

Polisens trafik- säkerhetsarbete

Stefan Holgersson

Linköping

TRV 2012/68211



BILAGOR

Bilaga 1

I samband med att DN:s ledarskribent Hanne Kjöllér i SVT Debatt den 11:e april 2013 ifrågasatte pinnjakten inom polisen och påtalade att LAU-kontrollerna utförs vid fel tid på dygnet svarade dåvarande Rikskriminalchefen att han gärna diskuterade just LAU-prover och framförde att:

”Vi har idag ungefär 500 per timme som är ute och kör i Sverige som är rattfulla. (-Spelar det ingen roll, vilken tid på dygnet? – frågar programledaren Kristina Hedberg). Vi har inte en chans i världen att fånga alla dom som kör rattfulla. Den vetenskapliga grunden för vad vi gör är att vid en viss mängd LAU-prover oavsett egentligen var det sker, men där det sker där många ser att vi gör det så har det en avskräckande effekt. Och på det sättet så är strategin att få ner antalet rattfyllerister i trafiken - och det går, det går att visa vetenskapligt att vid ett visst antal LAU-prover så får vi si och så många som skadas eller dödas i alkoholrelaterade krockar då va.”

I nedanstående tabell sker en analys av denna höga chefs yttrande:

Citat	Analys
”Vi har idag ungefär 500 per timme som är ute och kör i Sverige som är rattfulla.”	På Trafikverkets hemsida¹ påtalas att minst 15 000 bilresor per dag görs av alkoholpåverkade förare. Det framgår inte att det skulle vara en jämn fördelning över dygnets alla timmar. Om så skulle vara fallet rör det sig om 625 förare i timmen som kör rattfulla. På NTF:s (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) hemsida framförs att det görs ca 13 000 bilresor per dag med berusade förare. Det påtalas att den största risken att möta en rattfyllerist är på helgerna eftersom 70 procent av all alkohol dricks under helgerna². Med ett sådant resonemang torde polisen inte med hänvisning till NTF med trovärdighet kunna hävda att fördelningen av antalet berusade förare är jämnt fördelad under dygnet. På MHF:s (Motormännens helnykterhetsförbund) hemsida framförs att ”varje timme dygnet runt görs 525 onyktra resor i Sverige”³. Även om begreppet ”onyktra resor” är diffust framgår av sammanhanget att de menar rattfyllerier. Som stöd för sin beräkning hänvisar de till en fältstudie: ”rattfylleriets omfattning i tre län som visar att 0,24 procent av trafikarbetet sker med rattfulla förare. Om andelen onyktra förare är lika stor i övriga län tyder det på att närmare 12 600 resor med rattfulla

¹ <http://www.trafikverket.se/DDD/Dont-Drink-and-Drive/Fakta-om-alkohol-i-trafiken/> 2013-05-15 (sidan uppdaterad 2012-07-26). Det framgår inte vad som ligger till grund för Trafikverkets uppskattning.

² <http://www.ntf.se/trafikeniskolan/teman/rus/default.asp?RecID=45581> 2013-05-15 Det framgår inte vad NTF bygger sina uppskattningar på.

³ <http://www.mhf.se/sv-SE/rattfylleri/info-om-rattfylleri/statistik/> 2013-05-15

	<i>förare görs på de svenska vägarna varje dag. Det blir 525 rattfyllerikörningar varje timme, dygnet runt.”</i>. Referensen benämns bara som VTI, 2008. Med stor sannolikhet är det VTI:s rapport nr 599 från år 2007 som åsyftas⁴. Det finns anledning att påtala att denna studie inte innefattade några mätningar mellan klockan 23.00- 07.00, dvs. det tidsintervall som flest rattfylleriolucky anmäls. I det intervall mätningarna utfördes (klockan 07.00-23.00) drogs dessutom slutsatsen att rattfylleriet inte var konstant utan att det varierade klart mellan olika tidsperioder (0,62 på förmiddagar mot 0,11 procent på eftermiddagar/kvällar). Den största andelen av testerna i denna fältstudie genomfördes på vardagar mellan klockan 10-16 (27 %) och vardagar mellan klockan 16-20 (20 %). Det framgår att syftet med studien framförallt var att förbereda mätningar på nationell nivå för att testa om mätmetoden fungerar.
<i>”Vi har inte en chans i världen att fånga alla som kör rattfulla.”</i>	Påståendet är korrekt. I studien från 2007/2008 (Woxblom, Holgersson & Dolmén, 2008) framgår att polisens arbete genererar i genomsnitt 59 positiva LAU-prov per dygn. Siffran 59 bör jämföras med Trafikverkets uppskattning att minst 15 000 bilresor görs av alkoholpåverkade förare varje dygn. Det är svårt att förstå om detta påstående är tänkt som ett argument att det inte spelar någon roll när eller var LAU-testerna genomförs. Att den generella upptäcktsrisken är så pass låg pekar snarare på vikten av att utföra LAU-testerna på ett sätt så att den upplevda upptäcktsrisken blir så hög som möjligt på tider på dygnet och på platser där risken för rattfylleribrott är som störst.
<i>”Den vetenskapliga grunden för vad vi gör är att vid en viss mängd LAU-prover oavsett egentligen var det sker, men där det sker där många ser att vi gör det så har det en avskräckande effekt.”</i>	Påståendet är inte konsistent. Först hänvisas till att en viss mängd LAU-prov har betydelse egentligen oavsett var de utförs, samtidigt pekas på vikten av att de utförs där många ser dem. En styrning av LAU-prover till platser och tidpunkter med en hög trafikintensitet vore, med hänvisning till påståendet i sådana fall önskvärt - inte att sträva efter att uppnå en viss mängd LAU-prov. Chefens argument talar således för en styrning av LAU-testerna till platser och tidpunkter med en hög trafikintensitet. Uppföljningen borde därför handla om när, hur länge och var LAU-kontrollerna genomförts, inte hur många enskilda utandningsprov som genomförs. Forsman m.fl. (2007) konstaterade att det på vissa platser kan vara problematiskt att på ett säkert sätt genomföra LAU-prov (se även Woxblom m.fl. 2008). En hög trafikintensitet kan försvåra arbetet på en kontrollplats. För att kunna genomföra många LAU-tester är det fördelaktigt att välja kontrollplatser där trafikflödet inte är alltför högt. Ett fokus på antal genomförda LAU-prov kan därför motverka en strävan att stå på platser där polisens aktivitet exponeras för så många trafikanter som möjligt. Dessutom, i mindre orter med en låg trafikintensitet, där det därför blir ett

⁴ Forsman m.fl. (2007).

	fåtal LAU-prov, kan en kännedom om polisens kontroller få en stor spridning genom ett väl utbyggt socialt nätverk (se Woxblom m.fl., 2008). En fokusering på antalet LAU-tester är även olyckligt i detta avseende. Det bör poängteras att före detta Rikskriminalchefens påstående är korrekt avseende att kontrollernas avskräckande effekt har en stor betydelse. Trafikforskning har pekat på att det primära syftet med polisens slumpmässiga utandningsprov inte är att omhänderta rattfyllerister utan att kontrollerna skall genomföras på ett sådant sätt att de avskräcker personer från att köra rattfulla (se exempelvis Gustafsson och Larsson, 2005). För att uppnå en avskräckande effekt har dock forskning visat att de valda platserna för kontrollerna har betydelse, likväl när kontrollerna utförs. Gustafsson och Forsman (2012) påtalar att olycksrisken är klart högst mellan klockan 22.00–07.00 vad gäller de alkoholrelaterade olyckorna och att omfattande övervakning därför bör ske nattetid samt att platserna för övervakning har betydelse. Det finns även omfattande internationell trafikforskning som pekar på relevansen av var och när LAU-tester genomförs (se t.ex. Homel, 1986; 198; Zaal, 1994).
<i>”Och på det sättet så är strategin att få ner antalet rattfyllerister i trafiken - och det går, det går att visa vetenskapligt att vid ett visst antal LAU-prover så får vi se och så många som skadas eller dödas i alkoholrelaterade krockar då va.”</i>	Felaktigt påstående. Studier från Australien har visat att det inte finns något entydig koppling mellan antalet utandningsprov och andelen alkoholpåverkade förare som dött i trafiken (Clayton, 1997). Vägverket framför dock i en rapport från 2001 att en ökning med 100 000 utandningsprov per år innebär att antalet dödade i trafiken minskar med 3-4 personer per år (Vägverket, 2001, sidan 134). Som grund för detta påstående ligger en analys av antalet dödsolyckor med misstänkta alkoholpåverkade förare som en funktion av antalet LAU-tester mellan åren 1989 och 1999. En förenklad beskrivning är att antal dödsolyckor har minskat och att antalet LAU-tester har ökat under perioden. Problemet är dock att bl.a. förhållanden som säkrare vägar, säkrare fordon och en utvecklad förmåga hos sjukvården att ta hand om skadade inte vägs in i analysen. Dessutom var det först år 1997 som Vägverket påbörjade djupstudier vid dödsolyckor och uppgifterna om alkoholpåverkan hos förare blev mer säkra. Vägtrafikinspektionen konstaterar att Vägverkets påstådda samband om att 100 000 LAU-prov skulle rädda 3-4 liv per år i trafiken inte är signifikant ($p=0,121$), dvs. det går inte att utesluta att Vägverkets slutsats enbart beror på slumpen. En utvidgad analys som Vägtrafikinspektionen gjorde som innefattade åren 1997-2006 (då uppgifterna om alkoholpåverkan vid dödsolyckor blev mer säkra) visade att andelen dödsolyckor där minst en förare haft som lägst 0,2 promille alkohol inte förändras till följd av hur många alkoholutandningsprov som genomförts (Vägtrafikinspektionen, 2008).

Bilaga 2 – Forskningsgenomgång

Vilken forskning ligger till grund för denna redovisning?

Forskning inom trafiksäkerhetsområdet är omfattande och delas ofta in i tre olika inriktningar nämligen utbildning, övervakning och slutligen i gruppen olika former av tekniska lösningar samt miljö/kontextuella förhållanden. Forskning brukar ofta betona vikten av det senaste angivna angreppssättet för att förebygga och reducera trafikolyckor, t.ex. användningen av alkohollås, automatisk hastighetsövervakning, trafik hinder, fysisk separering av olika trafikslag och en social påverkan som kan förändra attityden till trafiksäkerhet, vilket är vitalt för att minska förekomsten av riskbeteenden. Den här rapporten har ett fokus på polisens trafikövervakning som poliserna genomför genom att själva vara ute i trafikmiljön. Därför kommer forskningsgenomgången i detta kapitel att i huvudsak att begränsa sig till att exemplifiera vad forskning visat sig vara effektiv vad gäller denna typ av övervakning. Med effektiv menas att det övervakande beteendet och åtgärderna skall leda till en förbättrad trafiksäkerhet. Jag har i detta kapitel dragit nytta av tidigare genomgångar av forskningsstudier, framförallt Dominic Zaals (1994) omfattande genomgång av forskning vad gäller trafikforskning från tidigt nittotal och dessförinnan. Den forskningsgenomgång som Jörgen Larsson och Susanne Gustafsson gjorde år 2005 (VTI) har också utgjort en viktig grund och till EU-projektet PEPPER (Police Enforcement Policy and Programmes on European Roads) sker återkommande hänvisningar. Jag tog dessutom direkt kontakt med forskare på VTI för att få hänvisningar till relevant forskning för min studie. Sökning skedde också i biblioteksdatabas och jag tog kontakt med befattningshavare som ospecificerat hänvisat till forskning som talade emot slutsatser jag funnit inom trafikforskningen. Detta för att fånga upp olika uppfattningar inom trafikforskningen. Jag har även nyttjat forskning som jag kommit kontakt med vid andra genomförda studier framförallt den litteraturgenomgång jag gjorde i samband med att jag skrev rapporten: *"Spelar skillnader i arbetsprestation mellan poliser någon egentlig roll?"* (Holgersson, 2008).

Syftet med detta delkapitel är inte att ge en utömmande redovisning av all forskning som har koppling till de frågor som studerats utan jag nöjer mig ibland att hänvisa till slutsatser i Zaals (1994) och Larsson och Gustafssons (2005) forskningsgenomgångar samt EU-projektet Pepper (2008). Som framgår i början av rapporten har målsättningen varit att anpassa rapporten för politiker, journalister och befattningshavare inom polispraktiken. Därför har jag valt att begränsa texten omfång och inte redovisa alla nyanser av olika forskningsresultat, men jag har strävat efter att lyfta fram forskningsresultat som pekar i lite olika riktning.

Rubrikerna i denna bilaga är valda för att behandla teman som varit föremål för diskussioner inom polispraktiken och som har koppling till senare delar av denna rapport.

Kan polisens arbete påverka trafikanters beteende?

För att besvara forskningsfrågan finns anledning att först göra hänvisning till kriminologisk forskning. Fattah (1980; 1983) utgår från att människor inte gör rationella överväganden i samband med att de begår brott. Det är andra faktorer som ligger bakom olika former av handlande. Med ett sådant synsätt har således polisen inte möjlighet att påverka människors beteenden. Det finns dock forskare inom det kriminologiska forskningsområdet som har en annan uppfattning och som menar att någon som begår brott inte bara handlar impulsivt och tvångsmässigt utan att denne även gör rationella avvägningar (se t.ex. Henshel & Carey, 1975; Bennett & Wright, 1984; Cornish & Clarke, 1986; Wortley, 1997; 1998; Wahlin, 1999; Cromwell, 1999). Enligt ett sådant synsätt finns det möjlighet att påverka människors handlingar genom att manipulera olika faktorer som finns i situation de befinner sig i. Polisen har därmed förutsättningar att få en individ som handlar rationellt att avhålla sig från att utföra en brottslig handling genom att t.ex. öka den upplevda upptäcktsrisken. I situationer där individer inte gör rationella val har den upplevda upptäcktsrisken å andra sidan ingen betydelse. Trafikforskning har visat att polisen har möjlighet att påverka trafikbeteenden och därigenom minska antalet trafikolyckor (Se t.ex. Rothengatter, 1982; Østvik & Elvik, 1991; Koornstra, 1993; Zaal, 1994; ETSC, 1999; Sunflower, 2003). En del forskare är dock mer tveksamma till vilka trafikbeteenden som polisen kan påverka. Svensson (2005) menar att en ökad trafikövervakning och strängare sanktioner inte kan förväntas få stora effekter på regelefterlevnaden vad gäller användning av bilbälte och nyktra förare. Detta beroende på att de som bryter mot dessa regler har en bristande attityd respektive omdöme. Många trafikforskare menar dock att polisen har möjligheter att påverka regelefterlevnaden även vad gäller t.ex. användning av bilbälte och nykterhet i trafiken (se t.ex. Homel 1986; 1988; Zaal, 1994; Larsson & Gustafsson, 2005; se också Pepper, 2008). Nilsson (2004) pekar på att polisen möjligheter att övervaka spelar en viktig roll vad gäller efterlevnaden av de flesta trafiksäkerhetsåtgärder. En litteraturgenomgång visar att det finns ett omfattande forskningsstöd för att polisen kan påverka vissa trafikbeteenden, medan stödet är svagare för möjligheten att påverka andra felbeteenden. Larsson och Gustafsson (2005) hänvisar till en litteraturgenomgång av Vaa (1993) att det finns få studier som visar en effekt på annat trafikbeteende än fortkörning och rattfylleri. I Pepper (2008) framgår vid en meta-analys av olika forskningsstudier att det finns goda möjligheter att öka bältesanvändningen, och påverka rattfylleri och hastigheterna med polisövervakning. Effekten vad gäller hastighetsövervakning är i hög grad beroende av vilken övervakningsmetod som väljs.

Larsson och Gustafssons (2005) genomgång av nationell och internationell forskning kring vad som är effektiv trafikövervakning pekar på att övervakning avseende hastighet, bilbältesanvändning och rattnykterhet bör se olika ut, men att alla typer av övervakning bör baseras på olycksanalys, vara planerad och ha en tydlig målsättning. De påtalar att: *"Den allmänna mekanism som är verkningsfull för att ge effekt av polisens övervakningsaktivitet är randomisering av tid, plats, vägsträcka eller förare."* (Larsson & Gustafsson, 2005 sidan 11). De framför i sin sammanfattning av litteraturgenomgången att övervakningen bör vara problemorienterad, men att det även skall finnas en slumpmässighet i övervakningen. Genom en slumpmässighet i övervakningen kan effekter uppnås under lång tid och över ett vidsträckt område, även om polisens trafikövervakning ligger på en relativt låg nivå (Larsson & Gustafsson, 2005).

Gustafsson m.fl. (2012) lyfter fram forskning som visar att det är medvetna felhandlingar som utgör huvudorsaken till trafikolyckor, snarare än misstag och felsteg (hänvisar bl.a. till Sullman m.fl., 2002; Gras m.fl., 2004).

Zaal (1994) pekar i sin genomgång av forskningslitteratur bl.a. på vikten av att polisen genomför kontroller på olika platser i vägnätet utifrån var de bäst behövs för att reducera trafikolyckor och för

att påverka riskbeteenden. Zaal lyfter fram begreppen allmänprevention och individualprevention som centrala inom trafiksäkerhetsarbetet. Individualprevention handlar om den inverkan vad gäller trafikbeteendet som en bestraffning har på en trafikant som dömts för ett trafikbrott.

Allmänprevention handlar om att påverka trafikanters beteende i trafiken genom att skapa en generell upplevelse av att det finns en risk att bli straffad om man bryter mot trafikreglerna. Zaal påtalar att individualprevention bara har en påverkan på en liten del av trafikanterna och hänvisar bl.a. till Armour (1984) som förordar att den huvudsakliga inriktningen på trafikövervakningen bör vara den allmänpreventiva. Trafikanter upplevda upptäcktsrisk betraktas som det centrala med ett sådant synsätt (se Department of transport, 1988). Zaal konstaterar vidare att det råder en komplex relation mellan den faktiska och den upplevda upptäcktsrisken. Det finns en relation mellan dem, men det behöver inte vara ett direkt samband. På-plats effekt, minneseffekter och en generell upptäcktsriskeffekt är förhållanden som lyfts fram av Zaal (hänvisar till Fildes & Lee, 1993) och är relevanta begrepp både för ett individualpreventivt och ett allmänpreventivt perspektiv. På-plats effekt avser hur lång effekten är i tid och längd i samband med att en trafikant uppmärksammar en trafikövervakningsaktivitet. Minneseffekter har att göra med en beteendeförändring beroende på tidigare kontroller på en plats. Slutligen med en generell upptäcktsriskeffekt åsyftas en beteendeförändring som uppstår beroende på en ökad allmän upplevd upptäcktsrisk (Zaal, 1994).

Zaal (1994) påtalar vikten av selektiv övervakning eftersom polisens resurser för övervakning är så pass starkt begränsade. Denna typ av övervakning innebär att polisen utgår från tidpunkt och plats där olycksrisken är som störst när de planerar och genomför sitt övervakningsarbete. Zaal pekar på att selektivt polisarbete påverkar trafikbeteende på två sätt. För det första innebär det att polisen är närvarande på platser och tidpunkter då olycksrisken är som störst. Det kan påverka trafikanterna just då och där, vilket kan förhindra olyckor (Zaal hänvisar till Roope & Bracket, 1981). För det andra kan en slumpvis exponering av polispatruller på vissa platser under en lång period skapa en förväntning hos trafikanter att polisen kanske är där, dvs. en minneseffekt (Zaal hänvisar till Legget, 1990). Zaal (1994) framför också att polisen kan maximera användningen av sina resurser genom att inrikta sig mot många typer av brott samtidigt och genom detta säkerhetsställa att arbetet inte bara omfattar efterlevnaden av vissa trafikregler (hänvisning ske till Mathijssen, 1992).

Olika former av informationsspridning är en annan aktivitet som har möjlighet att påverka trafikbeteendet. Zaal (1994) lyfter fram ett flertal studier som har visat att kampanjer kan vara effektiva för att påverka trafikanters beteende. Det finns forskare som funnit att utan kampanjer har inte polisen aktiviteter fått någon effekt på olycksstatistiken (se Saunders, 1977). Likväl som vissa forskare menar att kampanjerna i sig har effekt och att det inte spelar någon roll om de åtföljs av övervakning eller ej (se Tay, 2005), men huvuddelen av forskningslitteraturen⁵ pekar på att det är kombinationen av informationskampanjer och övervakning som ger störst effekt (se exempelvis Riedel m.fl., 1988; Homel, 1988; Rooijers, 1990; 1991; Elliot, 1993; Vaa m.fl. 2004; Phillips m.fl., 2009). Riedel m.fl. (1988) fann att publiciteten i sig fick en större effekt på hastigheter än vad övervakningen fick, men att effekten av informationskampanj bara höll i sig i en vecka om den inte backades upp av övervakningsaktiviteter. Delhomme m.fl. (1999) har kommit fram till att lokal publicitet är mer effektfulla än kampanjer på nationell nivå. Riktade kampanjer mot en viss målgrupp har också större förutsättningar att få effekt (se även Presland & Hosking, 2003). I Pepper (2008) berörs också att olika former av informationsspridning kan ha en effekt. När det gäller att påverka trafikanters hastighet har lokal publicitet visat sig mest effektiv och en förvarning om hastighetskontroller. För att minska rattfylleri har betald mediareklam varit framgångsrik och när det

⁵ Utifrån bland annat genomgången som Zaal (1994) och Larsson & Gustafsson (2005) gjort.

gäller bältesanvändning har lokal publicitet och informationskampanjer varit gynnsamma för att påverka trafikanternas beteende (Pepper, 2008).

Synlig eller dold, stationär eller mobil övervakning?

Zaal (1994) hänvisar till ett flertal forskare (Sandersson, 1982, Barnes, 1984; Ostvik & Elvik, 1990) som förespråkar dold övervakning eftersom det hindrar att trafikanter anpassar sitt beteende bara i anslutning till en kontrollplats. Zaal påtalar emellertid att dold övervakning är ifrågasatt, bl.a. därför att denna övervakningsform inriktar sig på effekten av att straffa förare som bryter mot regler inte att så många som möjligt skall bli medvetna om kontrollerna (se Evans, 1991). Zaal sammanfattar dock forskningsgenomgången med att resultaten indikerar att en kombination av både synlig och dold är det mest optimala valet, men där den synliga övervakningen bör var klart mer omfattande än den dolda övervakningen som lämpligen bara sker i begränsad omfattning (Zaal, 1994). Larsson och Gustafsson (2005) hänvisar till McInerney m.fl. (2001) som funnit att det krävs en mix av dold och synlig övervakning, men att det inte finns någon etablerad teori eller empiriska bevis som ger ledning i hur förhållandet mellan synlig och dold övervakning skall vara i olika situationer. I Pepper (2008) framgår att det finns indikationer på att synliga kontroller får en större effekt än dolda kontroller, men att det inte med säkerhet går att konstatera att så är fallet.

När det gäller valet av antingen stationär eller mobil övervakning framför Zaal att det varit föremål för omfattande debatt bland forskare. Flera forskare har påtalat att stationära kontroller har en mer omedelbar effekt på trafikanters beteenden (se t.ex. Council, 1970; Shinar & Steibel, 1986), men Zaal hänvisar till forskare som menar att mobil övervakning är att föredra genom att antalet polisfordon är starkt begränsat och trafikanter snabbt återgår till tidigare hastighet när de iakttagit en kontroll eftersom de antar att det är liten sannolikhet att det skall vara ytterligare en kontroll (se Armour, 1984). Forskning som Zaal hänvisar till som kan vara en enkel lösning på ovanstående problematik är att ha två eller flera stationära kontroller på kort avstånd från varandra. Genom detta kan trafikanterna få en uppfattning om en ökad trafikövervakningsnivå. Fler poliskontroller på rad kan dessutom skapa en osäkerhet om det är ytterligare en kontroll längre fram (se Southgate och Mirrlees-Black, 1991). Zaal lyfter fram Shinar och Steibel (1986) som funnit att mobil övervakning får en längre geografisk och tidsmässig effekt jämfört med fast kontroll, men att det är fler trafikanter som ser en fast kontroll och därför är denna typ av övervakning att föredra (Zaal, 1994). Larsson och Gustafsson (2005) hänvisar till en litteraturgenomgång som är gjord av Vaa (1993) där det framgår att beträffande stationära metoder finns tydliga effekter dokumenterade på medelhastighetsnivå, tidshaloeffekter (dvs. varaktighet i tid) och reduktion av olyckor, men att det inte finns några undersökningar som styrker att mobil övervakning resulterat i sådana effekter. Larsson och Gustafsson refererar också till en undersökning av McInerney m.fl. (2001) som menar att det krävs en varierad grad av mobilitet och en strategi som garanterar en täckning av ett stort antal platser. Zaal (1994) framför också att det bör vara en kombination av fast och mobil trafikövervakning och hänvisar till Bailey (1987) som undersökt effekten av både mobil och fast övervakning. Bailey konstaterar att bägge dessa arbetssätt hade en potential att påverka trafikanters beteende i olika situationer. Fasta kontroller har en stor påverkansmöjlighet på trafikbeteende i anslutning till kontrollplatsen, vilket gör det fördelaktigt att använda sig av denna övervakningstyp i anslutning till platser med en hög olycksfrekvens. Mobil övervakning har en större yttäckande avskräckande effekt

och är därför fördelaktig att använda sig av när det behövs en beteendeförändring över en längre vägsträcka. Bailey menar att maximala effekten kan uppnås när dessa två övervakningsmetoder kombineras (Zaal, 1994). I Pepper (2008) framgår att det finns indikationer på att stationära kontroller är mer effektiva än mobil övervakning.

Är argumentet hållbar att det är bra om polisen övervakar motorvägar eftersom detta arbetssätt också gör att trafikanter kör saktare på andra vägar?

Tidigare i denna forskningsgenomgång har hänvisats till på-plats effekt, minneseffekt och generell upptäcktsriskeffekt (se Fildes & Lee, 1993). På-plats effekt och minneseffekt uppkommer i anslutning till där kontrollerna sker och det betyder därmed att övervakning på motorväg inte resulterar i någon av dessa effekter på andra typer av vägar. En generell upptäcktsriskeffekt kan dock uppstå på andra vägar än där kontrollerna utförs, men Rothengatter (1982) har funnit att intensifierad hastighetsövervakning har en effekt i det område där övervakningen sker, men att spridningseffekten till angränsade områden är måttlig eller obefintlig. Även Andersson (1991) har dragit liknande slutsatser. Det blir således viktigt att utföra kontroller på platser där sannolikheten för riskbeteenden som orsakar olyckor är stor. Att kontrollerna skall planeras utifrån olycksstatistik finns det ett starkt stöd inom trafikforskningen (se Zaal, 1994; Larsson & Gustafsson, 2005). Med tanke på hur olyckorna är fördelade över vägnätet så bör visserligen inte polisens övervakning på motorvägar upphöra men begränsas till förmån för övervakning på andra vägar. Trafikchefernas argument att det är bra att en stor andel av övervakningen sker på motorvägar är således inte hållbart.

Hur bör polisen agera för att minska antalet alkoholpåverkade förare i trafiken?

Det finns mycket trafikforskning som berör hur polisen bör arbeta för att minska antalet alkoholpåverkade förare i trafiken. Zaal (1994) delar upp angreppssätt i:

- Primär prevention (förebygga att person sätter sig och kör alkoholpåverkad)
- Sekundär prevention (upptäcka och avlägsna alkoholpåverkade förare från vägen)
- Tertiär prevention (påverka återfall i brott)

Polisens arbetsuppgifter hamnar inom alla tre preventionsgrupper. Det framgår av forskning att det finns anledning att angripa rattfylleriproblematiken på flera olika sätt samtidigt (se t.ex. Homel 1986; 1988). Som tidigare beskrivits bör informationskampanjer förekomma vid alla typer av trafiksäkerhetsarbete och den största effekten kan uppnås om de kombineras med övervakningsaktiviteter. Det går att dela upp övervakningsarbetet vad gäller arbetet mot rattfylleriet i tre olika metoder (Woxblom m.fl., 2008):

- Slumpmässiga utandningsprov
- Målinriktade slumpmässiga utandningsprov
- Inriktade utandningsprov

Slumpmässiga utandningsprov

Zaal (1994) poängterar betydelsen av omfattande slumpmässiga utandningsprov och lyfter fram forskning som visat att en intensiv kontrollaktivitet från polisens sida genom slumpmässiga utandningsprov kan få en tydlig effekt på omfattningen på rattfylleriet. En sådan effekt kan nås efter cirka tre månader och kan upprätthållas under en ganska lång tid (minst nio månader) med en avsevärd lägre kontrollnivå (se Mathijssen & Wesemann, 1993).

Studier från Australien har visat att det inte finns något entydig koppling mellan antalet utandningsprov och andelen alkoholpåverkade förare som dött i trafiken (Clayton, 1997). I en rapport från Vägverket från år 2001 framgår dock att en ökning med 100 000 utandningsprov per år innebär att antalet dödade i trafiken minskar med 3-4 personer per år (Vägverket, 2001, sidan 135). Nilsson m.fl. (2001) hänvisar bl.a. till denna rapport och påtalar att andelen personer som uppger att de kört bil med alkohol i kroppen i Vägverkets årliga enkätundersökning har sjunkit succesivt under 1990-talet även om antalet utandningsprov nådde sin topp åren 1993-1994, men framför att: *"Sambandet mellan antalet utandningsprov och alkoholpåverkade förare i personskadeolyckor är dock entydigt och mycket starkt"* (Nilsson m.fl., 2001, sidan 34). Det kan vara denna typ av påståenden som påverkat befattningshavare inom polisen när de motiverar vikten av en fokusering på antal utandningsprov. Det påtalas dock i Vägverkets rapport (2001) att det går att tillämpa strategier som är effektiva rent tidsmässigt för att nå upp till en stor mängd utandningsprov men att proven i möjligaste mån bör vara slumpmässiga. Detta är något som Nilsson m.fl. (2001) inte berör i sin rapport. Det finns även anledning att lyfta fram att som grund för Vägverkets rapport om sambandet mellan antal utandningsprov och dödsolyckor ligger en analys av antalet dödsolyckor med misstänkta alkoholpåverkade förare som en funktion av antalet LAU-tester mellan åren 1989 och 1999 (Nilsson m.fl., 2004, förlänger analysen 1980-2000). En förenklad beskrivning är att antal dödsolyckor har minskat och att antalet LAU-tester har ökat under perioden. Problemet är dock att bl.a. förhållanden som säkrare vägar, säkrare fordon och en utvecklad förmåga hos sjukvården att ta hand om skadade inte vägs in i analysen. Dessutom var det först år 1997 som Vägverket påbörjade djupstudier vid dödsolyckor och uppgifterna om alkoholpåverkan hos förare blev mer säkra. Vägtrafikinspektionen konstaterar att Vägverkets påstådda samband om att 100 000 LAU-prov skulle rädda 3-4 liv per år i trafiken inte är signifikant ($p=0,121$), dvs. det går inte att utesluta att Vägverkets slutsats enbart beror på slumpen. En utvidgad analys som Vägtrafikinspektionen gjorde som innefattade åren 1997-2006 (då uppgifterna om alkoholpåverkan vid dödsolyckor blev mer säkra) visade att andelen dödsolyckor där minst en förare haft som lägst 0,2 promille alkohol inte förändras till följd av hur många alkoholutandningsprov som genomförts (Ifver & Rydgren, 2008). Rikspolisstyrelsens skriver i sin årsrapport (2012) att antal antalet utandningsprov för att upptäcka eventuella rattfyllerier fortsätter att minska och har under 2012 minskat kraftigt med 13 procent jämfört med föregående år. Om det fanns ett så pass tydligt samband som påstås i verksamhetsplaner och av vissa befattningshavare inom polisen borde olyckorna ha ökat, men Rikspolisstyrelsen skriver i årsrapporten för 2012 att Trafikverkets preliminära siffror visar att antalet trafikolyckor med misstänkt alkoholpåverkan har minskat med 10 procent. I den officiella statistiken från Trafikverket framkommer att antal dödsolyckor där förare haft som lägst 0,2 promille alkohol minskade med 28 procent mellan år 2011 och år 2012 (från 36 till 26). En ännu större minskning i antal olyckor med förare som haft som lägst 0,2 promille alkohol skedde mellan åren 2009 och 2010 (minskning med 54 procent, från 48 till 22)⁶, trots att antal utandningsprov minskade mellan dessa år (se Rikspolisstyrelsens årsrapport 2010).

⁶ Trafikverket, Trafikanalys. Vägtrafikskador 2012, tabell 5.4.

Zaal betonar vidare forskning som visar att LAU-prov skall utföras på ett sätt att trafikanterna inte ska kunna förutse var eller vid vilken tidpunkt kontrollerna kommer att ske och att de skall vara svåra att undvika när väl trafikanterna upptäcker dem (se Homel & Wilson, 1988; Homel, 1990). För att uppnå detta är det fördelaktigt att nyttja teknik som slumpmässigt genererar ett schema när kontroller skall utföras och att de får en spridning över hela vägnätet (Legett, 1988). Både Homel (1986; 1988) och Zaal (1994) påtalar att polisen måste avsätta tillräckliga resurser för genomförandet av ett stort antal slumpmässiga utandningsprov. Dessutom att polisen bör samarbeta med trafikforskare för planering av hur, var och när utandningsproven bör genomföras, samt för utvärdering av insatser. I Pepper (2008) framgår att stationära kontroller där en eller flera polisbilar står vid sidan av vägen och polispersonalen stoppar fordon är effektivare än mobil övervakning där fordon stoppas.

Larsson och Gustafsson (2005) framför att en hög objektiv upptäcksrisk minskar rattfylleriet, men att de slumpmässiga utandningsprovens primära syfte inte är att polisen ska omhänderta rattfyllerister utan att aktiviteten skall påverka den upplevda upptäcksrisk. Deras ståndpunkt kan kanske upplevas som konstig, men blir mer förståelig om man jämför hur många Trafikverket beräknar kör rattfulla per dygn (15 000)⁷ jämfört med hur många polisen upptäcker per dygn (59 stycken år 2007) (Woxblom m.fl., 2008). Även om polisen dubblade eller trefaldigade denna siffra är det ändå bara ett fåtal av rattfyllerierna per dygn som skulle bli avbrutna av polisens kontroller. Ett ökat antal upptäckta rattfyllerister skulle dessutom medföra att poliser i högre utsträckning blir uppbundna med avrapporteringsarbete, vilket skulle göra att de hade mindre tid för att just upptäcka rattfyllerister. I Larsson & Gustafssons (2005) sammanfattning av sin litteraturgenomgång vad gäller polisens arbete mot rattfylleri framgår att en framgångsfaktor är att polisens övervakningsaktiviteter är mycket synliga. Vidare framför de att det är viktigt att övervakningen är oförutsättbar i tid och rum, vitt spridd för att täcka stora delar av vägnätet och svåra att undvika för förare när de träffar på övervakningen (hänvisning sker bl.a. till strategier formulerade av ETSC, 1999). Nilsson (2004) skriver att avsikten med utandningsproven är att de i så hög grad som möjligt skall vara slumpmässiga och kunna drabba bilförarna var och när som helst.

Woxblom m.fl. (2008) pekar på att den svenska polisens sätt att genomföra LAU-prov är alltför koncentrerade till vissa tidpunkter och vissa platser. De menar att det krävs en helt annan strategi och planering av utandningsproven och påtalar att utandningsproven inte ska vara något som i huvudsak utförs i andra hand, dvs. när verksamheten så tillåter. Vid utvärderingen av genomförandet av utandningsproven är det viktigt att det inte är antalet prov som hamnar i fokus, utan huruvida den planerade verksamheten har följts avseende syfte, tid och plats. Gustafsson och Forsman (2012) påtalar att olycksrisken är klart högst mellan klockan 22.00–07.00 vad gäller de alkoholrelaterade olyckorna och att omfattande övervakning därför bör ske nattetid. De fann att alkoholkoncentrationen vid LAU-prov är högst på natten för alla åldersgruppen och lägst under förmiddagarna. Woxblom m.fl. (2008) fann att nuvarande fokusering att nå upp till ett visst antal prov fick till följd att huvuddelen av LAU-proven utfördes mellan 9-12 på vardagar (Woxblom m.fl., 2008). Andersson m.fl. (2007) som studera alkoholutandningsprov i fem län visade att dessa ofta utfördes på en helt annan del av veckan och dygnet än då en majoritet av de alkoholrelaterade olyckorna sker. Woxblom m.fl. (2008) tydliggör att polisens styr- och uppföljningssystem har en negativ inverkan på sättet att genomföra LAU-prov genom att en strävan att uppnå enkla produktionsmål blir kontraproduktivt (snedstyrningseffekter är ett vanligt beskrivet fenomen inom managementområdet, se t.ex. Merton, 1968; Marx, 1981; Bruzelius & Skärvad, 1989; Johansson, 1992; Miller, 1996; Holgersson, 2005).

Ett vanligt uttryck inom management litteraturen är: *"Whats gets measured, gets done"* (*"Det som mäts är det som blir utfört"*) (se t.ex. Maureen, 2004; Wilson m.fl., 2006; Knopf, m.fl., 2007). Om

⁷ <http://www.trafikverket.se/DDD/Dont-Drink-and-Drive/Fakta-om-alkohol-i-trafiken/> 2013-05-15 (sidan uppdaterad 2012-07-26). Det framgår inte vad som ligger till grund för Trafikverkets uppskattning.

kvantitativa mål vad gäller LAU-prov tas bort utan att ersättas av andra mål finns därigenom en risk att arbetet med alkoholutandningsprov prioriteras ned.

Målinriktade slumpmässiga utandningsprov:

Woxblom m.fl. (2008) framför att denna arbetsmetod handlar om att fokusera arbetet till högriskplatser på högrisktider, men även att rikta in arbetet mot särskilda riskgrupper. De pekar på att det här arbetssättet kräver en omfattande kartläggning och analys. Homel (1986; 1988) tydliggör att polisen parallellt med slumpvisa utandningsprov bör genomföra målinriktade utandningsprov. Homel menar att tanken med målinriktade slumpmässiga kontroller är att öka den faktiska och den upplevda upptäcktsrisken i områden och på tidpunkter då det är en förhöjd risk för rattfylleri.

Zaal (1994) hänvisar till Mathijssen (1991) som lyfter fram hur riktade insatser mot rattfylleri kan genomföras, där polisen till att börja med genomför LAU-prov på platser med en hög trafikintensitet några timmar innan det sker en hög alkoholkonsumtion. Det är synligheten som är inriktningen och inte att genomföra ett stort antal LAU-prov. Syftet är att skicka ett budskap till potentiella rattfyllerister att det finns en risk att bli upptäckt av polisen. Inriktning med hög synlighet följs sedan av en andra fas som utmärks av ett stort antal genomförda tester, men en lägre grad av synlighet. Dessa tester utförs under den period på dygnet när det är en hög alkoholkonsumtion och kontrollerna sker på många platser, men där kontrollerna är korta på varje plats. Mathijssen menar att genom att frekvent ändra plats för kontrollerna ökar det oförsägligheten var kontrollerna är. Det blir därigenom svårt för de som överväger att köra rattfulla att känna sig säkra på hur kontrollerna skall kunna undvikas genom att försöka skaffa sig information från vänner var polisen står (Mathijssen, 1991). Zaal (1994) lyfter fram Mathisjons strategi som ett gott exempel på hur polisen kan använda sina resurser på ett effektivt sätt för att åstadkomma en hög upptäcktsrisk. Zaal menar att under perioder med en låg alkoholkonsumtion behöver inte aktivitetsgraden vara hög utan kan bestå av 2-4 poliser som agerar för att uppnå en hög synlighet i syfte att åstadkomma en allmänpreventiv effekt. När alkoholkonsumtionen är hög skall kontrollerna utföras av minst 10 poliser som delar upp sig i olika team för att öka spridningen på kontrollerna (Zaal, 1994).

Woxblom m.fl. (2008) beskrivning av hur de målinriktade kontrollerna kan utföras har klara likheter med Mathijssens grundtankar (se ovan). Woxblom m.fl. ger ett exempel att kontroller utförs på en plats där många passerar t.ex. i samband med färd till midsommarfirande. Det viktiga är då inte antalet kontroller som utförs utan att många ser kontrollen (hänvisning sker till Homel, 1986; 1988). Den inledande kontrollen kan senare kompletteras med att polisen har en hög synlighet och genomför kortare kontroller i området för midsommarfirandet (hänvisning sker till Clayton, 1997). Woxblom m.fl. framför att detta arbetssätt kan bidra till att den upplevda upptäcktsrisken blir hög på en plats och vid en tidpunkt då risken för rattfyllerier är stor utan att polisen behöver lägga ned så stora resurser på detta. Woxblom m.fl. beskriver också att kontroller på små orter med ett väl utbyggt socialt nätverk kan göra att information om kontrollerna kan sprida sig snabbt på orten. Ett sådant förhållande kan försvåra möjligheten att få tag i rattfyllerister, men kan utnyttjas för att förebygga detta brott. Detta genom att ha korta kontroller på olika platser och därigenom se till att ryktet om kontrollerna sprider sig på orten och skapar en osäkerhet var polisen står (Woxblom m.fl., 2008).

Bernhoft m.fl. (2007) menar att polisen bl.a. bör fokusera arbetet mot vissa riskgrupper och vissa typer av resor. De framför att det handlar om män i ålderskategorin 18-24 år i samband med helgnätter, ålderskategorin 35-64 åringar i samband med att de åker till arbetet och slutligen yrkesförarna såsom förare av taxi, lastbil och buss. Även Zaal (1994) pekar på möjligheten för polisen att genomföra strategiska insatser avseende tid, plats och mot vissa riskgrupper. Han påtalar också behovet av att det sker en värdering av hur polisen tillgängliga resurser vid ett visst tillfälle skall användas på ett sådant sätt att de får bäst effekt (se Leggett, 1990). Även när det gäller målinriktade slumpmässiga utandningsprov bör polisen samarbeta med trafikforskare för planering av hur, var och när utandningsproven bör genomföras, samt för utvärdering av insatser (se Homel, 1986; 1988; Zaal, 1994, Woxblom m.fl., 2008).

Inriktade utandningsprov

Woxblom m.fl. (2008) framför att detta arbetssätt handlar om att rikta in sig mot vissa fordon man misstänker framförs av alkoholpåverkade personer eller individer som man misstänker kör rattfulla frekvent. Wiklund (2009) har funnit att ungefär 30 procent av de som lagförs för rattfylleri, lagförs igen inom 10 år för samma brott. Wiklund menar att den riskhöjning som påverkan av droger medför kan kopplas till en relativ liten del av förarpopulationen. Han anser att det därför är rimligt att de åtgärder som vidtas för att minska verkningarna av alkohol riktas mot den grupp som i stor utsträckning svarar för rattfylleribrotten. Clayton (1997) menar att det är viktigt att inrikta sig på individer som återfallit i rattfylleribrottslighet eller som vid trafikkontroller upptäckts ha haft höga alkoholkoncentrationer i kroppen. Clayton framför att dessa står för de flesta rattfylleriolyckorna. Polisens insatser bör därför rikta in sig mot dessa grupper. Denna arbetsmetod handlar dels om en sekundär prevention genom att öka upptäcksriskerna för personer som ofta kör rattfulla, men har också kopplingar till en tertiär prevention genom att påverka återfallen i brott. Clayton lyfter fram behov av väl utvecklade rehabiliteringsprogram. Parallellt med att bekämpa rattfylleriet genom rattfyllerikontroller behöver man satsa resurser på att försöka förändra individens alkoholvanor (Clayton, 1997). Även om det inte alltid sker så bör polispersonal informera misstänkta om rehabiliteringsmöjligheter som erbjuds (Gustafsson, 2007). Woxblom m.fl. (2008) lyfter fram erfarenheter från kriminologisk forskning som pekat på betydelsen att skapa en press på individer genom att de förstår att risken att bli lagförd är hög och samtidigt erbjuda dem stöd (se Skubak Tillyer och Kennedy, 2008). Woxblom m.fl. menar att ett sådant tillvägagångssätt kan föras över vad gäller att påverka notariiska rattfyllerister. Riktade insatser mot dessa individer i kombination med erbjudanden om rehabilitering kan vara en framgångsfaktor för att åstadkomma ett förändrat beteende (Woxblom m.fl., 2008).

