.<sup>96</sup>

Regeringen arbetar bland annat med att motverka osund konkurrens och illegal cabotageverksamhet. Polismyndigheten har av regeringen fått i uppdrag att förbättra arbetet med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon. Uppdraget formuleras i regleringsbrevet för år 2017.<sup>97</sup> För detta har Polismyndigheten fått ett extra budgetanslag på 100 miljoner kronor för åren 2017–2020.<sup>98</sup> De åtgärder som har vidtagits är bland annat att Polismyndigheten har medverkat vid framtagande av Transportstyrelsens

---

<sup>93</sup> *Strategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg* (TSV 2014-1246, RPS A214.659/2013).

<sup>94</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU, av den 3 april 2014, om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen Europaparlamentet, UNECE (Economic Commission for Europe) [www.unece.org](http://www.unece.org).

<sup>95</sup> Polismyndigheten. internrevisionen, *Granskning av polisens tillsynsverksamhet över transporter av farligt gods* (A040.119/2017).

<sup>96</sup> Polismyndigheten. rikspolischefen, *beslut om åtgärder med anledning av internrevisionens granskning av polisens tillsynsverksamhet över transport av farligt gods* (A040.119/2017).

<sup>97</sup> Justitiedepartementet. *Regleringsbrev för budgetåret 2017 avseende Polismyndigheten*. Regeringsbeslut I:21 (Ju2017/09610/PO).

<sup>98</sup> Prop. 2016/17:1, *Förslag till statens budget för 2017, rättsväsendet*, s. 52.



föreskrifter för flygande inspektioner och kompetenskrav för besiktningsmän. Vidare har utbildningsinsatser för poliser och bilinspektörer genomförts rörande internationell trafik och ett it-stöd för rapportering av flygande inspektioner har tagits fram.<sup>99</sup>

Regeringens utredning Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg, som också nämns i avsnittet 4.1.1 trafiksäkerhetsarbete, har också i uppdrag att se över hur och i vilken omfattning kontrollverksamhet av yrkestrafik på väg ska utövas. Regeringen anser att det finns skäl att kartlägga och analysera den nuvarande kontrollverksamheten på yrkestrafikområdet. En central del i uppdraget är att se över om organisationen och ansvarsfördelningen mellan myndigheter behöver förändras för att få en bättre regelefterlevnad. Ett förslag ska lämnas på en samlad organisation för kontrollverksamheten som kan komma att innebära att vissa tillsynsuppgifter överförs från nuvarande tillsynsmyndigheter till annan eller till en ny myndighet. Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 mars 2021.<sup>100</sup>

### *Iakttagelser*

Tillsynsmyndighetens iakttagelser överensstämmer i allt väsentligt med de iakttagelser som internrevisionen tidigare gjort. Det gäller till exempel att det finns risk för att arbetet med den händelsestyrda verksamheten vid BF/IGV prioriteras framför kontroller av farligt gods vilket kan medföra att de uppsatta målen inte nås.

Vid flera intervjuer med medarbetare vid lokalpolisområden i en av de granskade polisregionerna framkom att de har grundförutsättningar för att utföra tillsyner av farligt gods men att poliser med specialistkompetens ofta tas i anspråk för andra arbetsuppgifter, främst under sommarmånaderna, då kontroller ibland måste prioriteras bort till förmån för tjänstgöring vid ingripandeverksamheten.

Det underlag som UC Mitt fick i uppdrag att ta fram vad gäller trafikflöden av transporter av farligt gods är relevant för att på ett bättre sätt kunna fördela de kvantitativa målen. UC Mitt har uppgivit att uppdraget som anges ovan i bakgrund inte har kunnat genomföras på grund av att Polismyndigheten inte har möjlighet att, inom ramen för tillsynsuppdraget gällande transporter av farligt gods, genomföra flödesmätningar. De uppger vidare att inte heller andra berörda myndigheter, till exempel MSB och Transportstyrelsen, har genomfört några flödesmätningar de senaste åren.

Regeringens utredning om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg i de delar som avser översyn av organisation och ansvarsfördelning kan komma att få stor påverkan på Polismyndighetens mandat och organisation. För det fallet att utredningen föreslår att kontroll av yrkestrafik ska läggas på en ny myndighet kommer Polismyndighetens arbete att påverkas väsentligt.

<sup>99</sup> Polismyndigheten. *Årsredovisning 2017* (A868.568/2016), Polismyndigheten. *Årsredovisning 2018* (A579.501/2017), Polismyndigheten. *Årsredovisning 2019* (A089.236/2019).

<sup>100</sup> Regeringen. *Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg* (Dir 2019:51).

### *Bedömning*

För att Polismyndigheten ska nå de uppsatta målen om kontroll av yrkestrafik är det tillsynsenhetens bedömning att utbildade specialister behöver få arbeta ostört med sitt huvuduppdrag, kontroll och tillsyn av yrkestrafiken. Tillsynsarbetet innefattar komplicerade arbetsuppgifter och det krävs en omfattande utbildning för att utföra arbetet. En förutsättning för att kunna behålla kompetensen inom området är att arbetsuppgifterna utförs kontinuerligt.

Tillsynsenhetens bedömning är att de utbildningsinsatser som genomförts för poliser och bilinspektörer de senaste åren sannolikt har bidragit till att Polismyndigheten når målen vad avser kontroller av flygande inspektioner.

Det finns ett behov av att genomföra flödesmätningar för att lättare kunna justera fördelning av de kvantitativa målen avseende transporter av farligt gods. Det är oklart vilken myndighet som har uppdraget att genomföra dessa.

Tillsynsenheten ser fram emot regeringens utredning om yrkestrafik. Resultatet kan komma att bli avgörande för hur Polismyndighetens framtida uppdrag och organisation vad avser kontroll av yrkestrafik ska bedrivas.

#### **4.1.4 Brott på väg**

##### *Bakgrund*

Inom fokusområdet brott på väg har Polismyndigheten ett uppdrag att arbeta i vägtrafikmiljön för att förebygga, förhindra och fånga upp kriminalitet utöver det som omfattar trafikbrott, till exempel vapenbrott eller narkotikabrott.

##### *Iakttagelser*

En övervägande majoritet av de intervjuade personerna uppgav att det är relativt lätt att motivera poliserna att arbeta mot fokusområdet brott på väg. I en av de granskade polisregionerna har en grupp med en sådan inriktning startat. Gruppen benämndes som en "light-trafikgrupp" och har bland annat tillkommit för att attrahera poliser till trafiksektionen. Vid några intervjuer framkom dock att det finns en oro för att BF/IGV slutar att arbeta aktivt med brott på väg om de utgår ifrån att arbetet omhändertas av den specialiserade gruppen.

##### *Bedömning*

Tillsynsenheten gör bedömningen att det kan vara ett effektivt sätt att attrahera medarbetare till trafikpolisverksamheten genom att skapa grupper med särskild inriktning som till exempel brott på väg.

## 4.2 Samverkan

### Bakgrund

En del av Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete bygger på samverkan mellan olika myndigheter, organisationer och företag. Nedan beskrivs några exempel.

European Roads Policing Network (ROADPOL)<sup>101</sup> är ett trafikpolissamarbete i Europa med fokus på trafiksäkerhetsfrågor. Polismyndigheten deltar genom UC Mitt. En av aktiviteterna inom ROADPOL är att planera, genomföra och följa upp insatsveckor. Under insatsveckorna genomförs gemensamma aktiviteter inom alla medlemsländer.<sup>102</sup> Under år 2020 genomförs sammanlagt 10 insatsveckor med olika fokus fördelade över året, till exempel kontroll av yrkestrafik och kontroll av alkohol, droger och hastighet. En annan del inom ROADPOL är samverkan och erfarenhetsutbyte om hur trafiksäkerhetsarbetet kan bedrivas för att minska antalet döda och allvarligt skadade i vägtrafiken.

UC Mitt deltar också i Gruppen för Nollvisionen i Samverkan (GNS). Inom ramen för GNS samlar Trafikverket representanter från myndigheter och organisationer för att hantera aktuella trafiksäkerhetsfrågor.<sup>103</sup> Syftet är att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till Nollvisionens etappmål.

Smadit är en samverkan mellan olika myndigheter där Polismyndigheten deltar. Grunden till samverkan är ett regeringsuppdrag där Folkhälsomyndigheten gavs ett nationellt samordningsansvar för införandet av ANDT-strategin.<sup>104</sup> Smadit är en del av detta arbete och syftar till att ge stöd till personer som rapporterats för rattfylleri, drograttfylleri eller sjöfylleri. Den som har rapporterats erbjuds hjälp till vård för att komma ifrån sitt missbruk. Arbetssättet bygger på att så snabbt som möjligt, helst inom 24 timmar, erbjuda hjälp ifrån vården. Målet är att minska antalet påverkade förare genom att minska antalet återfall bland rattfylleri, drograttfylleri och sjöfylleri.<sup>105</sup>

### Iakttagelser

När det gäller Smadit uppgav flera av cheferna i en av de granskade polisregionerna att det för närvarande inte bedrivs något sådant arbete i regionen på grund av att det inte finns

<sup>101</sup> I september 2019 överfördes nätverket TISPOL (The European Traffic Police Network) till föreningen ROADPOL. Convention for the constitution of ROADPOL-European Roads Policing Network.

<sup>102</sup> ROADPOL har 29 medlemsländer, EUs medlemsstater samt Norge, Schweiz och Storbritannien.

<sup>103</sup> Trafikverket. Trafiksäkerhet, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/gruppen-for-nollvisionen-i-samverkan-gns/>, hämtad den 7 december 2020.

<sup>104</sup> Socialdepartementet. *Uppdrag att stödja genomförandet av en samlad strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken 2016–2020 (ANDT-strategin)*, (S2016/01028/FST).

<sup>105</sup> Folkhälsomyndigheten, Livsvillkor & levnadsvanor, <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/andts/vad-vi-gor-inom-andts/nationell-samordning-och-samverkan-inom-andts/smadit/>, hämtad den 7 december 2020.

någon mottagare på sjukvårdssidan som erbjuder vård. Vid intervjuer med personal från ett lokalpolisområde i samma polisregion framkom en annan bild. Här uppger flera att samverkan fungerar väl, att det finns en utarbetad rutin för arbetet och att det finns en mottagare på sjukvårdsregionen. Personer som är misstänkta för rattfylleri förs in till polisstationen för ett evidenztest.<sup>106</sup> I anslutning till Evidenzern finns blanketter för Smadit vilket gör det lättare för patrullen att komma ihåg att tillfråga personen om den önskar få hjälp. Personer misstänkta för drograttfylleri körs direkt till sjukhuset för provtagning, vilket gör det svårare att komma ihåg att fråga dem. Intervjupersonerna vid ett lokalpolisområde berättar att de inhämtar ett samtycke från den misstänkte och skickar sedan underlaget till en Smadit-koordinator, som vidarebefordrar handlingen till berörd beroendeenhet (där personen bor). Vidare uppges att det till viss del är personbundet hur och om de frågor som omfattas av Smadit blanketten ställs. Vid ett lokalpolisområde fanns en medarbetare som i princip alltid får ett samtycke från de tillfrågade personerna till att bli kontaktade av vården. Flera uppgav dock att de tycker att det här samtalet är svårt och de känner sig osäkra på hur det ska genomföras och önskade att det skulle finnas en utbildning för det.

I en annan av de granskade polisregionerna uppges i intervjuer att de arbetar med Smadit genom att personer som är misstänka för ratt- och drogfylleri tillfrågas om de önskar hjälp och Smadit-blanketten fylls i. För flera av de intervjuade är det dock oklart vem eller vilka som är mottagare av informationen. Någon uppgav att de skickade blanketten till socialtjänsten där den aktuella personen bor. Det saknas utarbetade kontakter/kanaler till sjukvården.

I den tredje av de granskade polisregionerna uppges Smadit fungera relativt bra i en av de större städerna, där det bland annat finns en bra samverkan med beroendekuten. I övriga delar i regionen fungerar Smadit sämre eller inte alls.

### *Bedömning*

Sammanfattningsvis fungerar inte Smadit-samverkan särskilt väl i någon av de granskade polisregionerna och det finns en stor utvecklingspotential vad gäller att utveckla samverkan.

Tillsynsenheten bedömer att processägaren bör ta fram en nationell rutin för Smadit-samverkan mellan Polismyndigheten och kommuner och sjukvårdsregioner.

Det är tillsynsenhetens uppfattning att personalen, i de granskade polisregionerna där Smadit fungerar, är relativt duktiga på att fråga personerna om de vill komma i kontakt med vården.