Vad säger forskning om hastighetsövervakning?

I Rikspolisstyrelsens strategidokument (Rikspolisstyrelsen, 2012) hänvisas till Elviks beräkningsmodell där det visar sig att om man sänker medelhastigheten med 1 km/h beräknas ca 25 liv/år sparas⁸. Zaal (1994) konstaterar att trafikforskare är överens om att hastighet har ett direkt samband med hur allvarliga skadorna blir vid en kollision och deras slutsats får stöd av naturlagarna inom fysiken, men hastighetens betydelse vad gäller orsaken till olyckor är inte lika klar. Zaal (1994) lyfter fram ett flertal studier (t.ex. Hauer, 1971; Lave 1985) som visar att det inte nödvändigtvis är

⁸ Någon referens anges inte, men

medelhastigheten utan skillnader i hastighet som orsakar olyckor. Dessa forskningsresultat pekar på en U-formad kurva där både långsam och snabb hastighet i förhållande medelhastigheten ökade olycksrisken. Enlig Zaal har därför många forskare förespråkat att reducera skillnader i hastigheter snarare än att rikta in sig på att påverka medelhastigheten, men Zaal pekar samtidigt på att ett stort antal forskare lyfter fram att en reduktion av medelhastigheten är det som är avgörande för orsaken till olyckor. Zaal konstaterar att oavsett vilken metod man använder för att undersöka vilken betydelse hastighet har för förekomsten av olyckor finns det överväldigande bevis för att hastighet utgör ett betydande problem och att det är mycket viktigt att ändra trafikanter attityd och beteende vad gäller hastighetsöverträdelser. Elvik (2005) konstaterar att det finns ett tydligt samband mellan hastighet och antal skadade och dödade i trafiken och bygger sin analys utifrån en beräkningsmodell som är framtagen av Nilssons (2004). Gustafsson m.fl. (2012) pekar på att en högre hastighet minskar tiden som en förare har på sig att reagera, det medför att en förare får ett smalare synfält och en högre hastighet resulterar i en ökad bromssträcka. Dessa tre faktorer påverkar risken för olyckor. Cedersund (2008) pekar på att ett fokus på medelhastigheter inte visar hur många som åker över eller mycket över hastigheten. Gustafsson m.fl. (2012) hänvisar till andra forskare som funnit att den relativa risken för olyckor beror på hur mycket förarens valda hastigheter skiljer sig från medelhastigheten. En hastighet på 10 km/tim över medelhastigheten fördubblar risken att skadas på landsväg, medan samma hastighetsöverträdelse i tätort fyrdubblar risken (se Kloeden m.fl., 2002; Aarts & Van Schagen, 2006). Eftersom hastighetsgränserna i normalfallet är lägre i tätort blir den relativa hastighetsförändringen större där vid en sänkning av hastigheten med ett visst antal kilometer/timme. Vadeby och Forsman (2012) pekar på studier som visar att effekten av en relativ hastighetsförändring har ett samband med den faktiska hastighetsnivån (Hauer & Bonneson, 2006; Cameron & Elvik, 2008). Vadeby och Forsman pekar på att Elvik (2009) modifierat sin tidigare framtagna modell för att ta hänsyn till den ökade skaderisken på landsbygd i förhållande till tätort i och med att det framkommit indikationer på att vid samma relativa sänkning av hastigheten blir effekten något högre för hastigheter över 60 km/h jämfört med hastigheter under 60 km/h.

Zaal (1994) lyfter bl.a. fram Ostvik och Elviks (1990) forskning som pekar på att den upplevda upptäcktsrisken är en av de mest viktiga faktorerna för att påverka hastigheten, där den faktiska upptäcktsrisken är betydelsefull. Zaal framför att det är väldokumenterat att graden av övervakning i kombination med media publicitet är viktigt för att påverka den upplevda upptäcktsrisken (hänvisning till bl.a. Riedel m.fl., 1988). Ostvik och Elvik har kommit fram till att ökar man övervakningen med mindre än tre gånger jämfört med tidigare nivå får det bara en minimal effekt på den upplevda upptäcktsrisken och liten eller ingen påverkan på efterlevnaden av hastighetsgränser. I Pepper (2008) framgår att om intensiteten i hastighetsövervakningen ökar med mer än 200 procent har visat sig kunna reducera antal olyckor. Zaal (1994) konstaterar efter att bl.a. ha hänvisat till Homel (1988) att det är nödvändigt att markant öka den faktiska upptäcktsrisken och därför intensiteten på övervakningsaktiviteterna för att uppnå en effekt. Zaal framför att tiden för att rapportera en trafikant i samband med en kontroll är ett problem genom att det binder upp resurser som istället hade kunnat användas på övervakning. Han hänvisar till bl.a. Axup (1990) som menar att det är fördelaktigt att utnyttja automatisk övervaknings teknik som kan göra att upprätthållandet av regelefterlevnaden kan ligga på en jämn och hög nivå. Gustafsson m.fl. (2012) lyfter fram att en lovande utveckling vore att öka användningen av flyttbara ATK.

Ett sätt att öka den upplevda intensiteten är att koncentrera övervakningsinsatser på vissa platser. Larsson och Gustafsson (2005) hänvisar till Hakkert och Gitelman (1998) som fann att trots att polisens aktivitet ökade med 60 procent blev inte effekten den förväntade. Författarna drog slutsatsen att det inte var effektivt att sprida polisstyrkorna över ett stort vägnät. Mer koncentrerade satsningar i tid och rum såg de som nödvändigt. Nilsson m.fl. (2001) framför att en ökad upplevelse för upptäckt kan uppnås genom att koncentrera resurserna för hastighetsövervakning till en geografisk begränsad del av vägnätet som omfattar en mycket stor andel av det trafikarbete som skall övervakas. En hänvisning sker till en lyckad insats i Dalarna som påverkade hastighetsnivåerna

och dödsolyckorna (se Andersson, 2000). Nilsson m.fl. (2001) poängterar att vid valet av vägar bör olycksbelastning och hastighetsnivå ha stort inflytande. Insatser har dock en begränsad varaktighet. Även om det finns forskare som visat att effekten kan bestå upp mot två år (Andersson, 1991) så rör sig effekten snarare om några veckor till ett par månader (se Rothengatter, 1982; Zaal, 1994; Larsson & Gustafsson, 2005). Larsson och Gustafsson hänvisar till Vaa m.fl. (1995) som genomförde radarkontroller av väl synlig polis på fyra olika vägar. På två vägar med en genomsnittlig övervakning på omkring 5 timmar/dygn var fartreduktionen 1,4 – 4,6 km/h med en kvardröjande effekt på 7-9 veckor. På en tredje väg skedde övervakningen i genomsnitt 3 timmar/dygn och där noterades ungefär samma effekter som på de två andra vägarna. På den fjärde vägen genomfördes övervakningen endast på nivå 1,4 timmar/dygn. Inga väsentliga hastighetsreduktioner eller bestående effekter kunde noteras. Vaa m.fl. poängterar att det är viktigt att känna till förarpopulationen på en väg som skall utsättas för en period med intensivövervakning, där andelen fjärrtrafik är betydelsefull. Det är också viktigt att det förekommer viss kontrollverksamhet även efter intensivövervakningen (Larsson & Gustafsson, 2005). Det går också att dra paralleller till forskning som inte direkt berör hastighetsövervakning. Holgersson (2008) pekar på att det verkar som en avskräckande effekt som uppstår vid en insats kan förlängas om polisen genomför mindre insatser med jämna mellanrum efter insatsen (se även Holgersson & Knutsson, 2011). Holgersson (2008) hänvisar till Sherman (1990) som påtalar att två effekter måste särskiljas i samband med att polisen gör en insats, dels den initiala avskräckningen som leder till minskningen under aktionen, del den kvardröjande avskräckningen som hänger samman med en upplevd förhörd risk efter det att aktionen upphört. Sherman betonar möjligheten att hela tiden växla mellan olika typer av korta insatser och därigenom utnyttja den kvardröjande effekt som blir följden av en insats. Genom att de överskattar den för att vara på den säkra sidan (Sherman, 1990).

Carlsson och Wiman (2011) framför slutsatsen att användningen av flyttbara ATK är ett effektivt sätt att sänka medelhastigheten.

Enligt Berg m.fl. (2010) har både andelen hastighetsöverskridanden och medelhastigheterna minskat under de senaste åren i Sverige, men den tunga trafiken har inte minskat sina hastigheter i samma utsträckning som personbilar. Gustafsson m.fl. (2012) hänvisar till Svedung (2005) vars data visar att 91 procent av lastbilarna överskred gällande hastighetsgränser på 30-vägar. Även på motorvägar framför författarna att Svedungs data pekar på att efterlevnaden är extrem dålig. 88 procent av lastbilsförarna körde fortare än den tillåtna hastigheten (högsta hastigheten är 80 km/h med släp). Gustafsson m.fl. lyfter också fram Trafikverkets aktörmätningar som pekar på att för år 2010 var det hela 2/3 av taxiförarna som inte höll hastighetsbegränsningarna på 50 vägar, hälften på 70-vägar och 40 procent på 90-vägar. Vidare framför Gustafsson m.fl. (2012) genom hänvisning till Vectura (2010) att motorcyklister är sämre på att hålla hastigheterna än bilisterna och Trafikverkets (2010) djupstudier pekar på att vid en tredjedel av dödsolyckorna med motorcyklister har hastighet varit mer än 30 km/tim över hastighetsgränsen. De noterar att motorcyklister inte påverkas i samma grad av hastighetskameror som bilister.

Larsson och Gustafsson (2005) sammanfattar sin forskningsgenomgång vad gäller hastighetsövervakningen med att platser och tidpunkter för övervakningen bör grundas i olycksdata och hastighetsmätningar. De påtalar också att övervakningen bör vara underrättelseledd. De framför att det verkar som om faktisk erfarenhet att bli tagna snarare än synlig övervakning påverkar fortkörningen. De påtalar vidare vikten av att polisen undviker mönster och regelbundenhet när övervakningstider och platser väljs. En slumpmässig fördelning av de synliga övervakningsresurserna i tid och rum är att föredra. De konstaterar vidare att om en period med en intensifierad övervakning genomförs är det viktigt att även därefter hålla kvar en viss kontrollverksamhet. I Pepper (2008) framgår att en slumpmässig spridning av hastighetsövervakningen bör undvikas eftersom det inte medför en positiv effekt, men analysen bygger enbart på en viss typ av övervakning i USA och Australien där laser/radar används i polisfordon. Övervakningsformen bygger på att trafikant efter

att hastighet uppmätts körs ifatt, stoppas och lagförs. Detta sätt att bedriva hastighetsövervakning på är den enda arbetssättet som med statistisk säkerhet visat sig inte ha något effekt (Pepper, 2008).

Land och Nilsson (2002) finner att den högsta skaderisken per personkilometer för personbil är på 70-vägar i tätort⁹ (0,68 skadade per miljon personkilometer), följt av 50-vägar på landsbygd (0,42), därefter 50-vägar i tätbebyggt område (0,26). 70-vägar (0,15) respektive 90-vägar (0,12) utanför tätbebyggt område kommer därefter. Lägst skaderisk är det för 30-vägar (0,10) inom tätbebyggt område och 110-vägar (0,09) utom tätbebyggt område. Land och Nilsson framför vidare att den absolut vanligaste förseelsen vid olyckor är att inte lämna företräde vid väjningspliktsmärke, vilket svarar för 15 dödsolyckor per år. Nilsson (2004) pekar på att 90 procent av alla dödade bilister i Sverige dör på landsbygden. Dödsrisken, antal dödade i förhållande till antal motorfordonskilometer är 4,5 ggr högre på landsbygden trots att vägmiljön på landsbygden är mycket säkrare. Det blir därmed viktigt att genomföra en omfattande trafikövervakning på landsbygden. Antal ordningsföreläggande och antal hastighetsöverträdelser används för att styra och följa upp arbetet med hastigheter. Dessa två mått åskådliggör inte faktorer som forskning visat sig betydelsefulla för att påverka trafiksäkerheten i största möjliga mån. Det går att dra paralleller till Woxbloms m.fl. (2008) forskning kring arbetet mot rattfyllerier och de negativa följderna en fokusering på antalet utandningsprov får. Norberg (2004) menar att polisens hastighetsövervakning istället för att styras av behovet ur en trafiksäkerhetsaspekt styrs av personalens arbetstider. Det kan lätt bli följden när utfallet räknas i antal utfärdade ordningsföreläggande och det ur ett måluppfyllningsperspektiv inte spelar någon roll var och när kontrollerna utförs.

Är det en bra taktik att minst 25 % av hastighetsöverträdelserna skall utfärdas gällande intervallet 6-9 km/h för fort?

Rikspolisstyrelsen har i olika dokument betonat vikten av att rapportera förare inom intervallet 6-9 km/h för fort (se t.ex. RPS, 2012; 2013). Att minst 25 % av hastighetsöverträdelserna skall utfärdas inom detta intervall har i olika sammanhang framförts vara ett lämpligt mål. Är det en bra taktik att arbeta mot trafikanter som enbart kör 6-9 km/h för fort?

Andersson (1991) framför att polisens toleransgräns blir den reella hastighetsgränsen, vilket har stor betydelse för den genomsnittliga hastighetsnivån. Larsson och Gustafsson (2005) hänvisar till McInerney m.fl. (2001) som framför att toleransnivån behöver sänkas om det finns en föreställning om att hastighetsgränser inte avser en maximal hastighetsgräns utan en minimi- eller en rekommenderad hastighet. Om polisen undviker att rapportera hastighetsöverträdelser under 10 km/h så kommer detta kopplat till ovanstående resonemang att påverka medelhastigheten och därmed trafiksäkerheten på ett negativt sätt. Larsson och Gustafsson (2005) refererar till Haas m.fl. (2003) som genom en enkätstudie funnit att majoriteten av förarna tror att det finns en flexibilitet i hastighetsgränsen så att den kan överskridas med upp till 8 km/h utan att bot utgår. Med stöd av rational-choice teorier (se t.ex. Clarke och Cornish, 1985; Corbett och Simon, 1992) går det att argumentera för att det finns en välgrundad anledning att rapportera trafikanter som kör under 9 km/h för fort och har anpassat sig till en upplevd praktisk hastighetsgräns. Det går att anta att en

⁹ Vid framtagning av detta dokument påtalade trafikpolis att det definitionsmässigt inte finns sådana vägar. Enligt Transportstyrelsens dokument "Väghastighetsövervakning Handledning vid rapportering" framgår i instruktionen för fält 27 där polispersonal skall ange om olyckan skett i tätbebyggt område eller ej att: "Med tätbebyggt område menas, i detta sammanhang, vägar där högsta tillåtna hastighet är 50 km/tim eller lägre" (sidan 11).

sänkt toleransnivå kan få en särskild effekt i denna grupp genom att de i högre utsträckning än andra som kör fortare verkar anpassa hastigheten för att undvika att bli rapporterade. Vid en samlad bedömning av de argument som presenterats ovan råder ingen tvekan om att det finns stöd i forskning för att det är viktigt att rapportera trafikanter inom intervallet 6-9 km/h. Nästa fråga att svara på är om det går att finna stöd i forskningsstudier att en viss procent av hastighetsöverträdelser bör hamna inom detta intervall.

Nilsson m.fl. (2001) pekade på att den objektiva upptäcksriskens innan utbyggnationen av hastighetskameror för en bilist med en normal exponering i trafiken var en bot var 30:e år. Under förutsättning att polisens övervakningsverksamhet inte får en mycket större omfattning kommer en ökad andel rapporterade trafikanter inom intervallet 6-9 km/h fortfarande innebära att den faktiska upptäcksriskens blir låg för de som kör för fort inom detta intervall. Således har det ingen större betydelse om andelen rapporter som skall utfärdas inom intervallet 6-9 km sätts till 10, 25 eller 40 procent. Däremot kan procentvärdet ha en betydelse ur en annan aspekt. Forskning som visar att informationskampanjer är viktiga för att påverka trafikbeteenden har tidigare lyfts fram i denna rapport där effekten kan öka om de kombineras med övervakningsinsatser. Att kunna lyfta fram en procentsiffra på andelen rapporter som utfärdas i intervallet 6-9 km/h kan ur den aspekten vara högst relevant. En sådan presentation kan påverka den upplevda upptäcksriskens. Det är dock svårt att hitta något forskningsstöd för att andelen hastighetsöverträdelser inom intervallet 6-9 km skulle vara just 25 procent. Siffran måste vara tillräckligt hög för att uppfattas som avskräckande samtidigt som den i praktiken skall vara möjlig att nå. Just kvantitativa produktionsmål inom polisen har dock visat vara problematiska att använda sig av beroende på att snedstyrningseffekter lätt uppstår (se t.ex. Holgersson, 2007; Woxblom m.fl., 2008; Holgersson & Knutsson, 2011).

Av både Zaals (1994) och Larsson och Gustafssons (2005) litteraturgenomgång framgår att det centrala för att kunna minska antal skadade och döda i trafiken är att utgå från en analys av var och när det ur en trafiksäkerhetssynpunkt är viktigast att ha kontroller. Haas m.fl. (2003) som tydliggör att majoriteten av förarna tror att hastighetsgränsen kan överskridas med upp till 8 km/h rekommenderar utökad övervakning där hastigheter är överdrivna, speciellt i områden med hög olycksandel (Larsson & Gustafsson, 2005). Det kan i vissa områden innebära att huvuddelen av övervakning bör ske på platser där färre än 25 % av de som överskrider hastighetsgränserna hamnar inom intervallet 6-9 km/h för fort, medan det i andra områden är en större andel som hamnar i detta intervall. Om samtliga hastighetsöverträdare har samma risk att bli rapporterade vid en kontroll finns det med ovanstående argument skäl att acceptera variationer mellan området vad gäller andelen trafikanter som rapporterats inom intervallet 6-9 km/h under förutsättning att övervakningen utgår från en analys av olycksriskerna. Att helt strunta i att rapportera de som kör under 9 km/h för fort med argumentet att man då missar de som kör snabbare är olyckligt med tanke på att den reella hastighetsgränsen förskjuts uppåt. Det finns dock en risk att polispersonal lockas att inte rapportera de i lägre hastigheter eftersom de kan känna en frustration över att de då missar de som kör fortare. Det kan vara ett skäl till att sätta upp ett mål att rapportera ett visst antal trafikanter som kört mindre än 10 km/timmen för fort.

En press att rapportera ett visst antal hastighetsöverträdelser inom intervallet 6-9 km/timmen eller att en viss andel av hastighetsöverträdelser skall hamna inom detta intervall kan emellertid få flera nackdelar. För att nå denna typ av målsättningar finns en risk att övervakningen läggs på tider och platser där möjligheten är god för att hitta överträdare inom aktuellt intervall och inte där kontrollerna är bäst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. En annan risk är att en strävan att en viss andel av hastighetsöverträdelserna skall hamna inom intervallet 6-9 km/h gör att poliser vid kontroller hoppar över att rapportera vissa som kör fortare än 9 km/h. Southgate och Mirrlees-Black (1991) framför att det är viktigt att polisens sätt att upprätthålla lagen upplevs som rättvis. De menar att det är en betydelsefull faktor för polisens relation till medborgarna och att det kan ha en avgörande påverkan på polisen möjligheter att lyckas med sin strävan att påverka trafikanters beteenden. Att på

en kontrollplats prioritera att rapportera de som kör 6-9 km/h för fort framför de som kör fortare kan ur den aspekten få negativa konsekvenser särskilt som polisen fått mycket kritik för sin övriga förmåga att lösa sina uppgifter, t.ex. klara upp vardagsbrott. Utgående från ration choice teorierna vore det dessutom olyckligt om det är mindre risk att bli lagförd ifall man som trafikant överskrider hastigheten med mer än 9 km/timmen jämfört med om man kör saktare. Det går dessutom att hitta stöd för argumentet bland vissa forskare att det framförallt är viktigt att jobba mot de som kör mycket fort. De som kör mycket för fort hinner upp andra trafikanter och riskerar att påverka dessa att köra för fort med bevekelsegrunden att andra kör mycket fortare (se Adams, 1965 "likavärdesteori" i Holgersson, 2005). Andra skäl till att främst rapportera de som kör över 9 km/timmen för fort går att hitta i forskning om trafiksäkerhetskameror som visat att de som kört fortast som är de som påverkats mest att sänka hastigheten (se Gustafsson m.fl., 2012). Det går också finna stöd i Vadeby och Forsman (2012) som framför att senare studier tyder på en monotont växande kurva där lutningen blir brantare för högre hastigheter, vilket enligt Vadeby och Forsman betyder att det finns en förhöjd risk att bli inblandad i en olycka ju högre hastighet du har.

Med tanke på risken för snedstyrningseffekter är det olämpligt att på längre sikt ha ett kvantitativt mål att nå upp till ett visst antal eller en viss andel hastighetsöverträdelser inom intervallet 6-9 km/h. Det är dock viktigt att polisen vid exempelvis en laserkontroll inte prioriterar ned vikten av att rapportera de som kör 6-9 km/h och bara rapportera de som kör fortare. Holgersson (2005) har pekat på betydelsen av kunskap och motivation för att arbetsuppgifter skall utföras på ett visst sätt.

Vilka andra typer av aktiviteter från polisens sida har forskning visat kunna påverka trafiksäkerheten?

Zaal (1994) pekar på att användning av bilbälte markant reducerar risken att skadas och dö vid en bilolycka. Zaal pekar på att en avgörande faktor för att öka användning av bilbälte är att det upplevs finnas en risk att bli rapporterad för detta brott. Det krävs då att polisen är aktiv och rapporterar för detta brott. Zaal framför att det i en mängd studier har visat sig att publicitet kan öka effekten av polisens övervakning av bilbältesanvändning (hänvisar bl.a. till Makinen m.fl., 1991). Zaal menar att det enklaste och mest konstandseffektiva sättet att öka användningen av bilbälte är att integrera bilbältesövervakning i andra polisaktiviteter. Zaal framför vidare att för att öka den upplevda risken att bli rapporterad för att inte använda bilbälte är det effektivt om polisens aktiviteter är intensiva, har en hög synlighetsnivå och får mycket publicitet. Zaal framför att så kallade "blitz" har visat sig vara extremt effektiva (hänvisar till Dussault, 1991; Grant, 1991; Derby, 1991). Dessa typer av insatser genomförs under en till fyra veckor flera gånger per år (Grant, 1991). Zaal pekar på att denna typ av insatser minimerar resursåtgången samtidigt som trafikanter med jämna mellanrum blir påmind om vikten av att använda bilbälte och risken av att bli rapporterad.

Larsson och Gustafsson (2005) hänvisar till Nilsson m.fl. (2001) som pekar på att det är svårt att hitta studier som visar att ökad polisövervakning ökar bilbältesanvändningen när den är över 90 procent. Larsson och Gustafsson framför dock att massmediakampanjer och så kallade "blitzar" som genomförs 1-4 veckor och upprepas flera gånger per år kan medföra att en hög bilbältesanvändning bibehålls (hänvisning sker till ETSC, 1999). I Pepper (2008) framgår att det finns goda möjligheter att påverka bilbältesanvändning genom övervakning och att effekten kan öka genom lokal publicitet och kampanjer. Det är mer effektivt att inte ha förvarning om en bilbälteskontroll än att ha en förvarning om dessa kontroller (Pepper, 2008).

Zaal (1994) lyfter även fram vikten av att polisen bedriver övervakningsarbete för att minska rödljuskörning. Zaal hänvisar till Leggett (1993) som pekar på vikten av strategiskt fokusering till

högriskplatser på tider med en hög trafikintensitet och där rapportera rödljuskörningar. Med en begränsad polisinsats går det enligt författaren att få en god allmän preventiv effekt. Zaal hänvisar också till Sanderson och Cameron (1982) som menar att det bästa sättet är att förebygga rödljuskörningar är att se till att polispatruller sporadiskt men frekvent är synliga vid hög trafikintensitet på platser där det sker många korsningsolyckor. Som vid alla annan trafikövervakning är det viktigt med publicitet för att uppnå en effekt. Zaal framför att användningen av media kan öka allmänhetens medvetenhet om polisens olika aktiviteter mot rödljuskörning och detta kan ha en god allmänpreventiv effekt (Zaal, 1994).

En annan faktor som betonas av Zaal är att den fysiska trafikmiljön är viktig för trafiksäkerheten (Zaal, 1994). Polisen kan uppmärksamma farliga faktorer och informera väghållaren om detta. Det kan bidra till att öka trafiksäkerheten. För att underlätta övervakningsarbetet vad gäller stationära kontrollplatser finns ett behov av att påverka väghållare om att anlägga kontrollplatser på strategiska platser ur ett trafiksäkerhetsperspektiv (Woxblom m.fl., 2008).

Bilaga 3 – Bedömning av Rikspolisstyrelsens styrning

Mål	Bedömning
1. Minska antal dödade och skadade i trafiken	RPS får ett grönt värde eftersom denna övergripande målsättning förs fram på ett tydligt sätt.
2. Minska antal RF/drogpåverkade förare	RPS får ett grönt värde för att vikten av att komma tillrätta med denna problematik lyfts fram i ett flertal sammanhang.
2a. Stor spridning på kontrollerna i tid och rum	RPS får ett gult värde på grund av att de lyfter fram vikten av att genomföra många utandningsprov. De når dock inte upp till ett grönt värde eftersom det då hade krävts något annat än att lyfta fram betydelsen av antal utandningsprov (det hade krävts en betoning av vikten av en stor spridning vad gäller kontrollerna).
2b. Målinriktade kontroller	RPS får ett grönt värde för uttrycket: <i>"Detta allmänpreventiva arbete ska kompletteras med situationell brottsprevention där kontrollerna genomförs på platser och tider där polisen utifrån erfarenhet, kunskap och underrättelser kan förvänta sig att onyktra eller drogpåverkade förare finns."</i> Det är ett exempel på en skillnad vad gäller bedömningen av myndighetsplanerna (se bilaga 3) för vilka det krävs en högre grad av konkretisering kopplad till den lokala problembilden i länet för att få ett grönt värde.
2c. Inriktade kontroller	RPS får ett gult värde för att de berör vikten av att arbeta mot livsstilskriminella. Däremot uttryckts det för vagt för att få ett grönt värde vad gäller att arbeta mot denna målsättning.
2d. Insatser	RPS får ett gult värde. De har planlagt två nationella insatsveckor mot rattfylleriet. För att få ett grönt värde hade det krävts att RPS lyfte fram vikten även av lokala insatser (förutom de nationella insatsveckorna).
2e. Info-spridning	RPS får ett gult värde för att de ingår i deras plan att kombinerar de nationella insatsveckorna med publicitet om aktivitetet (sprider information om insatsveckor i media). För att få ett grönt värde hade det krävts att vikten av att genomföra lokal informationsspridning hade lyfts fram (utöver det som är kopplat till nationella insatsveckor).
2f. Ge information om/motivera vård	RPS får ett grönt värde för att det tydliggörs att RF/drograttfyllerister skall erbjudas samtal med beroendevården.
3. Sänkt hastighet	RPS får ett grönt värde för att de är tydliga med att lyfta fram vikten av att sänka

	medelhastigheten och hastighetens betydelse för trafiksäkerheten.
3a. Analys av olycksstatistik och hastighetsnivå till grund för övervakning	RPS får ett grönt värde beroende bl.a. på att de anger att: <i>"Polisen ska i samverkan med Trafikverket, Transportstyrelsen och övriga aktörer inom trafiksäkerhetsområdet ta fram tillförlitliga analyser. Analyserna ska sedan ligga till grund för de insatser som kan förväntas ge störst effekt för trafiksäkerheten."</i> Detta citat är ytterligare ett exempel på en skillnad mot bedömningen av myndighetsplanerna för vilka det krävs en högre grad av konkretisering kopplad till den lokala problembilden i länet för att få ett grönt värde.
3b. Spridning av kontrollerna i tid och rum (ej följa mönster)	RPS får ett rött värde vad gäller denna punkt eftersom man inte berör vikten av en spridning av kontrollerna i tid och rum så att kontrollerna inte skall vara alltför förutsägbara var och när de genomförs.
3c. Rapportera även lägre hastigheter	RPS får ett grönt värde för att vikten av detta lyfts fram på ett flertal ställen och med tydlighet.
3d. Insatser	RPS får ett gult värde. De har planlagt två nationella insatsveckor mot hastighet. För att få ett grönt värde hade det krävts att RPS lyfte fram vikten även av lokala insatser (förutom de nationella insatsveckorna).
3e. Info-spridning	RPS får ett gult värde för att de ingår i deras plan att kombinerar de nationella insatsveckorna med att skapa publicitet om aktivitet (sprider information om insatsveckor i media). För att få ett grönt värde hade det krävts att vikten av att genomföra lokal informationsspridning hade lyfts fram (utöver det som är kopplat till nationella insatsveckor), bl.a. att varna för kontrollerna.
3f. Använda rörlig ATK	RPS har fått ett gult värde för att vikten av ATK har lyfts fram. För att få ett grönt värde hade det krävts att målsättningen var formulerad på ett mer tydligt sätt vad avser användningen av rörlig ATK.
4. Minska övriga former av riskbeteenden	RPS får ett gult värde för att riksbeteendet i form av aggressiv körning tas upp, men det hade krävts en mer omfattande beskrivning av olika riskbeteende för att få ett grönt värde och att vikten av att angripa denna problematik och hur detta skulle kunna gå till tydliggjordes.
4a. Analys av olycksstatistik till grund för övervakning	RPS får ett gult värde för att man lyft fram att arbetet bör styras av analyser (se punkt 3a). Att värdet inte blir grönt vad gäller denna punkt (till skillnad med hastighet) har att göra med att det krävs mer än bara ett uttryck att trafikarbetet skall bygga på en analys/PUM etc. Vad gäller hastighetsfrågor beskrivs detta arbete på ett

	mer omfattande sätt jämfört med övriga former av riskbeteenden.
4b. Insatser	RPS får rött värde pga av att man inte har några nationella insatsveckor eller lyfter fram behovet av att genomföra lokala insatser mot denna problematik.
4c. Info-spridning	RPS får ett rött värde pga av att man inte har någon officiell kommunikationsstrategi vad gäller informationsspridning mot detta typ av beteende eller betonar vikten av lokal informationsspridning.
5. Hög användning av skyddsanordningar	RPS får ett gult värde vad gäller styrning som rör hög användning av skyddsanordningar. Det hade krävts en mer omfattande beskrivning för att nå upp till ett grönt värde.
5a. Insatser	RPS får ett gult värde. De har planlagt två nationella insatsveckor mot bälte/hjälm. För att få ett grönt värde hade det krävts att RPS lyfte fram vikten även av lokala insatser (förutom de nationella insatsveckorna).
5b. Info-spridning	RPS får ett gult värde för att de ingår i deras plan att kombinerar de nationella insatsveckorna med att skapa publicitet om aktiviteten (sprider information om insatsveckor i media). För att få ett grönt värde hade det krävts att vikten av att genomföra lokal informationsspridning hade lyfts fram (utöver det som är kopplat till nationella insatsveckor).
6. Bidra till att förbättra fysisk miljö samt påverka utbyggnaden av kontrollplatser	RPS får ett gult värde för att de lyfter fram vikten av att samverka med andra aktörer, men för att få ett grönt värde hade styrningen behövt vara mer konkret och dessutom innefatta en påverkan beträffande utbyggnaden av kontrollplatser.

Bilaga 4 - Bedömning av polismyndigheternas verksamhetsplaner

Mål	Bedömning
1. Minska antal dödade och skadade i trafiken	Vad som är myndighetens mål måste framgå och möjliggöra en uppföljning. Bedömningen kan göras lite olika beroende på utseendet på verksamhetsplanen. Om det är så att det finns en tydlig uppställning med myndighetens mål måste målsättningen vad gäller antal dödade och skadade i trafiken tas upp där för att få värde grönt. I verksamhetsplaner där målsättningar uttrycks i form av en löpande text kan värde grönt erhållas utan att det står under rubriken lokala mål (eller motsvarande).
2. Minska antal RF/drogpåverkade förare	Är en sammanvägning av hur väl respektive myndighet har definierat mål för att minska antal RF/drogpåverkade förare. Oprecisa uttryck kring vikten av att minska antal drogpåverkade förare kan ge färgen gul, även om myndigheten har fått rött i alla underliggande mål.
2a. Stor spridning på kontrollerna i tid och rum	För att tydliggöra skillnaden mellan olika myndigheter får inte en myndighet gult värde bara för att de nämner att det är viktigt med många slumpmässiga kontroller, vilket skulle bli fallet vad gäller övriga mål i bedömningsmallen. För att få gult måste också myndigheten ha ett målvärde i form av antal genomförda utandningsprov under året. För att få grönt krävs dock inte en fokusering på antal utandningsprov utan variabler i form av tid och plats måste lyftas fram på ett sätt som möjliggör en uppföljning. Det räcker inte med att i allmänna termer uttrycka att kontrollerna skall utföras på rätt tid och plats för att få ett grönt värde (ej heller gult värde vilket beskrivs innan).
2b. Målinriktade kontroller	För att få ett grönt värde måste målsättningen, som för alla mål, uttryckas på ett sätt som möjliggör en uppföljning. För att få ett gult värde måste det på något sätt framgå att det inte bara är intressant med ett visst antal utandningsprov, men det räcker inte med att i allmänna termer bara uttrycka att kontrollerna skall utföras på rätt tid och plats för att få ett gult värde.
2c. Inriktade kontroller	För att få ett grönt värde räcker det inte bara med att hänvisa till arbetssättet INVIT. Målsättningen måste uttryckas på ett sätt så den möjliggör en uppföljning. Det räcker heller inte med att i allmänna ordalag nämna att arbetet skall bedrivas enligt PUM (underrättelselett) för

	att få ett gult värde.
2d. Insatser	För att få ett grönt värde måste det planläggas flera insatser mot rattfylleri under året. Det räcker inte bara med de nationella insatsveckorna.
2e. Info-spridning	För att få annat värde än rött måste det formuleras en målsättning att olika former av informationsspridning skall ske mot rattfylleri.
2f. Ge information om/motivera vård	För att få ett grönt värde är det tillräckligt med att det finns en målsättning formulerad att uppdagade rattfylleri/drograttfyllerister skall erbjudas att få kontakt med socialtjänsten eller beroendevården. Det går att kritisera denna punkt (och i viss mån andra punkter) i bedömningsmallen för att det krävs en alltför låg ambitionsnivå för att få ett grönt värde. Anledningen till att det inte ingår ytterligare krav för att hamna på en grön nivå har att göra med att det då i stort sett bara skulle blir rött och skillnader mellan myndigheter skulle inte åskådliggöras. Utvecklingssteget riskerade att uppfattas som alltför långt och ouppnåeligt om detta och vissa andra mål var mer komplexa och innefattade ytterligare faktorer. Eftersom denna rapport har som syfte att bidra till att utveckla trafiksäkerhetsarbetet gjordes denna avvägning.
3. Sänkt hastighet	Är en sammanvägning av hur väl respektive myndighet har definierat mål för att sänka hastigheten. Oprecisa uttryck kring vikten av att minska medelhastigheten m.m. kan ge färgen gul, även om myndigheten har fått rött i alla underliggande mål.
3a. Analys av olycksstatistik och hastighetsnivå till grund för övervakning	För att få annat värde än rött krävs mer än formuleringen att övervakningen skall ske vid rätt tid och vid rätt plats.
3b. Spridning av kontroller i tid och rum (ej följa mönster)	För att få gult krävs enbart någon form av uttryck att kontrollerna skall spridas t.ex. att de skall ske både inom och utom tätort.
3c. Rapportera även lägre hastighetsöverträdelser	För att få grönt krävs att det finns en målsättning formulerad att nå en viss numerär nivå (på lång sikt bör denna typ av målsättningar undvikas, men kan vara fördelaktigt att ha under några år).
3d. Insatser	För att få ett grönt värde måste det planläggas flera insatser mot hastighet under året. Det räcker inte bara med de nationella insatsveckorna.
3e. Info-spridning	För att få annat värde än rött måste det formuleras en målsättning att olika former av informationsspridning skall ske mot hastighet.
3f. Använda rörlig ATK	För att få ett gult värde räcker det med att nämna att mobil ATK skall användas. För att få

	ett grönt värde krävs att målsättningen är formulerad på ett sådant sätt att omfattningen på ATK användningen kommer till uttryck.
4. Minska övriga former av riskbeteenden	För att få ett grönt värde finns det ett behov att beakta flera typer av riskbeteenden och att nivån på dessa riskbeteenden uttrycks på ett sådant sätt att det möjliggör en värdering om måluppfyllelse nåtts.
4a. Analys av olycksstatistik till grund för övervakning	För att få annat än ett rött värde krävs en analys av riksbeteenden. Det räcker t.ex. inte med att framföra att insatser skall genomföras för att minska skador på cyklister. Det krävs en analys av dessa skador – beror de på cyklister beteende, bilisters beteende, är de mer frekventa på vissa platser? etc
4b. Insatser	För att få annat värde än rött har det inte räckt med att myndighet bara i allmänna termer uppgivit att man skall göra insatser utan att preciserat vilket riskbeteende som avses.
4c. Info-spridning	För att få annat värde än rött måste det formuleras en målsättning att olika former av info-spridning skall ske mot ett visst riskbeteende.
5. Hög användning av skyddsanordningar	Det har räckt med att myndigheten preciserat ett mål som är uppföljningsbart gällande en skyddsanordning för att få ett grönt värde.
5a. Insatser	För att få annat värde än rött har det inte räckt med att myndighet bara i allmänna termer uppgivit att man skall göra insatser utan att preciserat vilka skyddsanordningar som avses.
5b. Info-spridning	För att få annat värde än rött måste det formuleras en målsättning att olika former av info-spridning skall ske för användning av en viss skyddsanordning.
6. Bidra till att förbättra fysisk miljö samt påverka utbyggnaden av kontrollplatser	Det har räckt att myndighet bara nämnt att det skall ske ett samarbete med aktörer som ansvarar för den fysiska miljön för att de skall få ett gult värde. För att få ett grönt värde krävs en högre grad av specificering om vad och med vem samverkan ska ske med.

Bilaga 5 – Bedömning av RPS uppföljning

Mål	Bedömning
1. Minska antal dödade och skadade i trafiken	På riksnivå i årsredovisningen tydliggörs utfallet vad gäller antalet skadade och dödade. Ett grönt värde erhålls på grund av detta. Vid uppföljning av resultatet på länsnivå i årsredovisningen görs däremot ingen uppföljning av antal dödade skadade i trafiken för respektive län. Ett rött värde erhålls på grund av detta.
2. Minska antal RF/drogpåverkade förare	På riksnivå i årsredovisningen sker en hänvisning till Vägverkets statistik över antal olyckor med misstänkt alkoholpåverkan samt förändringen vad gäller antal upptäckta rattfylleribrott. Ett grönt värde erhålls på grund av detta. På länsnivå i årsredovisningen görs ingen sådan uppföljning. Ett rött värde erhålls på grund av detta.
2a. Stor spridning på kontrollerna i tid och rum	På nationell nivå redovisas antal utförda LAU-prov, men inte någon uppföljning av var och när dessa prov har utförts. Uppföljningen på nationell nivå tilldelas därför ett gult värde. På länsnivå sker vare sig någon uppföljning av var, när eller hur många prov som utförts. Ett rött värde erhålls på grund av detta.
2b. Målinriktade kontroller	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av målinriktade kontrollerna.
2c. Inriktade kontroller	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av inriktade kontrollerna.
2d. Insatser	På nationell nivå redovisas det inte i årsredovisningen att det genomförts insatser mot rattfyllerister. Därigenom erhålls ett rött värde. Vad gäller länsnivå begär Rikspolisstyrelsen in en redovisning av antal utförda utandningsprov i samband med insatser mot rattfylleri. Dessutom så nämns det i årsredovisningen att det skett insatser mot rattfylleri, men det anges inte hur många insatser som genomförts och dess omfattning. Rikspolisstyrelsen får ett gult värde vad gäller uppföljning av insatser på länsnivå.
2e. Info-spridning	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av huruvida det skett olika former av informationsspridning som berör rattfylleri.
2f. Ge information om/motivera vård	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av huruvida rattfyllerister fått information om eller motiverats till vård.
3. Sänkt hastighet	På nationell nivå sker en redovisning beträffande förändring av omfattningen av utfärdade ordningsföreläggande för hastighets-

	överträdelser. Någon annan redovisning vad gäller hastighet görs inte. Av den anledningen ges ett gult värde. På länsnivå finns ingen återkommande punkt där det sker en redovisning av utfallet beträffande antalet utfärdade ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse. Någon annan redovisning vad gäller uppföljning av hastighet sker heller inte på länsnivå. Av den anledningen erhålls värde rött.
3a. Analys av olycksstatistik och hastighetsnivå till grund för övervakning	Varken på nationell nivå eller på ett återkommande sätt på länsnivå sker en redovisning av huruvida trafiksäkerhetsarbetet har bedrivits utifrån en analys av olycksstatistik.
3b. Spridning av kontroller i tid o rum (ej följa mönster)	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av huruvida kontrollerna har en spridning i tid och rum och att de ej följer ett visst mönster.
3c. Rapportera även lägre hastighetsöverträdelser	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av i vilken omfattning lägre hastighetsöverträdelser beivras.
3d. Insatser	På nationell nivå redovisas det inte årsredovisningen att det genomförts insatser mot hastighet. Därigenom erhålls ett rött värde. I samband med hastighetsinsatser kräver Rikspolisstyrelsen in en redovisning av polismyndigheterna vad gäller antal utfärdade ordningsföreläggande beträffande hastighetsöverträdelser. På länsnivå i årsredovisningen så nämns att det skett insatser mot hastighetsöverträdelser, men det anges inte hur många insatser som genomförts och dess omfattning. Rikspolisstyrelsen får ett gult värde vad gäller uppföljning av insatser på länsnivå.
3e. Info-spridning	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av huruvida det skett olika typer av informationsspridning som berör hastighetsöverträdelser.
3f. Använda rörlig ATK	På nationell nivå nämns att det är viktigt både med stationära och mobila ATK. En totalsumma vad gäller antalet ATK-ärenden redovisas, men utfallet vad gäller rörlig ATK går inte att utläsa. Av den anledningen erhålls ett rött värde. Vid uppföljningen på länsnivå nämns inte ATK.
4. Minska övriga former av riskbeteenden	På nationell nivå sker en redovisning beträffande förändring av omfattningen av utfärdade ordningsföreläggande för vissa former av riskbeteenden. Någon annan redovisning vad gäller riskbeteenden görs inte. Av den anledningen ges ett gult värde. På länsnivå finns ingen återkommande punkt där det sker en

	redovisning av utfallet beträffande antalet utfärdade ordningsföreläggande för andra riskbeteenden. Någon annan redovisning vad gäller uppföljning av andra riskbeteenden sker heller inte på länsnivå. Av den anledningen erhålls värde rött.
4a. Analys av olycksstatistik till grund för övervakning	Varken på nationell nivå eller på ett återkommande sätt på länsnivå sker en redovisning av huruvida trafiksäkerhetsarbetet har bedrivits utifrån en analys av olycksstatistik.
4b. Insatser	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av huruvida det skett insatser mot andra riskbeteenden.
4c. Info-spridning	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av huruvida det skett olika typer av informationsspridning som berör andra riskbeteenden.
5. Hög användning av skyddsanordningar	På nationell nivå sker en redovisning beträffande förändring av omfattningen av utfärdade ordningsföreläggande för ej använt bilbälte. Någon annan redovisning vad gäller användning av skyddsanordningar som omfattas av denna studie görs inte. Av den anledningen ges ett gult värde. På länsnivå finns ingen återkommande punkt där det sker en redovisning av utfallet beträffande antalet utfärdade ordningsföreläggande för att trafikanter ej använt skyddsanordningar. Någon annan redovisning vad gäller uppföljning av bilbältesanvändningen eller annan användning av skyddsanordningar sker heller inte på länsnivå. Av den anledningen erhålls värde rött.
5a. Insatser	På nationell nivå redovisas det inte i årsredovisningen att det genomförts insatser mot hastighet. Därigenom erhålls ett rött värde. På länsnivå så nämns att det skett insatser mot bilbälte, men det anges inte hur många insatser som genomförts och dess omfattning. Av den anledningen erhålls ett gult värde.
5b. Info-spridning	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av huruvida det skett olika typer av informationsspridning som berör användning av skyddsanordning.
6. Bidra till att förbättra fysisk miljö samt påverka utbyggnaden av kontrollplatser	Varken på nationell nivå eller på länsnivå sker en redovisning av huruvida det skett ett arbete som bidrar till att förbättra den fysiska miljön eller vilka försök som gjorts för att påverka utbyggnaden av kontrollplatser.