---

<sup>106</sup> Det bevisinstrument för mätning av alkoholhalt i utandningsluften som används i Sverige är av fabrikat Evidenzer.

## 5 Uppföljning

### Bakgrund

Vid övergången till en Polismyndighet förändrades även sättet att se på uppföljning av verksamheten. Tidigare har verksamheten i huvudsak följts upp med kvantitativa mål enligt New Public Management (NPM).<sup>107</sup> Den nya myndighetens mål baseras mer på kvalitativa värden såsom önskvärda effekter och utgår från allmänhetens krav. För att nå målen är det nödvändigt att personal på alla nivåer känner sig delaktiga och tar ansvar för såväl enskilda som gemensamma prestationer.<sup>108</sup>

Anledningen till att följa upp en verksamhet är för att kunna analysera om aktiviteter och strategier genomförs i tillräcklig utsträckning för att nå de uppsatta målen men även för att kunna justera aktiviteterna så att arbetet sker optimalt och utvecklas.

Trafiksäkerhet är ett avsnitt i Polismyndighetens nationella månadsuppföljning som redovisas på Nolg av ekonomiavdelningen.<sup>109</sup> Där följs månadsvis utvecklingen upp vad gäller antal dödade och svårt skadade<sup>110</sup> i trafiken, antalet utförda alkoholutandningsprov och antalet utfärdade ordningsbot inom brottskategorin trafikbrott.

Utöver den nationella månadsuppföljningen följer UC Mitt upp kontroller och tillsyner av yrkestrafik, Sveriges åtaganden mot EU och FN. Till skillnad från den nationella uppföljningen följs Polismyndighetens EU mål upp genom preciserade årliga kvantitativa åtaganden gentemot EU och FN inom yrkestrafikområdet avseende

- 7000 tillsyner av farligt gods<sup>111</sup>
- 11 500 flygande inspektion av nyttofordon<sup>112</sup>
- 579 000 kontrollerade arbetsdagar av kör- och vilotider<sup>113</sup>

För att följa upp trafiksäkerhetsarbetet tar UC Mitt fram nationell statistik över antal rapporterade hastighetsöverträdelser och utförda alkoholutandningsprov, fördelat per region. För att utveckla arbetet med att sänka medelhastigheten på vägnätet särredovisas andelen rapporterade hastighetsöverträdelser som ligger inom intervallet 6-9 km/tim över

<sup>107</sup> NPM är ett samlingsbegrepp för reformer av den offentliga sektorns organisation och styrning som omfattar att använda metoder från det privata näringslivet i syfte att öka effektiviteten.

<sup>108</sup> Polismyndigheten. *Anvisningar för Polismyndighetens verksamhetsplanering, uppföljning för 2015-2016 och budgetfördelning för 2015* (A070/822/2015).

<sup>109</sup> Polismyndigheten. *Nationell månadsuppföljning januari-oktober 2020*, 2020-11-24.

<sup>110</sup> Definition av ”svårt skadade” är person som erhållit brott, krosskada, sönderslitning, allvarlig skärskada, hjärnskakning, inre skada eller annan svår personskada som väntas medföra inläggning på sjukhus.

<sup>111</sup> Polismyndigheten. *Mötesprotokoll Nolg*, 2016-11-16.

<sup>112</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU, av den 3 april 2014, om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen Europaparlamentet.

<sup>113</sup> Polismyndigheten. *Mötesprotokoll Nolg*, 2016-11-16.

gällande hastighetsgräns. Den samlade kvantitativa statistiken från UC Mitt delges på det nationella trafikrådet.

## 5.1 Nationell uppföljning

### *lakttagelser*

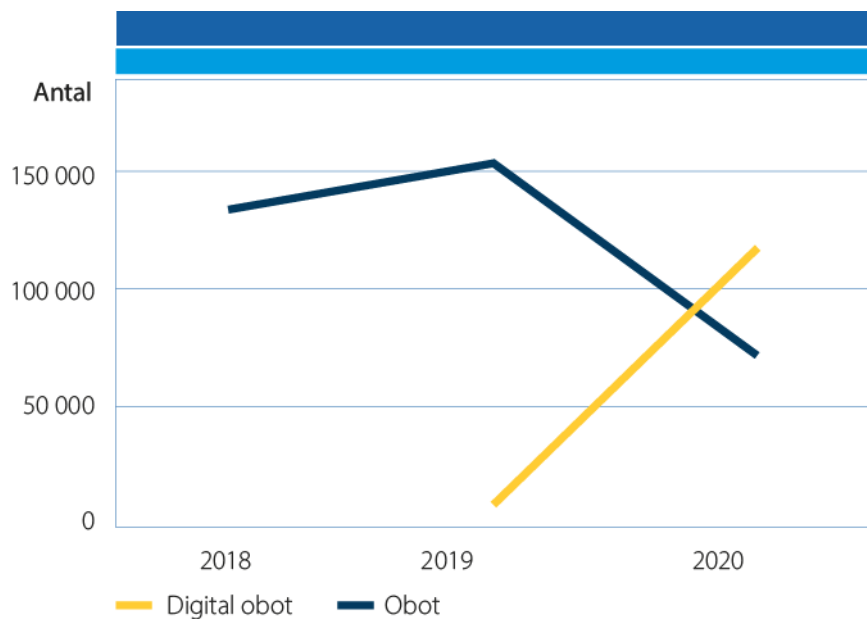
#### *Hastighetsöverträdelser*

Samtliga polisregioner har ökat antalet rapporterade hastighetsöverträdelser mellan år 2018 till och med september år 2020, tabell 1. Den tydligaste uppgången är från den 20 mars år 2020 då den digitala ordningsbotsapplikationen infördes. Att denna har fått stort genomslag framgår av figur 3. Även om det skett en uppgång vad avser rapportering av hastighetsöverträdelser under de senaste åren så har antalet, mellan åren 2007-2019, minskat från drygt 160 000 till ca 90 000, se figur 4.

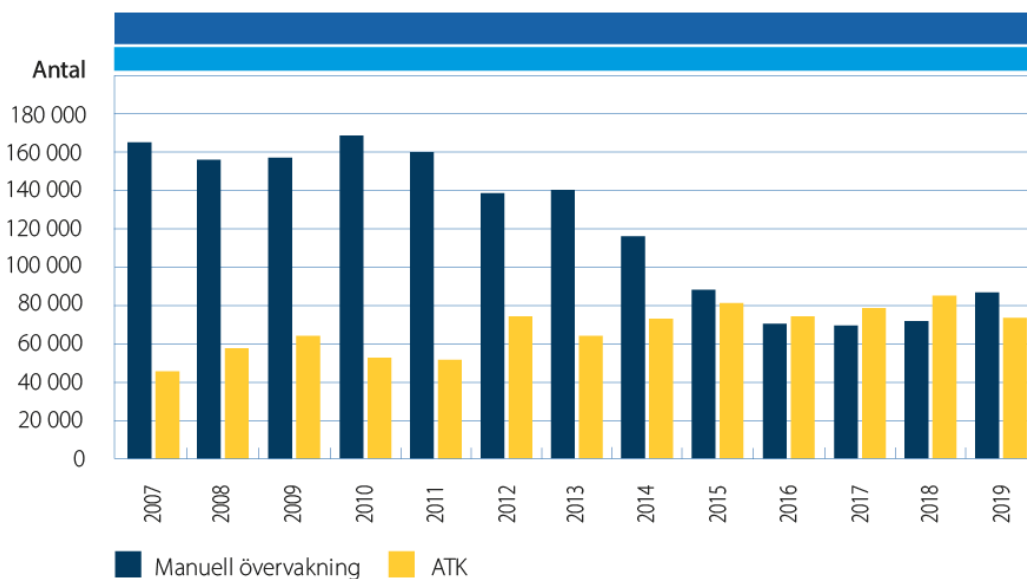
**Tabell 1:** Antal ordningsbot, hastighet exklusive ATK, helår 2018-2019, år 2020 januari-september.

Källa, Verksamhetsstyrning och analys, ekonomiavdelningen.

	2018	2019	2020
HR-avdelningen	17	23	77
Nationella operativa avdelningen	1	4	25
Polisregion Bergslagen	8 077	9 053	10 857
Polisregion Mitt	6 054	8 366	12 377
Polisregion Nord	8 482	11 207	15 245
Polisregion Stockholm	10 236	11 590	14 017
Polisregion Syd	14 190	18 476	20 843
Polisregion Väst	11 460	14 543	17 128
Polisregion Öst	11 346	15 468	17 262
Rättsavdelningen	14	2	1
Värde saknas	7	46	8
<b>Totalsumma</b>	<b>69 884</b>	<b>88 778</b>	<b>107 840</b>



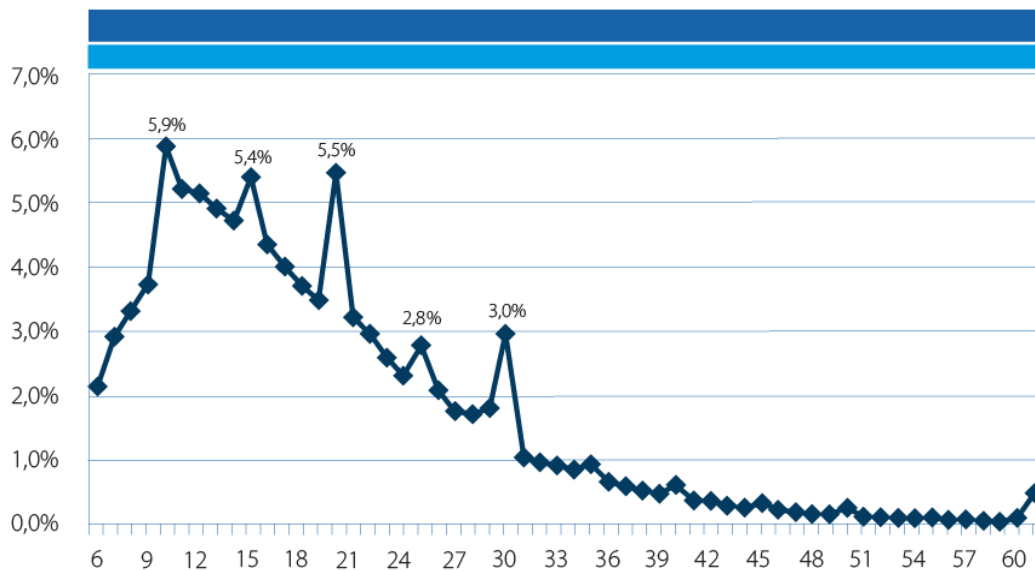
**Figur 3:** Totalt antal ordningsbot fördelat på ordningsbot respektive digital ordningsbot. Källa, Status, uppföljning av ordningsbot.



**Figur 4:** Antal utfärdade ordningsbot för hastighetsöverträdelser fördelat efter manuell och ATK övervakning. Källa, Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019.

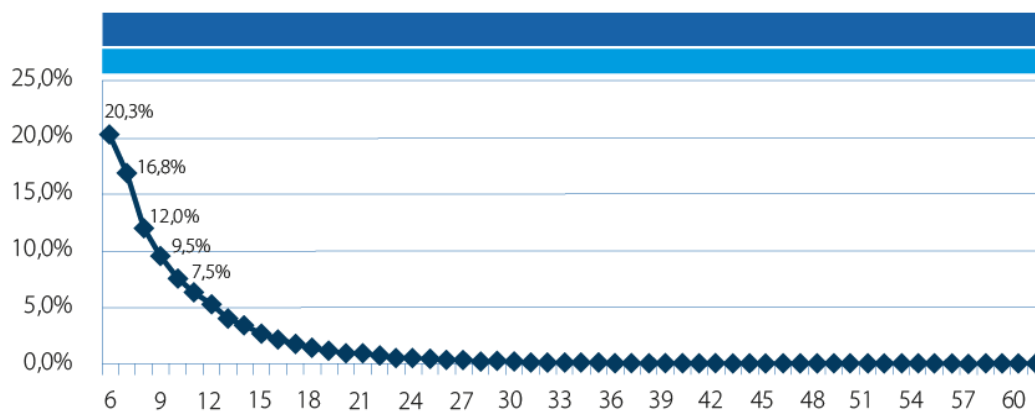
Figur 5 visar att relativt få förare rapporteras i de låga överträdelserna och att det finns rapporteringsgränser vid datapunkterna 10, 15, 20 och 30 km/tim över gällande hastighetsgräns. Några av de intervjuade uppgav att de inte rapporterar låga hastighetsöverträdelser.