Bilaga 6 – Bedömning av polismyndigheternas uppföljning

Mål	Bedömning
1. Minska antal dödade och skadade i trafiken	För att få ett grönt värde krävs en jämförelse av antalet svårt skadade/skadade och döda med utfall från föregående år eller genomsnittsvärde för tidigare år.
2. Minska antal RF/drogpåverkade förare	Är en sammanvägning av hur väl respektive myndighet har följt upp verksamheten ur perspektivet att minska antal RF/drogpåverkade förare. För att få gult har det räckt med att myndigheten fått ett gult värde vad gäller uppföljning av målet "ett stort antal slumpmässiga kontroller" och att det skett en uppföljning av antalet RF/drograttfyllerister.
2a. Stor spridning av kontrollerna i tid o rum	För att få ett gult värde måste myndigheten ha ett målvärde i form av antal genomförda utandningsprov under året. För att få grönt värde krävs att variabler i form av tid och plats för kontrollerna följs upp.
2b. Målinriktade kontroller	För att få ett grönt värde krävs en uppföljning av målinriktade kontroller. För ett gult värde räcker det med att det påtalas att olika former av målinriktade kontroller har genomförts.
2c. Inriktade kontroller	För att få ett gult värde räcker det inte bara med att hänvisa till arbetssättet INVIT eller att arbetet har bedrivits enligt PUM (underrättelselett). Det krävs någon form av konkret information. För att få grönt värde krävs en sammanställning av de inriktade kontrollerna och dess utfall.
2d. Insatser	För att få ett grönt värde krävs att det tydliggörs hur många insatser som genomförts under året och dess omfattning. För att få gult värde krävs enbart att det framgår att det genomförts insatser vad gäller RF/drograttfylleri under året.
2e. Info-spridning	För att få ett grönt värde krävs att det skett en uppföljning av huruvida info-spridning till bl.a. media har genomförts och dess omfattning.
2f. Ge information om/motivera vård	För att få ett grönt värde krävs en uppföljning av hur arbetet för att ge information om och motivera vård har bedrivits.
3. Sänkt hastighet	Är en sammanvägning av hur väl respektive myndighet har följt upp verksamheten ur perspektivet att minska hastigheten. Ett gult värde har erhållits om antal ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser har följts upp. Det räcker således inte med att bara följa upp antal

	ordningsföreläggande (ordningsbotar) för att få ett gult värde eftersom det inte säger något om vilket typ av brott som rapporterats.
3a. Analys av olycksstatistik och hastighetsnivå grund för övervakning	För att få ett grönt värde krävs en uppföljning som utgår från olycksstatistik och uppmätt hastighetsnivå.
3b. Spridning av kontrollerna i tid och rum (ej följa mönster)	För att få ett grönt värde krävs en uppföljning som påvisar hur spridningen av hastighetskontrollerna skett.
3c. Rapportera även lägre hastighetsöverträdelser	För att få ett gult värde krävs en uppföljning av antal/andel hastighetsöverträdelser i det lägre spannet. För att få ett grönt värde krävs även en uppföljning vid vilka hastighetsgränser som dessa rapporter utfärdats eller att det går att bedöma kvaliteten i arbetet (t.ex. huruvida olycksanalys legat till grund för de platser där dessa ordningsförelägganden utfärdats).
3d. Insatser	För att få ett grönt värde krävs att det tydliggörs hur många insatser som genomförts under året och insatsernas omfattning eller effekt. För att få ett gult värde krävs enbart att det framgår att det genomförts insatser vad gäller hastighet under året.
3e. Info-spridning	För att få ett grönt värde krävs att det skett en uppföljning av huruvida olika typer av info-spridning har genomförts och dess omfattning.
3f. Använda rörlig ATK	För att få grönt värde krävs en uppföljning där det framgår i vilken omfattning rörlig ATK har använts.
4. Minska övriga former av riskbeteenden	Är en sammanvägning av hur väl respektive myndighet har följt upp verksamheten ur perspektivet att minska övriga former av riskbeteenden.
4a. Analys av olycksstatistik till grund för övervakning	För att få ett grönt värde krävs en uppföljning som utgår från olycksstatistik.
4b. Insatser	För att få ett grönt värde krävs att det tydliggörs hur många insatser som genomförts under året och dess omfattning eller effekt. För att få ett gult värde krävs att det framgår vilken typ av insats det är.
4c. Info-spridning	För att få ett grönt värde krävs att det skett en uppföljning av huruvida olika typer av info-spridning har genomförts och dess omfattning.
5. Hög användning av skyddsanordningar	Är en sammanvägning av hur väl respektive myndighet har följt upp verksamheten ur perspektivet att ha en hög användning av skyddsanordningar. Det räcker med att följt upp antal obot för ej använt bilbälte för att få ett gult värde.
5a. Insatser	För att få ett grönt värde krävs att det tydliggörs hur många insatser som genomförts under året

	och dess omfattning eller effekt. För att få gult värde krävs att det framgår vilken typ av insats det rört sig om.
5b. Info-spridning	För att få ett grönt värde krävs att det skett en uppföljning av huruvida olika typer av info-spridning har genomförts och dess omfattning.
6. Bidra till att förbättra fysisk miljö samt påverka utbyggnaden av kontrollplatser	För att få ett grönt värde krävs en uppföljning i vilken omfattning en samverkan med andra aktörer skett i syfte att förändra den fysiska trafikmiljön samt hur påverkan av utbyggnaden av kontrollplatser genomförts.

Bilaga 7 – Skriftliga kommunikationen med operativ personal på en polisstation gällande trafiksäkerhetsarbetet från juni 2012 till juni 2013¹⁰.

2012-06-11 (från Chef A)	f.k. (bifogade följande mail från trafikchefen) Hej! Här kommer resultatet på "trafiksidan " efter maj månad! Vi ligger 2510 efter vad det gäller utförda LAU-prov, 268 efter målvärdet för rapporterade hastighetsbot, och 28 under målvärdet för anträffade RF! Drog-Rf ligger vi precis på målvärdet för maj. På alla målvärden tappar vi för varje månad, så jag vill höja ett varningens finger för den trenden!
2012-08-02 (Chef B)	Hej alla! I går var jag på möte i N och under detta möte passade N på att informera oss om både det ena & det andra. Det han särskilt tryckte på var vikten av att vi klarar av våra mål, så väl de som berör krim & de som berör ordningsenheten. Direktiven från länspolismästaren är solklara, vi måste klara av de mål vi blivit tilldelade! Nåväl, jag skall inte tjata mer om detta, men då vi ligger ca 900-1000 (svårt att få fram en exakt siffra) blås efter så måste vi göra något "fiffigt" för att fixa till siffrorna. /../ När det gäller det "fiffiga", så vill jag först och främst att de som inte har lämnat in sina alcometrar gör det! Vidare så har vi några veckor framför oss med start nästa vecka, då vi har en del pass med mycket personal, ex tisdag kväll & onsdag kväll då vi har 4 resp 7 över stat och det finns fler pass som ser ut på det sättet. Vid dessa pass kommer vi att bemanna mot näpo med huvuduppgift att upprätta RF-kontroller på olika platser i kommunen. Med lite flax, så kan vi på detta sätt komma i kapp och så slipper vi att göra panikinsatser under hösten/vintern. /../ Om vi alla (jag & N skall också hjälpa till) gör vad vi kan för att vi skall fixa till siffrorna så kommer det att gå smärtfritt! Allt gott till er!

¹⁰ Något enstaka ord har korrigerats i texten. Namn har anonymiserats i texten genom att ersättas med N. Ordet (vi) har lagts till i något fall istället för N för att öka förståelsen.

2012-08-17 (Chef B)	Hej på er! Som ni alla känner till så har vi gjort ett "extra krafttag" för att förbättra våra trafikresultat vad det gäller antalet blås, rattfylleri & hastighet. Kravet från LPME är solklart, antalet blås skall klaras av! Ni har alla varit med eller kommer att vara med i detta extra krafttag på ett eller annat sätt. Vissa av er har fått dra ett större lass än andra och vi har "slimmat systemet" under vecka 34 för att få till dessa insatser + allt annat (tingsrättsbevakning mm). /../ Jag vill att ni som jobbar på N redovisar er planering till N så att hon kan bemanna er mot insatsen i den mån ni kommer att jobba mot trafik. Jag vill också att ni redovisar till mig "dag för dag" om ert resultat! /../																																
2012-08-21 (Chef B)	Hej på er! I dag har vi kommit halvvägs i den extra trafikinsats vi skapat för att komma till rätta med hastighets och blåsmålet och därför vill jag passa på att berätta hur vi ligger till. I insatsen har vi hittills blåst 1309 blås, rapporterat 18 hastighetsöverträdelser och tagit 3 rf. Utöver det har vi utfärdat ett antal andra O-bot, rapporterat ett 10-tal grovisar mm. Har jag nu räknat hyfsat rätt (detta är ingen exakt vetenskap) så kommer vi med insatsen att vara i fatt (..och för hoppningsvis fått en liten "buffert") i samband med Dräbertömningen i augusti, BRA JOBBAT!!! Så här ser de officiella månadsresultaten ut från trafiken: /.../ <table><tr><th>Månad</th><th>Antal prov</th><th>Antal prov vi borde klarat av</th><th>Differens</th></tr><tr><td>Juni</td><td>5523</td><td>6900</td><td>-1377</td></tr><tr><td>Juli</td><td>7147</td><td>8050</td><td>-903</td></tr><tr><td>Aug</td><td>8456*</td><td>9200</td><td>-744*</td></tr></table> * Siffran 8456 är det resultat vi har den 21/8 och efter halva insatsen. Målet är att de röda siffrorna skall vara gröna och att minustecknet vid differensen skall vara ett plustecken i samband med Dräbertömningen i augusti :) /.../ <table><tr><th>Månad</th><th>Antal rapporter</th><th>Antal rapporter vi borde utfört</th><th>Differens</th></tr><tr><td>Juni</td><td>283</td><td>300</td><td>-17</td></tr><tr><td>Juli</td><td>286</td><td>350</td><td>-64</td></tr><tr><td>Aug</td><td>304*</td><td>400</td><td>-96*</td></tr></table>	Månad	Antal prov	Antal prov vi borde klarat av	Differens	Juni	5523	6900	-1377	Juli	7147	8050	-903	Aug	8456*	9200	-744*	Månad	Antal rapporter	Antal rapporter vi borde utfört	Differens	Juni	283	300	-17	Juli	286	350	-64	Aug	304*	400	-96*
Månad	Antal prov	Antal prov vi borde klarat av	Differens																														
Juni	5523	6900	-1377																														
Juli	7147	8050	-903																														
Aug	8456*	9200	-744*																														
Månad	Antal rapporter	Antal rapporter vi borde utfört	Differens																														
Juni	283	300	-17																														
Juli	286	350	-64																														
Aug	304*	400	-96*																														

	* Siffran 304 är också den uppskattad efter de redovisningar jag fått efter respektive trafikinsatsspass. Nu är lasern tillbaka efter service och jag vill att ni tar med den ut så mycket ni kan och att ni använder den i samband med trafikkontrollerna. Målet är som ni förstår att vi skall kunna ändra färg på siffrorna och byta minus till plus även här. Kör hårt!
2012-08-27 (Chef B)	(Mail skickat till trafikchef, kopia till personalen) Hej! Här kommer N resultat från förra veckans kontroller. 617 LAU 1 RF 18 utfärdade O-bot på hastighet, 1 omhändertaget körkort och 1 primärrapport hastighet. 5 olovliga körningar 20 O-bot på bälte. Personalen har svårt att fylla i banketten, de tycker att den är krånglig, så du får redovisningen på detta sätt. Hoppas att det funkar än då.
12-08-31 (Chef A)	/../ NATIONELL HASTIGHETSVECKA Förra veckan var det nationell hastighetsvecka. N lyckades skrapa ihop 18 obot på hastighet. Bra jobbat Över huvud taget att ni gjort ett oerhört bra trafikarbete under sensommaren. Glöm nu inte lämna era drägrar för tömning. N kommer att tömma under nästa vecka. Fortsätt jobba med trafikmålen och håll i det goda resultatet som jag är säker på att vi kan visa när augusti är slut, Vi vill inte hamna i några panikåtgärder när året närmar sig sitt slut. /../
2012-09-07 (Chef A)	Hej alla Tack för en fantastisk upphämtning när det gäller trafikmålen. Bra jobbat :) Kan glädja er med en uppdaterad siffra på obot hastighet från trafikchefen. Vi är uppe i 352 obot hastighet (målvärdet tom augusti är förvisso 400) som är bättre än de 314 jag hade uppgift på. När det gäller blås har ni överträffat er själva. Vad sägs om drygt 12 884 blås. (Målvärdet för hela året är 13 300) Helt otroligt !! /../
12-10-12 (Chef A)	/../ Jag imponeras av det sätt ni tagit er an hastighetsmålet. Alla har tagit sitt ansvar och jag måste ge en eloge till N-gruppen som har tagit tag i trafikarbetet med stort engagemang. Kan inte låta bli att inflika ett utdrag från en trafikkontroll från den 9/10:

	Vid 19.00 kom vi ut och ställde upp hastighetskontroll på N. Den första som körde för fort uppvisade ett ryskt körkort och hade varit i Sverige alldeles för länge för att körkortet skulle vara giltigt. Han hade kört 90 km/h på en 70-väg. Rapport olovlig plus hastighet. /../
2012-10-26 (Chef A)	/../ MÅLARBETET NI ÄR HELT FANTASTISKA. På tal om målarbete så blev jag mållös när jag tittade på hur vi ligger till mot hastighetsmålet. Vi har tom igår (25/10) skrivit minst 511 obot på hastighet och målvärdet för oktober är 500 !! När året är slut skall vi ligga på 600 så nu har vi verkligen chansen att klara det åtagandet om vi håller i det som ni jobbat ikapp under september och oktober. :-) En extra eloge till N-turen och N-gruppen som har legat i ordentligt ! /../
2012-11-14 (Chef B)	Hej! I dag har vi haft ledningsmöte här i N och vad det gäller målarbetet i trafikmålen så kan vi bara konstatera att oktober månad är den månad då vi har grönt i antalet o-bot (över lag), antalet o-bot hastighet och antalet blås. Vi kan dock inte luta oss tillbaka, utan det gäller att vi kämpar på lite ytterligare för att vi skall ro målen i hamn! Detta gäller främst antalet o-bot hastighet och antalet blås, men även droggratfylleri. Ledningsgruppen, genom N, har därför satt upp en stor "lapp" (bladderblock) på dörren till garaget, där alla lätt kan se hur vi ligger till. Meningen är att ALLA efter avslutat pass SKALL fylla i vad man själv har gjort under aktuellt pass i målarbetet, så att vi på ett lättare sätt kan se om vi behöver gasa litet till. Lappen kommer att hållas uppdaterad så att ni på ett överskådligt sätt kan se hur vi ligger till. På ledningsmötet gjorde vi en gemensam arbetsfördelning av de arbetsinsatser som behövs för att nå fram. Prata därför med din närmaste chef för att just du skall få reda på vad som gäller för dig! Det viktiga är att ALLA hugger i och att vi hjälps åt så att vi slipper få "stolpe ut", dvs missar målen! Det vi har kvar i målarbetet är följande: Blås: 1113 st O-bot hastighet: 73 st (under de 14 första dagarna i november har vi endast rapporterat 2 hastighetsöverträdelser på hela näpot). Vidare saknas det 16 st drog rf för näpo N. För att vi skall vara på den säkra sidan och slippa "stolpe ut" skulle jag önska att vi blåser 1150 personer till, att vi utfärdar 80 hastighetsrapporter till och att vi rapporterar minst 16 droggratfylleri till. Kör hårt!

2012-12-21 (Chef B)	Hej alla! Jag vill liksom N passa på att tacka för det gångna året och för alla fantastiska insatser ni gjort för att dels rädda målsiffrorna på alla möjliga sätt, men även för det fantastiska arbete ni gör för att göra livet lite ljusare för de som drabbats för brott eller som sluppit att drabbas, genom era insatser (hmm, lång mening). I bland är det svårt att förmedla vad man tycker & hur man känner i vardagen. Man glömmer bort, tänker att det gör jag sen eller så tänker man inte över huvud taget.. Hur som, så vill jag att ni skall veta att jag & N är otroligt stolta och glada över att få representera er! Ni är fantastiska, glöm aldrig det!
2012-01-04 (Chef A)	Då kör vi... (Bifogar mail från trafikchef) Hej! God fortsättning till samtliga! På bifogade filer finns de åtaganden som N har 2013, och fördelningen på resp. NPO och trafiksektionen. Nu kör vi hårt från början och ser fram emot ett bra trafiksäkerhetsår! Lycka till!
2013-01-14 (Chef A)	BRA JOBBAT ! (Vidarebefordrar mail från trafikchef) Hej! Nu är 2012 summerat gällande åtaganden inom trafiksäkerhetsarbetet. Antalet döda i trafiken sänkte vi med fyra (4) st. och antalet skadade var det samma som 2011, 517 st. Tyvärr så nådde vi inte upp till åtagandet för DROG-RF där det blev -8, och för RF blev det -131. Alla andra mål/ åtagaden nådde vi, se bifogade filer. BRA JOBBAT! Tack för 2012 och nu laddar vi om för 2013
2013-03-08 (Chef B)	Ämne: Vd: Bältesvecka v.11 Hej! Som ni ser så är det nationell bältesvecka under nästa vecka vilket gör att vi skall vara extra noga med redovisningen av de OF som vi skriver. /.../
2013-03-14	Ämne: Trafikresultat jan-feb

(Chef B)	Hej på Er! Här kommer resultaten gällande trafiksidan för tiden januari - februari. Tyvärr ser det inte så bra ut gällande dessa resultat, vilket är ovanligt i N! Det som vi har grönt i - mot målvärdena - är O-bot, hastighet samt drog-RF. Vi har rött i LAU-prova samt RF! Samtliga resultat är sämre än 2012, så vi är INTE bättre än..... Det som också sjunker är rapporter- och O-bot gällande aggressiv körning, beteendebrott samt bälte. Även rapporteringen av olovliga - grov olovliga körningar sjunker markant. Detta får till följd att det redovisas mindre till åklagare, som även det mäts, och vi har under en längre tid redovisat mindre än föregående år! Som ni nog förstår så tror jag att vi alla måste fundera över vad som kan göras på resp. enhet för att få resultaten på trafiksidan att vända åt rätt håll! Men som vanligt..... vi kämpar på!
2013-03-15 (Chef A)	/../ N jobbade under veckan hårt med våra trafikmål. Bara i tisdags fick dem in 28 obot på hastighet. Otroligt bra jobbat och att ni dessutom började 5.00 på morgonen i onsdags visar på ett engagemang som heter duga :-) /../
2013-04-10 (Chef A)	Ämne: Vd: Trafikresultat jan-mars Hej Ni är helt fantastiska. Ni har hämtat upp det vi låg back under januari, februari och dessutom hamnat på grönt läge i mars ! Nu håller vi i dem här fina siffrorna.
2013-04-23 (Chef C)	Ämne: Uppföljning av mål: delvis ny rutin!!! Hej alla, Sedan någon vecka tillbaka ska vi följa upp varje vecka hur det går i målarbetet för N. För att underlätta npoC/bittr npoC:s redovisning, så finns från och med nu en måltavla m e m vapenrummet. På den ska resp medarbetare föra upp "pinnar" för det de gjort under passet. Använd alltså denna tavla istället för den gamla vid YB rummet. Detta utesluter naturligtvis inte att resp turlag/grupp fortsätter att ha egna uppföljningar i målarbetet. Måltavlan gäller hela npo:t, d v s ingen uppdelning i turlag/grupper. Detta börjar alltså gälla nu - kör hårt!

2013-05-08 (Chef C/D)	(Bifogat fil från trafikchef) Ämne: Trafikärenden redovisade till åklagaren Prioritet: Hög Hej på Er! Idag (onsdag 8/5¹¹) kom åter veckorapporterna gällande bl.a trafikärenden redovisade till åklagaren. Tyvärr så har siffran blivit sämre igen och vi är nu på -131 mot -106 föregående vecka! Jag vädjar nu till Er att ni tar upp vikten av att försöka rapportera mer olovliga körning mm med Er personal. Det är denna typ av ärenden som vi "släpar" i, och ju mer egeninitierade ärenden vi kan rapportera så blir siffrorna bättre! Vi på trafiksektionen har just nu inte "deg" att kunna redovisa mer än vi gör, så som sagt.... egeninitierade ärenden! Hjälps vi alla åt så tror jag att vi löser detta med tiden.....! Tack på förhand!
2013-05-14 (Chef B)	Ämne: Vd: Trafikresultat jan - april Vänner! Ni gör ett fantastiskt arbete i trafikmålet!
2013-06-11 (Chef B)	Hej Alla! Hatten av för er som kämpar på! Ni är helt fantastiska! Försök bara att kämpa på över sommaren, det vore ju toppen om vi inte hade någon ryggsäck i höst
2013-06-13 (Chef C)	Hej, Kom ihåg att skriva upp målresultat efter passen på: 1, Pappret m e m radiostället (vår tavla). Turuppföljningen. 2, Whiteboardtavlan m e m vapenrummet. Npouppföljningen.
2013-06-26 (Chef C)	Ämne: N-turen för juni Hej, Känns som mycket ungefärliga siffror från N-turs lappen m e m radioapparaterna, men ändå: Blås: 222 Obot 3 Obot hastighet: 10 RF 4 Drog RF 1 Nark 0 Inre utl 3 Topsning 0

¹¹ Datum korrigerat för att inte förvirra läsare (stod 8/6 i mail, vilket var fel).

2013-07-03 (Chef B)	En av våra livstidskriminella, N, är som ni säkert vet på fri fot. Han väntar på rättegång (grovt vållande till annans död, RF och grov RF samt grov vårdslöshet i trafik). Rättegångsdatum är satt till 21:a och 23:e oktober i N:s Tingsrätt. Det innebär att N kommer vara ute hela sommaren fram tills rättegången – Inget bra... Så jaga gärna upp honom och lagför honom. Är det så att han begår liknande brott som han står åtalad för så borde åklagare hålla med om att det är recidivfara och anhålla (tycker jag). Testa!
2013-07-05 (Chef B)	Hej alla! Nu har jag inte tjatat om målen ett tag så därför tycker jag att det kan vara på sin plats med lite tjat igen ☹ Nå väl, när N har sammanställt de siffror hon fått en från er så kan jag utläsa att ni gör ett riktigt bra jobb i trafikmålen, vi ligger grönt i blås & o-bot trots att det är semester. Faktum är att jag spår att vi kommer att inte kommer att halka efter allt för mycket i nästa månad heller, bara vi håller uppe tempot. Våra sorgebarn är tyvärr narkotikabrotten & och drograttfyllona, där har vi halkat efter!
2013-07-09 (Chef B)	Ämne: Tips på rattfylla Hej alla! Här får ni något att jaga!
2013-07-12 (Chef B)	Hej Alla! Varje helgfri fredag har vi en extra uppföljning om vad vi gjort i målarbetet under veckan i anslutning till taktiskt centrum. Denna uppföljning sköts av mig, den som svarar för mig eller av närpolischefen. Vid detta möte skall vi också redovisa en prognos på vad vi förväntas köra under kommande vecka. För att vi skall komma så nära sanningen som möjligt och för att vi skall kunna göra en vettig prognos så måste ni försöka att komma ihåg att fylla i vad ni gjort på "måltavlan" utanför vapenrummet. Gör det på enklaste sätt, dvs "plussa" på det ni gjort under passet till den siffra som redan står där och ändra sedan. Försök att göra detta så seriöst som möjligt, då vi inte är hjälpta av "fantasisiffror".
2013-07-18 (Chef A)	Ärende: Buskörning Tips: Det har eskalerat väldigt denna vecka med buskörning i skogen mellan N och N samt på N. Det buskörs med crossmotorcyklar varje kväll och dom blir fler och fler. Cyklar varje dag den vägen och såg idag en händelse som var väldigt nära en olycka då en crosscykel med två stycken på kom i mycket hög hastighet och var nära att köra på en liten flicka som cyklade samt mej. Mycket obehagligt
2013-08-06 (Chef A)	/.../ Förra veckan blev det något missförstånd med avrapporteringen på tavlan. Det fanns 1 narkotikabrott (och ingenting mer ☹) under hela veckan. Vi hade dock tur eftersom veckouppföljningen i fredags handlade om en helt annan diskussion än siffror. Saken är den att det distriktet saknar är egeninitierade brott (grov olovlig körning, rf, drogrf, ringa narkotikabrott m.m). Diskutera gärna på utsättningarna bra idéer hur vi kan jobba med detta på ett bra sätt. Jag är säker på att ni har en del goda idéer att komma med. Jag vill också passa på att nämna att vi var bäst i klassen under veckouppföljningen v.30 ☹

2013-08-13 (Chef A/D)	Hej! Under nästkommande vecka, 19 – 25 augusti, är det en nationell hastighetsvecka inom ramen för TISPOL. Inriktningen är kontroller vid skolor mm. och hastigheter på vägar med hastighetsbegränsning 30 – 60 km/h. /.../ Blankett för redovisning bifogas.
2013-09-20 (Chef C)	Hej, Under morgonen så har vi haft veckouppföljning som alltid på fredagarna. N och N ser bra ut medan vi sladdar efter den senaste veckan i BF målen (blås, obot, rf m m). Jag tror att det beror på: - Vi är färre än de andra - Vårt redovisningssystem med whiteboardtavlan fylls inte alltid i och det är den som vi använder när vi redovisar "uppåt". Om inte den fylls i ordentligt så får vi "skit i onödan", så att säga... <u>Direktiv:</u> Era respektive turlags/gruppers resultat i: - Blås - Obot - Obot, hastighet - RF - Drog RF - Nark brott - Topsning - Inre utlänningskontroll <u>Ska vara avläsliga för bitr npoC till varje fredag morgon.</u> Hur ni löser det är uppdragstaktik, men N-turen kommer att ha en pärm i YB rummet med flikar för resp medarbetare där den fyller i datum och antal efter respektive mål. Whiteboarden utgår alltså, eftersom jag tror att den inte funkar – helt enkelt! Det blir nu alltså bara nödvändigt att skriva upp sig på ett ställe, vilket torde vara en förbättring. Till nästa fredag är kravet från ledningen att vi redovisar <u>minst 10 egeninitierade ärenden</u>, d v s RF, drog RF, ringa narkbrott/npo.
2013-09-20 (Chef C)	Hej, Kraven på att redovisa vad vårt (och andras) npo:n presterar i BF målen har ökat. Därför måste vi ha en så exakt uppföljning som möjligt, så att bitr npoC på fredagar kan redovisa en så korrekt siffra som möjligt. För N-turens del så kommer det att finnas en målpärm fr o m nu (sannolikt vid den gamla whiteboard/måltavlan). Där fyller du i under din sifferflik som du är tilldelad: ___6___ när du ex tagit en rattfylla eller skrivit en obot.

	Om nu undrar mer om varför m m så är jag här dagtid och tillgänglig på min mbl (N – tveka INTE att höra av er om ni undrar över något. Kör hårt, N-turen!!!																
2013-09-20 (Chef C)	Komplettering: N beslutade att varje npo perioden 20/9-27/9 (fre-fre) ska "producera" minst 10 egeninitierade jobb (RF, Drog RF, Nark brott)! Gör ert yttersta och använd målpärmen er tur har(ex N- och N-turen), eller det system som ni väljer/redan har i er tur/grupp. Kör hårt och ha roligt!!!																
2013-09-20 (Chef A)	/.../ Målarbetet fortskrider med outtröttlig energi ? ☺ Mycket bra resultat, det enda vi ligger efter i är narkotikabrotten																
2013-09-27 (Chef A)	VERKSAMHET Nr har gjort i ordning pärmar till turlagen för att få bättre koll på måluppföljningen. N hade pärmar sedan tidigare. Målet med 10 egeninitierade ärenden/ vecka kommer att fortsätta. Vi kunde redovisa 15 sådana ärenden under veckan som gick.																
2013-09-30 (Chef C)	Hej igen, Då har jag redovisat npo målarbete för den gångna fredag-fredagperioden (20/9-27/9). Särskilt fokus den gångna perioden var på egeninitierade brott (RF, Drog RF och Nark brott) där vi skulle prestera 10 st – vi klarade 15,5 = mycket bra!!! Perioden 20-27/9 (veckomål inom parantes): <table> <tr> <td>Blås:</td><td>269 (230)</td></tr> <tr> <td>Obot:</td><td>6 (8)</td></tr> <tr> <td>Obot, hast.</td><td>5 (9)</td></tr> <tr> <td>RF:</td><td>1</td></tr> <tr> <td>Drog RF</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Nark.</td><td>14,5</td></tr> <tr> <td>Inre utl</td><td>9</td></tr> <tr> <td>Topsning</td><td>1</td></tr> </table> Ambitionen för nästa period (27/9-4/10) är att "ligga i" med obot m m, men fortsatt <u>fokus på upptäckt kring RF, Drog RF och Nark brott!</u> Lycka till!	Blås:	269 (230)	Obot:	6 (8)	Obot, hast.	5 (9)	RF:	1	Drog RF	0	Nark.	14,5	Inre utl	9	Topsning	1
Blås:	269 (230)																
Obot:	6 (8)																
Obot, hast.	5 (9)																
RF:	1																
Drog RF	0																
Nark.	14,5																
Inre utl	9																
Topsning	1																
2013-09-30 (Chef C)	Hej, Mycket bra att ni fortsätter att producera obotar!!! Hjälp varandra att påminna om att vara noggranna när ni fyller i – i den senaste "högen" så saknades uppgifter i ungefär hälften av obotarna. Exempel på fel: - Glömt att skriva hela personnumret - Fel kod - Underskrift - Turlagstillhörighet (skrivs längs ned till höger, ex N) Lycka till!																

Bilaga 8 – Antal utfärdade ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse under år 2012 per kommun. Källa: RIOB.

Placering	Kommun	Antal utfärdade ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse under ett år	Hur många hastighetsöverträdelser som rapporterades i genomsnitt/vecka.
1	Stockholm	7758	149,2
2	Malmö	5077	97,6
3	Göteborg	3619	69,6
4	Nyköping	3330	64,0
5	Norrköping	3321	63,9
6	Helsingborg	3051	58,7
7	Örebro	2955	56,8
8	Jönköping	2610	50,2
9	Halmstad	2570	49,4
10	Uppsala	2445	47,0
11	Kristianstad	2344	45,1
12	Linköping	2118	40,7
13	Lund	1996	38,4
14	Västerås	1858	35,7
15	Falkenberg	1831	35,2
16	Solna	1752	33,7
17	Sundsvall	1746	33,6
18	Karlskrona	1695	32,6
19	Huddinge	1576	30,3
20	Södertälje	1510	29,0
21	Karlstad	1393	26,8
22	Lidköping	1347	25,9
23	Sollentuna	1325	25,5
24	Lomma	1263	24,3
25	Hässleholm	1237	23,8
26	Ängelholm	1224	23,5
27	Botkyrka	1189	22,9
28	Sala	1159	22,3
29	Sigtuna	1155	22,2
30	Örnsköldsvik	1110	21,3
31	Skellefteå	1097	21,1
32	Enköping	1005	19,3
33	Eskilstuna	971	18,7
34	Mjölby	960	18,5
35	Östersund	953	18,3

36	Vaggeryd	906	17,4
37	Haninge	899	17,3
38	Laholm	791	15,2
39	Norrtälje	790	15,2
40	Karlshamn	788	15,2
41	Umeå	786	15,1
42	Ljungby	771	14,8
	Borås	771	14,8
44	Luleå	770	14,8
45	Varberg	752	14,5
46	Lindesberg	727	14,0
47	Kalmar	712	13,7
48	Sundbyberg	698	13,4
49	Faluns	684	13,2
50	Ronneby	666	12,8
51	Valdersmarsvik	656	12,6
52	Kungsbacka	641	12,3
53	Gotland	637	12,3
54	Upplands Väsby	617	11,9
55	Kristinehamn	614	11,8
56	Vänersborg	605	11,6
57	Nacka	600	11,5
58	Arboga	588	11,3
59	Eslöv	575	11,1
60	Piteå	562	10,8
	Surahammar	562	10,8
62	Uddevalla	561	10,8
63	Gävle	548	10,5
64	Järfälla	546	10,5
	Söderköping	546	10,5
66	Täby	514	9,9
67	Kumla	497	9,6
68	Motala	494	9,5
69	Kiruna	488	9,4
70	Värnamo	487	9,4
71	Växjö	486	9,3
72	Västervik	474	9,1
73	Örkelljunga	464	8,9
74	Hallsberg	459	8,8
75	Österåker	454	8,7
	Finspång	454	8,7
77	Kungälv	452	8,7
78	Härryda	444	8,5
79	Mölndal	440	8,5
80	Kävlinge	436	8,4

Bilaga 8

81	Karlskoga	435	8,4
82	Vellinge	432	8,3
83	Danderyd	430	8,3
84	Landskrona	427	8,2
85	Håbo	420	8,1
86	Skövde	419	8,1
87	Berg	417	8,0
88	Strängnäs	411	7,9
89	Krokom	405	7,8
90	Ljusdal	398	7,7
	Perstorp	398	7,7
92	Åre	397	7,6
93	Ekerö	393	7,6
94	Partille	388	7,5
95	Torsby	385	7,4
96	Svedala	383	7,4
97	Ånge	382	7,3
98	Katrineholm	381	7,3
99	Hudiksvall	379	7,3
100	Kalix	361	6,9
	Köping	361	6,9
102	Tomelilla	354	6,8
103	Trelleborg	349	6,7
104	Timrå	344	6,6
105	Värmdö	338	6,5
106	Hedemora	336	6,5
107	Bromölla	325	6,3
108	Borlänge	323	6,2
	Ystad	323	6,2
110	Osby	322	6,2
111	Essunga	321	6,2
112	Oskarshamn	318	6,1
113	Nynäshamn	316	6,1
	Nora	316	6,1
115	Vara	312	6,0
116	Härnösand	311	6,0
117	Stenungsund	309	5,9
118	Storuman	308	5,9
119	Salem	307	5,9
120	Knivsta	306	5,9
121	Halstahammar	303	5,8
122	Burlöv	302	5,8
	Arvika	302	5,8
124	Mariestad	300	5,8
125	Vallentuna	298	5,7

Bilaga 8

126	Flen	293	5,6
127	Mönsterås	292	5,6
128	Alingsås	291	5,6
129	Nässjö	290	5,6
130	Strömstad	287	5,5
131	Gällivare	282	5,4
132	Nybro	281	5,4
133	Trollhättan	277	5,3
134	Vadstena	274	5,3
135	Kungsör	273	5,3
136	Tierp	272	5,2
137	Falköping	268	5,2
138	Hagfors	266	5,1
139	Klippan	265	5,1
140	Bräcke	264	5,1
141	Sölvesborg	263	5,1
	Sunne	263	5,1
143	Degerfors	262	5,0
144	Upplands-bro	261	5,0
145	Åstorp	260	5,0
146	Hörby	258	5,0
147	Simrishamn	255	4,9
148	Mörbylånga	252	4,8
	Tyresö	252	4,8
150	Vårgårda	251	4,8
151	Borgholm	250	4,8
152	Säffle	248	4,8
153	Söderhamn	243	4,7
	Vilhelmina	243	4,7
	Hällefors	243	4,7
156	Laxå	239	4,6
157	Hylte	236	4,5
158	Rättvik	233	4,5
159	Lycksele	232	4,5
160	Tanum	224	4,3
161	Båstad	218	4,2
162	Strömsund	217	4,2
163	Mark	216	4,2
164	Östra Göinge	215	4,1
165	Sandviken	214	4,1
166	Grums	211	4,1
167	Bollnäs	209	4,0
	Sjöbo	209	4,0
169	Sollefteå	208	4,0
170	Malung-Sälen	206	4,0

Bilaga 8

171	Trosa	197	3,8
172	Gisslaved	193	3,7
173	Lerum	189	3,6
174	Skara	187	3,6
175	Nykvarn	186	3,6
176	Eksjö	183	3,5
177	Forshaga	180	3,5
	Grästorp	180	3,5
179	Skurup	179	3,4
180	Ulricehamn	178	3,4
181	Ludvika	177	3,4
	Boxholm	177	3,4
	Ödeshög	177	3,4
184	Torsås	171	3,3
185	Boden	168	3,2
	Kil	168	3,2
187	Kramfors	166	3,2
188	Härjedalen	165	3,2
189	Haparanda	164	3,2
	Höör	164	3,2
	Staffantorp	164	3,2
192	Uppvidinge	162	3,1
	Östhammar	162	3,1
194	Lidingö	157	3,0
195	Robertsfors	154	3,0
196	Säter	152	2,9
197	Askersund	146	2,8
198	Älmhult	144	2,8
199	Lekeberg	143	2,8
200	Åtvidaberg	141	2,7
201	Götene	140	2,7
202	Alvesta	138	2,7
203	Vingåker	137	2,6
204	Markaryd	135	2,6
	Höganäs	135	2,6
	Gnesta	135	2,6
207	Älvkarleby	131	2,5
208	Mellerud	126	2,4
209	Fagersta	120	2,3
	Lilla Edet	120	2,3
211	Ragunda	116	2,2
212	Dorotea	115	2,2
	Åmål	115	2,2
	Svalöv	115	2,2
215	Älvsbyn	113	2,2

Bilaga 8

216	Mora	112	2,2
217	Olofström	110	2,1
218	Sävsjö	108	2,1
219	Vännäs	107	2,1
220	Sorsele	106	2,0
221	Vimmerby	103	2,0
222	Vetlanda	101	1,9
	Kinda	101	1,9
224	Avesta	100	1,9
	Tranås	100	1,9
226	Tjörn	98	1,9
227	Norberg	97	1,9
	Ljusnareberg	97	1,9
229	Bollebygd	95	1,8
230	Öckerö	93	1,8
231	Bjuv	88	1,7
	Filipstad	88	1,7
233	Övertorneå	84	1,6
	Gullspång	84	1,6
235	Aneby	83	1,6
	Emmaboda	83	1,6
237	Munkedal	81	1,6
238	Jokkmokk	78	1,5
239	Orust	75	1,4
240	Vindeln	73	1,4
241	Karlsborg	71	1,4
242	Hofors	68	1,3
	Årjäng	68	1,3
244	Töreboda	67	1,3
245	Nordanstig	59	1,1
246	Lessebo	58	1,1
	Arjeplog	58	1,1
248	Arvidsjaur	57	1,1
	Pajala	57	1,1
	Vaxholm	57	1,1
	Heby	57	1,1
252	Hammarö	55	1,1
	Skinnskatteberg	55	1,1
254	Gnosjö	51	1,0
	Svenljunga	51	1,0
	Tibro	51	1,0
257	Leksand	50	1,0
	Nordmaling	50	1,0
259	Åsele	49	0,9
	Herrljunga	49	0,9

Bilaga 8

	Sotenäs	49	0,9
262	Oxelösund	44	0,8
263	Tingsryd	43	0,8
	Eda	43	0,8
	Storfors	43	0,8
266	Överkalix	40	0,8
267	Ockelbo	39	0,8
268	Lysekil	35	0,7
269	Ovanåker	34	0,7
270	Habo	33	0,6
	Smedjebacken	33	0,6
272	Hultsfred	31	0,6
273	Mullsjö	30	0,6
	Vansbro	30	0,6
275	Högsby	28	0,5
	Norsjö	28	0,5
	Tidaholm	28	0,5
278	Gagnef	26	0,5
279	Munkfors	24	0,5
	Orsa	24	0,5
281	Tranemo	23	0,4
282	Ale	22	0,4
283	Färgelanda	21	0,4
284	Älvdalen	20	0,4
285	Hjo	18	0,3
	Bengtsfors	18	0,3
287	Dals-Ed	14	0,3
288	Malå	12	0,2
289	Ydre	9	0,2
290	Bjurholm	3	0,1

Bilaga 9 – Bilbältesanvändning år 2012. Källa: NTF.