För de hastighetsöverträdelser som rapporteras via ATK är trenden den motsatta, jämför figur 5 och 6. Det syns tydligt att vid mätning med ATK ligger de flesta överträdelserna i 6-9 km/tim över gällande hastighetsgräns och att det är en sjunkande jämn linje när hastigheterna ökar. ATK systemet har rapporterat 58,7 procent överträdelser i spannet 6-9 km/tim vilket också borde speglas vid den manuella hastighetsövervakningen. Vid mätning med ATK blir trafikanten informerad innan mätningen och det finns möjlighet att sänka sin hastighet.



**Figur 5:** Andel hastighetsöverträdelser 6-60 km/tim, exklusive ATK, år 2018 till september år 2020.

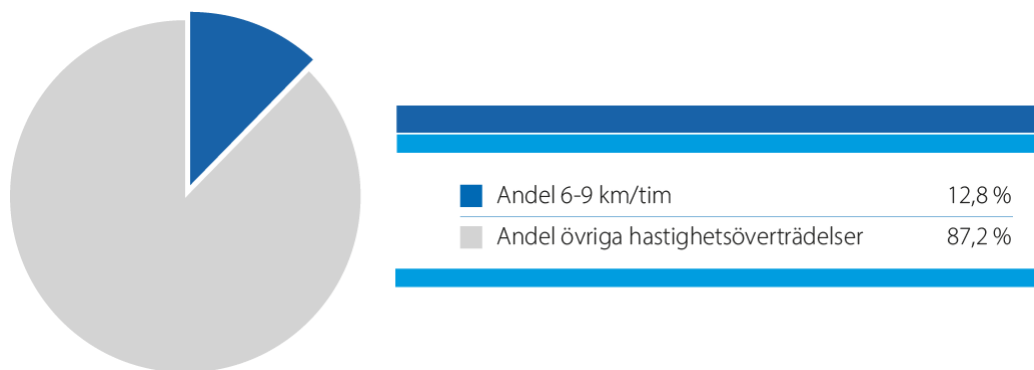
Källa, Status, uppföljning av ordningsbot.



**Figur 6:** Andel hastighetsöverträdelser 6-60 km/tim, endast ATK, år 2018 till september år 2020.

Källa, Status, uppföljning av ordningsbot.





**Figur 7:** Andel rapporterade hastighetsöverträdelser i intervallet 6-9 km/tim och övriga, januari-november år 2020.

Källa, Status, uppföljning av ordningsbot.

Polismyndigheten har genom sin manuella hastighetsövervakning rapporterat 12,8 procent av det totala antalet ordningsbot i spannet 6-9 km/tim över gällande hastighetsgräns enligt figur 7.

#### *Rattfylleri och drograttfylleri*

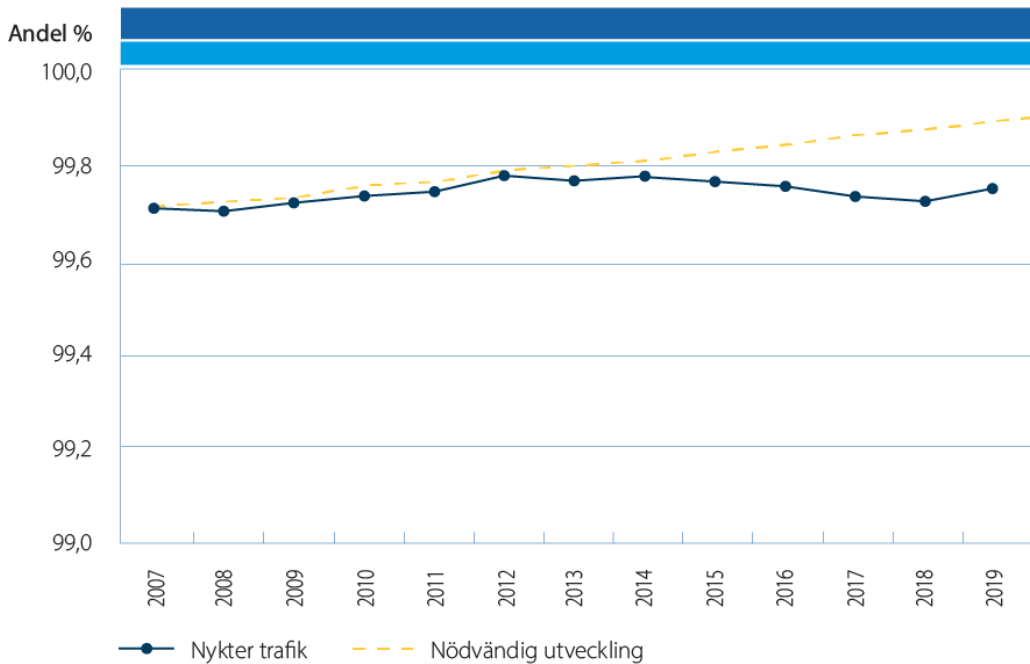
Alkoholutandningsprov ska utföras vid varje kontrollkontakt med förare av motordrivna fordon. Antal utfärdade alkoholutandningsprov, varav positiva prov framgår av tabell 2. Figur 9 visar en tydligt vikande trend från år 2011 när 2 700 000 alkoholutandningsprov utfördes till år 2019 med 1 300 000 alkoholutandningsprov vilket påverkar allmän-, individ- och återfallsprevention.<sup>114</sup> Figur 8 visar att trendlinjen inte sammanfaller med den nödvändiga utvecklingen för att nå det nationella målet med andelen nykter trafik.

**Tabell 2:** Antal alkoholutandningsprov, helår 2017-2019, år 2020 januari-september.

Källa, Verksamhetsstyrning och analys, ekonomiavdelningen.