Placering	Kommun	Län	Procent bilbältesanvändning
1	Bräcke	Jämtland	100,00%
2	Vännäs	Västerbotten	99,80%
3	Järfälla	Stockholm	99,70%
	Älvsbyn	Norrbotten	99,70%
5	Halmstad	Halland	99,60%
6	Ekerö	Stockholm	99,50%
7	Hylte	Halland	99,40%
8	Gagnef	Dalarna	99,30%
	Tyresö	Stockholm	99,30%
10	Bjuv	Skåne	99,10%
	Nacka	Stockholm	99,10%
12	Vaggeryd	Jönköping	99,00%
13	Huddinge	Stockholm	98,90%
	Jönköping	Jönköping	98,90%
	Värnamo	Jönköping	98,90%
16	Trelleborg	Skåne	98,80%
17	Åstorp	Skåne	98,70%
18	Laholm	Halland	98,50%
19	Falkenberg	Halland	98,40%
	Haninge	Stockholm	98,40%
	Kävlinge	Skåne	98,40%
22	Alvesta	Kronoberg	98,30%
	Gislaved	Jönköping	98,30%
	Norrköping	Östergötland	98,30%
	Varberg	Halland	98,30%
26	Malmö	Skåne	98,00%
27	Sollentuna	Stockholm	97,90%
28	Umeå	Västerbotten	97,80%
29	Östersund	Jämtland	97,80%
30	Berg	Jämtland	97,70%
	Hässleholm	Skåne	97,70%
	Uppsala	Uppsala	97,70%
33	Kristinehamn	Värmland	97,60%
34	Kristianstad	Skåne	97,50%
	Lessebo	Kronoberg	97,50%
	Täby	Stockholm	97,50%
37	Sala	Västmanland	97,40%
	Västerås	Västmanland	97,40%
39	Kungsbacka	Halland	97,20%
	Sjöbo	Skåne	97,20%

41	Bålsta/	Håbo	97,10%
	Nässjö	Jönköping	97,10%
43	Burlöv	Skåne	97,00%
44	Skövde	Västra Götaland	96,90%
45	Aneby	Jönköping	96,70%
	Danderyd	Stockholm	96,70%
	Kungälv	Västra Götaland	96,70%
	Mora	Dalarna	96,70%
	Piteå	Norrbotten	96,70%
50	Uddevalla	Västra Götaland	96,60%
51	Arboga	Västmanland	96,50%
	Höör	Skåne	96,50%
	Karlskrona	Blekinge	96,50%
54	Falun	Dalarna	96,40%
	Munkedal	Västra Götaland	96,40%
	Stockholms	Stad	96,40%
57	Katrineholm	Södermanland	96,30%
58	Bollebygd	Västra Götaland	96,20%
	Götene	Västra Götaland	96,20%
	Kumla	Örebro	96,20%
	Lerum	Västra Götaland	96,20%
	Linköping	Östergötland	96,20%
	Lysekil	Västra Götaland	96,20%
	Älmhult	Kronoberg	96,20%
65	Nyköping	Södermanland	96,10%
66	Lund	Skåne	96,00%
	Stenungsund	Västra Götaland	96,00%
	Vänersborg	Västra Götaland	96,00%
69	Eslöv	Skåne	95,90%
	Kiruna	Norrbotten	95,90%
	Nybro	Kalmar	95,90%
72	Hammarö	Värmland	95,80%
73	Borås	Västra Götaland	95,70%
74	Gnosjö	Jönköping	95,70%
	Knivsta	Uppsala	95,70%
	Salem	Stockholm	95,70%
	Strängnäs	Södermanland	95,70%
	Växjö	Kronoberg	95,70%
	Åmål	Västra Götaland	95,70%
80	Hedemora	Dalarna	95,60%
	Skara	Västra Götaland	95,60%
	Upplands	Väsby	95,60%
	Ängelholm	Skåne	95,60%
84	Askersund	Örebro	95,30%
	Bengtsfors	Västra Götaland	95,30%

	Flen	Södermanland	95,30%
	Ljusdal	Gävleborg	95,30%
	Tomelilla	Skåne	95,30%
89	Norrtälje	Stockholm	95,20%
	Söderhamn	Gävleborg	95,20%
	Ystad	Skåne	95,20%
	Örebro	Örebro	95,20%
93	Mellerud	Västra Götaland	95,10%
	Mölnadal	Västra Götaland	95,10%
	Skellefteå	Västerbotten	95,10%
96	Habo	Jönköping	95,00%
	Trollhättan	Västra Götaland	95,00%
98	Dals Ed	Västra Götaland	94,90%
	Fagersta	Västmanland	94,90%
	Finspång	Östergötland	94,90%
	Söderköping	Östergötland	94,90%
	Åre	Jämtland	94,90%
103	Gnesta	Södermanland	94,80%
	Grästorps	Västra Götaland	94,80%
	Vadstena	Östergötland	94,80%
106	Eksjö	Jönköping	94,70%
	Mullsjö	Jönköping	94,70%
	Nynäshamn	Stockholm	94,70%
	Timrå	Västernorrland	94,70%
110	Enköping	Uppsala	94,60%
	Härnösand	Västernorrland	94,60%
112	Bromölla	Skåne	94,40%
	Hagfors	Värmland	94,40%
	Kungsör	Västmanland	94,40%
115	Svalöv	Skåne	94,30%
	Örnsköldsvik	Västernorrland	94,30%
117	Hallstahammar	Västmanland	94,20%
	Ljungby	Kronoberg	94,20%
	Nora	Örebro	94,20%
	Solna Stad	Stockholm	94,20%
	Vingåker	Södermanland	94,20%
122	Strömstad	Västra Götaland	94,10%
	Sundsvall	Västernorrland	94,10%
124	Bollnäs	Gävleborg	94,00%
	Grums	Värmland	94,00%
	Jokkmokk	Norrbottn	94,00%
	Karlshamn	Blekinge	94,00%
	Tranås	Jönköping	94,00%
129	Simrishamn	Skåne	93,90%
	Vimmerby	Kalmar	93,90%

	Örkelljunga	Skåne	93,90%
132	Härryda	Västra Götaland	93,80%
	Valdemarsvik	Östergötland	93,80%
134	Mark	Västra Götaland	93,70%
135	Essunga	Västra Götaland	93,50%
	Falköping	Västra Götaland	93,50%
137	Filipstad	Värmland	93,40%
	Gävle	Gävleborg	93,40%
	Hallsberg	Örebro	93,40%
	Södertälje	Stockholm	93,40%
	Östra Göinge	Skåne	93,40%
142	Laxå	Örebro	93,30%
	Åsele	Västerbotten	93,30%
144	Lilla Edet	Västra Götaland	93,20%
	Ovanåker	Gävleborg	93,20%
	Öckerö	Västra Götaland	93,20%
147	Hörby	Skåne	93,00%
	Mariestad	Västra Götaland	93,00%
	Ydre	Östergötland	93,00%
150	Markaryd	Kronoberg	92,90%
	Osby	Skåne	92,90%
	Partille	Västra Götaland	92,90%
	Sunne	Värmland	92,90%
154	Eda	Värmland	92,80%
	Lycksele	Västerbotten	92,80%
	Ronneby	Blekinge	92,80%
157	Kalmar	Kalmar	92,70%
158	Båstad	Skåne	92,60%
	Karlskoga	Örebro	92,60%
	Kinda	Östergötland	92,60%
	Köping	Västmanland	92,60%
	Östhammar	Uppsala	92,60%
163	Allingsås	Västra Götaland	92,50%
	Degerfors	Örebro	92,50%
	Oxelösund	Södermanland	92,50%
	Tanumshede	Västra Götaland	92,50%
167	Orust	Västra Götaland	92,40%
168	Torsby	Värmland	92,30%
169	Borlänge	Dalarna	92,10%
	Lindesberg	Örebro	92,10%
	Ljusnarsberg	Örebro	92,10%
	Sollefteå	Västernorrland	92,10%
	Töreboda	Västra Götaland	92,10%
174	Sundbyberg	Stockholm	92,00%
	Värmdö	Stockholm	92,00%

176	Skinnskatteberg	Västmanland	91,90%
177	Norberg	Västmanland	91,80%
178	Nordmaling	Västerbotten	91,70%
179	Krokom	Jämtland	91,50%
	Arvidsjaur	Norrbotten	91,40%
	Dorotea	Västerbotten	91,40%
	Sävsjö	Jönköping	91,40%
183	Västervik	Kalmar	91,30%
184	Eskilstuna	Södermanland	90,90%
	Karlstad	Värmland	90,90%
	Perstorp	Skåne	90,90%
	Ragunda	Jämtland	90,90%
	Sigtuna	Stockholm	90,90%
	Säffle	Värmland	90,90%
	Älvkarleby	Uppsala	90,90%
191	Mönsterås	Kalmar	90,70%
	Tingsryd	Kronoberg	90,70%
193	Kil	Värmland	90,40%
	Lidingö	Stockholm	90,40%
	Lidköping	Västra Götaland	90,40%
	Ockelbo	Gävleborg	90,40%
197	Göteborg	Västra Götaland	90,30%
198	Karlsborg	Västra Götaland	90,20%
	Kramfors	Västernorrland	90,20%
200	Gotland	Gotland	89,80%
	Hudiksvall	Gävleborg	89,80%
	Nykvarn	Stockholm	89,80%
	Upplands Bro	Stockholm	89,80%
	Vallentuna	Stockholm	89,80%
205	Ale	Västra Götaland	89,60%
	Sölvesborg	Blekinge	89,60%
	Torsås	Kalmar	89,60%
	Vetlanda	Jönköping	89,60%
209	Ulricehamn	Västra Götaland	89,50%
210	Trosa	Södermanland	89,40%
211	Borgholm	Kalmar	89,30%
	Vårgårda	Västra Götaland	89,30%
213	Tidaholm	Västra Götaland	89,20%
214	Heby	Uppsala	89,10%
	Hällefors	Örebro	89,10%
	Härjedalen	Jämtland	89,10%
	Säter	Dalarna	89,10%
218	Boden	Norrbotten	89,00%
219	Motala	Östergötland	88,90%
220	Klippan	Skåne	88,80%

	Norsjö	Västerbotten	88,80%
	Tranemo	Västra Götaland	88,80%
	Ödeshög	Östergötland	88,80%
224	Olofström	Blekinge	88,70%
225	Helsingborg	Skåne	88,60%
226	Österåker	Stockholm	88,50%
227	Landskrona	Skåne	88,20%
	Skurup	Skåne	88,20%
	Vilhelmina	Västerbotten	88,20%
230	Hofors	Gävleborg	88,10%
	Oskarshamn	Kalmar	88,10%
	Tjörn	Västra Götaland	88,10%
233	Smedjebacken	Dalarna	87,90%
234	Sandviken	Gävleborg	87,80%
235	Högsby	Kalmar	87,60%
	Lekeberg	Örebro	87,60%
	Strömsund	Jämtland	87,60%
238	Gällivare	Norrbottn	87,50%
239	Mörbylånga	Kalmar	87,40%
240	Åtvidaberg	Östergötland	87,30%
241	Färgelanda	Västra Götaland	87,10%
	Hultsfred	Kalmar	87,10%
243	Hova	Västra Götaland	86,80%
244	Hjo	Västra Götaland	86,70%
245	Boxholm	Östergötland	86,60%
246	Vara	Västra Götaland	86,50%
247	Leksand	Dalarna	86,20%
	Vindeln	Västerbotten	86,20%
249	Tibro	Västra Götaland	86,10%
250	Avesta	Dalarna	86,00%
251	Herrljunga	Västra Götaland	85,90%
252	Luleå	Norrbottn	85,80%
253	Staffanstorps	Skåne	85,50%
254	Forshaga	Värmland	85,30%
255	Svedala	Skåne	85,10%
	Årjäng	Värmland	85,10%
257	Arvika	Värmland	85,00%
	Haparanda	Norrbottn	85,00%
259	Emmaboda	Kalmar	84,90%
260	Vellinge	Skåne	84,90%
	Surahammar	Västmanland	84,60%
262	Uppvidinge	Kronoberg	84,50%
263	Överkalix	Norrbottn	84,40%
264	Lomma	Skåne	84,30%
265	Bjurholm	Västerbotten	84,20%

266	Sorsele	Västerbotten	84,10%
267	Övertorneå	Norrbotten	84,00%
268	Vaxholm	Stockholm	83,70%
269	Malå	Västerbotten	83,60%
270	Sotenäs	Västra Götaland	83,50%
271	Storuman	Västerbotten	82,90%
	Älvdalen	Dalarna	82,90%
273	Mjölby	Östergötland	82,80%
274	Munkfors	Värmland	82,70%
275	Botkyrka	Stockholm	82,60%
	Nordanstig	Gävleborg	82,60%
277	Svenljunga	Västra Götaland	82,30%
278	Höganäs	Skåne	82,20%
279	Tierp	Uppsala	81,90%
280	Robertsfors	Västerbotten	81,60%
281	Orsa	Dalarna	81,00%
282	Kalix	Norrbotten	80,20%
283	Arjeplog	Norrbotten	80,10%
284	Ludvika	Dalarna	80,00%
285	Rättvik	Dalarna	79,30%
286	Ånge	Västernorrland	74,80%
287	Vansbro	Dalarna	72,80%
288	Malung	Dalarna	72,60%
289	Storfors	Värmland	72,00%
290	Pajala	Norrbotten	71,20%

Bilaga 10 – De platser i landet där det utfärdades flest ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser. Källa: RIOB.

Placering	Plats angiven på ordningsföreläggande	Antal utfärdade ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse
1	E6, Slöinge, Falkenberg	1084
2	E6, Helsingborg (Ospec)	1071
3	E4, Sjösa, Nyköping	755
4	Inre Ringvägen, Malmö (Ospec)	651
5	E4, Krängesberg, Vaggeryd	629
6	E6, Flädie, Lomma	588
7	Rv 55, Simonstorp, Norrköping	583
8	E4, Södertälje (Ospec)	560
9	E6, Wrangelsro, Halmstad	540
10	Rv 44, Kartåsen, Lidköping	520
11	Rv 70, Bergsjön, Sala	489
12	E4, Enstaberg, Nyköping	452
13	Rv 50, Lillån, Örebro	450
14	E4, Hållet, Nyköping	431
15	E4, Linköping (Ospec)	421
16	Amiralsgatan, Malmö	414
17	E4, Frösunda-Haga, Solna	409
18	Ringvägen, Zinkendams IP, Stockholm	356
19	Nynäsvägen, Stockholm (Ospec)	350
20	Rv 66, Ramnäs, Surahammar	349
21	E22, Kårtorp, Valdersmarsvik	340
22	E4, Sillekrog, Nyköping	338
23	E18, Ursvik, Sundbyberg	334
24	E20, Lv 501, Arboga (Ospec)	332
25	E4, Tureberg, Sollentuna	331
26	Föreningsgatan, Malmö	325
27	E6, Skottorp, Laholm	318
28	E6, Fyllebro, Halmstad	316
29	Pildamsvägen, Malmö	310
30	E4, Västberga, Stockholm	295
31	Laholmsvägen, Halmstad (Ospec)	294
32	Björnfallet, Örebro	285
33	E4, Vädersta, Mjölby	284
34	Arlandaleden, Sigtuna (Ospec)	279
35	Bergaliden, Helsingborg	277
36	E4, Saluböle, Örnköldsvik	275
37	Lv 226, Flemingsberg, Huddinge	272
38	Söderleden, Norrköping (Ospec)	271

39	E22 Tollarp, Kristianstad	267
40	Västerleden, Göteborg (Ospec)	263
41	Tumbavägen, Botkyrka	262
	Dag Hammarskölds väg, Uppsala (Ospec)	262
43	E14, Hällsjö, Sundsvall	261
44	E20, Lekåsa-Frostagården, Essunga	256
45	Rv40, Västra Jära, Jönköping	250
46	Annetorspvägen, Malmö	244
	Rv 51, Hällestad. Finspång	244
48	E4, Lästringe, Nyköping	243
	Kongahällavägen, Göteborg	243
50	Rv 21 , Perstorp (Ospec)	241
51	E4, Bredsand, Sundsvall	239
52	Magelungsvägen, Farsta IP, Stockholm	238
53	Lv 276, Stava, Österåker	235
	E4, Motala ström Norrköping	235
55	Roslagsvägen, Ekhaga, Stockholm	229
56	E22, Fröberga, Söderköping	224
57	Planteringsvägen, Helsingborg	223
58	E6, Stråvalla, Varberg	219
	Råbyvägen, Uppsala (Ospec)	219
60	E22, Navesta, Norrköping	216
61	Lv 558 Kolbäck, Halstahammar	214
62	Gyttorp, Nora (Ospec)	211
63	E14, Ytterån-Åse kingstad, Krokom	210
	Regementsgatan, Malmö	210
	E22, Sävsjön, Valdersmarsvik	210
66	E4, Ljungarum, Jönköping	209
67	Sandfjärdsgatan, Stockholm	208
68	Södra ringvägen, Västerås (Ospec)	206
69	Rolambshovsleden, Stockholm	201
70	Hultvägen, Karlskrona	200

Bilaga 11 – Väglängd per kommun – olika väghållare. Källa: Trafikverket.

Väglängd per kommun, olika väghållare	Väghållare			
	Statlig	Kommunal	Enskild	Totalt
Kommun	Längd Km	Längd Km	Längd Km	Längd Km
Ale	155	33	623	811
Alingsås	235	130	1 006	1 371
Alvesta	486	97	1 951	2 534
Aneby	211	43	1 029	1 283
Arboga	172	81	593	846
Arjeplog	650	29	1 896	2 575
Arvidsjaur	865	64	3 959	4 888
Arvika	513	158	2 370	3 041
Askersund	284	39	1 530	1 853
Avesta	263	176	949	1 388
Bengtstors	348	105	1 349	1 802
Berg	630		3 631	4 261
Bjurholm	232	12	1 538	1 783
Bjuv	80	132	213	425
Boden	709	201	3 692	4 603
Bollebygd	110	2	572	683
Bollnäs	414	130	2 793	3 337
Borgholm	273	38	1 299	1 610
Borlänge	183	354	941	1 478
Borås	464	499	1 798	2 762
Botkyrka	84	253	348	686
Boxholm	173	41	966	1 180
Bromölla	91	80	457	628
Bräcke	618	41	4 090	4 749
Burlöv	19	87	22	129
Båstad	191	56	553	800
Dals-Ed	258	37	880	1 175
Danderyd	8	230	8	246
Degerfors	110	81	640	832
Dorotea	344	20	1 604	1 968
Eda	261	69	1 032	1 362
Ekerö	122	16	644	782
Eksjö	372	143	1 771	2 287
Emmaboda	249	63	1 433	1 745
Enköping	648	164	1 716	2 528
Eskilstuna	446	358	2 189	2 993
Eslöv	321	144	666	1 132

Bilaga 11

Essunga	128	25	432	585
Fagersta	87	73	425	586
Falkenberg	633	205	2 708	3 546
Falköping	579	174	1 462	2 215
Falun	519	224	3 168	3 912
Filipstad	360	93	2 114	2 567
Finspång	275	70	1 812	2 156
Flen	343	108	1 272	1 723
Forshaga	128	110	486	724
Färjelanda	264		829	1 093
Gagnef	157	2	1 277	1 437
Gislaved	534	213	2 137	2 884
Gnesta	212	43	787	1 042
Gnosjö	186	7	736	928
Gotland	1 485	174	4 266	5 926
Grums	155	76	568	799
Grästorp	135	25	448	608
Gullspång	118	45	575	739
Gällivare	852	227	3 618	4 697
Gävle	397	473	2 461	3 331
Göteborg	168	1 614	826	2 608
Götene	249	92	785	1 126
Habo	136	56	739	931
Hagfors	418	111	2 465	2 993
Hallsberg	258	114	1 006	1 379
Hallstahammar	96	106	293	494
Halmstad	521	398	2 420	3 339
Hammarö	26	131	103	260
Haninge	154	251	875	1 280
Haparanda	229	69	686	984
Heby	392	67	1 624	2 083
Hedemora	310	75	1 435	1 820
Helsingborg	242	690	386	1 318
Herrljunga	293	17	852	1 162
Hjo	138	61	582	781
Hofors	87	72	753	912
Huddinge	44	430	170	643
Hudiksvall	574	182	3 555	4 311
Hultsfred	374	144	2 242	2 760
Hylte	455	1	2 076	2 531
Håbo	59	138	277	474
Hällefors	226	55	1 611	1 893
Härjedalen	843	97	8 104	9 045
Härnösand	366	119	1 413	1 898
Härryda	128	123	595	846

Bilaga 11

Hässleholm	744	351	2 805	3 901
Höganäs	132	126	293	550
Högsby	240	72	1 475	1 786
Hörby	336	67	724	1 126
Höör	206	81	645	932
Jokkmokk	717	62	3 923	4 701
Järfälla	12	313	10	335
Jönköping	657	490	2 907	4 054
Kalix	532	153	1 705	2 389
Kalmar	383	321	1 984	2 688
Karlsborg	168	62	844	1 074
Karlshamn	297	192	1 097	1 586
Karlskoga	159	182	863	1 204
Karlskrona	486	198	2 546	3 230
Karlstad	490	478	1 858	2 826
Katrineholm	463	154	1 889	2 507
Kil	154	87	559	801
Kinda	454	48	2 110	2 612
Kiruna	655	140	1 882	2 677
Klippan	188	134	885	1 207
Knivsta	153	37	434	624
Kramfors	693	92	2 165	2 950
Kristianstad	760	390	2 723	3 873
Kristinehamn	232	237	1 299	1 768
Krokom	787	23	4 435	5 244
Kumla	136	111	349	596
Kungsbacka	367	121	1 527	2 015
Kungsör	93	50	391	534
Kungälv	207	105	754	1 066
Kävlinge	131	162	278	571
Köping	257	118	885	1 261
Laholm	424	68	2 089	2 580
Landskrona	121	180	244	545
Laxå	156	59	1 012	1 227
Lekeberg	188	19	770	977
Leksand	311	181	1 633	2 125
Lerum	64	203	595	862
Lessebo	138	82	783	1 003
Lidingö		228	5	233
Lidköping	358	195	1 280	1 833
Lilla Edet	159	63	576	797
Lindesberg	448	171	2 223	2 841
Linköping	810	565	2 492	3 867
Ljungby	773	191	3 516	4 480
Ljusdal	732	85	6 879	7 696

Bilaga 11

Ljusnarsberg	152	43	951	1 147
Lomma	57	144	88	289
Ludvika	355	120	2 272	2 747
Luleå	567	424	2 151	3 142
Lund	309	399	760	1 467
Lycksele	954	85	4 875	5 915
Lysekil	149	79	462	690
Malmö	44	1 015	115	1 174
Malung	559	53	3 909	4 521
Malå	290	28	1 277	1 596
Mariestad	299	159	1 106	1 564
Mark	428	101	1 985	2 514
Markaryd	235	95	1 115	1 445
Mellerud	267	68	837	1 172
Mjölby	337	161	859	1 356
Mora	362	123	3 647	4 131
Motala	465	239	1 707	2 411
Mullsjö	117	55	389	561
Munkedal	288	2	1 035	1 325
Munkfors	63	39	208	311
Mölnadal	50	271	253	574
Mönsterås	182	106	1 125	1 414
Mörbylånga	256	97	606	958
Nacka	29	321	254	604
Nora	171	61	1 054	1 286
Norberg	151	44	593	788
Nordanstig	299		1 889	2 188
Nordmaling	363	45	1 541	1 949
Norrköping	621	363	2 675	3 660
Norrtälje	867	187	3 611	4 664
Norsjö	429	31	1 907	2 367
Nybro	363	137	2 352	2 853
Nykvarn	57	43	323	423
Nyköping	652	170	2 463	3 285
Nynäshamn	184	96	744	1 024
Nässjö	428	225	1 746	2 399
Ockelbo	167		1 556	1 724
Olofström	248	109	965	1 323
Orsa	247	35	1 802	2 084
Orust	241		961	1 203
Osby	271	111	1 310	1 693
Oskarshamn	329	205	1 722	2 255
Ovanåker	305	61	2 769	3 136
Oxelösund	13	83	67	164
Pajala	859	28	3 606	4 494

Bilaga 11

Partille	14	162	62	238
Perstorp	62	48	365	475
Piteå	730	284	2 917	3 931
Ragunda	440	7	3 024	3 470
Robertsfors	394	38	1 368	1 800
Ronneby	369	182	1 859	2 410
Rättvik	258	37	2 560	2 855
Sala	480	110	1 588	2 178
Salem	26	56	118	200
Sandviken	286	149	1 961	2 396
Sigtuna	202	188	576	966
Simrishamn	301	135	884	1 320
Sjöbo	346	112	927	1 386
Skara	251	89	727	1 067
Skellefteå	1 863	418	7 753	10 034
Skinnskatteb	181		947	1 127
Skurup	216	77	328	620
Skövde	354	262	1 256	1 872
Smedjebacken	255	113	1 609	1 978
Sollefteå	1 037	111	6 011	7 159
Sollentuna	28	254	84	365
Solna	14	139	42	195
Sorsele	531	29	2 228	2 788
Sotenäs	107	107	241	456
Staffanstorp	124	123	161	408
Stenungsund	156	91	585	832
Stockholm	42	1 733	443	2 218
Storfors	123	33	614	770
Storuman	857	55	2 845	3 757
Strängnäs	288	95	1 508	1 890
Strömstad	291	48	692	1 030
Strömsund	1 454	71	7 176	8 701
Sundbyberg	3	74	12	88
Sundsvall	863	420	4 264	5 547
Sunne	376	76	1 951	2 403
Surahammar	124	77	443	644
Svalöv	268	73	677	1 018
Svedala	193	101	354	649
Svenljunga	435	75	1 817	2 327
Säffle	386	103	1 827	2 316
Säter	249	100	944	1 293
Sävsjö	279	91	1 337	1 706
Söderhamn	341	190	1 817	2 348
Söderköping	279	51	1 030	1 360
Södertälje	231	296	1 101	1 628

Bilaga 11

Sölvesborg	142	99	410	651
Tanum	517	32	1 411	1 960
Tibro	94	82	419	595
Tidaholm	296	58	926	1 280
Tierp	592	117	2 183	2 892
Timrå	229	136	1 056	1 421
Tingsryd	513	87	2 242	2 842
Tjörn	123	0	496	619
Tomelilla	249	67	804	1 120
Torsby	676	74	4 770	5 520
Torsås	188	49	799	1 035
Tranemo	308	81	1 476	1 865
Tranås	152	118	799	1 069
Trelleborg	372	191	573	1 136
Trollhättan	193	267	920	1 380
Trosa	99	61	427	587
Tyresö	3	214	126	343
Täby	30	265	101	396
Töreboda	250	51	848	1 149
Uddevalla	315	211	1 271	1 798
Ulricehamn	521	137	1 867	2 525
Umeå	734	457	3 078	4 269
Uppl Väsby	35	185	104	324
Uppl-Bro	67	116	505	688
Uppsala	952	450	3 213	4 615
Uppvidinge	360	92	2 198	2 650
Vadstena	112	42	279	433
Vaggeryd	324	126	1 540	1 989
Valdemarsvik	253	41	1 101	1 395
Vallentuna	177	101	551	828
Vansbro	272	44	2 179	2 495
Vara	422	48	1 297	1 767
Varberg	495	177	2 030	2 702
Vaxholm	35	31	169	235
Vellinge	137	122	360	619
Vetlanda	620	188	2 906	3 714
Vilhelmina	896	44	2 910	3 851
Vimmerby	434	120	2 350	2 904
Vindeln	521	42	2 950	3 514
Vingåker	199	54	697	950
Vårgårda	212	34	803	1 049
Vänersborg	320	170	1 031	1 521
Vännäs	225	49	563	837
Värmdö	167	38	1 027	1 232
Värnamo	581	125	2 313	3 019

Bilaga 11

Västervik	757	278	3 115	4 150
Västerås	501	499	1 460	2 460
Växjö	746	403	3 134	4 284
Ydre	261	22	1 385	1 668
Ystad	333	196	602	1 132
Åmål	194	94	799	1 087
Ånge	542	44	3 666	4 252
Åre	630	34	2 906	3 570
Årjäng	427	48	1 743	2 219
Åsele	607	32	3 901	4 540
Åstorp	70	116	176	361
Ätvidaberg	318	77	1 182	1 577
Älmhult	359	116	1 780	2 255
Älvdalen	695	66	4 058	4 819
Älvkarleby	87	28	416	531
Älvsbyn	403	69	1 656	2 128
Ängelholm	311	197	886	1 395
Öckerö	1	98	39	139
Ödeshög	213	36	793	1 042
Örebro	635	412	2 439	3 486
Örkelljunga	174	83	730	987
Örnsköldsvik	1 373	392	7 182	8 948
Östersund	619	293	2 547	3 459
Österåker	123	70	742	935
Östhammar	512	128	2 065	2 705
Östra göinge	265	116	952	1 332
Överkalix	413	17	2 146	2 576
Övertorneå	441	25	1 671	2 137
Totalt	98 507	41 864	443 470	583 841

Bilaga 12 - Antal kommunala parkeringsanmärkningar¹² som utfärdas under år 2012 i de kommuner som utfärdat sådana

Kommun	Antal
ALE	103
ALINGSÅS	1596
ALVESTA	216
ANEBY	86
ARBOGA	430
ARVIKA	593
ASKERSUND	284
AVESTA	533
BODEN	1321
BOLLEBYGD	81
BOLLNÄS	1167
BORGHOLM	1747
BORLÄNGE	3752
BORÅS	15151
BOTKYRKA	3109
BOXHOLMS	39
BROMÖLLA	326
BURLÖVS	1829
BÅSTADS	845
DANDERYD	3187
DEGERFORS	12
EKERÖ	498
EKSJÖ	475
ENKÖPING	1569
ESKILSTUNA	8273
ESLÖV	2759
FALKENBERG	2192
FALKÖPING	1163
FALU	5372
FILIPSTAD	166
FINSPÅNG	318
FLEN	151
GISLAVED	29
GNESTA	154
GOTLAND	5807

¹²Till detta tillkommer parkeringsanmärkningar som inte är kommunala och är utfärdade av privata bolag.

Bilaga 12

GRUMS	75
GÄLLIVARE	261
GÄVLE	8475
GÖTEBORG	179127
GÖTENE	609
HALLSBERG	421
HALLSTAHAMMAR	236
HALMSTAD	5905
HAMMARÖ	1
HANINGE	6408
HAPARANDA	13
HEDEMORA	705
HELSINGBORG	39211
HERRLJUNGA	12
HJO	111
HOFORS	2
HUDDINGE	9079
HUDIKSVALL	2892
HULTSFRED	101
HÅBO	184
HÄLLEFORS	85
HÄRNÖSAND	873
HÄRRYDA	339
HÄSSLEHOLM	1684
HÖGANÄS	230
HÖRBY	601
HÖÖR	517
JÄRFÄLLA	9709
JÖNKÖPING	14843
KALIX	125
KALMAR	8626
KARLSBORG	4
KARLSHAMN	3384
KARLSKOGA	1190
KARLSKRONA	6619
KARLSTAD	11918
KATRINEHOLM	2561
KIRUNA	680
KLIPPAN	213
KNIVSTA	246
KRAMFORS	107
KRISTIANSTAD	8906
KRISTINEHAMN	1264
KUMLA	410
KUNGSBACKA	2935

KUNGSÖR	171
KUNGÄLV	2674
KÄVLING	462
KÖPING	654
LAHOLM	283
LANDSKRONA	8496
LEKSAND	956
LERUM	459
LIDINGÖ	5791
LIDKÖPING	1926
LILLA EDET	501
LINDESBURG	851
LINKÖPING	10604
LJUNGBY	323
LJUSDAL	422
LOMMA	1225
LUDVIKA	1561
LULEÅ	7004
LUND	16345
LYCKSELE	56
LYSEKIL	1033
MALMÖ	141161
MALUNG	1
MARIESTAD	862
MARK	52
MELLERUD	625
MJÖLBÄ	373
MORA	516
MOTALA	2732
MUNKEDAL	24
MÖLNDAL	3515
MÖNSTERÅS	211
MÖRBYLÅNGA	291
NACKA	11048
NORRKÖPING	25149
NORRTÄLJE	4436
NYBRO	789
NYKÖPING	4129
NYNÄSHAMN	1820
NÄSSJÖ	1434
OCKELBO	1
OLOFSTRÖM	5
ORUST	216
OSKARSHAMN	1565
OVANÅKERS	16

OXELÖSUND	635
PARTILLE	990
PITEÅ	1029
RONNEBY	3038
RÄTTVIK	586
SALA	1247
SANDVIKEN	563
SIGTUNA	15839
SIMRISHAMN	417
SJÖBO	172
SKARA GÖTENE	114
SKELLEFTEÅ	1727
SKÖVDE	3892
SMEDJEBACKEN	97
SOLLEFTEÅ	332
SOLLENTUNA	5143
SOLNA	29858
SOTENÄS	1631
STENUNGSUNDS	219
STOCKHOLM	434019
STRÄNGNÄS	786
STRÖMSTAD	3126
SUNDBYBERG	12362
SUNDSVALL	5977
SUNNE	179
SVEDALA	321
SÄFFLE	544
SÄTER	53
SÄVSJÖ	48
SÖDERHAMN	370
SÖDERKÖPING	2400
SÖDERTÄLJE	18582
SÖLVESBORG	1136
TANUM	380
TIBRO	1
TIDAHOLM	97
TIMRÅ	166
TJÖRN	154
TOMELILLA	45
TORSBY	5
TRANÅS	2701
TRELLEBORG	7130
TROLLHÄTTAN	8503
TROSA	1072
TYRESÖ	1925

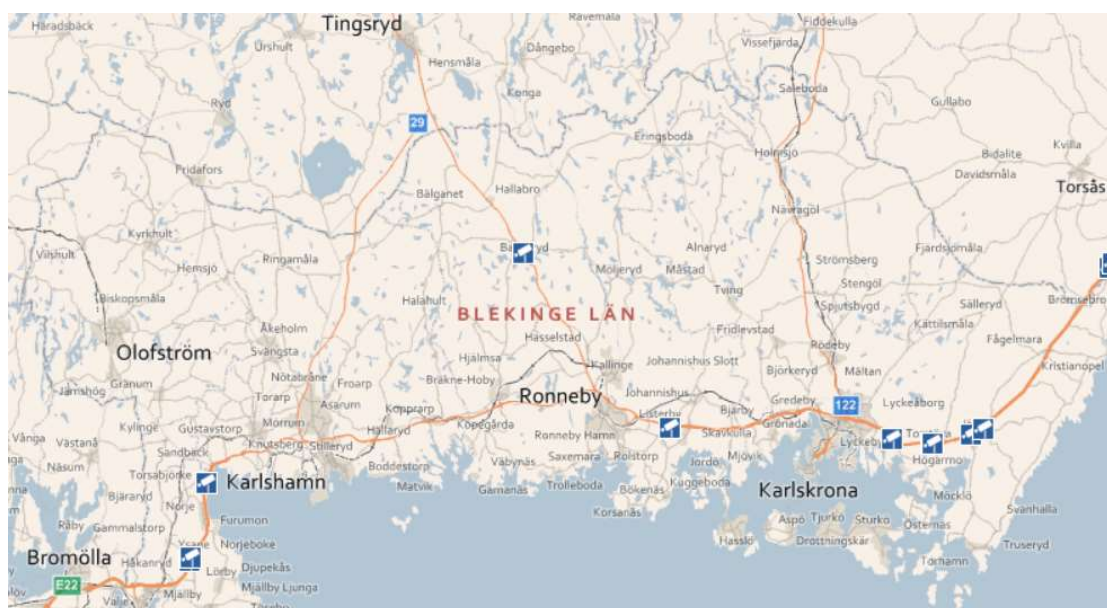
TÄBY	3461
UDDEVALLA	4053
ULRICEHAMN	472
UMEÅ	9312
UPPLANDS VÄSBY	3636
UPPLANDS-BRO	929
UPPSALA	24383
VADSTENA	281
VAGGERYD	26
VALLENTUNA	415
VANSBRO	10
VARA	91
VARBERG	6363
VAXHOLM	1663
VELLINGE	481
VETLANDA	803
VIMMERBY	733
VINGÅKER	42
VÅRGÅRDA	10
VÄNERSBORG	2926
VÄRMDÖ	297
VÄRNAMO	766
VÄSTERVIK	4086
VÄSTERÅS	8467
VÄXJÖ	3014
YSTAD	5399
ÅNGE	17
ÅRE	976
ÅRJÄNG	35
ÅSTORP	330
ÅTVIDABERG	93
ÄLVKARLEBY	1
ÄNGELHOLM	3201
ÖCKERÖ	94
ÖREBRO	13384
ÖRNSKÖLDSVIK	2873
ÖSTERSUND	4192
ÖSTERÅKER	1024
ÖSTHAMMAR	559
ÖSTRA GÖINGE	46
	1340202 ¹³

¹³ I statistiken från Trafikverket anges Alems kommun (259 st). Finns ingen kommun med det namnet. Oklart vilken kommun som avses.

Bilaga 13 – Olika uppgifter i studien fördelade på respektive län

Blekinge

Genom hela Blekinge län i öst-västlig riktning sträcker sig väg E22. Det är denna väg som flest fordon framförs. I norr-sydlig riktning finns ett antal vägar som väg 121, 126, 29, 27, 122 och 28. Framförallt i de västra delarna av Blekinge finns ett stort antal mindre vägar, men det finns även många mindre vägar över hela Blekinge som förbinder de större vägarna. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket)



I länet finns fem kommuner: Sölvesborg, Olofström, Karlshamn, Ronneby och Karlskrona. Det statliga vägnätet i Blekinge län är 1548 km och det totala vägnätet 9200 km. Polismyndigheten i Blekinge län utfärdade 3562 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande (hastighet) på kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ¹⁴	Antal	Procent ¹⁵	Genomsnitt/vecka
Karlshamn	1586	788	22	15
Karlskrona	3230	1695	48	33
Olofström	1323	110	3	2
Ronneby	2410	666	19	13
Sölvesborg	651	263	7	5

¹⁴ Källa: Trafikverket. Avser statlig, kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

¹⁵ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	890	25,0%
50	1492	41,9%
60	30	0,8%
70	393	11,0%
80	421	11,8%
90	185	5,2%
100	141	4,0%
110/120	10	0,3%
Total:	3562	

20.4 procent av ordningsföreläggandena (727 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden (hastighet) utfärdats i respektive kommun¹⁶:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Karlshamn	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Jannebergsvägen (96 st) och Storgatan (62 st) samt Svängstavägen (Svängsta-Mörnum, 80 st). Totalt 79 st ordningsföreläggande utfärdades på E22.
Karlskrona	Den största andelen ordningsförelägganden har utfärdats på Hultvägen (200 st), E22 i anslutning till Jämjö (174 st), Lyckebyvägen (139 st), Blåportsgatan (92 st) och RV 28, Österleden (90 st). Totalt 289 ordningsförelägganden utfärdades på E22:an.
Olofström	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Jämshögsvägen (37 st), Lv 121, Vilshult (15 st) och Brostugan (15 st).
Ronneby	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 27, Hallabro (71 st), Silpinge (52 st), Bäckasjön (48 st) och Möllenäs (47 st). Totalt 96 ordningsförelägganden utfärdades på E22:an.
Sölvesborg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Idrottsvägen (58 st), Sölvevägen (38 st) och Gammaltorpsvägen (34 st). Totalt 14 st ordningsförelägganden utfärdades på E22:an.

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

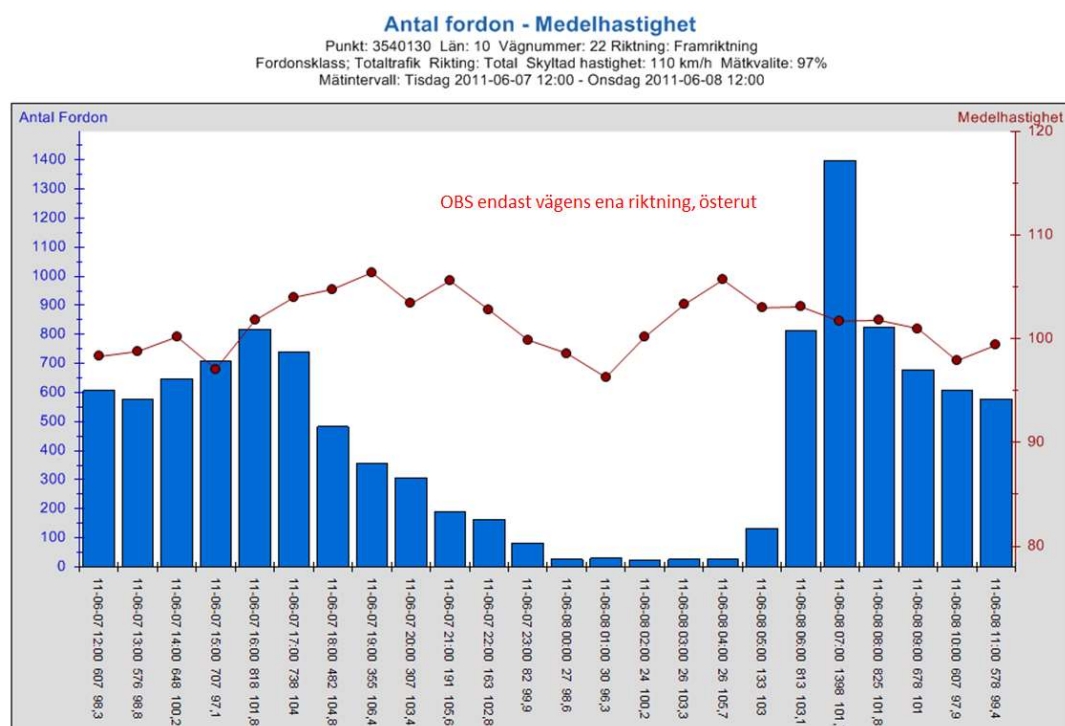
Fordonslag	Antal	Procent
Buss	9	0,3%
LB, släp	18	0,5%
MC	24	0,7%

¹⁶ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Personbil	3200	89,8%
Övriga	260	10,3%

Trafikarbete 2011 ¹⁷	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
808,9	1548,7	1431

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde¹⁸. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

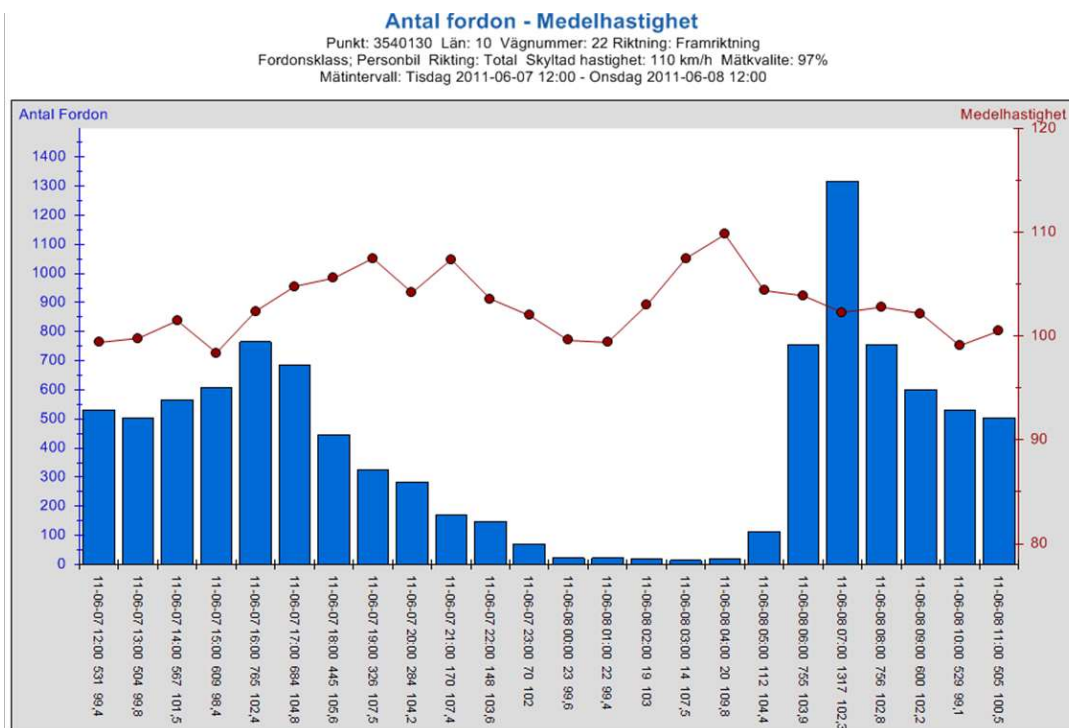


¹⁷ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

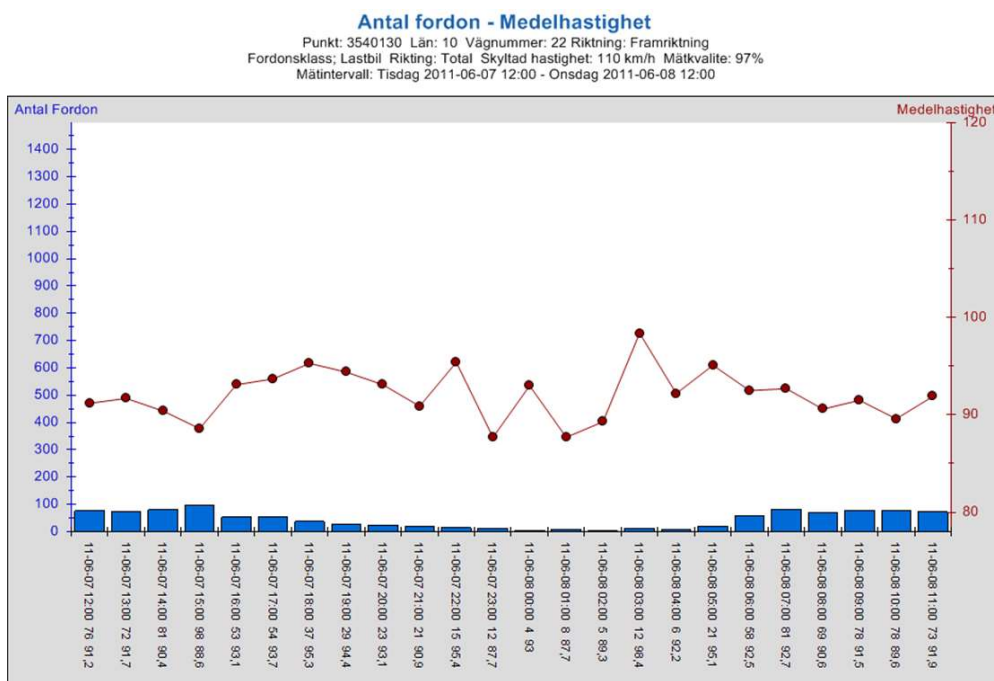
¹⁸ Värdena avser inte enbart år 2012.