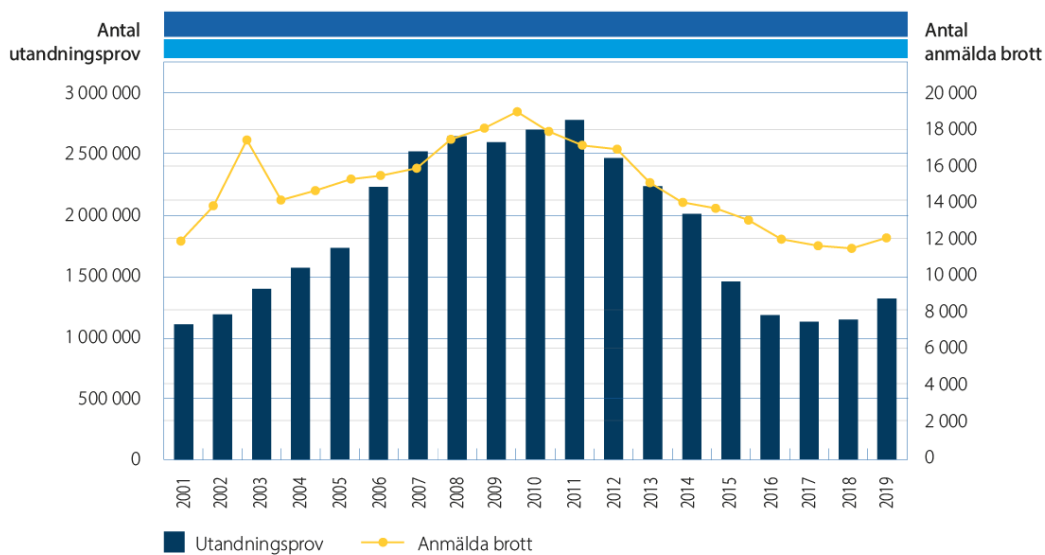
	2017		2018		2019		2020	
	Antal prov	Antal positiva prov	Antal prov	Antal positiva prov	Antal prov	Antal positiva prov	Antal prov	Antal positiva prov
Totalt:	1 163 850	12 367	1 174 163	11 934	1 249 593	12 197	261 825	3 784

<sup>114</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens strategi för trafik som metod* (PM 2016:46), s. 6.



**Figur 8:** Andel nykter trafik jämfört med nödvändig utveckling av trafiksäkerhetsindikator, nykter trafik.

Källa, Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019.



**Figur 9:** Antal alkoholutandningsprov och antal anmälda rattfylleribrott.

Källa, Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019.

Tabell 3 visar en jämn trend över antalet anmälda drograttfyllerier med en liten ökning hittills under år 2020. Det är inte klarlagt vad denna ökning beror på. Flera intervjupersoner uppgav att vissa poliser hellre jobbar mot droger och drograttfylleri än mot rattfylleri. Det minskade antalet utförda alkoholutandningsprov hittills under år 2020 beror sannolikt på de beslut som fattats om att inte genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov med anledning av den pågående pandemin.

**Tabell 3:** Antal drograttfylleri, antal brott och antal ärenden, helår 2017-2019, år 2020 januari-september.

Källa, Verksamhetsstyrning och analys, ekonomiavdelningen.

	Period	Anmälda brott	Inkomna ärenden	Ärenden redov. till åkl	Avslutade ärenden	Redovisningsandel
3070 - Rattfylleri under påverkan av narkotika	2017-12	13 312	9 578	6 580	9 359	70,3%
	2018-12	13 806	10 161	7 497	10 607	70,7%
	2019-12	14 117	10 485	7 496	10 896	68,8%
	2020-09	12 078	9 117	6 194	9 337	66,3%

## 5.2 Regional och lokal uppföljning

### *lakttagelser*

Under verksamhetsbesöken framkom en tydlig bild att uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet sker på flera olika sätt. Några skapar och följer upp trafiksäkerhetsinsatser i Pum-A medan andra använder excelblad som fylls i för att se vilka aktiviteter som genomförts, till exempel hur många 20-minuterskontroller som har utförts. Tillförlitligheten är helt beroende av hur uppgifter om aktiviteter matas in i systemen och varierar stort mellan olika grupper. Samtliga granskade polisregioner använder sig av OneNote, vilket är ett program för anteckningar, informationsinsamling och samarbete mellan flera användare, för att göra uppgifter tillgängliga för samtliga som berörs. Flera uppger att i vilken omfattning information läses och används till stor del styrs av personligt intresse från både gruppchefer och medarbetare.

En intervjuperson uppger att eftersom uppgifter om trafiksäkerhetsaktiviteter finns att hämta i flera olika system till exempel Pum-A, Start, Status och händelserapporter, blir konsekvensen att det är svårt att få en överblick över arbetet och hur man ligger till med målen.

## 5.3 Uppföljning av kontroller och tillsyn av yrkestrafik

### *lakttagelser*

#### *Tillsyn farligt gods nationellt*

Tabell 4 visar att antalet tillsyner av farligt gods inte nått upp till de kvantitativa målen för åren 2018-2019. För år 2020 ser trenden avseende antalet kontroller ut att öka men det är osäkert om målet kommer att nås.

**Tabell 4:** Antal tillsyner farligt gods, helår 2018-2019, år 2020 januari-september.  
Källa, Verksamhetsstyrning och analys, ekonomiavdelningen.

	2018	2019	2020
Antal tillsyner totalt	5 598	5 884	4 910

### *Flygande inspektioner*

Polismyndigheten har tagit fram ett nytt it-system som driftsattes i december år 2018 för rapportering av flygande inspektioner, vilket troligen har bidragit till att antalet flygande inspektioner ökat. År 2019 uppnåddes målet och det kommer sannolikt att nås även för år 2020.

**Tabell 5:** Antal flygande inspektioner, totalt och nyttofordon, helår 2019, år 2020 januari-september.

Källa, Verksamhetsstyrning och analys, ekonomiavdelningen.

	År	Antal inspektioner	Varav nyttofordon
Polisregion Nord	2019	2 681	735
	2020	3 026	927
Polisregion Mitt	2019	3 413	1 516
	2020	3 265	1 438
Polisregion Stockholm	2019	2 765	759
	2020	2 479	543
Polisregion Öst	2019	4 974	2 270
	2020	3 864	1 763
Polisregion Väst	2019	4 533	2 556
	2020	4 596	2 094
Polisregion Syd	2019	6 038	4 001
	2020	5 938	3 939
Polisregion Bergslagen	2019	1 829	266
	2020	3 111	790
Polisregion saknas	2019	4	3
	2020	1	0
Totalt	2019	26 237	12 106
	2020	26 280	11 494

### *Kontroll av kör- och vilotider på väg*

I slutet av år 2018 infördes ett nytt it-system, Tachospeed<sup>115</sup>, som är ett analysverktyg som används i arbetet med kontroller av kör- och vilotider. I samband med införandet krävdes flera dagars utbildning i systemet för varje kontrolltjänsteman. Detta i kombination med att det tog relativt lång tid att lära sig det nya systemet, anges vara anledningarna till att målet inte nåddes år 2019.