Bilaga 13

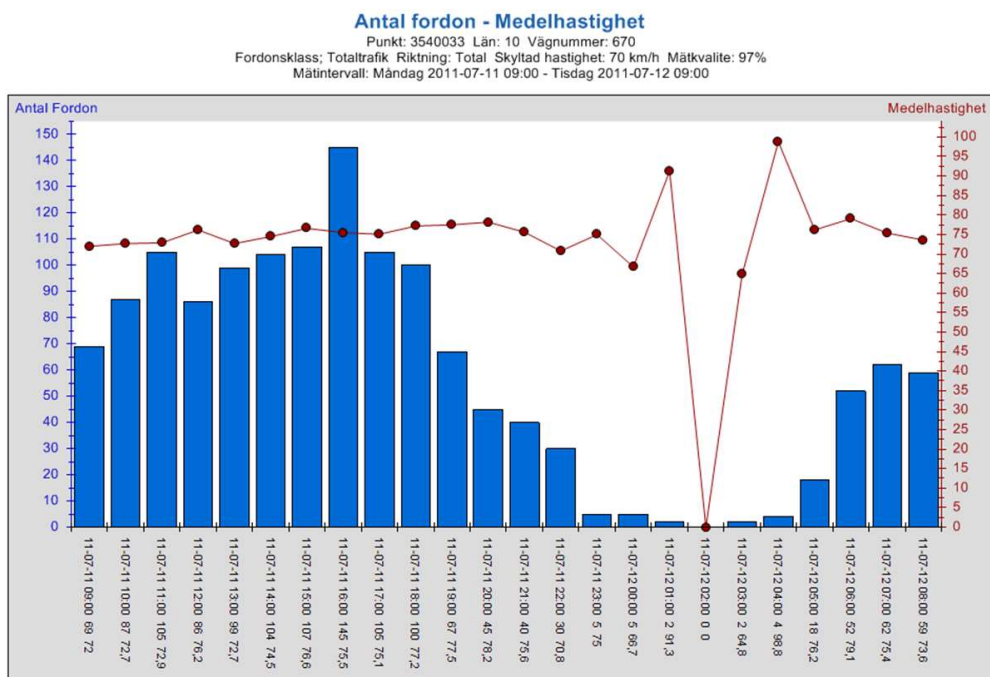
För personbilar på ovanstående plats:



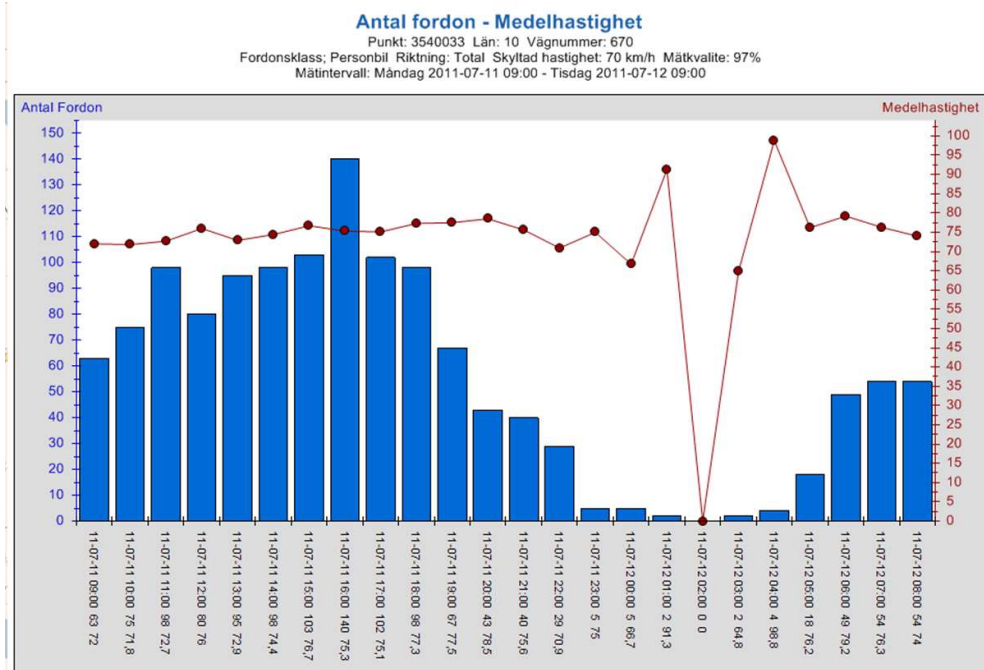
För lastbilar på ovanstående plats:



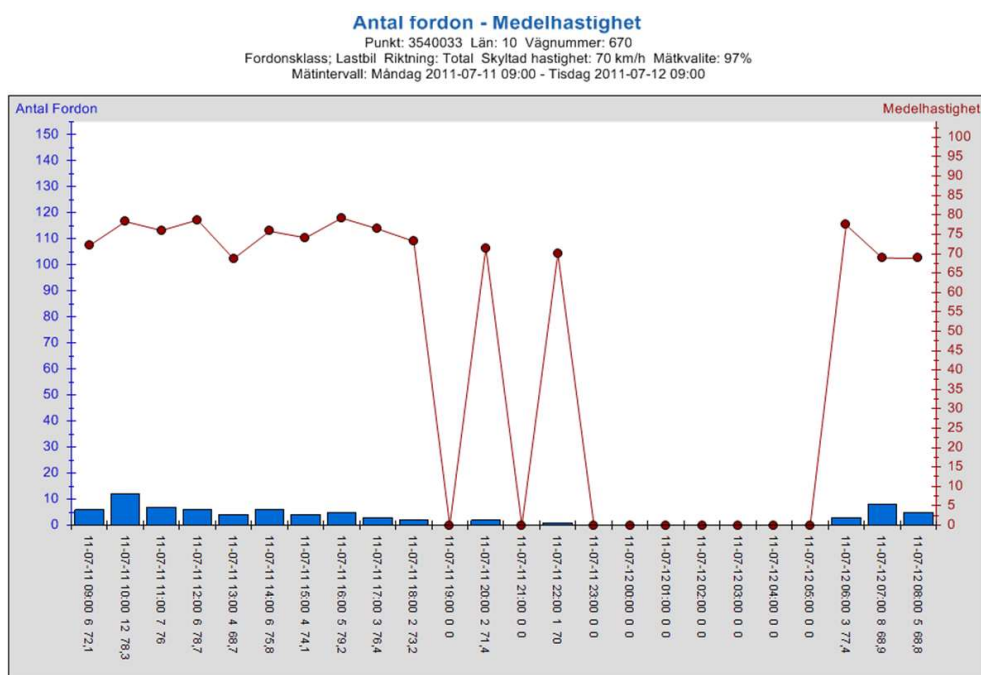
För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:



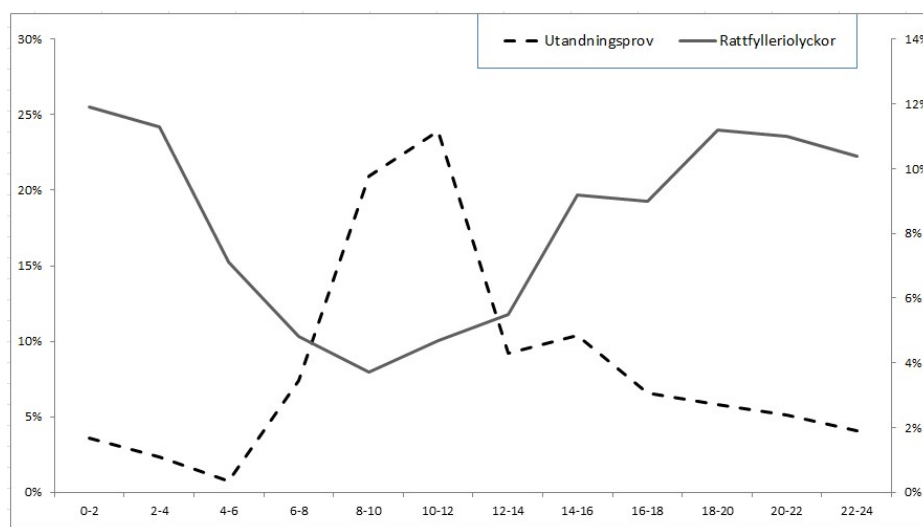
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Blekinge län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



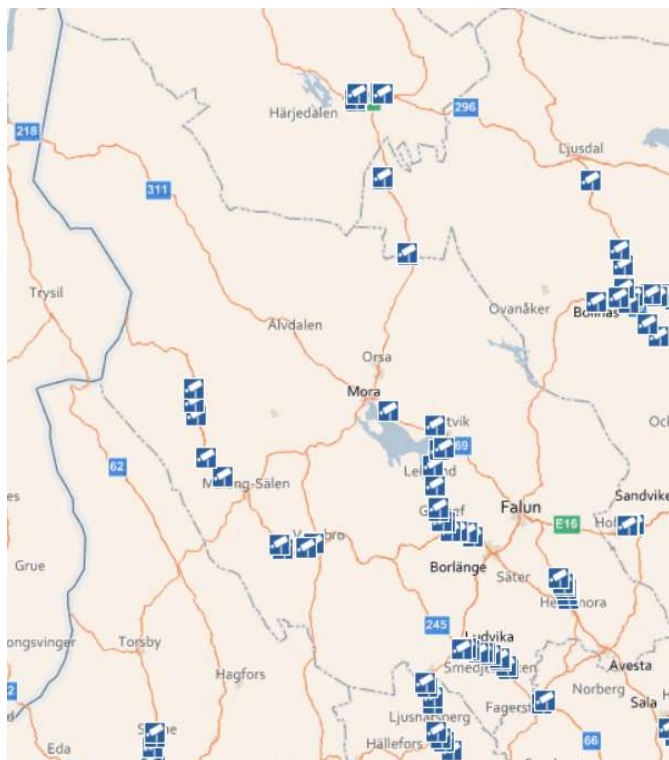
Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B -Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass II)	8	0,2 %
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	0	0,0 %
016A, B -Ej anpassat avstånd till	33	0,9 %

framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)		
029A, B -Överskridit heldragen linje	11	0,3 %
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	6	0,2 %
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	63	1,8 %
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	24	0,7 %
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	1	0,028 %
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	5	0,1 %
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart	1	0,028 %
098A, G -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	61	1,7 %
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	262	7,4 %
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	2	0,056 %
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	3	0,084 %
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	138	3,9 %

Dalarna

Genom dalarna från sydöst till nordväst löper riksväg 70. Det är en väg som kan ha en mycket hög trafikintensitet med semesterfirare. Samma sak med gäller riksväg 45. Den sträcker sig från västra Dalarna till nordöstra Dalarna. Det finns också flera andra vägar som kan ha en hög trafikintensitet. Väg 71 som löper från riksväg 70 och passerar Sälen är en sådan väg. En annan väg är riksväg 50 som löper i nordsydlig riktning och passerar Falun. I norra delen av Dalarna finns stora skogsområden där vägnätet till stor del utgörs av mindre vägar med ett fåtal större vägar som genomkorsar landskapet. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns femton kommuner: Avesta, Borlänge, Falun, Gagnef, Hedemora, Leksand, Ludvika, Malung-Sälén, Mora, Orsa, Rättvik, Smedjebacken, Säter, Vansbro och Älvdalen/Idre/Särna. Det statliga vägnätet i Dalarna är 4995 km och det totala vägnätet 39083 km. Polismyndigheten i Dalarna utfärdade 2528 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ¹⁹	Antal	Procent ²⁰	Genomsnitt/vecka
Avesta	1388	100	4,0%	1,9
Borlänge	1478	323	12,8%	6,2
Falun	3912	684	27,1%	13,1
Gagnef	1437	26	1,0%	0,5
Hedemora	1820	336	13,3%	6,5
Leksand	2125	50	2,0%	1
Ludvika	2747	177	7,0%	3,4
Malung-Sälén	4521	206	8,1%	4,0
Mora	4131	112	4,4%	2,2
Orsa	2084	24	0,9%	0,5
Rättvik	2855	233	9,2%	4,5
Smedjebacken	1978	33	1,3%	0,6
Säter	1293	152	6,0%	2,9
Vansbro	2495	30	1,2%	0,6
Älvdalen	4819	20	0,8%	0,4

¹⁹ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

²⁰ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	207	8,2%
40	336	13,3%
50	433	17,1%
60	328	13,0%
70	491	19,4%
80	300	11,9%
90	367	14,5%
100	31	1,2%
110/120	35	1,4%
Total:	2528	

11.9 procent av ordningsföreläggandena (303 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun²¹:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Avesta	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 68, Jularbo (20 st), Rv 70 Dalälven (16 st) samt RV 68, Åsbo (11 st).
Borlänge	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Tjärnavägen, Rv 70 (80 st), Paradisvägen (49 st) och Korsgårdsvägen (47 st).
Falun	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Sturegatan (40 st), Lv 850, Blixbo (40 st) och Gruvgatan (39 st).
Gagnef	Av de 26 ordningsföreläggande som utfärdades i Gagnefs kommun under 2012 har hälften utfärdats vid Östtjärna, lv 590 (13 st), 6 st i Dala-Floda, Rv 71 och 3 st i Mockfjärd också på Rv 71.
Hedemora	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 70, Tviksta (127 st), Rv 80, Ängelsfors (43 st) och RV 70, Bilprovningen (35 st).
Leksand	Av de 50 ordningsföreläggande som utfärdades i Leksands kommun under 2012 har 37 stycken utfärdats på Rv 80, Rällsjön. 4 st har utfärdats på Järnavägen och 3 stycken på Rv 80, avfart norr lindberg.
Ludvika	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 50, Gräsberg (32 st), Valhallavägen (18 st) samt Gonäsvägen (13 st).
Malung-Sälen	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 311, Sörsjön (71 st), Rv 71, Fiskarheden (20 st) och E45, Byråsen (17 st).

²¹ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Mora	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 70, Garsås (18 st) och Fu (10 st) samt E45, virkesterminalen (9 st).
Orsa	Av de 24 ordningsföreläggande som utfärdades i Orsa kommun under 2012 har 13 stycken utfärdats på E 45, Lissheden. 3 stycken har utfärdats på E 45, Skogsbacken och 2 stycken E 45, Vångsgärde .
Rättvik	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 80, Söderås (139 st), Rv 70, Vikarbyn (30 st) och Rv 80, Mårtanberg (20 st).
Smedjebacken	Av de 33 ordningsföreläggande som utfärdades i Smedjebacken kommun under 2012 har 7 stycken utfärdats på Rv 66, Söderbärke, 6 st Rv 66, Lernbo och 3 st Rv 66, Vanbo.
Säter	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 266 i Hystad (60 st) och Moren (38 st) samt Lv 650, Skönvik (20 st).
Vansbro	Av de 30 ordningsföreläggande som utfärdades i Vansbro kommun under 2012 har 16 stycken utfärdats på Rv 71 (E 16), Vansbro, 11 stycken Rv 71, Snöbyån samt 2 st i Skamhed, också Rv 71.
Älvdalen/Särna/Idre	Av de 20 ordningsföreläggande som utfärdades i Älvdalens/Särna/Idres kommun under 2012 har 7 stycken utfärdats på Rv 70, Blybergsvillan och 7 stycken på Rv 70, Spjutmosjön .

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	5	0,2%
LB, släp	10	0,4%
MC	19	0,8%
Personbil	2234	88,4%
Övriga	260	10,3%

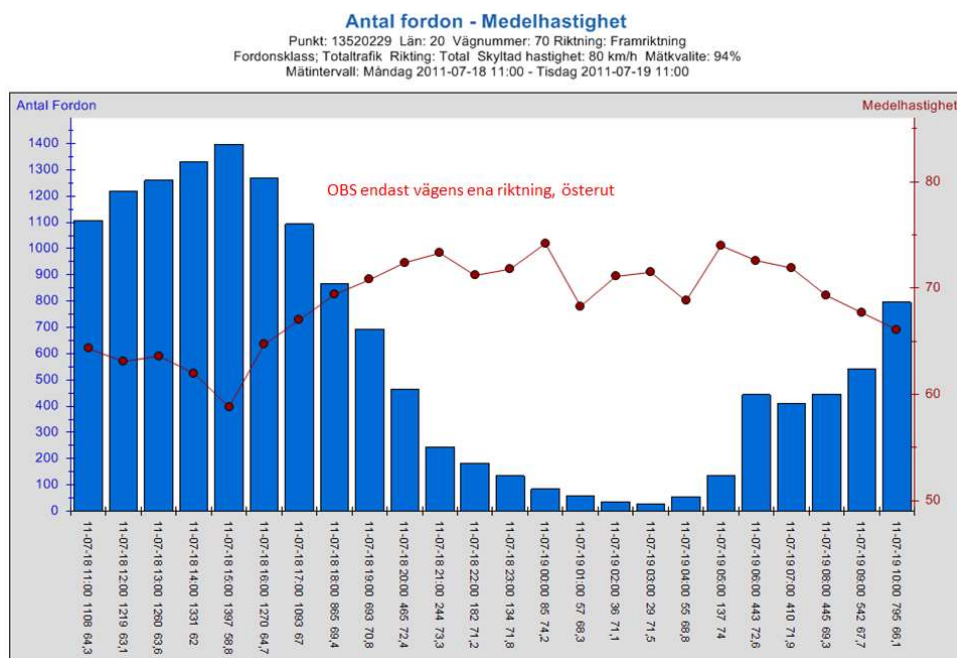
Trafikarbete 2011 ²²	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
2179	4995	1195

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde²³. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

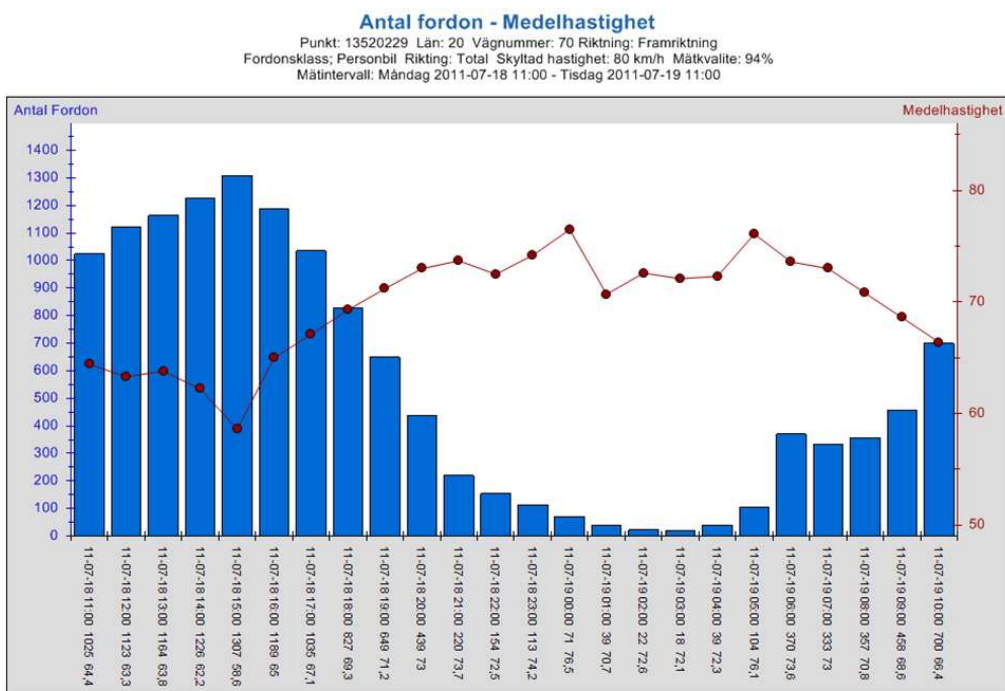
²² Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

²³ Värdena avser inte enbart år 2012.

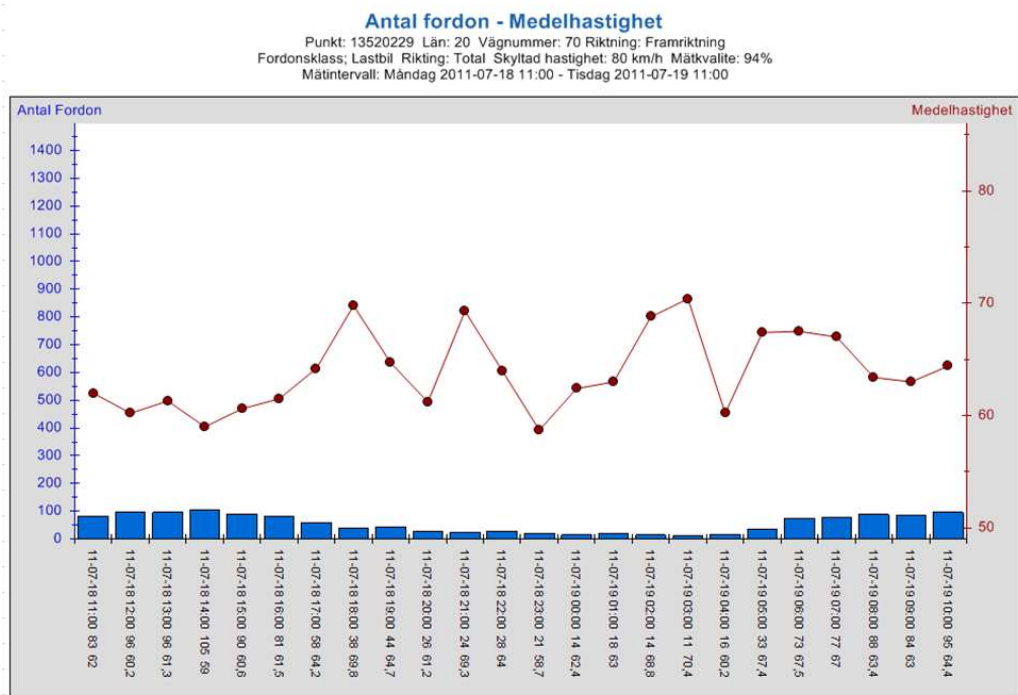
Bilaga 13



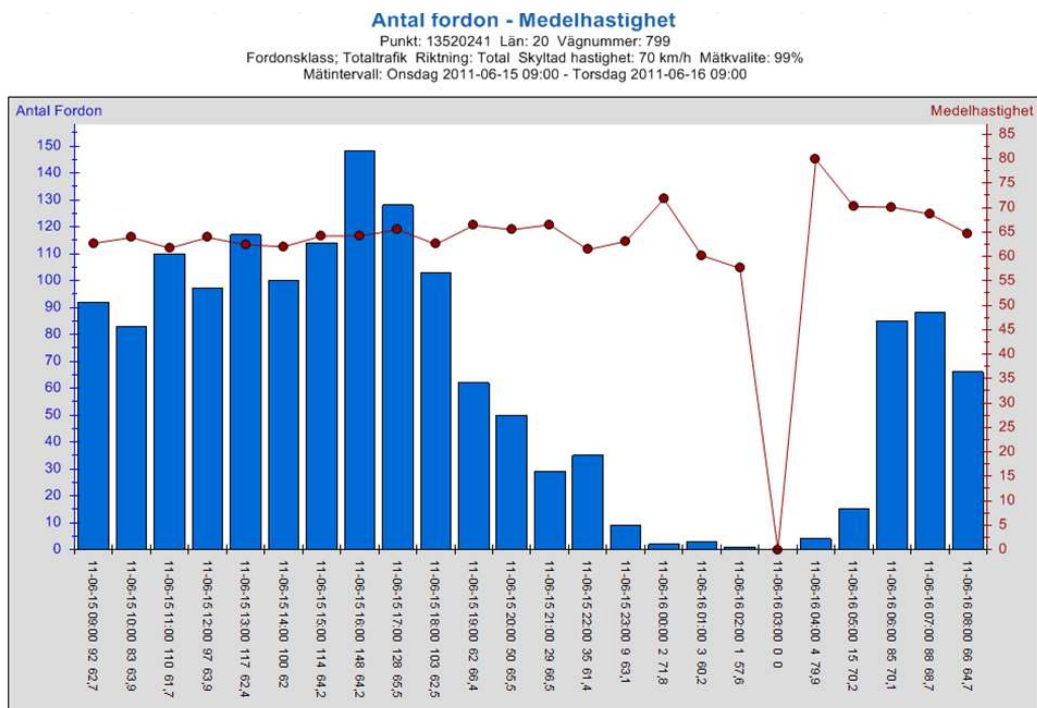
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:

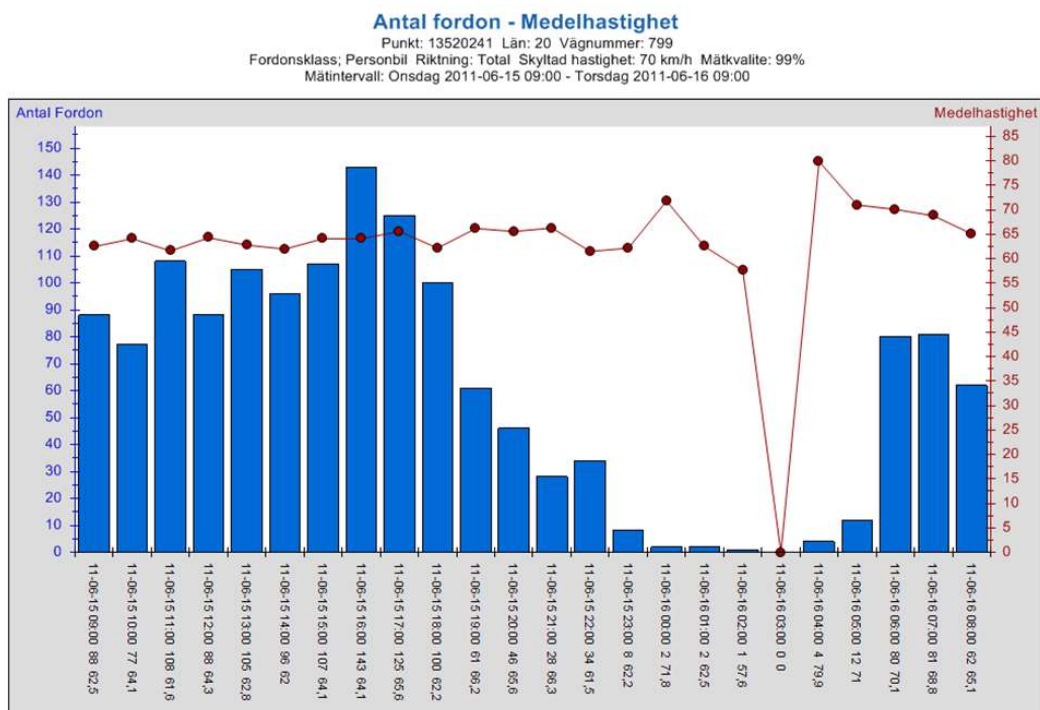


För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:

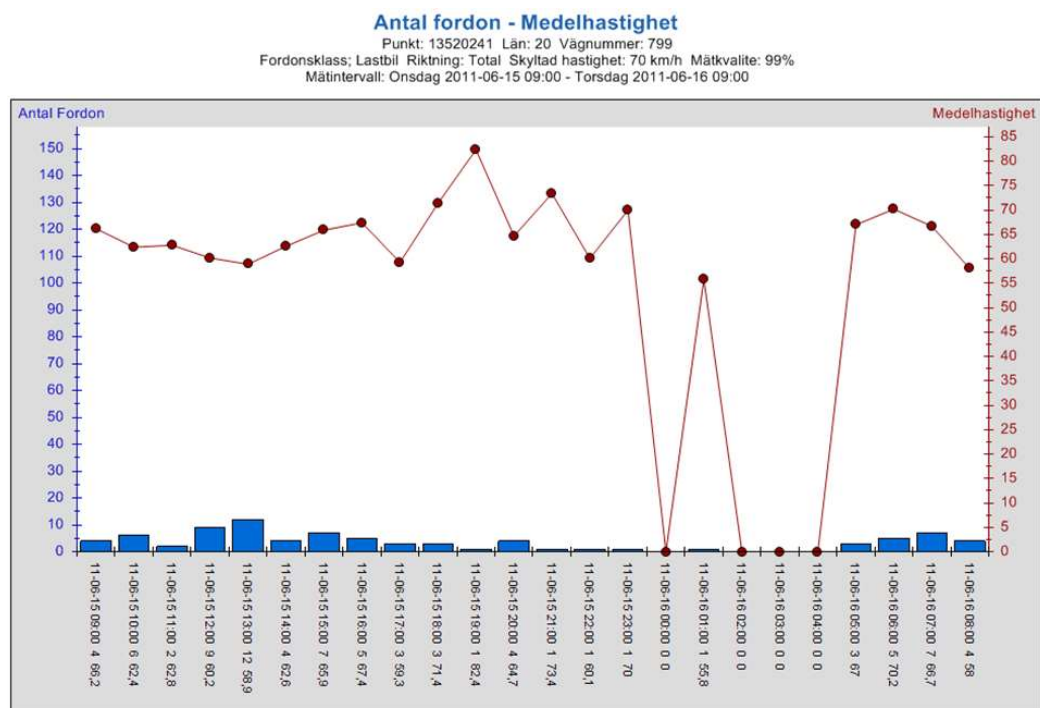


Bilaga 13

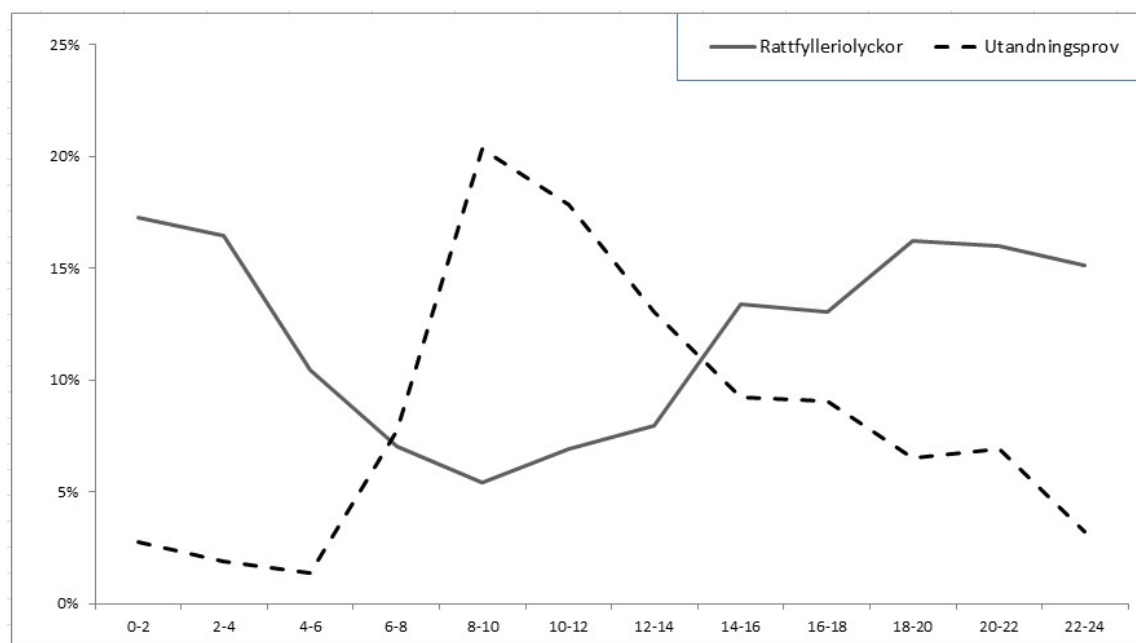
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Blekinge län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B -Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	12	0,5%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	0	0,0 %
016A, B -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	69	2,7%
029A, B -Överskridit heldragen linje	18	0,7%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	4	0,2%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	9	0,4%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	27	1,1%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av	0	0,0%

moped klass ii på bevakad cykelöverfart.		
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	3	0,1%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart	1	0,04%
098A, G -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	30	1,2%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. Förare	500	19,8%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	34	1,3%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	0	0,0 %
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	221	8,7%

Gotland

På Gotland finns vägar de större vägarna 140, 141 och 142, 143 i söder och vägarna 146, 147, 148 och 149 i norr. Mellan dessa vägar finns ett stort antal mindre vägar. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: trafikverket).



Gotland är både ett län och en kommun. Det statliga vägnätet är 1486 km och det totala vägnätet 5926 km. Polismyndigheten på Gotland utfärdade 637 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	109	17,1%
40	30	4,7%
50	159	25,0%
60	118	18,5%
70	49	7,7%
80	148	23,2%
90	24	3,8%
Total:	637	

Tabell: Fördelning efter högsta hastighetsgräns (Källa: START II)

25,7 procent av ordningsföreläggandena (164 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av platser för kontrollerna visar följande²⁴:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Region Gotland	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 143 i Folingbo (67 st), Träkumla (29 st) respektive Roma (26 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	0	0
LB, släp	5	0,8%
MC	6	0,9 %
Personbil	555	87,1%
Övriga	71	11,1%

Trafikarbete 2011 ²⁵	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
409	1486	754

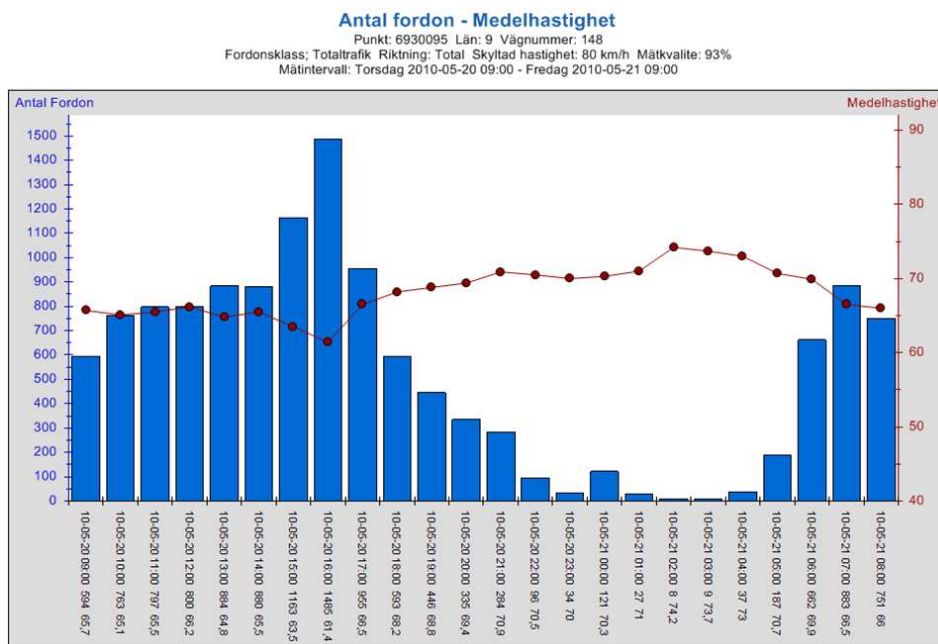
För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde²⁶. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

²⁴ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

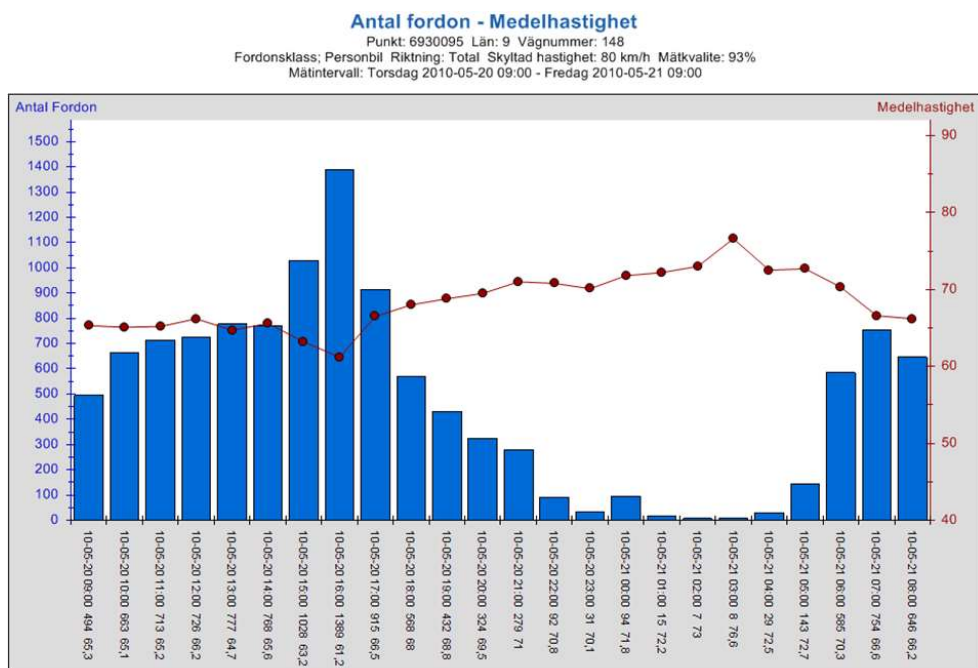
²⁵ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

²⁶ Värdena avser inte enbart år 2012.

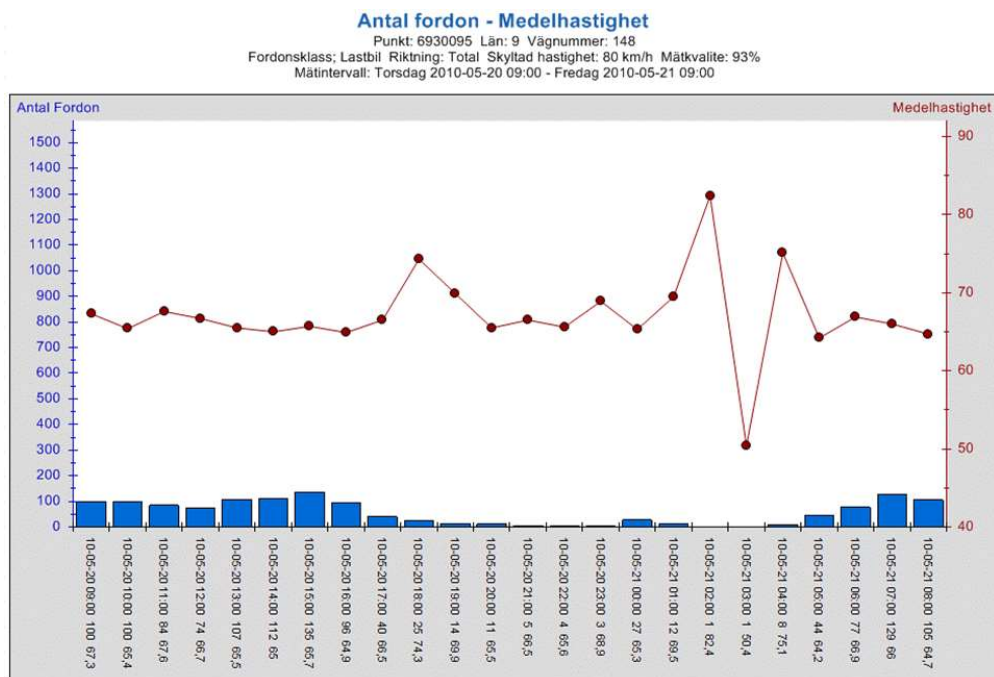
Bilaga 13



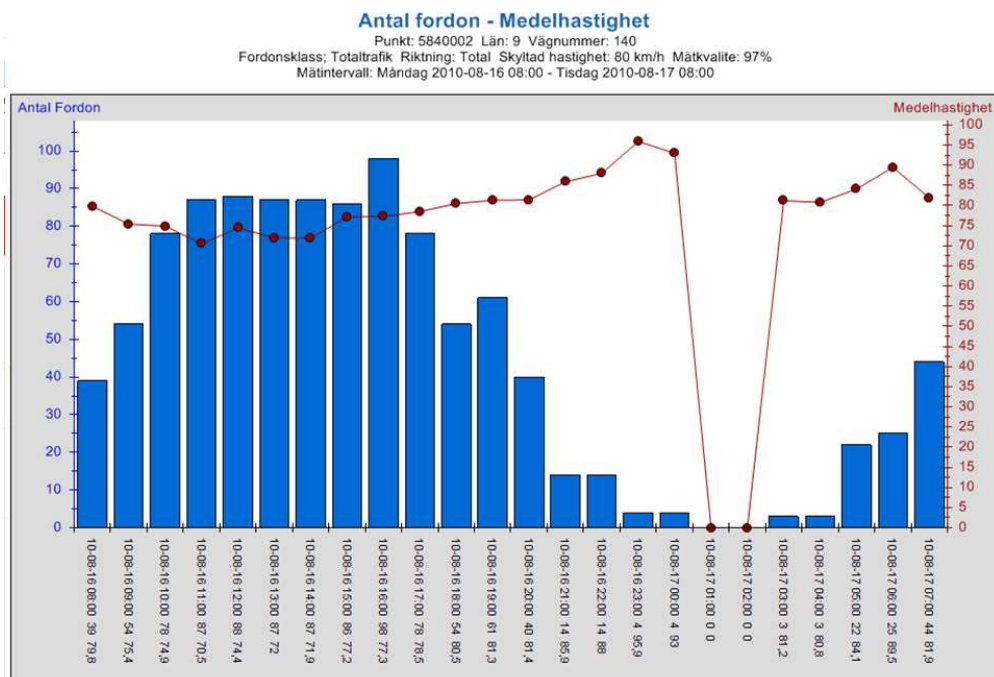
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:

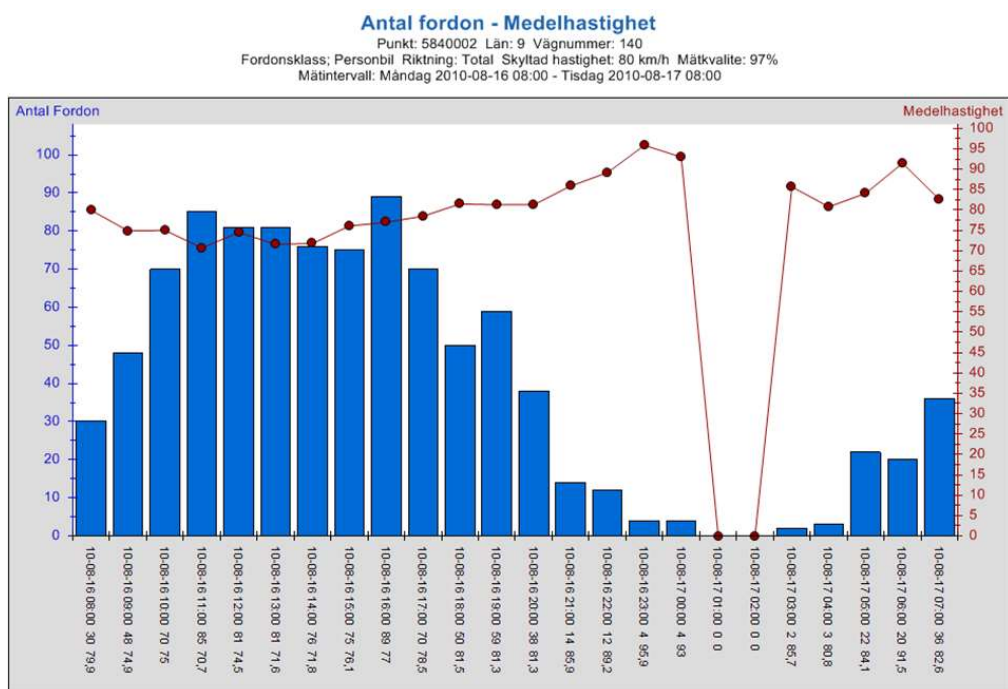


För en slumpvis plats i länet som har ett medelflöde:

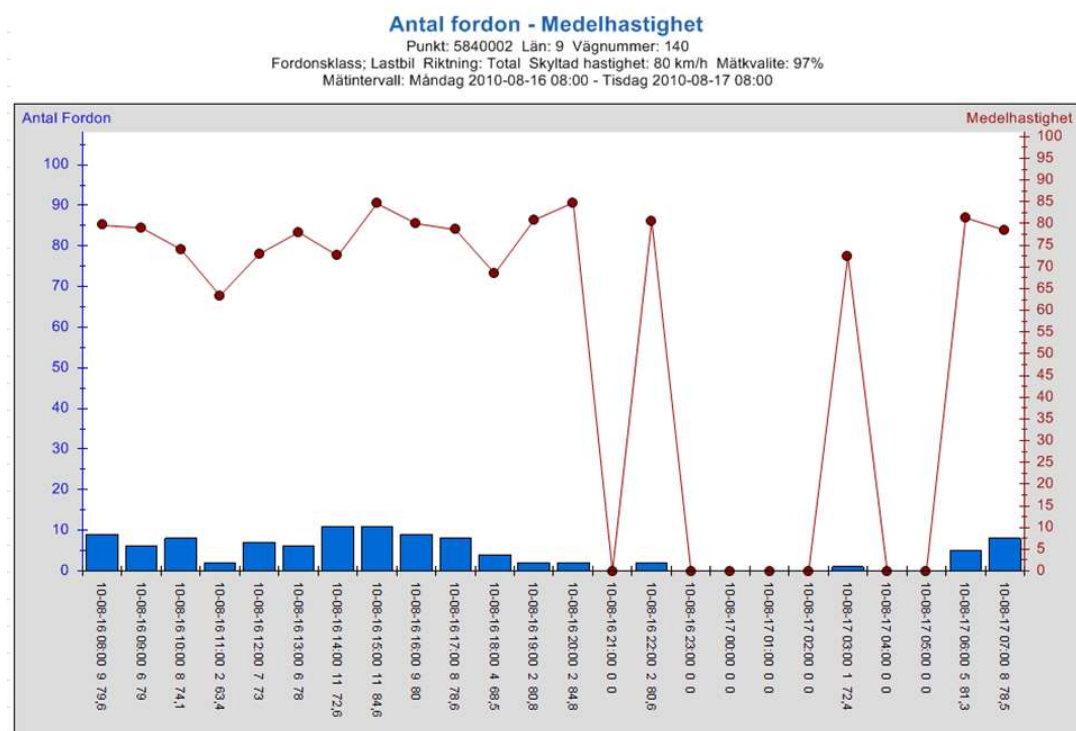


Bilaga 13

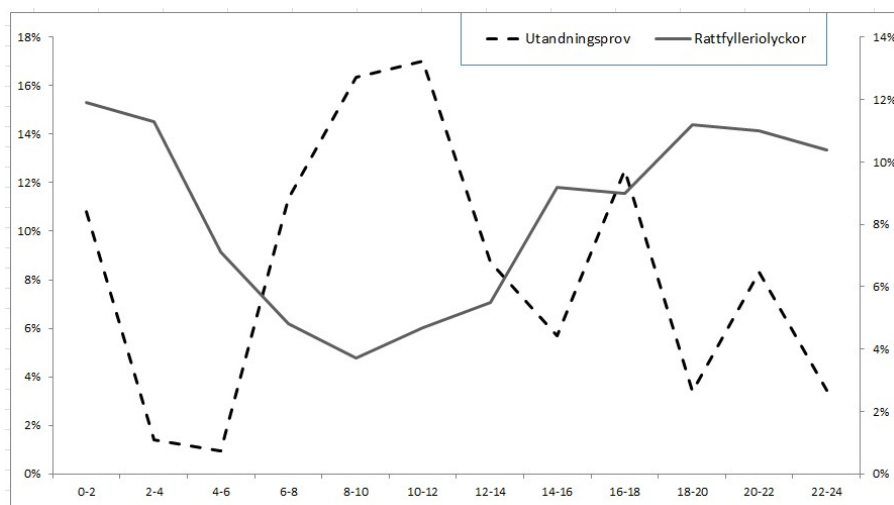
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Gotlands län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



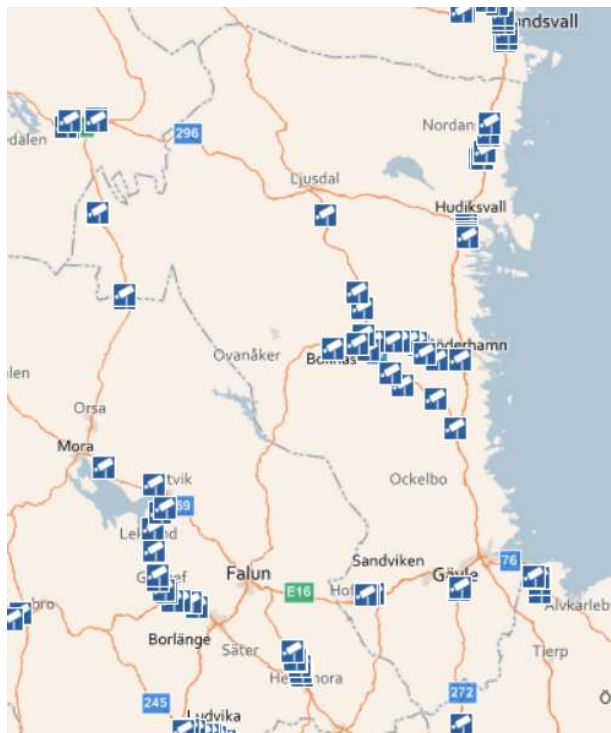
Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B -Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	2	0,3%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	0	0,0 %
016A, B -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	7	1,1%
029A, B -Överskridit heldragen linje	4	0,6%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	1	0,2%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	10	1,6%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	13	2,0%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	4	0,6%

089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart	0	0,0%
098A, G -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	5	0,8%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. Förare	141	22,1%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	23	3,6%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	4	0,6 %
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	20	3,1%

Gävleborg

Genom Gävleborgs län i nord-sydlig riktning löper E4:an. Andra starkt trafikerade vägar är Rv 80 mot Falun där många semesterresande tar i samband med lov och Rv 83 som passerar förbi Bollnäs. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns tio kommuner: Bollnäs, Gävle, Hofors, Hudiksvall, Ljusdal, Nordanstig, Ockelbo, Ovanåker, Sandviken och Söderhamn. Det statliga vägnätet i Gävleborgs län är 305 km och det totala vägnätet 31379 km. Polismyndigheten i Gävleborg utfärdade 2154 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ²⁷	Antal	Procent ²⁸	Genomsnitt/vecka
Bollnäs	3337	209	9,7%	4,0
Gävle	3331	548	25,4%	10,5
Hofors	912	68	3,2%	1,3
Hudiksvall	4311	379	17,6%	7,3
Ljusdal	7696	398	18,5%	7,5
Nordanstig	2188	59	2,7%	1,1
Ockelbo	1724	39	1,8%	0,8
Ovanåker	3136	34	1,6%	0,7
Sandviken	2396	214	9,9%	4,1
Söderhamn	2348	243	11,3%	4,7

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	299	13,9%
40	93	4,3%
50	706	32,8%
60	278	12,9%
70	143	6,6%
80	238	11,0%
90	185	8,6%
110	212	9,8%
Total:	2154	

11.8 procent av ordningsföreläggandena (256 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

²⁷ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

²⁸ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden²⁹:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Bollnäs	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på RV 50, Glössbo (23 st), Nygatan (20 st) och Rv 83, Lottefors(19 st).
Gävle	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 80, Valbo-Forsbacka (3 st) Idrottsvägen (33 st) och Skogsmursvägen (23 st).
Hofors	Av de 68 ordningsföreläggande som utfärdades i Hofors kommun under 2012 har 20 st utfärdats på Torsåkersvägen, 14 st på Göklundsvägen och 7 st på Storgatan.
Hudiksvall	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 583, Iggesund (49 st), E4:an, Njutånger (15 st) och Lv 781, Malsta (13 st).
Ljusdal	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 83, Ramsjövägen (31 st), E 45, Tandsjöborg (25 st) och Hotellgatan i Ljusdal (23 st).
Nordanstig	Av de 59 ordningsföreläggande som utfärdades i Nordanstigs kommun under 2012 har 11 stycken utfärdats på Sågvägen i Stocka, 9 stycken på Lv 307, Älgered och 9 st Lv 758, Ilsbo.
Ockelbo	Av de 39 ordningsföreläggande som utfärdades i Ockelbys kommun under 2012 har 15 stycken utfärdats på Åsgatan, 4 stycken på Lv 272, Lingbo och 4 stycken på Lv 272, Medskogssjön.
Ovanåker	Av de 34 ordningsföreläggande som utfärdades i Ovanåkers kommun under 2012 har 9 stycket utfärdats på Lv 301, Östanå, 7 stycket på Rv 50, Älvkarhed och 3 stycken på Långgatan.
Sandviken	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Högbövägen (24 st), Gundbogatan (16 st) och Årsundavägen (13 st).
Söderhamn	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Norralavägen(30 st), Lv 638, Sandarne (19 st) och Lv 599, Bergvik (19 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

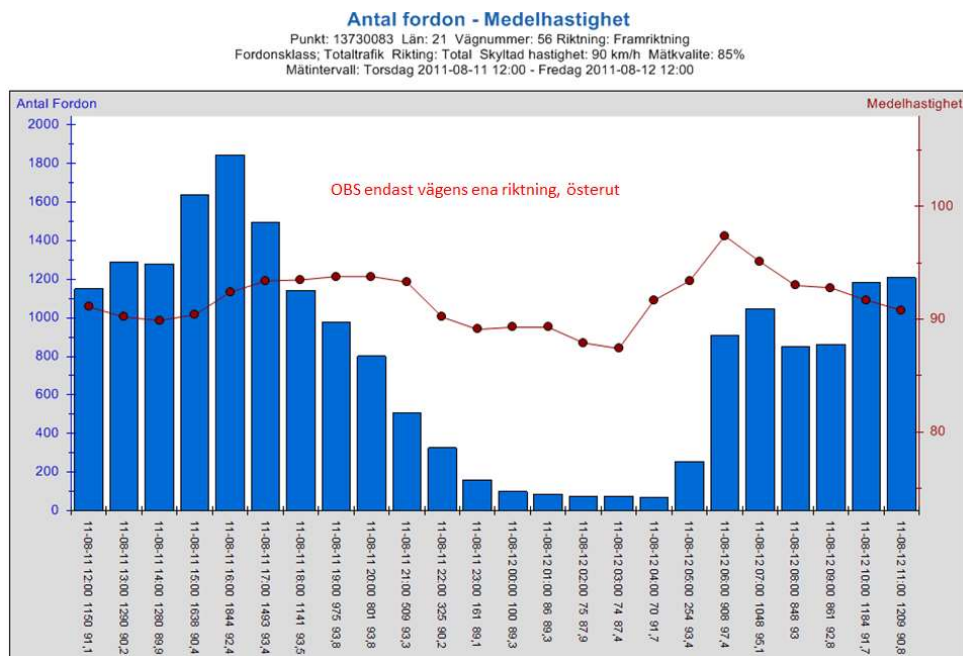
Fordonslag	Antal	Procent
Buss	9	0,4%
LB, släp	4	0,2%
MC	14	0,6%
Personbil	1939	90,0%
Övriga	188	8,7%

Trafikarbete 2011 ³⁰	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
2109	3605	1603

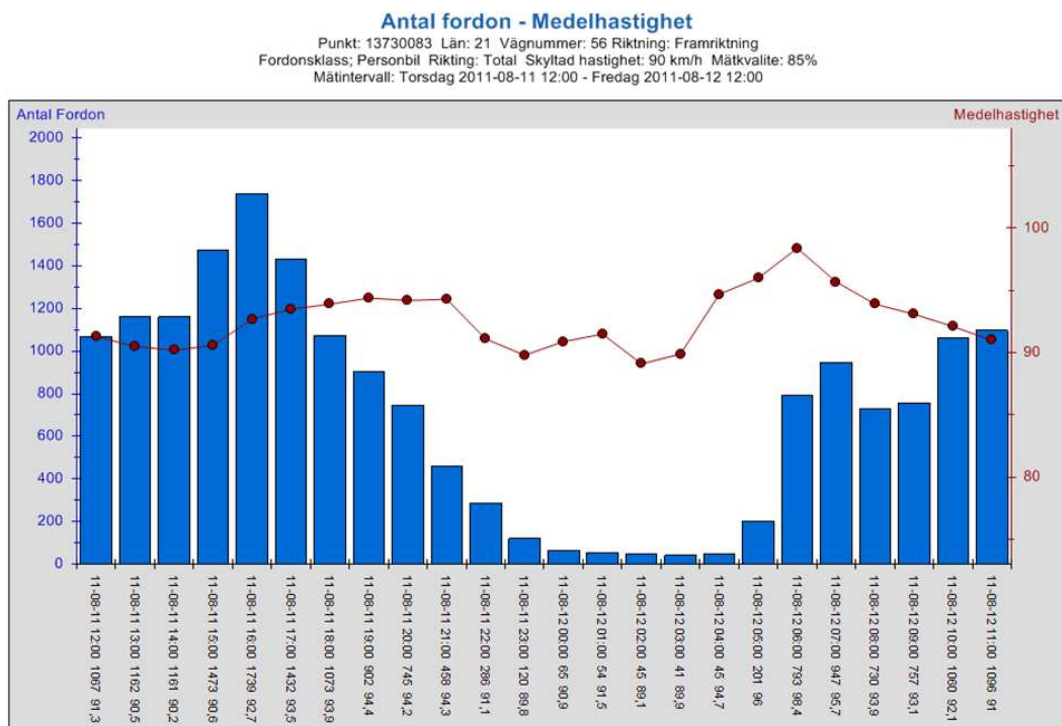
²⁹ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

³⁰ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde³¹. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:



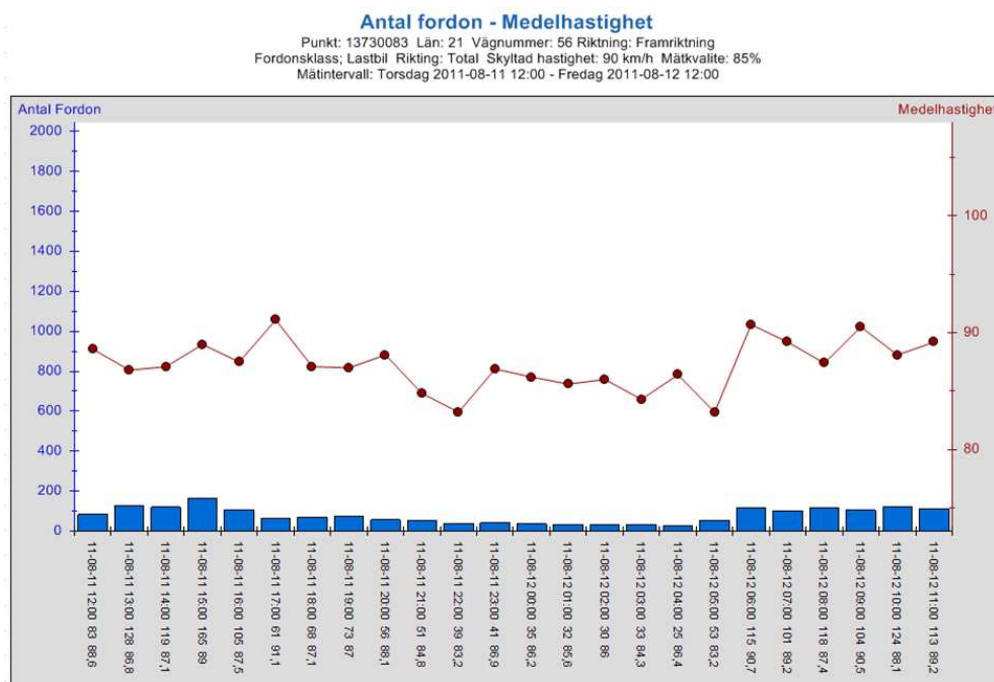
För personbilar på ovanstående plats:



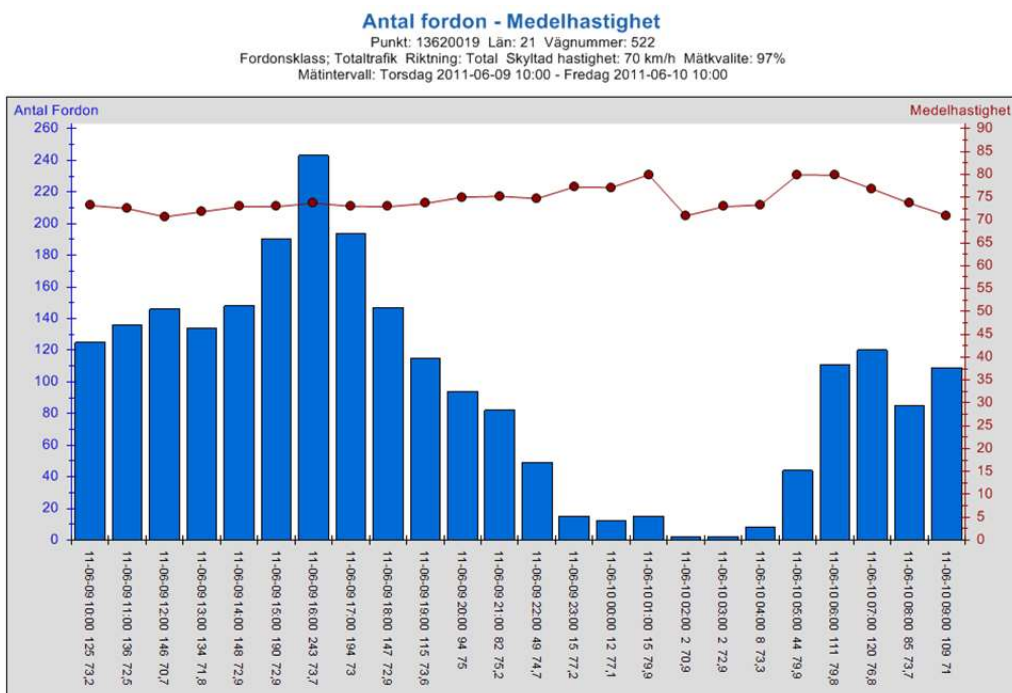
³¹ Värdena avser inte enbart år 2012.

Bilaga 13

För lastbilar på ovanstående plats:

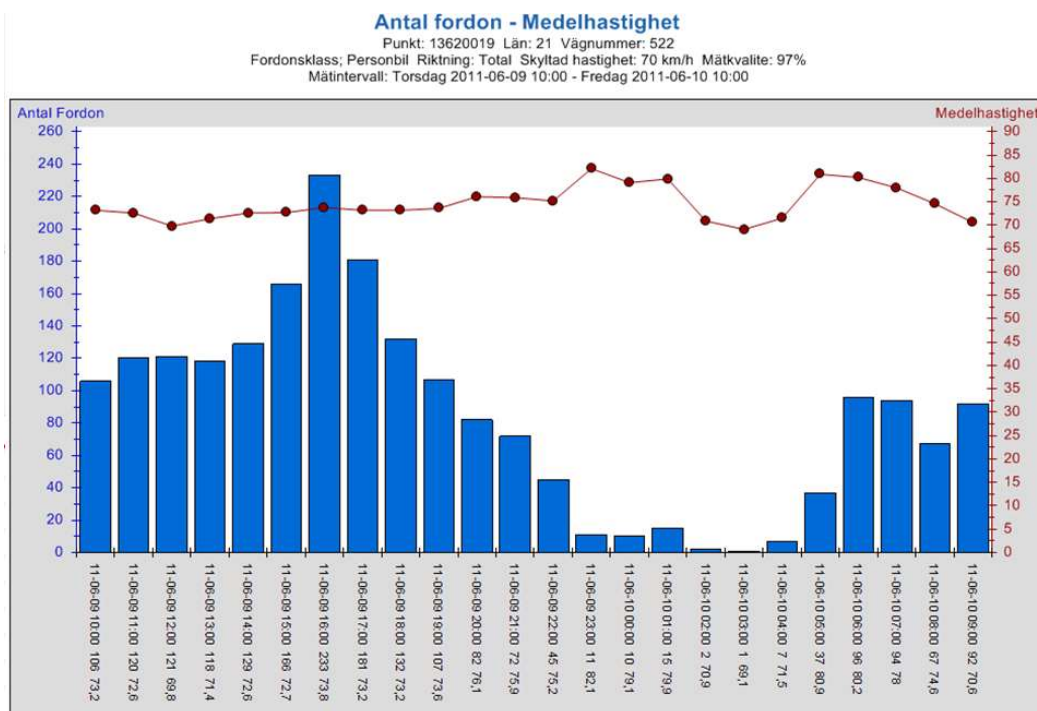


För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:

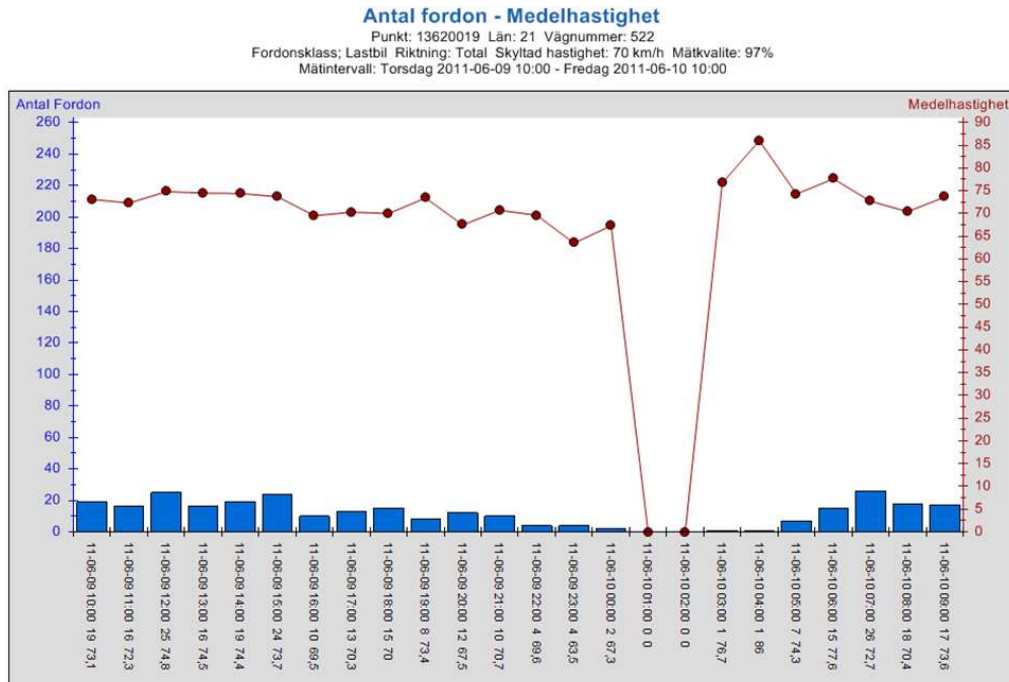


Bilaga 13

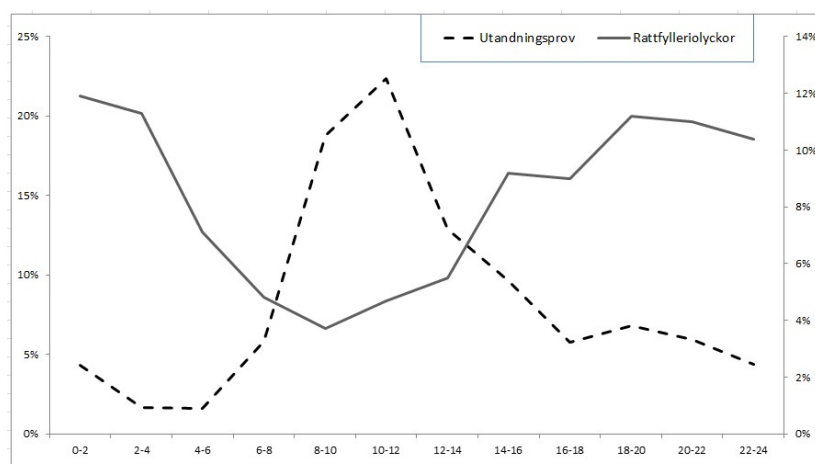
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Gävleborgs län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



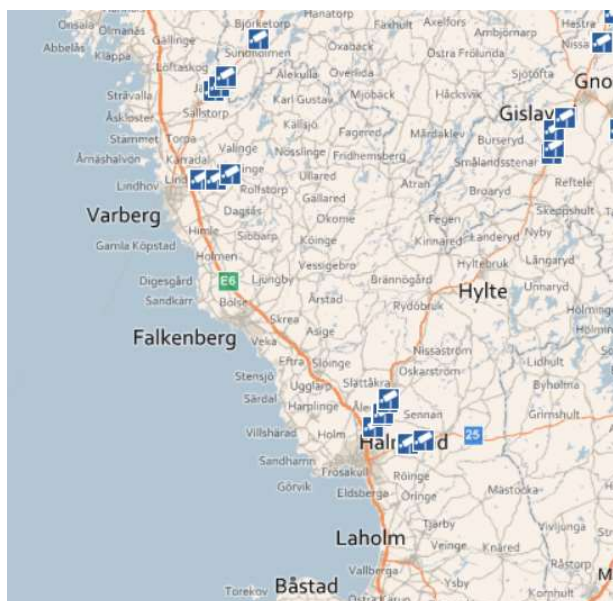
Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B -Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	17	0,8%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	0	0,0 %
016A, B -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	85	3,9%
029A, B -Överskridit heldragen linje	27	1,3%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	18	0,8%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	16	0,7%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	35	1,6%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	6	0,3%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas	0	0,0%

ut på obehövad cykelöverfart		
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	33	1,5%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	698	32,4%
164A, B -Ej iakttagit stopplik	55	2,6%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	0	0,0 %
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	264	12,3%

Halland

Genom Hallands län i nord-sydlig riktning löper E6:an/E22:an. Andra starkt trafikerade vägar är väg 26 mot Jönköping och 25 mot Växjö. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns sex kommuner: Falkenberg, Halmstad, Hylte, Kungsbacka, Laholm och Varberg. Det statliga vägnätet i Hallands län är 2894 km och det totala vägnätet 16713 km. Polismyndigheten i Hallands län utfärdade 6898 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ³²	Antal	Procent ³³	Genomsnitt/vecka
Falkenberg	3546	1831	35,2	35,2
Halmstad	3339	2570	49,4	49,6
Hylte	2531	236	4,5	4,5
Kungsbacka	2015	641	12,3	12,1
Laholm	2580	791	15,2	15,2
Varberg	2702	752	14,5	14,5

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	545	7,9%
40	1274	18,5%
50	910	13,2%
60	164	2,4%
70	378	5,5%
80	549	8,0%
90	70	1,0%
100	77	1,1%
110	889	12,9%
120	2042	29,6%
Total:	6898	

6,6 procent av ordningsföreläggandena (460 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h. Knappt hälften av dessa (201 st) skrevs på väg där högsta tillåtna hastighet var 120 km/timme.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden³⁴:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Falkenberg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6 i höjd med Slöinge (1048 st). Det utgör 57 % av ordningsföreläggandena som utfärdats i Falkenbergs kommun under 2012. Den näst vanligaste platsen för utfärdande av ordningsförelägganden var E6 i höjd med Skrea (90 st) och den tredje vanligaste platsen var Strandvägen (61 st).
Halmstad	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, i höjd med Wrangelsro (540 st), E6, i höjd med Fyllebro (316) och Laholmsvägen (294 st), den plats som finns specificerad på Laholmsvägen är Nyhem/Margaretavägen/ Nyhemsgatan men oklart om alla är utfärdade på denna plats eftersom de på de

³² Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

³³ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

³⁴ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

	flesta bara står Laholmsvägen.
Hylte	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 26, Hyltebruk, Bilisten/Fagerhultsvägen (59 st), Landerydsvägen (19) och Nyhemsgatan (9 st).
Kungsbacka	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, Klovsten (162 st), Varbergsvägen (72 st), de platser som finns specificerade på Varbergsvägen är Tulpanvägen/Hammarö samt Åsa, men oklart om alla utfärdats där. Den tredje mest förekommande platsen för utfärdande av ordningsföreläggande är Sandövägen, Vallda (42 st).
Laholm	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, i höjd med Skottorp (318 st), Tjärbyvägen (94 st) och Ängelholmsvägen (47 st).
Varberg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, i höjd med Stråvalla (219 st), E6, i höjd med Björkäng (81 st) och Trädlyckevägen (57 st). På Lv 153, Rolfstorp utfärdades 56 stycken ordningsförelägganden.

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	10	0,1%
LB, släp	98	1,4%
MC	20	0,3%
Personbil	5946	86,2%
Övriga	824	11,9%

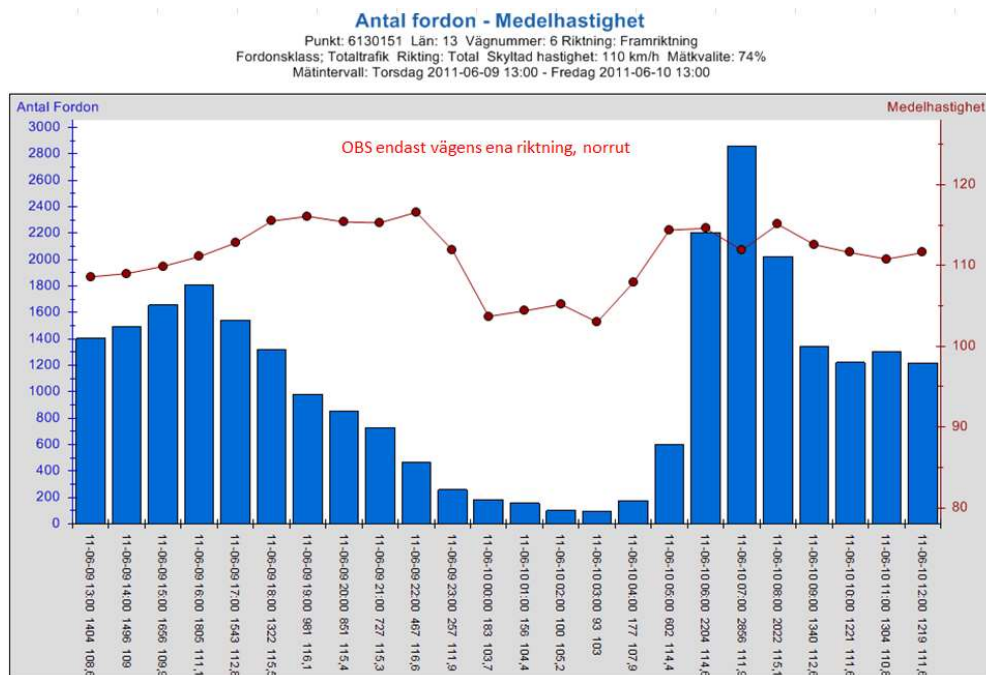
Trafikarbete 2011 ³⁵	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
2487	2894	2354

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsförflöde³⁶. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

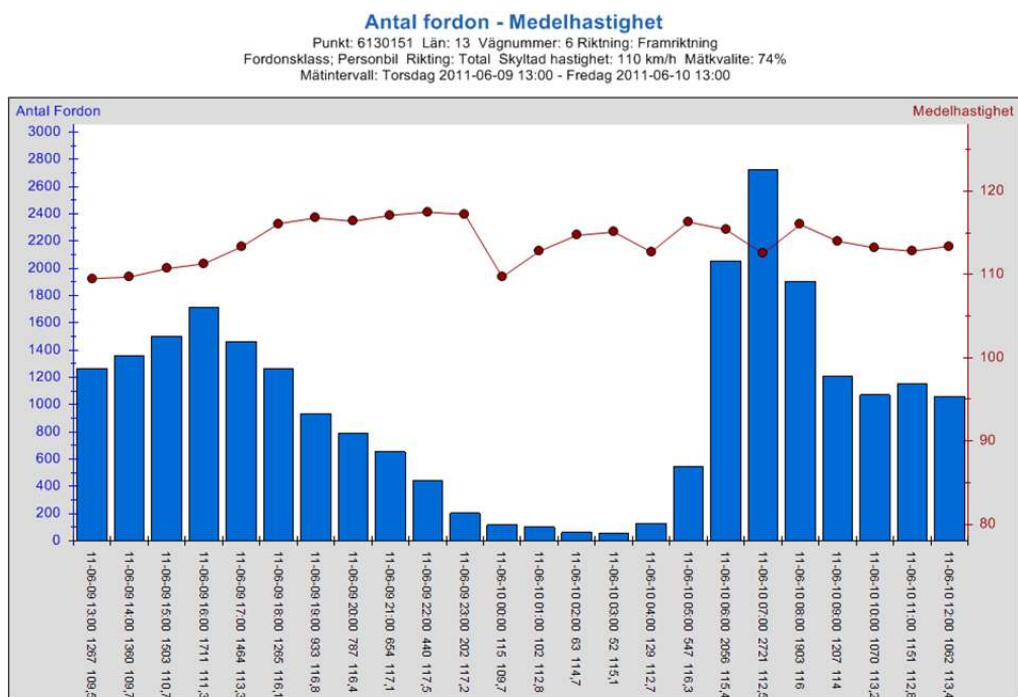
³⁵ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

³⁶ Värdena avser inte enbart år 2012.

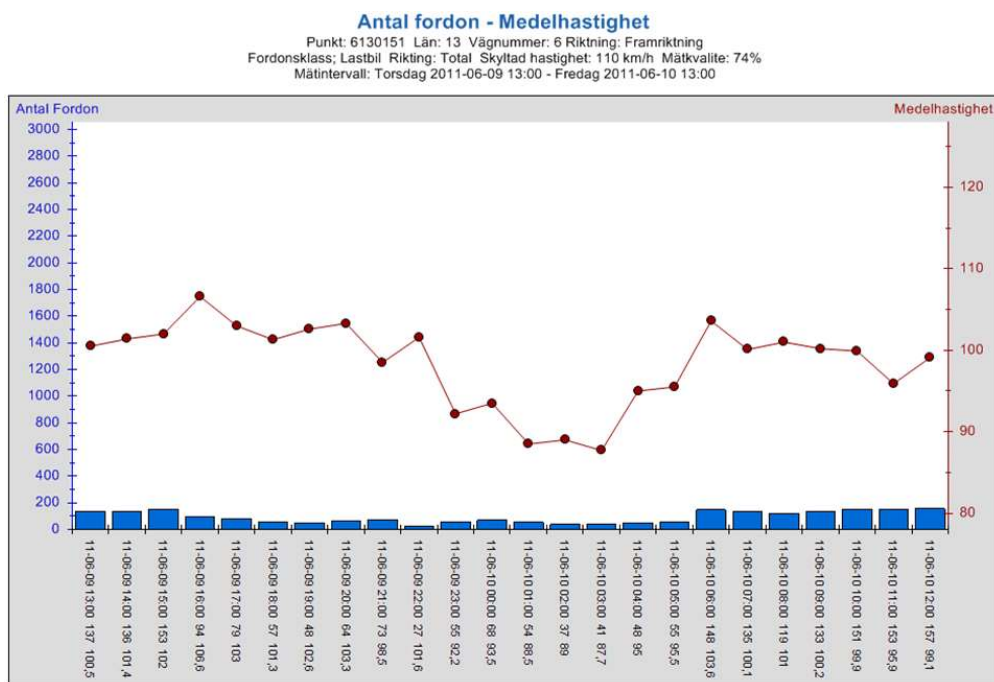
Bilaga 13



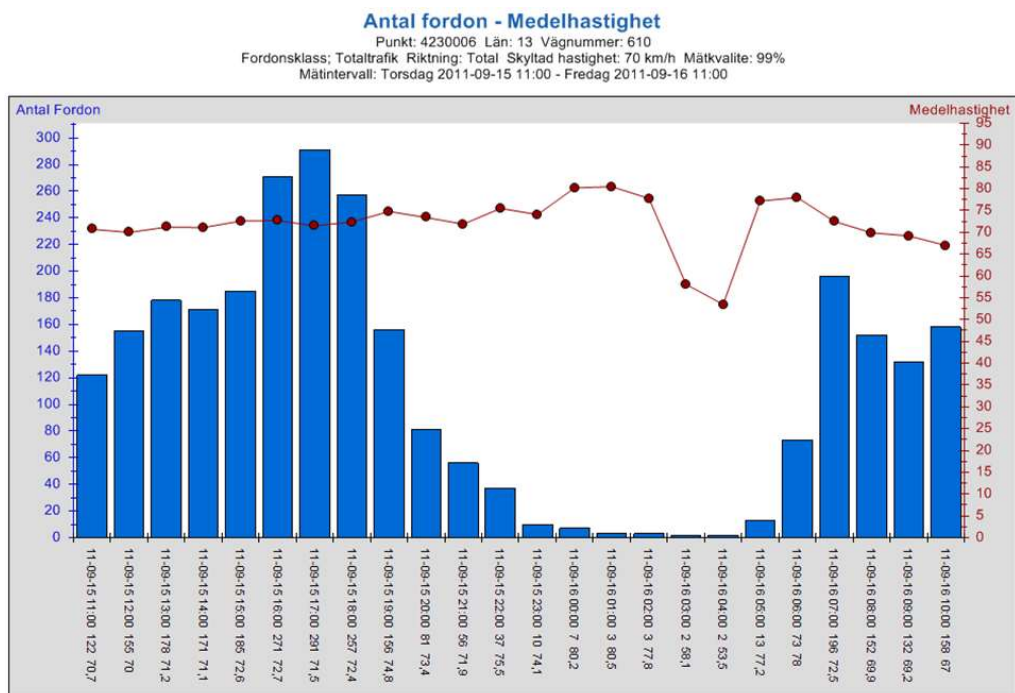
För personbilar på ovanstående plats:



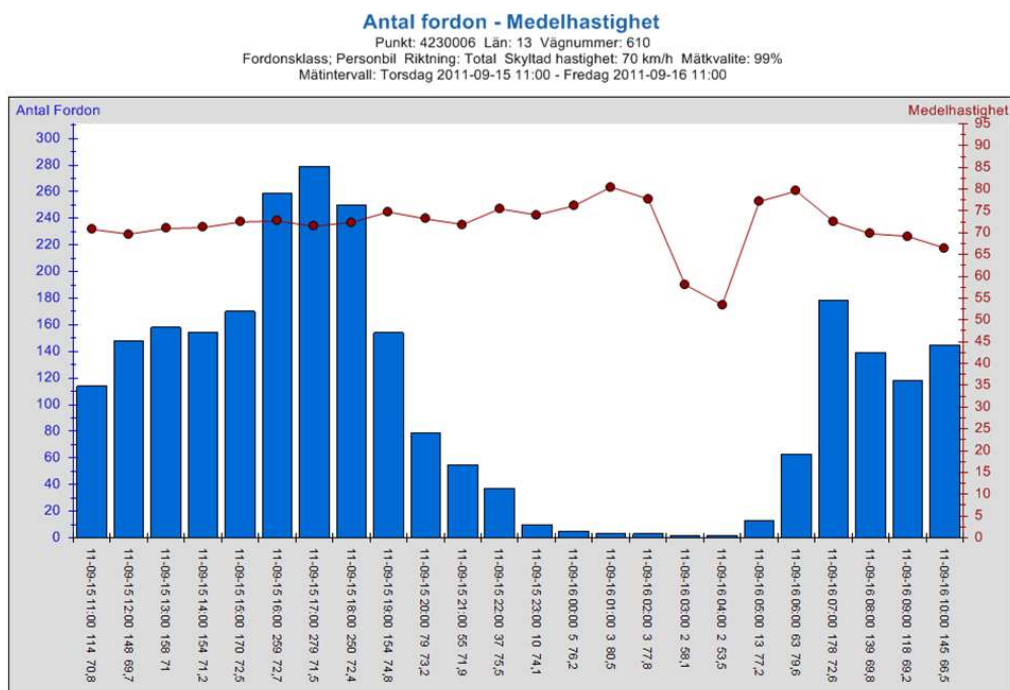
För lastbilar på ovanstående plats:



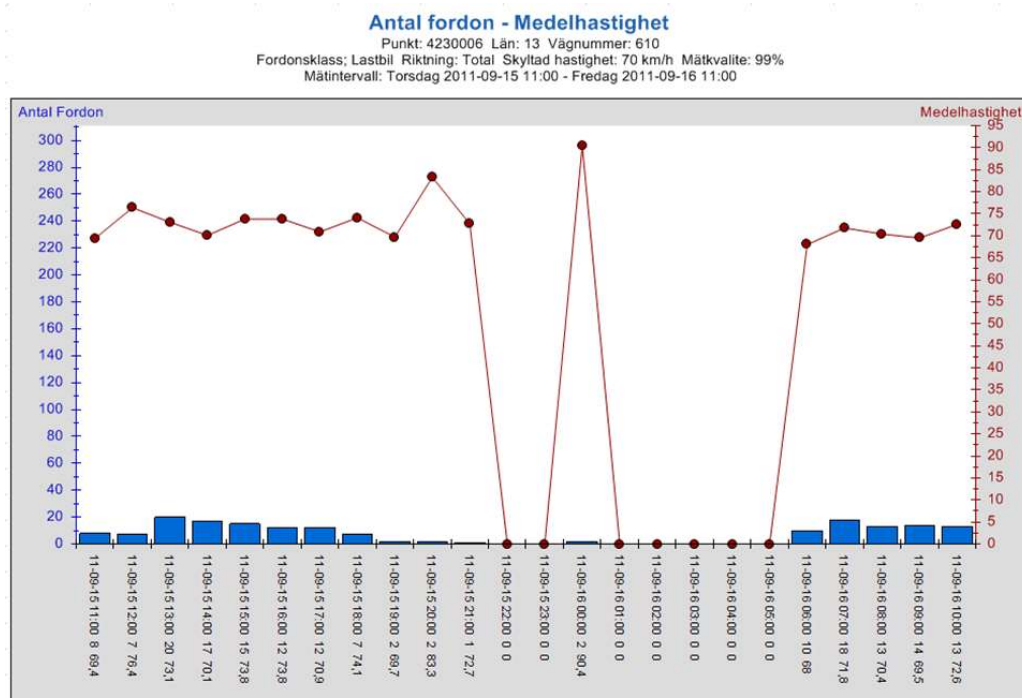
För en slumpvis utvad plats i länet som har ett medelflöde:



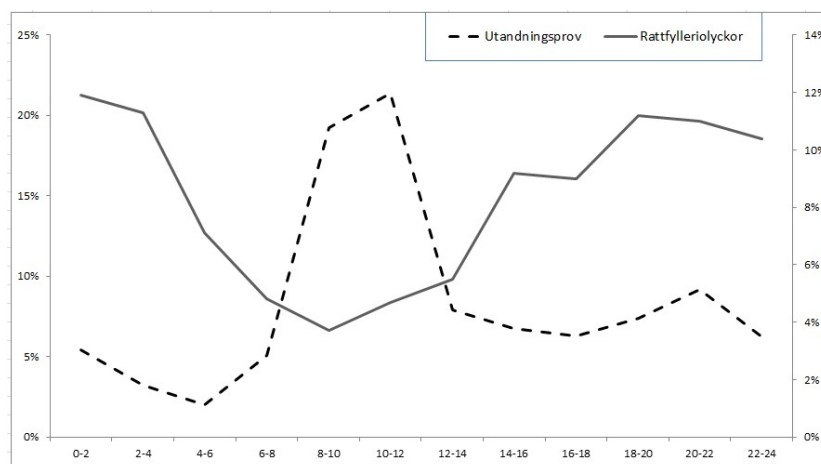
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Hallands län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3 -Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	18	0,26%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	20	0,29%
016A, B -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	67	0,97%
029A, B -Överskridit heldragen linje	40	0,58%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	12	0,17%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	94	1,36%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	40	0,58%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,00%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	7	0,10%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas	5	0,07%

ut på obevakad cykelöverfart		
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	43	0,62%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. Förare	688	9,97%
164A, B -Ej iakttagit stopplik	100	1,45%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	51	0,74%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	342	4,96%

Jämtland

Genom Jämtland går väg E14 från sydöst till nordväst. Väg 45 går i norr-sydlig riktning. Andra lite större vägar är väg 86, 87 som kommer in i länet från öster, väg 19 som går i nordlig riktning och väg 21 som går i västlig riktning i norra delen av länet. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns åtta kommuner: Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda, Strömsund, Åre samt Östersund. Det statliga vägnätet är 6025 km och det totala vägnätet är 42499 km. Polismyndigheten i Jämtland utfärdade 3034 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012.

Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ³⁷	Antal	Procent ³⁸	Genomsnitt/vecka
Berg	4261	417	13,7%	8,0
Bräcke	4749	264	8,7%	5,1
Härjedalen	9045	165	5,4%	3,2
Krokom	5244	405	13,3%	7,8
Ragunda	3470	116	3,8%	2,2
Strömsund	8701	217	7,2%	4,2
Åre	3570	397	13,1%	7,6
Östersund	3459	953	31,4%	18,3

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	189	6,2%
40	89	2,9%
50	717	23,6%
60	122	4,0%
70	626	20,6%
80	301	9,9%
90	887	29,2%
100	103	3,3%
Total:	3034	

13,5 procent av ordningsföreläggandena (412 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden³⁹:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Berg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Åsarna – Svenstavik/Brånan (114 st), E45, Vågarna/Hackås (96 st) och E45, Rätan (16 st).
Bräcke	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E14, Gällö-Dalhemsviken/Fanbyn (90 st), E16, Stavre-Mälgåsen (76 st) och E14, Pilgrimstad (44 st).