**Tabell 6:** Antal kontrollerade arbetsdagar, kör- och vilotider på väg, helår 2018-2019, år 2020 januari-september.

Källa, Verksamhetsstyrning och analys, ekonomiavdelningen.

	2018	2019	2020
Antal kontrollerade arbetsdagar	391 038	472 432	346 291

### *Bedömning*

Polismyndigheten har gått från att huvudsakligen ha en kvantitativ uppföljning med kvantitativa mål till att i den nya myndigheten basera målen på kvalitativa värden såsom önskvärda effekter av utfört arbete och som har sin utgångspunkt i allmänhetens krav. När de kvantitativa målen togs bort från Polismyndighetens styrdokument (planeringsförutsättningarna) borde de ha ersatts med anvisningar om hur och vad som ska följas upp.

Tillsynsenhetens bedömning är att Polismyndigheten i dag saknar ett enhetligt sätt att mäta och följa upp trafiksäkerhetsarbetet. Processägaren bör därför skapa enhetliga nationella rutiner för uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet.

<sup>115</sup> Analysverktyg för digitala färdskrivare.

## 6 Utvecklingsarbeten

### *Bakgrund*

Det finns många utvecklingsprojekt som har bäring på trafiksäkerhetsarbetet. Nedan redovisas ett antal av de projekt som pågår eller som avslutats i närtid och som bedöms ha relevans för trafiksäkerhetsarbetet.

### Trafo

Det pågår en pilot med ett nytt mobilt it-system, Trafo, som innebär att poliser kan rapportera in trafikolyckor och Stradauppgifter direkt i sina tjänstetelefoner. I dagsläget sker ingen integrering och överföring av uppgifterna till Durtvå. Applikationen har tagits fram i samverkan med IGV-poliser, trafikutredare, stradahandläggare och Transportstyrelsen. Ett nationellt införande beräknas ske under år 2021.<sup>116</sup>

### ATK 2.0

Projektet syftar till att modernisera ATK-systemet med fokus på ökad kvalitet och effektivisering av handläggningen samt utreda möjligheter och förutsättningar för ett breddat användningsområde av ATK-systemet relaterat till brottsbekämpning. Projektet drivs av Trafikverket med medverkan av UC Mitt. Det beskrivs även att fler verksamheter kan komma att bli involverade om användningsområdet breddas. Projektet beräknas pågå fram till år 2022.<sup>117</sup>

### NYKTRA

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar. Trafikverket och Polismyndigheten har ingått en överenskommelse om att gemensamt utveckla och etablera en verksamhet som på ett rättsäkert och resurseffektivt sätt bidrar till att reducera antalet döda och skadade i trafiken, när det gäller mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll vid övriga hamnar och andra lämpliga platser i trafikmiljön. Arbetet leds och finansieras av Trafikverket och beräknas vara klart år 2021.<sup>118</sup>

---

<sup>116</sup> Transportstyrelsen. Vägtrafik, <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/om-strada/utveckling-av-strada/>, hämtad den 7 december 2020.

<sup>117</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens plan för utveckling av polisiära metoder och utrustning 2020-2022* (PM 2019:42). Polismyndigheten. *Projektspecifikation ATK 2.0 – Nästa generations ATK-system* (TRV 2020/6323, PMY A035.070/2020).

<sup>118</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens plan för utveckling av polisiära metoder och utrustning 2020-2022* (PM 2019:42).

## Polisbil 2018

Syftet med projektet är att poliser i yttre tjänst ska ha tillgång till polisbilar som är anpassade till den verksamhet som bedrivs och att antalet fordonsplattformar reduceras.<sup>119</sup> Några exempel på utrustning som kommer ingå i bilarna är en mer omfattande kamerautrustning, radar och automatisk nummerplåtsavläsning. De nya funktionerna i bilarna syftar till att underlätta och förbättra polisernas arbete. Projektet bedrivs av UC Stockholm och leds av en styrgrupp med Polismyndighetens utvecklingschef som ordförande och beräknas vara klart under år 2021.<sup>120</sup>

## Sållningsprov Narkotika

Sållningsprov Narkotika är ett projekt som drivs av UC Mitt och UC Öst gemensamt med målet att hitta en teknik som kan sålla ut individer som är påverkade av andra preparat än alkohol i trafiken. Syftet är att metoden ska ske rättssäkert och med så liten påverkan på den personliga integriteten som möjligt. Projektet innefattar även att identifiera eventuella behov av lagstiftningsändringar. Arbetet beräknas pågå till år 2021.<sup>121</sup>

## Geografiska lägesbilder

Det pågår ett flertal pilotprojekt med syfte att hitta sätt att skapa geografiska lägesbilder. I ett av projekten undersöker it-avdelningen och lokalpolisområde Luleå olika sätt att visualisera aktiviteter kopplade till årsplaneringen med målet att använda analyser kopplade till kartbilden för att följa upp utfört arbete.<sup>122</sup>

## *lakttagelser*

I samtliga granskade polisregioner framkom i de allra flesta intervjuer att det har skett en positiv utveckling av teknik kopplat till Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete de senaste åren. Samtliga intervjupersoner uppgav att den digitala ordningsbotsapplikationen väsentligt har förenklat rapporteringen av trafikbrott. Därutöver uppges att den digitala ordningsbotsapplikationen bidrar till en ökad rättsäkerhet och förkortade handläggningstider.

En av intervjupersonerna, som är involverad i pilotprojektet, uppgav att Trafo kan bli ett bra it-stöd men för att det ska få full effekt är det nödvändigt att det integreras med Durtvå.

<sup>119</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens plan för utveckling av polisiära metoder och utrustning 2020-2022* (PM 2019:42).

<sup>120</sup> Polismyndigheten. *Nyhetsbrev it-avdelningen – 21 oktober 2020*.

<sup>121</sup> Polismyndigheten. *Polismyndighetens plan för utveckling av polisiära metoder och utrustning 2020-2022* (PM 2019:42).

<sup>122</sup> Polismyndigheten. *Nyhetsbrev it-avdelningen -21 oktober 2020*.

### *Bedömning*

Det pågår ett flertal utvecklingsprojekt avseende trafiksäkerhetsarbetet som Polismyndigheten är delaktig i. Det finns till följd av detta en förväntan att dessa utvecklingsarbeten ska leda till ett mer effektivt trafiksäkerhetsarbete. Den digitala ordningsbetsapplikationen bedöms ha bidragit till förbättring av rättsäkerhet och effektivitet i polismyndighetens avrapportering av trafikbrott.

Ett införande av det nya mobila it-systemet Trafo bedöms på samma sätt bidra till att förenkla, effektivisera och öka kvaliteten vid avrapportering och utredning av trafikolyckor. Dock finns i dagsläget ingen integrering och överföring av uppgifterna till Durtvå vilket innebär att viss avrapportering också behöver göras i Durtvå. För att få full effekt och nytta med Trafo bör en direktöverföring till Durtvå utvecklas.

Utvecklingen av ATK 2.0 och tekniken som utvecklas i utvecklingsprojektet Polisbil 2018 bedöms ha en positiv påverkan på Polismyndighetens brottsbekämpning.



## 7 Rekommendationer

Rekommendationer till processägaren för brottsförebyggande arbete, utredning och lagföring och service att;

- säkerställa att hastighetsöverträdelser vid 6-9 km/tim rapporteras i större omfattning än vad som görs idag, då detta är en viktig åtgärd för att sänka medelhastigheten och på så sätt öka förutsättningarna att nå etappmålet för Nollvisionen.
- verka för att Polismyndigheten upphandlar och köper in fler mobila ATK, då dessa utgör ett effektivt verktyg i hastighetsövervakningen.
- ta fram en nationell rutin för Smadit samverkan mellan Polismyndigheten och kommuner och regioner.
- säkerställa att trafiksäkerhetsarbetet i högre grad bygger på analys/underrättelser genom att tydliggöra detta i relevanta styrdokument.
- skapa enhetliga nationella rutiner för uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet. Rutinerna ska tas fram i samråd med processägaren för verksamhetsplanering, uppföljning och resultatanalys.

## Bilaga



# Polisen

Polismyndigheten  
Tillsynsenheten  
Marie Hummer

## DIREKTIV

1 (2)

Datum  
2020-05-06

Diarienum (åberopas)  
A223.026/2020

Saknr  
128

### Trafikövervakning

#### Bakgrund

Rikspolischefen beslutade den 18 december 2019 om Polismyndighetens tillsynsplan för 2020 (PM 2019:43). Av planen framgår den interna tillsynsverksamhetens inriktning under året. Bland annat ska ett tillsynsärende avseende polisens trafikövervakning genomföras.

#### Syfte

Syftet med tillsynsärendet är att granska polisens trafikövervakning och undersöka om denna uppfyller de krav som följer av lagar, förordningar, föreskrifter och styrdokument.

#### Avgränsning

Tillsynsärendet omfattar endast trafikövervakning på väg.<sup>1</sup> Utredning av trafikbrott omfattas inte.

#### Tillsynsobjekt

- Region Öst, polisområde Jönköping, lokalpolisområde Värnamo och lokalpolisområde Södra Vätterbygden.
- Region Väst, polisområde Fyrbodal, lokalpolisområde Västra Fyrbodal och lokalpolisområde Östra Fyrbodal.
- Region Nord inklusive ATK-sektion nationell, polisområde Norrbotten, lokalpolisområde Luleå Boden och lokalpolisområde Piteå Älvdal.

#### Tillsynens inriktning

Tillsynsärendet ska särskilt inriktas på att

- Undersöka polisens förmåga att som kontrollmyndighet bidra till de nationella trafiksäkerhetsmålen och kartlägga i vilken omfattning åtgärder och insatser genomförs för en ökad regelefterlevnad utifrån för polisen relevanta indikatorer i uppföljningen av etappmål.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Se 2 § förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

<sup>2</sup> Nollvisionen beslutades av riksdagen 1997 (Prot. 1997/98:13). Nuvarande etappmålet inom Nollvisionen omfattar åren 2007-2020 och innebär att antalet omkomna ska halveras under perioden. Trafiksäkerhetsutvecklingen redovisas inom ramen för etappmålet utifrån elva indi-

Postadress	Besöksadress	Telefon	Webbplats	E-post
Polismyndigheten Box 12256 102 26 Stockholm	Polhemsgatan 30 Stockholm	114 14	polisen.se	registrator.kansli@polisen.se

- Undersöka om tillvägagångssättet enligt Polismyndighetens strategi för trafik som metod gett avsedda resultat.
- Undersöka om och i vilken utsträckning trafikövervakningsverksamheten påverkats av att vissa polisregioner placerade den regionala trafikenheten på lokalpolisområdena.

**Arbetsmetod**

Tillsynsärendet ska bedrivas som en inspektion genom dokumentgranskningar samt genom intervjuer. Intervjuerna kommer att hållas via videolänk, detta på grund av rådande covid-19 pandemi.

**Genomförande**

Polisintendent Marie Hummer uppdras att som tillsynsledare genomföra tillsynen. Juristen Jonatan Lindgren (till och med den 31 maj 2020), juristen Maria Agge (från och med den 1 juni 2020) och polisassistenten Fredrik Rönnlund uppdras att vara tillsynshandläggare.

**Redovisning**

Tillsynsärendet ska utifrån gjorda iakttagelser resultera i bedömningar som dokumenteras i en tillsynsrapport. Om det finns skäl att lämna rekommendationer ska dessa framgå av rapporten.

**Kostnader**

Tillsynsenheten ansvarar för kostnader som kan uppstå i samband med tillsynsärendet, såsom rese- och logikostnader. Inspektionen ska planeras så att övertid i uppdraget inte uppstår.

Kostnadsställe: 90000006

Projektkod: 601000154

**Offentlighet och sekretess**

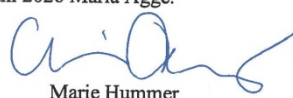
Inriktningen är att slutrapporten i sin helhet ska vara offentlig.

**Övrigt**

Kontaktpersoner i ärendet är Marie Hummer, Jonatan Lindgren fram till och med den 31 maj 2020 och från och med den 1 juni 2020 Maria Agge.



Johan Östensson



Marie Hummer

---

katorer. Regeringen har under 2020 fattat beslut om nytt etappmål fram till 2030 (protokoll vid regeringssammanträde 2020-02-13, I2020/00423/US, I2019/00433/US).