³⁷ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

³⁸ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

³⁹ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Härjedalen	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Ytterhogdal 35 st), Rv 84, Hede-Hedeviken (27 st) och Rv 84, Linsell (17 st).
Krokom	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E14, Ytterån, Åse-Kingsta (210 st). Det är över 50 procent av ordningsföreläggandena som utfärdades under 2012 i Krokoms kommun. De två andra platser som det utfärdades flest ordningsföreläggande var Lv 340, Nordannälden, (21 st) och E14, Trollsåsen (13 st).
Ragunda	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 87, Stugun(24 st), Rv 86, Bispgården (21 st) och Rv 87, Prästberget (19 st).
Strömsund	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Hammerdal-Lorås (56 st), E45, Lövberga (20 st) och Lv 342, Gäddede (16 st).
Åre	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E14, Mattmar-Mörsil (96 st), E14, Undersåker (43 st) och E14, Ånn (25 st).
Östersund	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Kläppe (68 st), Genvägen (62 st) och E45, Österåsen (47 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	13	0,4%
LB, släp	19	0,6%
MC	20	0,7%
Personbil	2622	86,4%
Övriga	360	11,9%

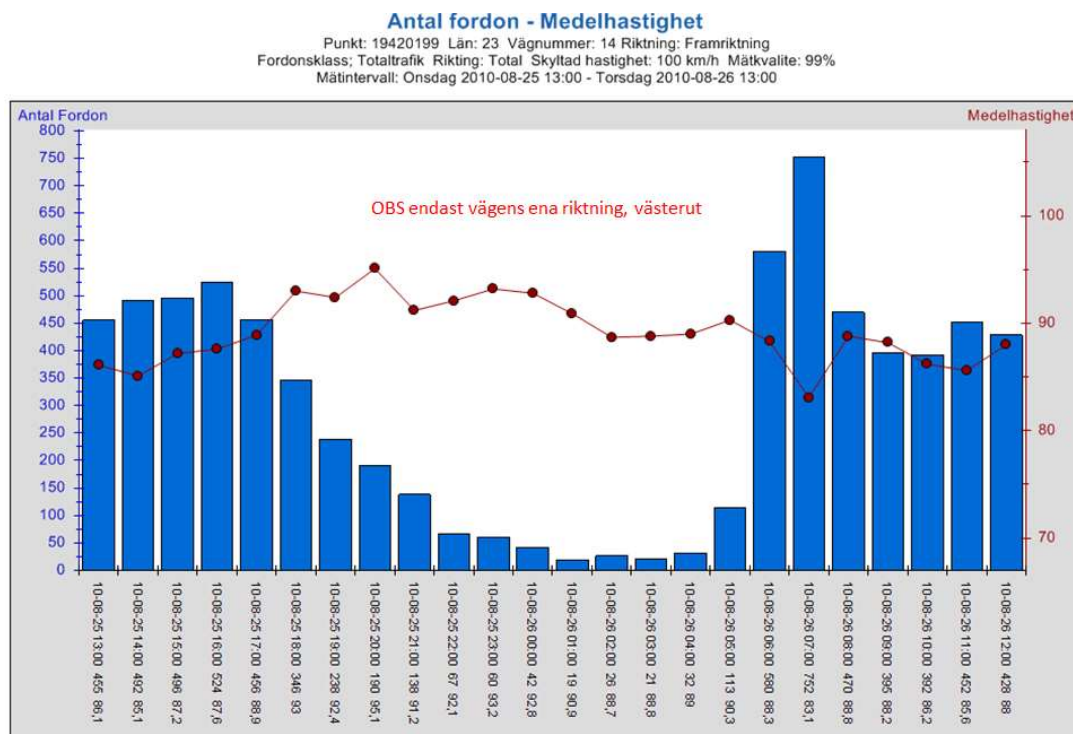
Trafikarbete 2011 ⁴⁰	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
1151	6025	523

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde⁴¹. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

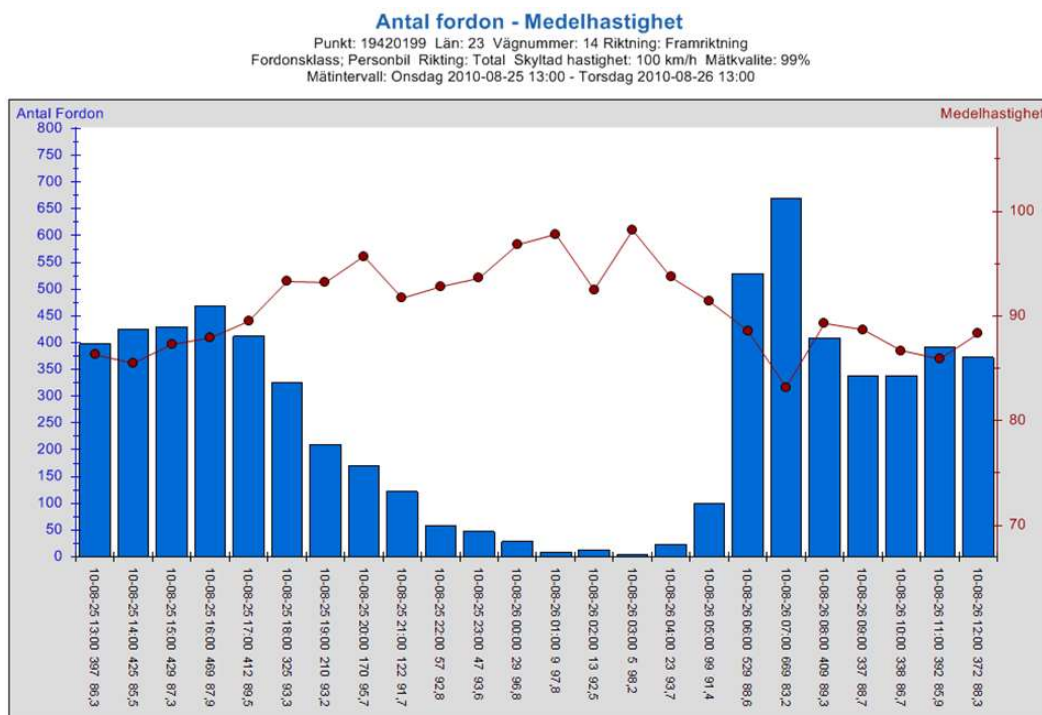
⁴⁰ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

⁴¹ Värdena avser inte enbart år 2012.

Bilaga 13

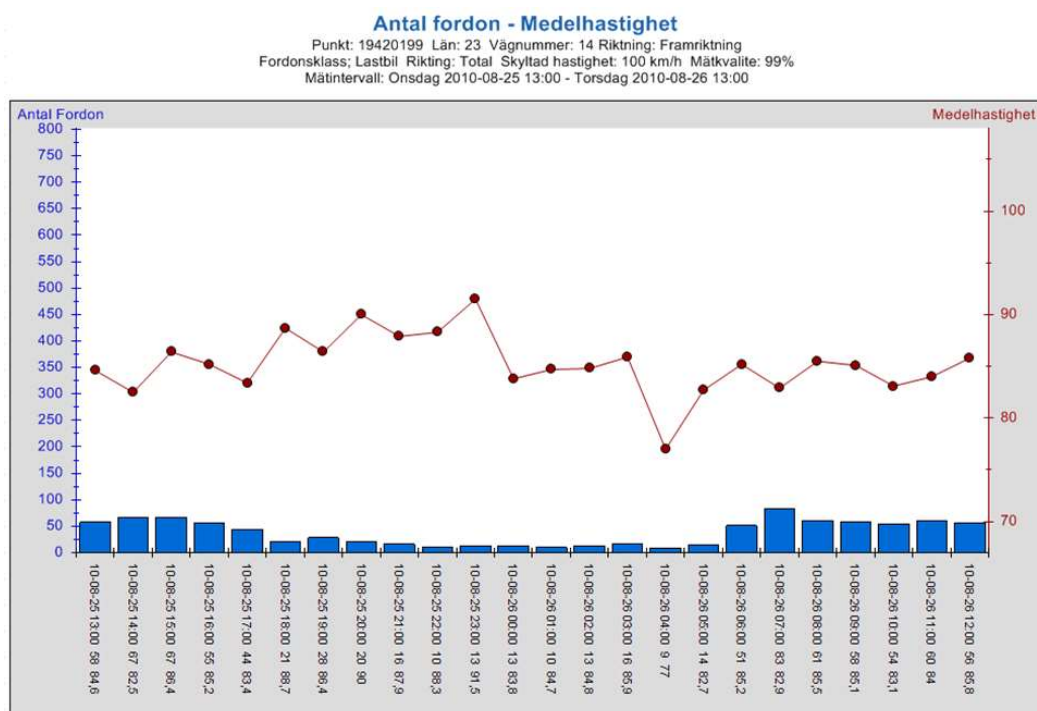


För personbilar på ovanstående plats:

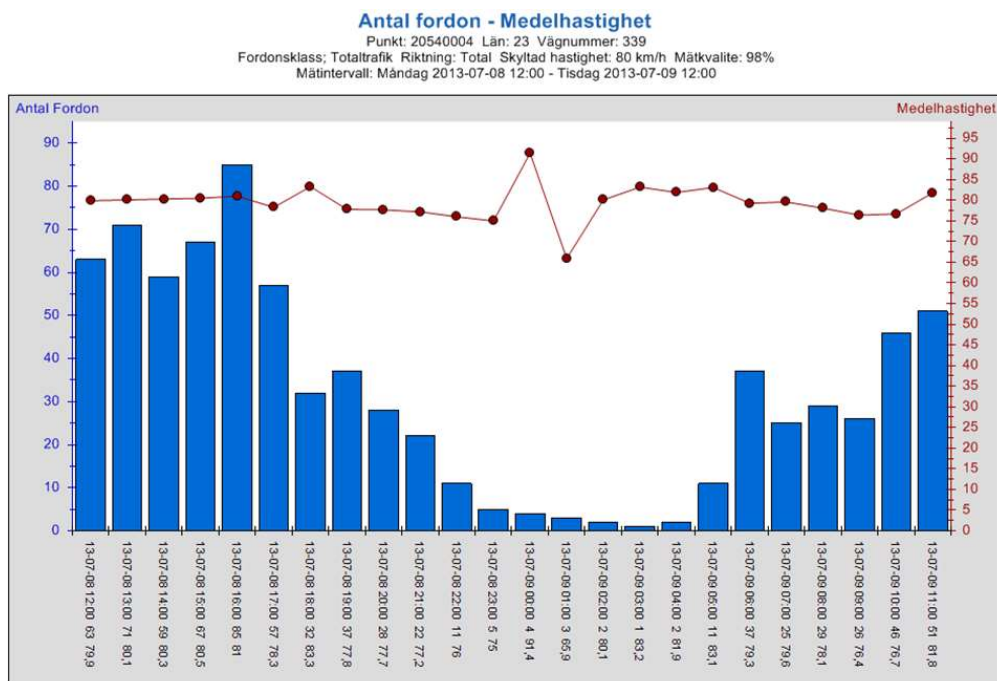


Bilaga 13

För lastbilar på ovanstående plats:

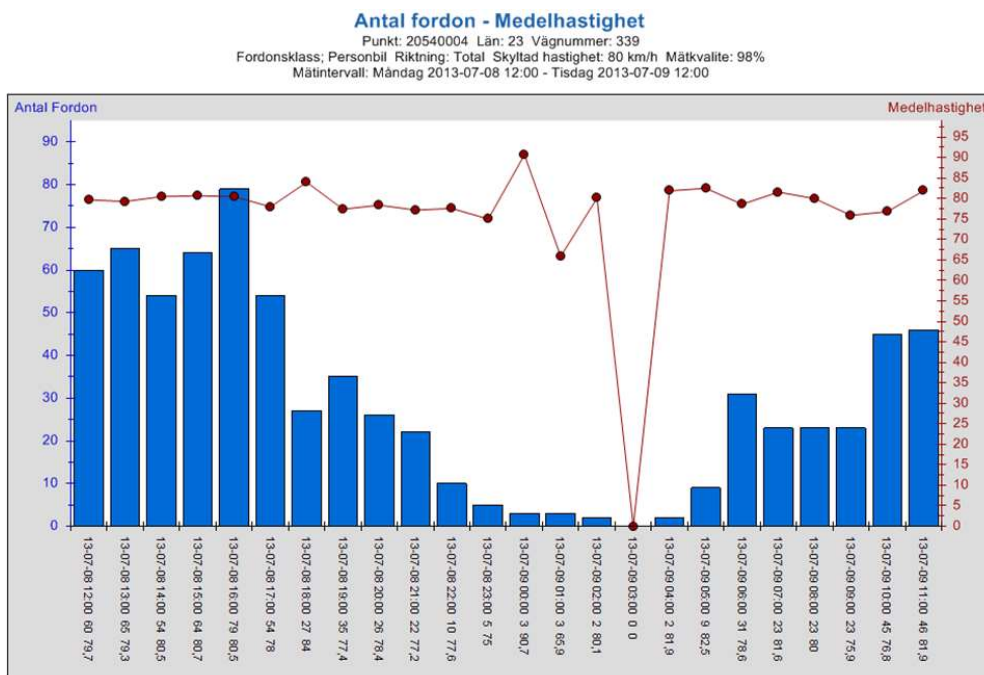


För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:

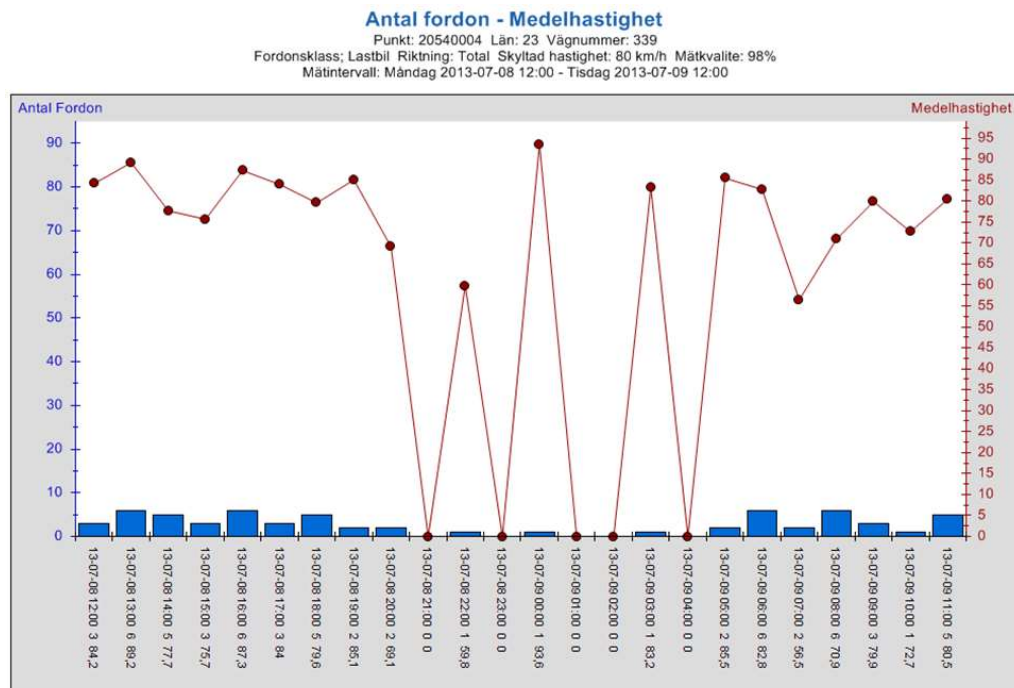


Bilaga 13

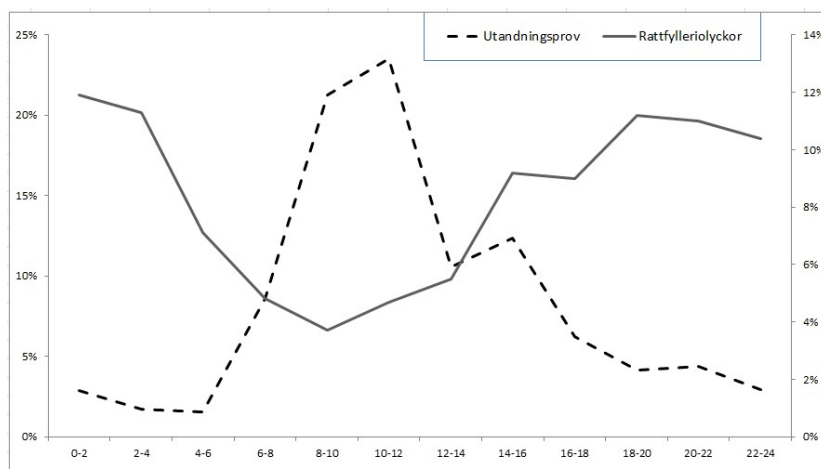
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Jämtlands län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



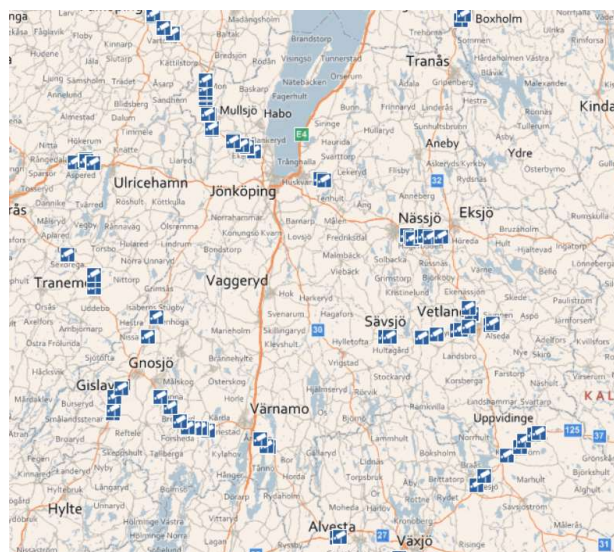
Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3 -Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	3	0,10%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	0	0,00%
016A, B -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	189	6,20%
029A, B -Överskridit heldragen linje	30	1,00%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	15	0,50%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	13	0,40%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	30	1,00%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,00%

087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obehävd övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	6	0,20%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obehävd cykelöverfart	0	0,00%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	63	2,10%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. Förare	610	20,10%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	63	2,10%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	4	0,10%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	96	3,20%

Jönköping

Genom Jönköpings län går väg E4 i nord-sydlig riktning och väg. Andra trafikerade vägar är Rv 40 och Rv 26 i de västra delarna av länet. Rv 28 och Rv 30 i de södra delarna av länet. Rv 40 och Rv 47 i de östra delarna av länet. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns 13 kommuner: Aneby, Eksjö, Gisslaved, Gnosjö, Habo, Jönköping, Mullsjö, Nässjö, Sävsjö, Tranås, Vaggeryd, Vetlanda och Värnamo. Det statliga vägnätet i Jönköpings kommun är 4269 km och det totala vägnätet är 26824 km. Polismyndigheten i Jönköping utfärdade 5196 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁴²	Antal	Procent ⁴³	Genomsnitt/vecka
Aneby	1283	83	1,6%	1,6
Eksjö	2287	183	3,5%	3,5
Gisslaved	2884	193	3,7%	3,7
Gnosjö	928	51	1,0%	1,0
Habo	931	33	0,6%	0,6
Jönköping	4054	2610	50,2%	50,2
Mullsjö	561	30	0,6%	0,6
Nässjö	2399	290	5,6%	5,6
Sävsjö	1706	108	2,1%	2,1
Tranås	1069	100	1,9%	1,9
Vaggeryd	1989	906	17,4%	17,4
Vetlanda	3714	101	1,9%	1,9
Värnamo	3019	487	9,4%	9,4

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	394	7,6%
50	1398	26,9%
60	31	0,6%
70	830	16,0%
80	374	7,2%
90	854	16,4%
100	81	1,6%
110	1234	23,7%
Total:	5196	

3,6 procent av ordningsföreläggandena (190 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

⁴² Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁴³ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden⁴⁴:

Kommun	Analys av platser för kontroller kontra platser för olyckor
Aneby	Av de 83 ordningsföreläggande som utfärdades i Aneby kommun under år 2012 utfärdades 46 stycken på Rv 32 vid Blå grindar, 16 stycken på Rv 32 Sunhultsbrunn och 7 stycken Rv 32, Bredestad.
Eksjö	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 32, Ingarp (54 st), Rv 40, Bruzaholm (47 st) och Rv 40, Björnshult (10 st).
Gisslaved	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Norra storgatan (73 st), Reftellevägen (28 st) och Lv 153, Smålandsstenar (23 st) .
Gnosjö	Av de 51 ordningsföreläggande som utfärdades i Gnosjö kommun under 2012 utfärdades 16 stycken på Lv 152, infart Törestorp, 10 st utfärdades på Lv 151, Stora Mosse och 5 stycken på Anderstorpsvägen i Gnosjö.
Habo	Av de 33 ordningsföreläggande som utfärdades i Habo kommun under 2012 utfärdades 10 stycken på Lv 195, Nätebäcken, 5 stycken på Rv 26, Solgläntan och 5 stycken på Kråkerydsvägen, Alléskolan.
Jönköping	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 40, Västra Jära (250 st), E4, Ljungarum (209 st) och Grännavägen, Huskvarna (67 st).
Mullsjö	Av de 30 ordningsföreläggande som utfärdades i Mullsjö kommun under 2012 utfärdades 9 st på Bosebyleden, Mullsjö, 7 st på Lv 185, Sundsered och 5 på Rv 26/47, Slättäng .
Nässjö	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 32, Skullaryd (33 st), Rv 40, Risabo (27 st) och Rv 31, Ugglekärr (22 st).
Sävsjö	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 30, Vrigsta (75 st), dvs cirka 75 procent av samtliga ordningsföreläggande som utfärdades i Sävsjö kommun under år 2012. Näst flest ordningsföreläggande skrevs på Lv 128, rastplats Mo (5 st) och på tredje plats kom Rv 30, Nya Hjälmseryd (3 st).
Tranås	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Mjölbyvägen 15/24 (25 st), Gripenbergsslott (15 st) och Ydrevägen (15 st).
Vaggeryd	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Krängesberg (629 st), dvs cirka 70 procent av de totala antalet ordningsföreläggande som utfärdades i Vaggeryd kommun under 2012. Näst mest ordningsförelägganden utfärdades på E4, Byarum (30 st) och tredje mest på Jönköpingsvägen/Linnarevägen (28 st).
Vetlanda	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Storgatan (20 st), Lasarettsgatan (19 st) och Östanåvägen (7 st) .
Värnamo	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Hörle (120 st), Rv 27, Kärda (38 st) och Östra vägen, Bredaryd (26 st).

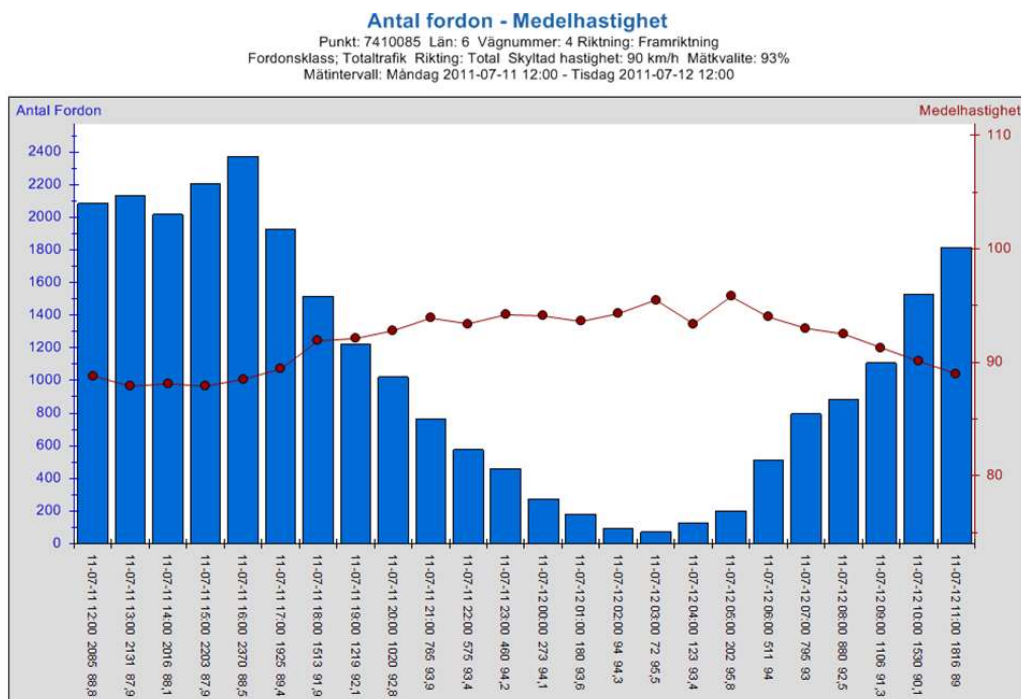
⁴⁴ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	8	0,2%
LB, släp	86	1,7%
MC	18	0,3%
Personbil	4548	87,5%
Övriga	648	12,5%

Trafikarbete 2011 ⁴⁵	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
2685	4629	1589

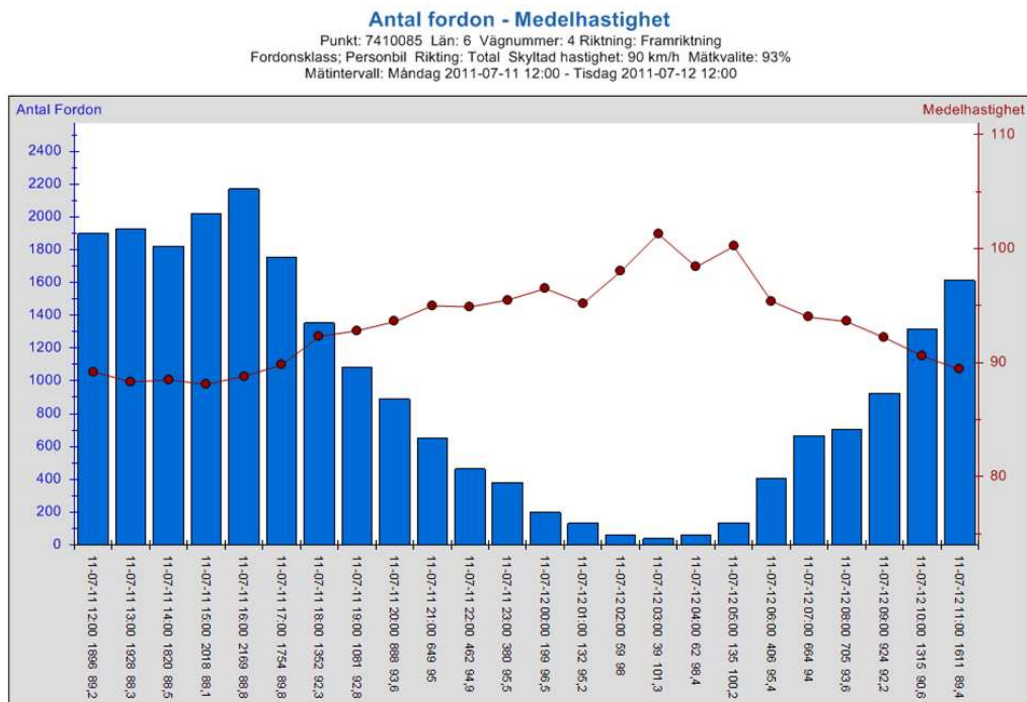
För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde⁴⁶. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:



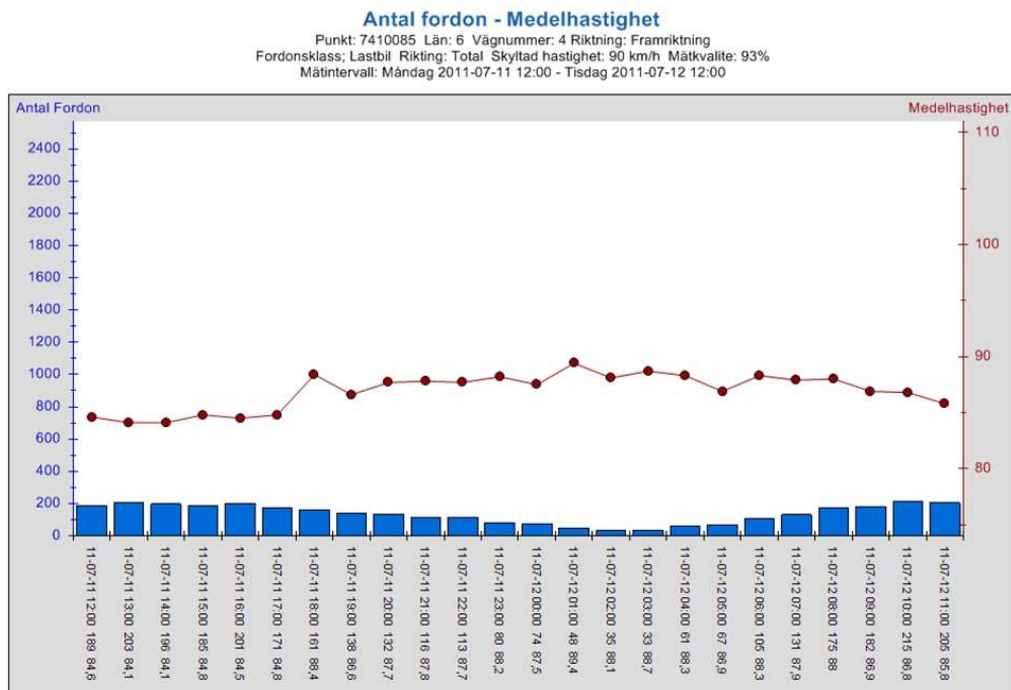
⁴⁵ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

⁴⁶ Värdena avser inte enbart år 2012.

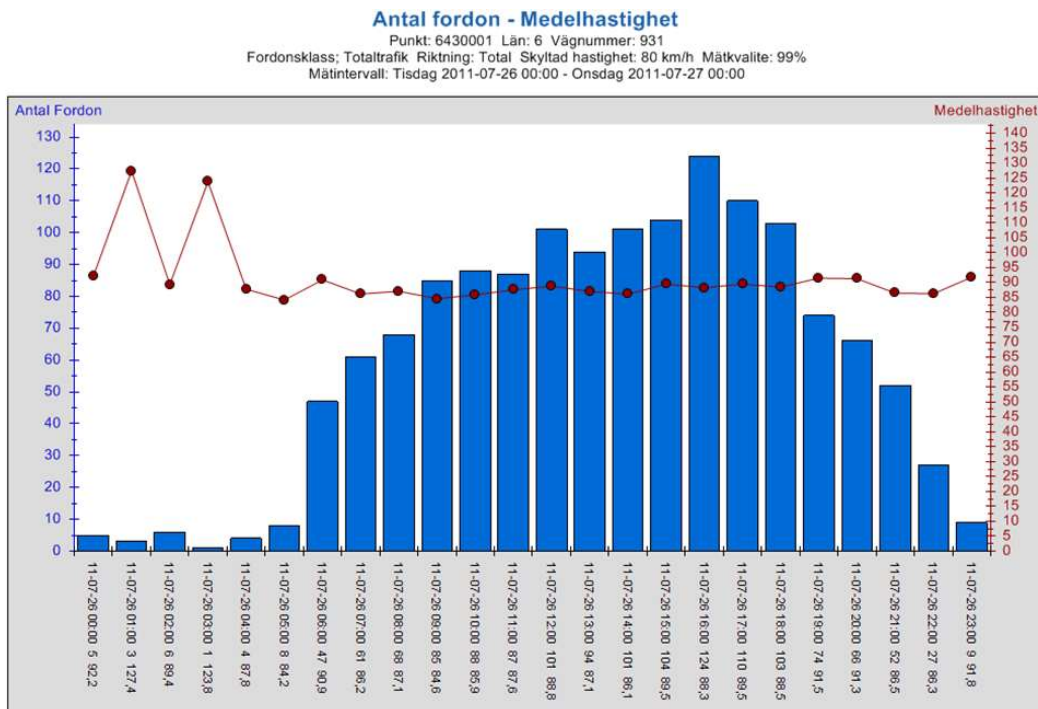
För personbilar på ovanstående plats:



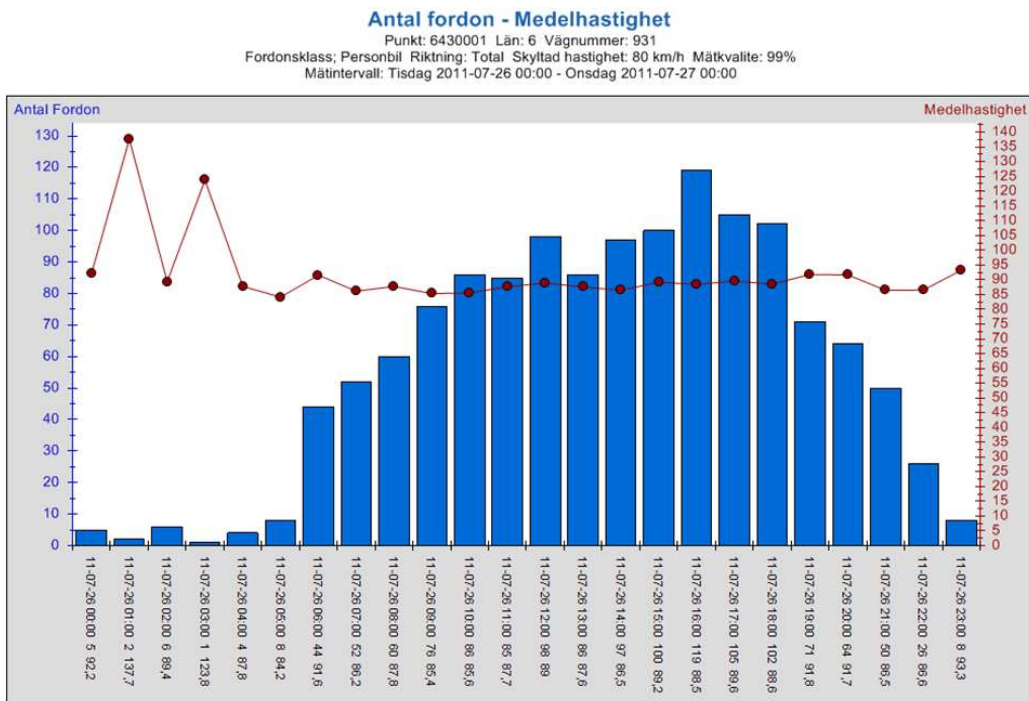
För lastbilar på ovanstående plats:



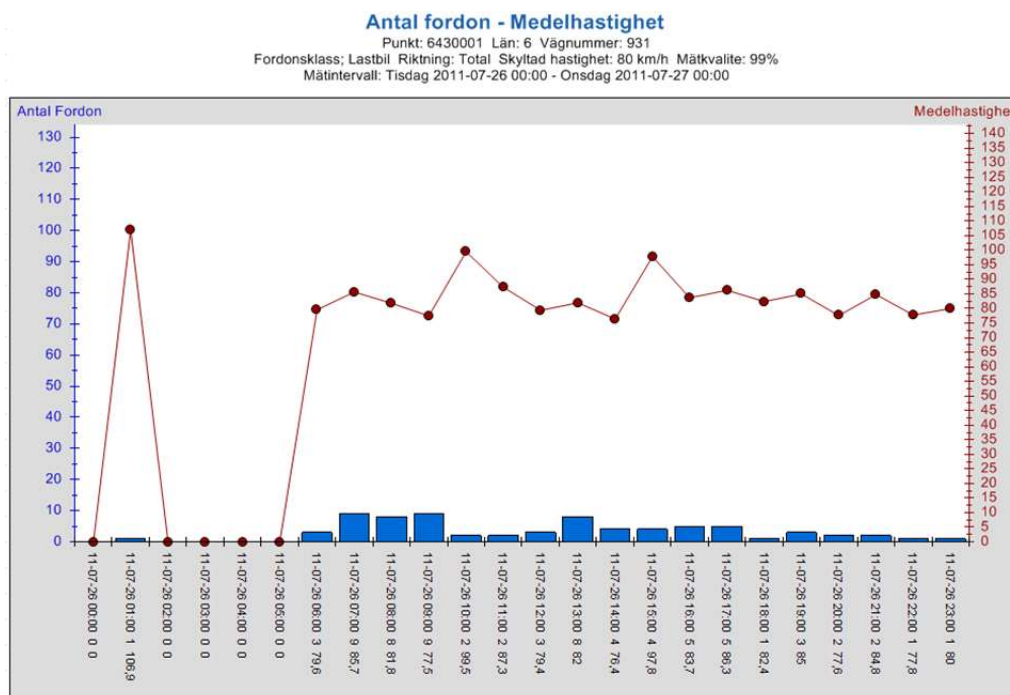
För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:



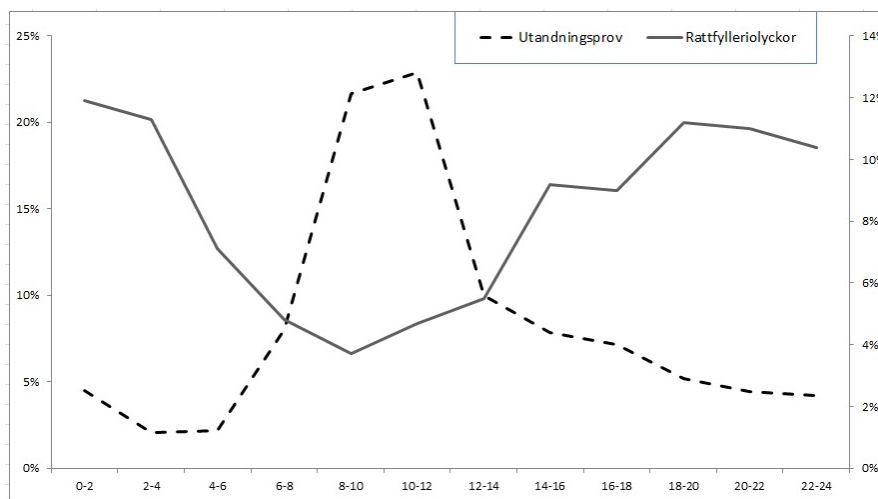
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Jönköpings län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B -Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	9	0,2%

002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	0	0,0 %
016A, B -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	35	0,7%
029A, B -Överskridit heldragen linje	62	1,2%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	4	0,1%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	126	2,4%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	25	0,5%
084A, B -Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	25	0,5%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart	0	0,0%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	111	2,1%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	583	11,2%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	70	1,3%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	10	0,19%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	236	4,5%

Kalmar

Genom Kalmar län går E22 i nor-sydlig riktning. Det finns några större vägar som går i öst-västlig riktning: Rv 40, Rv 47, Rv 37, Rv 34, Rv 25, Rv 31 och Rv 28. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns tolv kommuner: Borgholm, Emmaboda, Hultsfred, Högsby, Kalmar, Mönsterås, Mörbylånga, Nybro, Oskarshamn, Torsås, Vimmerby och Västervik. Det statliga vägnätet i Kalmar län är 4024 km och det totala vägnätet 26824 km. Polismyndigheten i Kalmar utfärdade 2996 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁴⁷	Antal	Procent ⁴⁸	Genomsnitt/vecka
Borgholm	1610	250	8,3%	4,8
Emmaboda	1745	83	2,8%	1,6
Hultsfred	2760	31	1,0%	0,6
Högsby	1786	28	0,9%	0,5
Kalmar	2688	712	23,8%	13,7
Mönsterås	1414	292	9,7%	5,6
Mörbylånga	958	252	8,4%	4,8

⁴⁷ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁴⁸ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

Nybro	2853	281	9,4%	5,4
Oskarshamn	2255	318	10,6%	6,1
Torsås	1035	171	5,7%	3,3
Vimmerby	2904	103	3,4%	2,0
Västervik	4150	474	15,8%	9,1

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	443	14,8%
40	7	0,2%
50	788	26,3%
60	76	2,5%
70	737	24,6%
80	244	8,1%
90	475	15,9%
100	226	7,5%
Total:	2996	

8,8 procent av ordningsföreläggandena (264 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden⁴⁹:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Borgholm	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 136, Vannborga (59 st), Lv 136, Uggletorp (23 st) och Lv 136, Rönnerum (16 st).
Emmaboda	Av de 83 ordningsföreläggande som utfärdades i Emmaboda kommun under 2012 utfärdades 17 st på Rv 28, Fur/Båldön, 16 stycken på Rv 28, Broakulla, 8 stycken på Rv 28, Förlångsö.
Hultsfred	Av de 31 ordningsföreläggande som utfärdades i Hultsfreds kommun under 2012 utfärdades 8 stycken på Västra långgatan i Hultsfred, 7 stycken Rv 23, Virserum och 3 stycken på Storgatan, Silverdalen.
Högsby	Av de 28 ordningsföreläggande som utfärdades i Högsby kommun under 2012 utfärdades 11 stycken på Rv 37/34 Högsby-skolan, 4 st Rv 37, Mjösebo och 2 st Rv 34, Berga.
Kalmar	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Norra vägen (59 st), Erik Dahlbergs väg (47 st) och Ölandsbron (32 st), Kalmar/Mörbylånga.
Mönsterås	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E22, Ristomta (101 st), Rv 34, Ålem (38 st) och Rv 34, Blomstermåla (34 st) .

⁴⁹ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Mörbylånga	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 136, Kastlösa (37 st), Lv 943, Haga park (30 st) och Lv 136, Algutsrum (18 st) .
Nybro	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Norra vägen (70 st) Rv 31, Gullaskröv-Orrenäsasjön (69 st) och Grönvägen(43 st).
Oskarshamn	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E22, Jämserum (42 st), E22, Emån (33 st) och Rv 37/47, Bockara (29 st).
Torsås	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E22, Bröms-Brömsebro (62 st + 21 st i Karlskrona län, Brömsebro ligger på gränsen till de bägge länen), Lv 504, Ilingetorp (42 st) och E22, Bergkvara (31 st).
Vimmerby	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Södra ringleden (46 st), vilket är nästan hälften av alla ordningsföreläggande som utfärdades i kommunen år 2012. Näst flest, 8 st, utfärdades på Lundgatan och 6 st utfärdades på Drottninggatan.
Västervik	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E22, Tindered (147 st), E22, Glabo (33 st) och Storgatan, Gamleby (31 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	11	0,4%
LB, släp	13	0,4%
MC	27	0,9%
Personbil	2648	88,4%
Övriga	297	9,9%

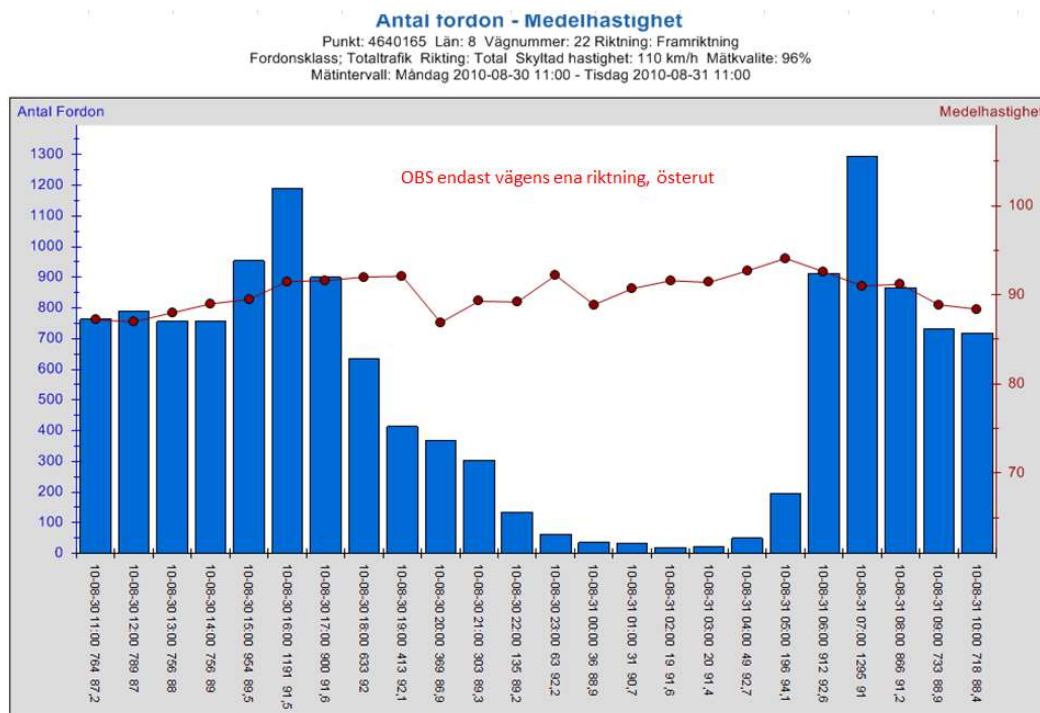
Trafikarbete 2011 ⁵⁰	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
1704	4024	1160

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsförflöde⁵¹. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

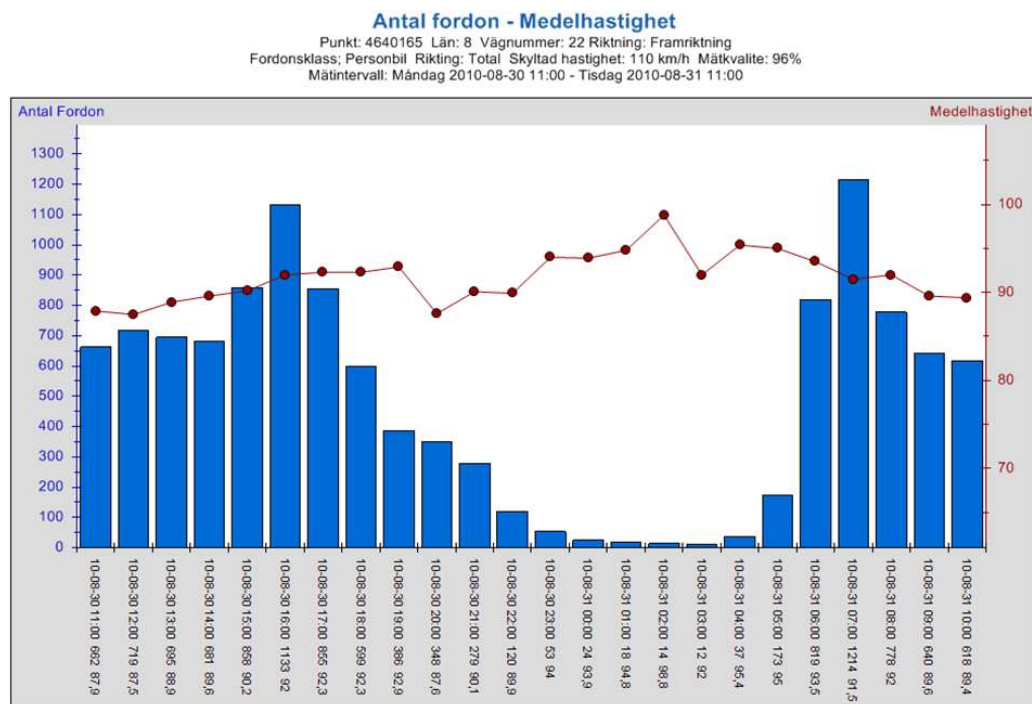
⁵⁰ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

⁵¹ Värdena avser inte enbart år 2012.

Bilaga 13

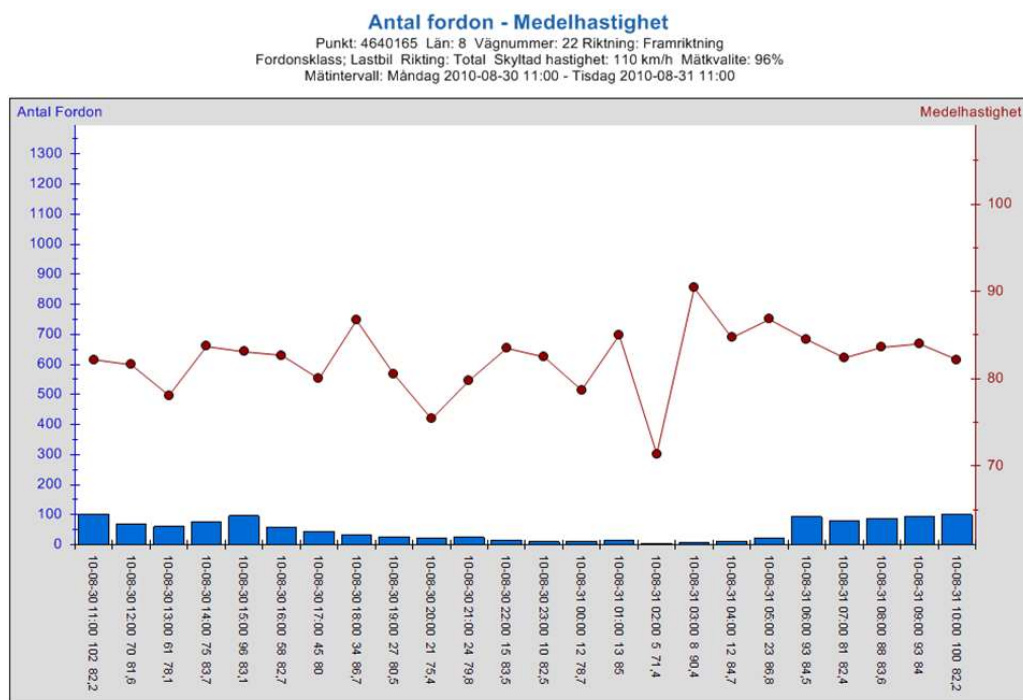


För personbilar på ovanstående plats:

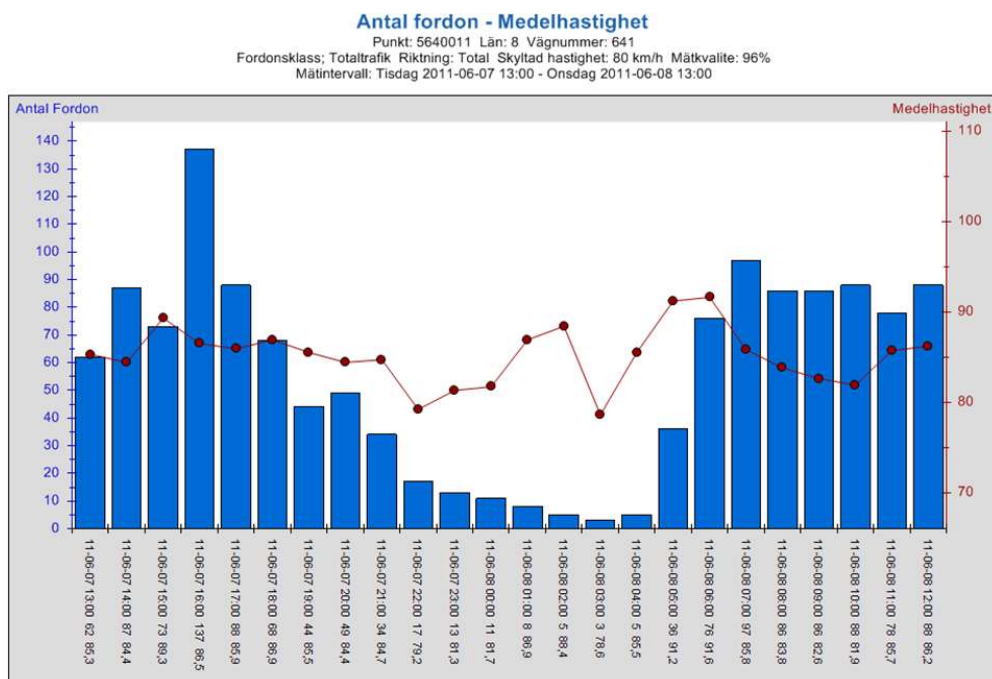


Bilaga 13

För lastbilar på ovanstående plats:

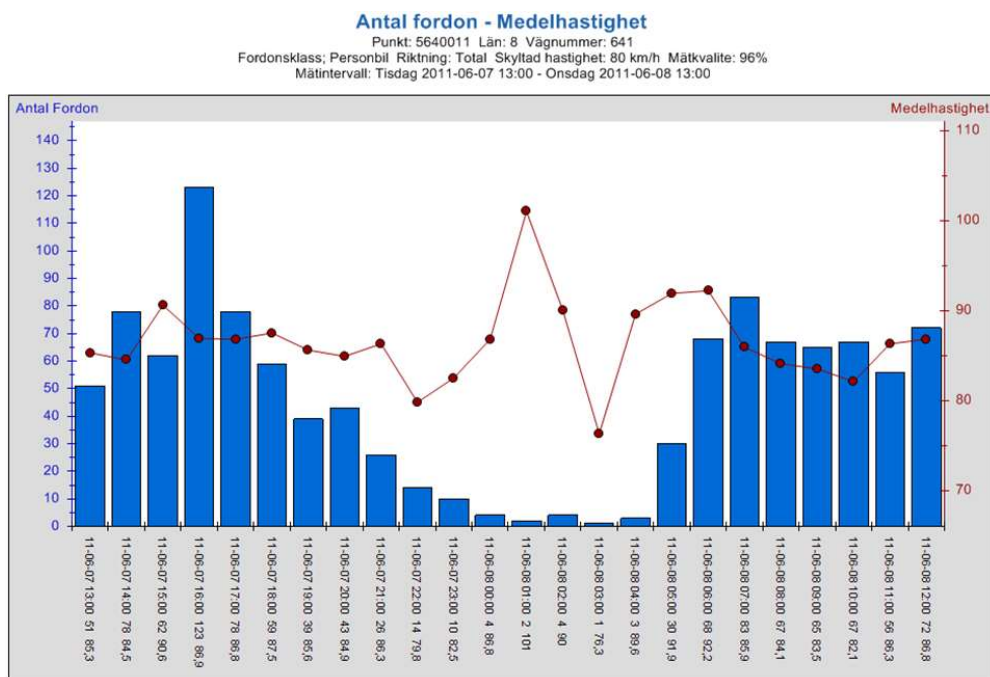


För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:

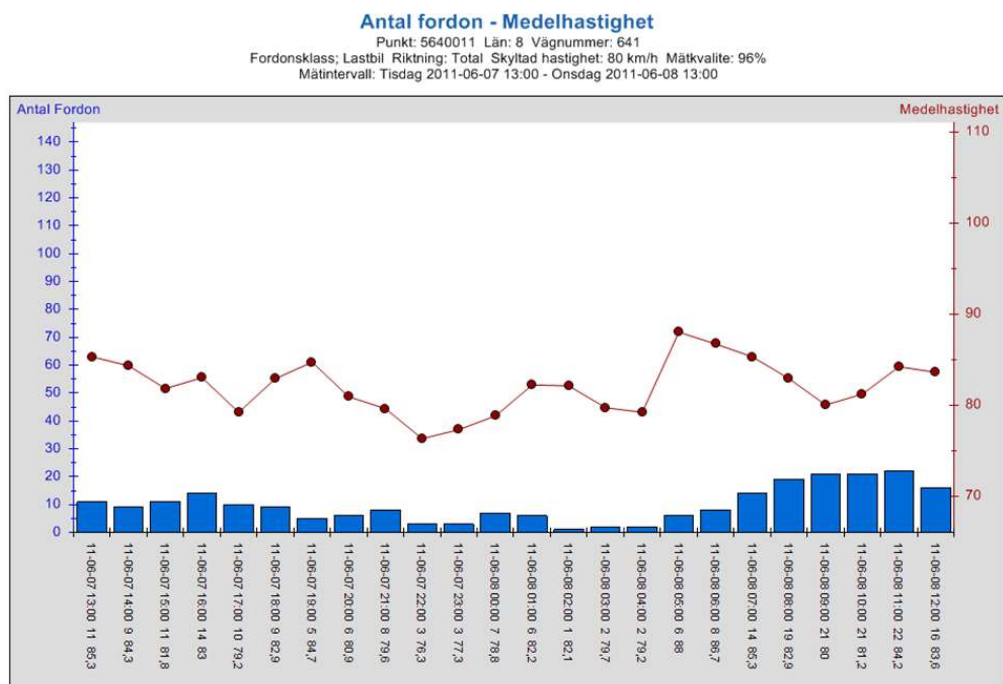


Bilaga 13

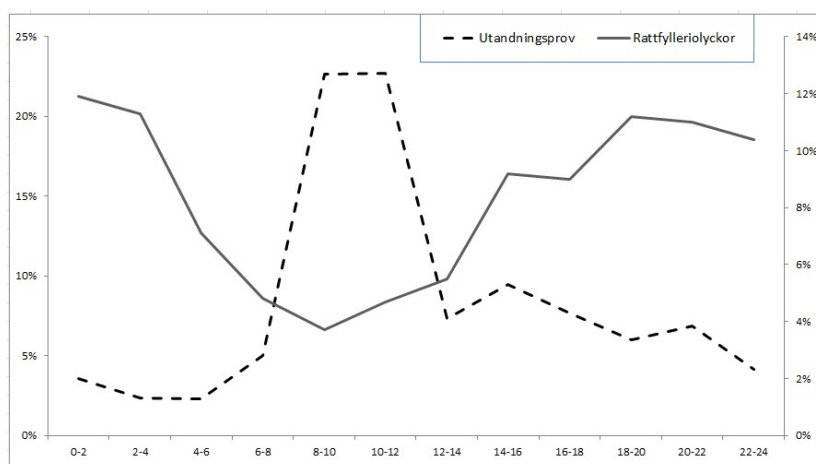
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Kalmar län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	5	0,2%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	2	0,1%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	44	1,5%
029A, B -Överskridit heldragen linje	43	1,4%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	12	0,4%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	70	2,3%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	33	1,1%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	1	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	3	0,1%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas	5	0,2%

ut på obehövad cykelöverfart		
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	40	1,3%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	510	17,0%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	126	4,2%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	21	0,7%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	244	8,1%

Kronoberg

Genom länets västra delar löper E4an i nord-sydlig riktning. I länet finns också några andra större vägar såsom Rv 25 mot Halmstad i väster och Kalmar i öster. Rv 30 som går i nordlig riktning och Rv 27 och Rv 29 i sydlig riktning och Rv 23 i sydvästlig riktning. Fasta ATK-kameror redovisas på karta nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns åtta kommuner: Alvesta, Lessebo, Ljungby, Markaryd, Tingsryd, Uppvidinge, Växjö och Älmhult. Det statliga vägnätet i Kronobergs län är 3610 km och det totala vägnätet är 21493 km. Polismyndigheten i Kronoberg utfärdade 1999 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁵²	Antal	Procent ⁵³	Genomsnitt/vecka
Alvesta	2534	138	6,9%	2,7
Lessebo	1003	58	2,9%	1,1
Ljungby	4480	771	38,6%	14,8
Markaryd	1445	135	6,8%	2,6
Tingsryd	2842	43	2,2%	0,8
Uppvidinge	2650	162	8,1%	3,1
Växjö	4284	486	24,3%	9,3
Älmhult	2255	144	7,2%	2,8

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	233	11,7%
40	19	1,0%
50	362	18,1%
60	45	2,3%
70	270	13,5%
80	232	11,6%
90	711	35,6%
100	92	4,6%
110	35	1,6%
Total:	1999	

7,2 procent av ordningsföreläggandena (144 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden⁵⁴:

Kommun	Analys av platser för kontroller kontra platser för olyckor
Alvesta	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 126, Änganäs (39 st), Lv 126, Skörda (23 st) och Torpsbruksvägen (10 st).
Lessebo	Av de 58 ordningsföreläggande som utfärdades i Lessebo kommun under 2012 utfärdades 23 stycken på Storgatan i Hovmantorp, 13 stycken på Rv 25 i Hovmantorp och 8 stycken på Rv 25 i Lessebo.
Ljungby	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 25, Trollestorp (101 st), Rv 25, Bolmarö (75 st) och Rv 25, Grytåsa (56 st).

⁵² Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁵³ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

⁵⁴ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Markaryd	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Trarydsallén (42 st), Hinnerydsvägen (29 st) och Lv 177, Åmot (12 st).
Tingsryd	Av de 43 ordningsföreläggande som utfärdades i Tingsryds kommun under 2012 utfärdades 7 stycken på Rv 27, Mårdslycke, 6 stycken Rv 27, Elsemåla och 5 stycken på Lv 122, Linneryd.
Uppvidinge	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 31, Lindshammar (59 st), Rv 23, Nottebäck (20 st) och Rv 31, Sandsjön (19 st).
Växjö	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 25, Risinge (38 st), Öjabylvägen (32 st) och Rv 30, Ör (28 st).
Älmhult	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 23, Äskya-Älmhult (40 st), Växjövägen, Diö (20 st) och Ringvägen, Älmhult (19 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

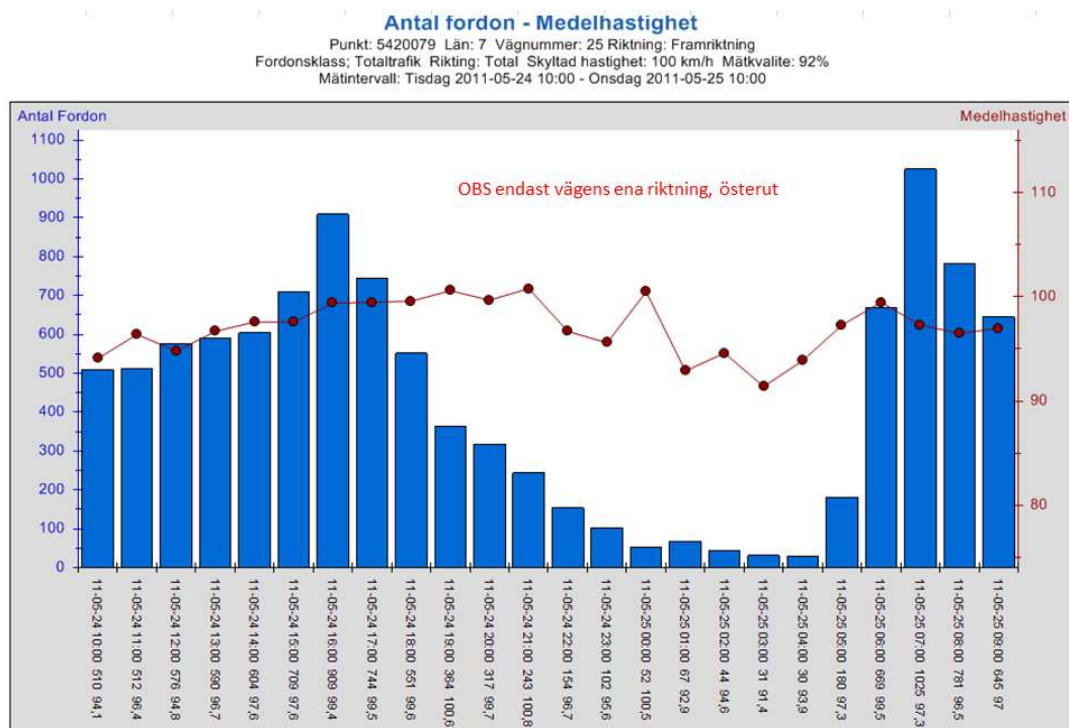
Fordonslag	Antal	Procent
Buss	3	0,2%
LB, släp	20	1,0%
MC	10	0,5%
Personbil	1785	89,3%
Övriga	181	9,1%

Trafikarbete 2011 ⁵⁵	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
1615	3610	1226

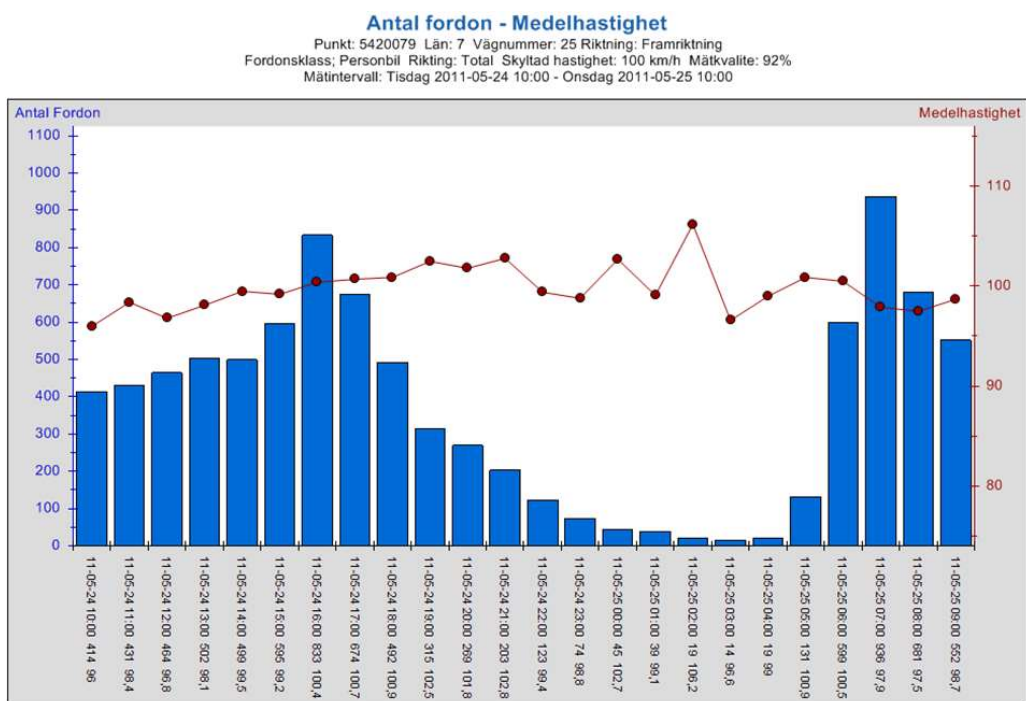
För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflo⁵⁶. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

⁵⁵ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

⁵⁶ Värdena avser inte enbart år 2012.

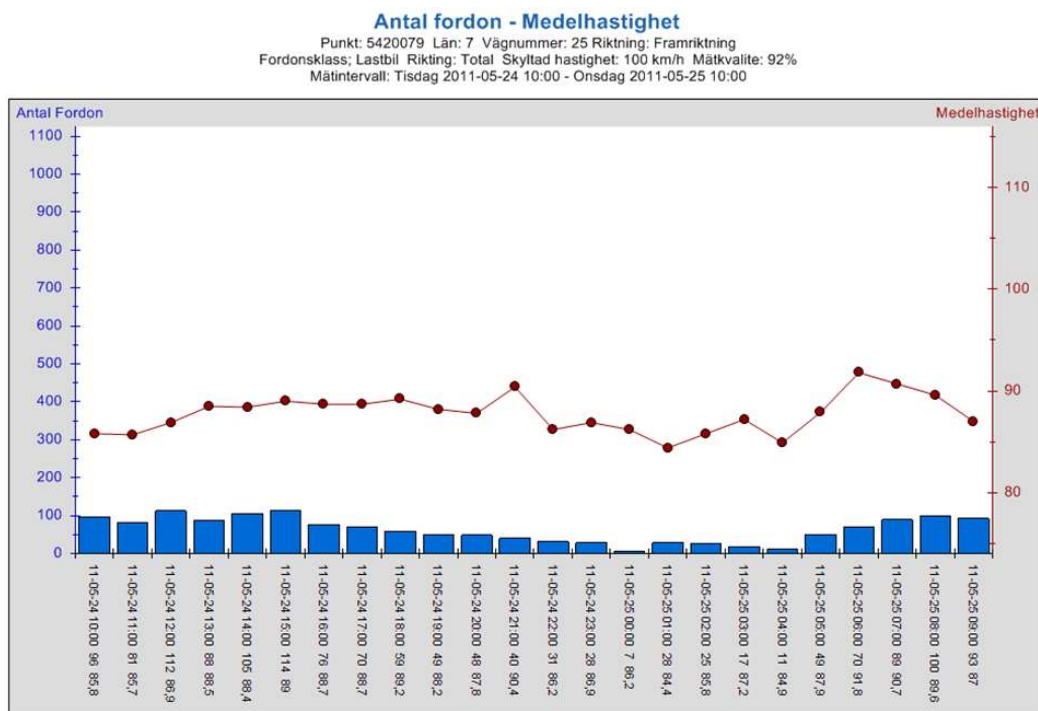


För personbilar på ovastående plats:

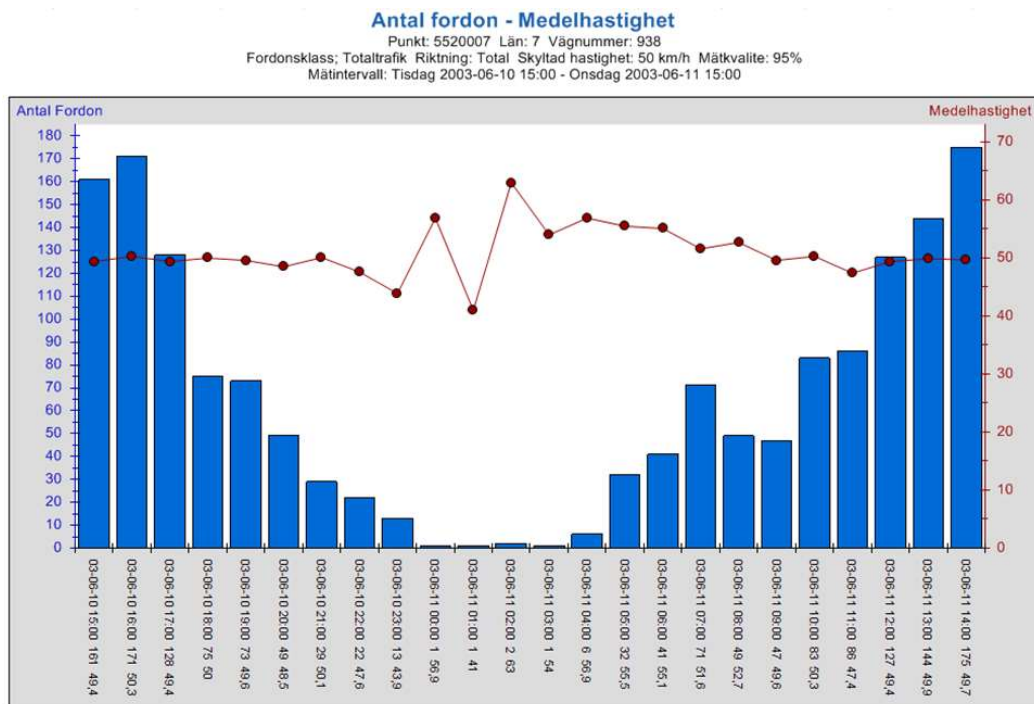


Bilaga 13

För lastbilar på ovanstående plats:

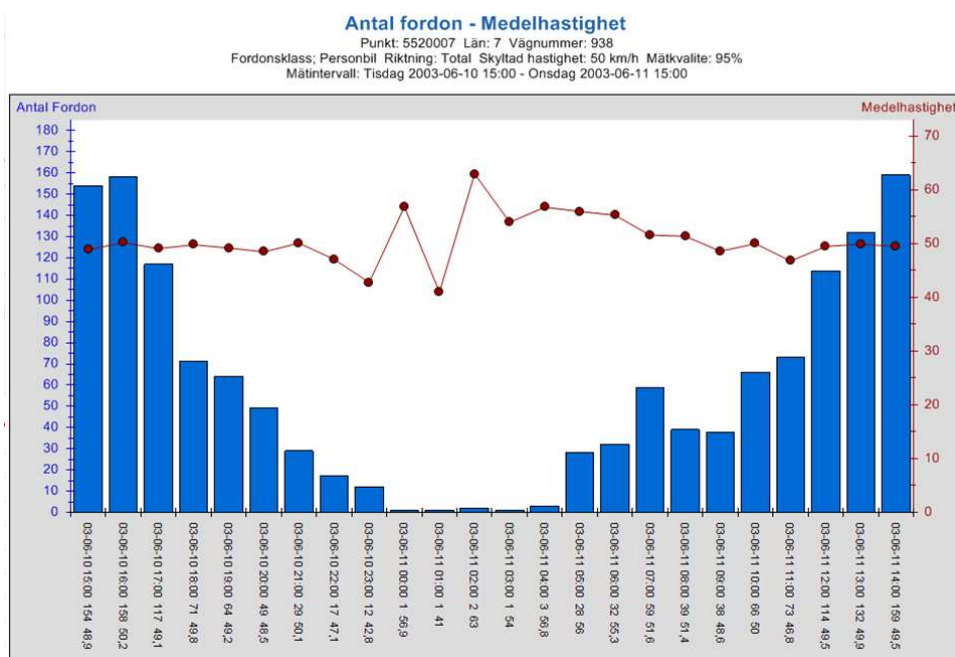


För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:

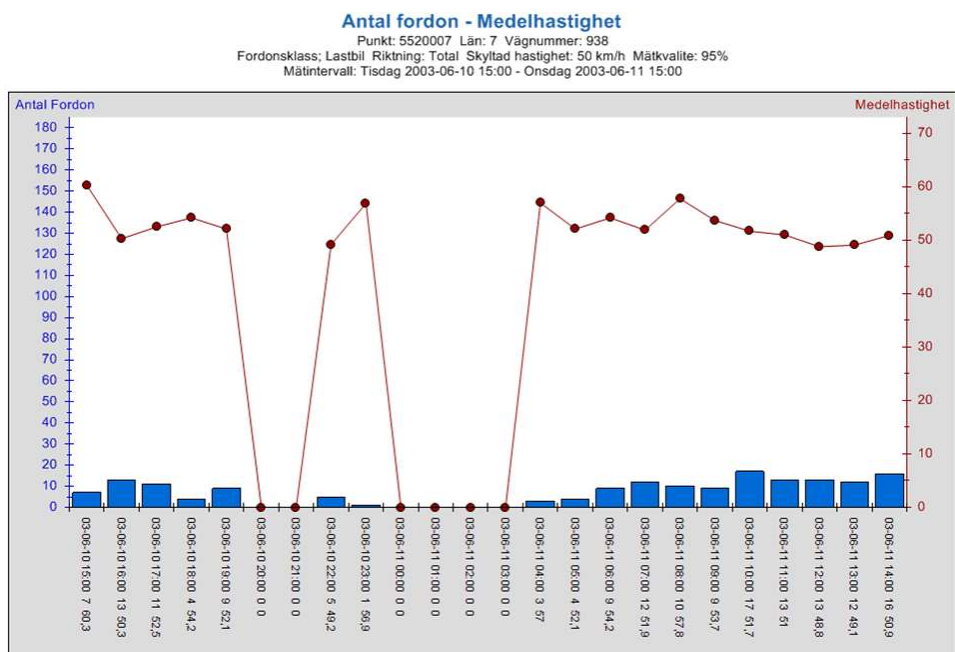


Bilaga 13

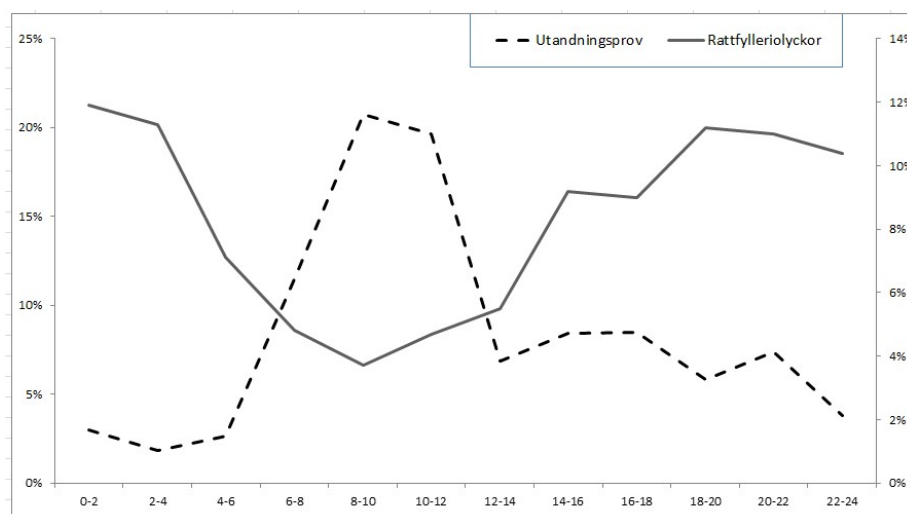
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Kronobergs län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



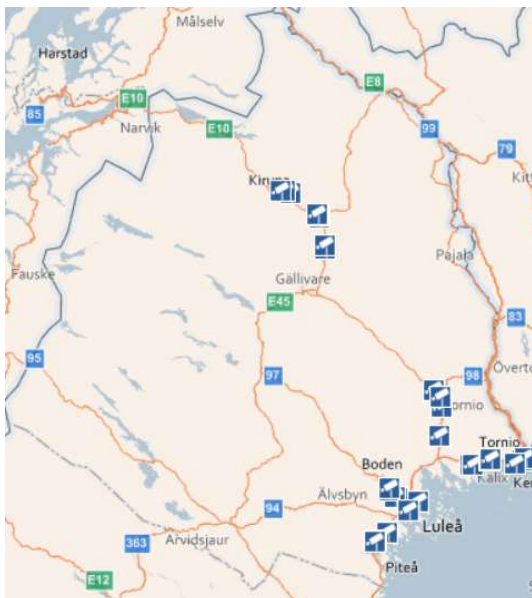
Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	6	0,3%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	2	0,1%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	44	2,2%
029A, B -Överskridit heldragen linje	13	0,7%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	7	0,4%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	15	0,8%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	34	1,7%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	5	0,3%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av	2	0,1%

moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart		
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	25	1,3%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	219	11,0%
164A, B -Ej iakttagit stopplik	62	3,1%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	0	0,0%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	142	7,1%

Norrbotten

Genom länets östliga delar i nordöstlig-sydligvästlig riktning löper E4an, E10 i nord-sydlig riktning och E45 går genom Norrlands inland. Andra större vägar är Rv 94 och Rv 97 som går i nordvästlig-sydöstlig riktning och Rv 99 som går i nordlig riktning. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns 14 kommuner: Arjeplog, Arvidsjaur, Bodén, Gällivare, Haparanda, Jokkmokk, Kalix, Kiruna, Luleå, Pajala, Piteå, Älvsbyn, Övertorneå och Övertorneå. Det statliga vägnätet i Norrbottens län är 8637 km och det totala vägnätet 45922 km. Polismyndigheten i Norrbotten utfärdade 1999 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁵⁷	Antal	Procent ⁵⁸	Genomsnitt/vecka
Arjeplog	2575	58	1,7%	1,1
Arvidsjaur	4888	57	1,7%	1,1
Boden	4603	168	5,0%	3,2
Gällivare	4697	282	8,5%	5,3
Haparanda	984	164	4,9%	3,2
Jokkmokk	4701	78	2,3%	1,5
Kalix	2389	361	10,8%	6,9
Kiruna	2677	488	14,6%	0,7
Luleå	3142	770	23,1%	14,6
Pajala	4494	57	1,7%	1,1
Piteå	3931	562	16,9%	10,8
Älvsbyn	2128	113	3,4%	2,2
Överkalix	2576	40	1,2%	0,8
Övertorneå	2137	84	2,5%	1,6

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	299	9,0%
40	45	1,3%
50	661	19,8%
60	99	3,0%
70	495	14,8%
80	406	12,2%
90	1030	30,9%
100	217	6,5%
110	82	2,5%
Total:	3334	

Tabell: Fördelning efter högsta hastighetsgräns (Källa: START II)

15,3 procent av ordningsföreläggandena (511 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

⁵⁷ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁵⁸ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden⁵⁹:

Kommun	Analys av platser för kontroller kontra platser för olyckor
Arjeplog	Av de 58 ordningsförelägganden som utfärdades i Arjeplog under år 2012 utfärdades 8 stycken på Rv 95, Jutis, 4 stycken på Rv 95, Jäckvik och 2 stycken Rv 95, Rimbobäcken (+ 14 stycken ospecificerade platser på Rv 95/Silvervägen, Arjeplog).
Arvidsjaur	Av de 57 ordningsföreläggande som utfärdades i Arvidsjaur kommun under 2012 utfärdades 10 stycken på Rv 95, Långträsk, 7 stycken på Lv 373, Abborrträsk och 4 stycken Rv 95, Renvallen.
Boden	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 97, Sävast-Sävastnäs (47 st), Rv 97, Vittjärv (15 st) och Svedjebergsleden (14 st) .
Gällivare	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Spjällabo (74 st), Parkgatsleden (42 st) och Cellulosavägen (29 st).
Haparanda	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4an, Sävis-Sävisnäs (43 st), Rv 99, Mattila (25 st) och E4an, Salmis (21 st).
Jokkmokk	Av de 78 ordningsföreläggande som utfärdades i Jokkmokks kommun under 2012 utfärdades 23 stycken E45, Porjus, 7 st E45, Ligga samt 5 st Rv 97 Mattisudden.
Kalix	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E10, Trångån (53 st), E4, Månsbyn (46 st) och E10, Morjärv (35 st).
Kiruna	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Hjalmarlundbohmsvägen (39 st), Malvägen (34 st) och E10, Vattenverket (34 st).
Luleå	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 97, Gammelstaden-Notviken (103 st), Haparandavägen (74 st) och Älvbrovägen (59 st varav 10 st Vackerbacken, 7 st Gäddvik-Bergnäset och 42 st ospecificerade).
Pajala	Av de 57 ordningsföreläggande som utfärdades i Pajala kommun under 2012 utfärdades 12 stycken på Lv 395, Lovikka, 12 stycken på Lv 392, Teurajärvi och 10 stycken Rv 99, Mertapalo.
Piteå	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Rosvik (95 st), Timmerleden (60 st) och E4, Bertnäs (43 st).
Älvsbyn	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 374, Nystrand (20 st), Nygårdsvägen (9 st) och Storgatan (8 st).
Överkalix	Av de 40 ordningsföreläggande som utfärdades i Överkalix kommun under 2012 utfärdades 17 stycken på E10, Gyljen, E10, Lansjärv (6 st) och E10, Räktforsen (5 st).
Övertorneå	Av de 84 ordningsföreläggande som utfärdades i Övertorneå kommun under 2012 utfärdades 23 stycken på Rv 99 Luppjo, 16 stycken Rv 99 Risudden och 13 Rv 99 Korva.

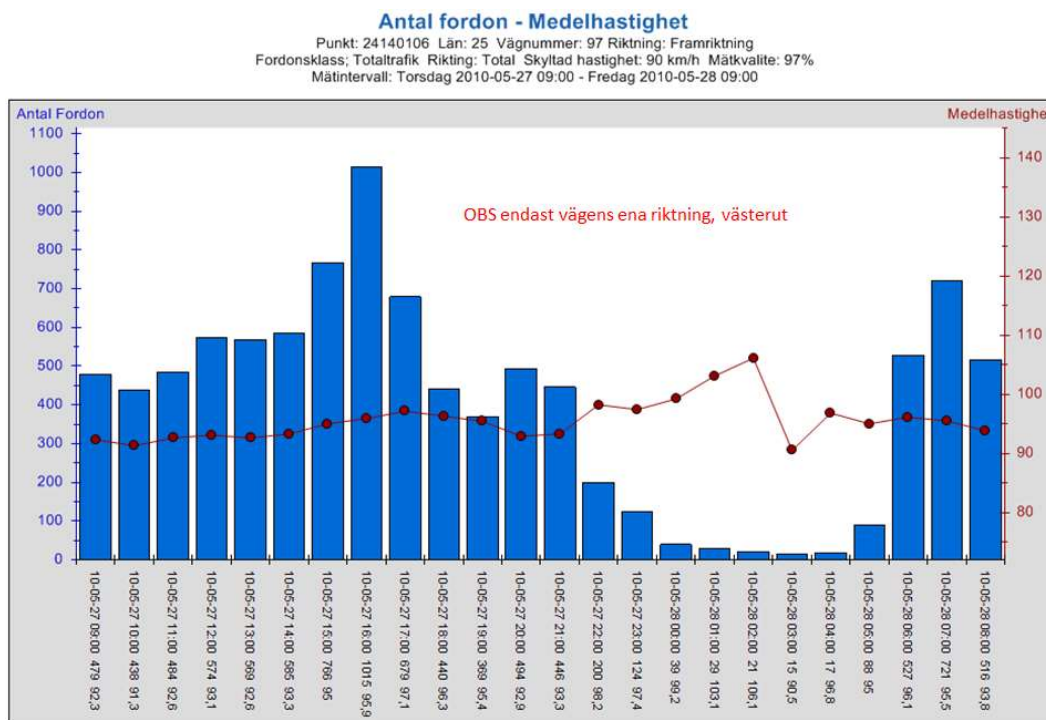
⁵⁹ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	9	0,3%
LB, släp	82	2,5%
MC	13	0,4%
Personbil	2783	83,5%
Övriga	551	16,5%

Trafikarbete 2011 ⁶⁰	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
1799	8637	571

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde⁶¹. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

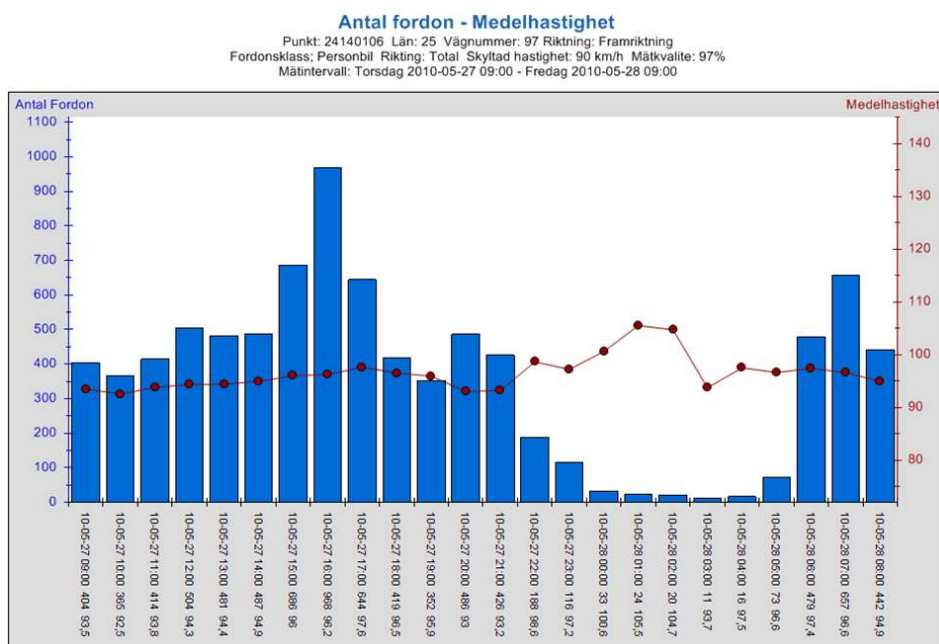


⁶⁰ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

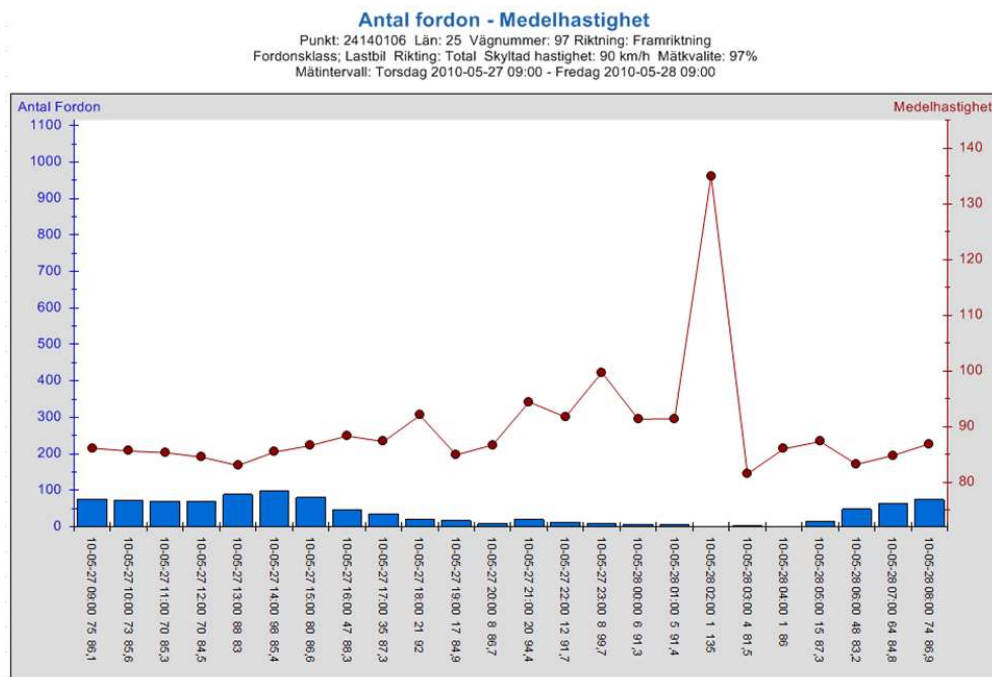
⁶¹ Värdena avser inte enbart år 2012.

Bilaga 13

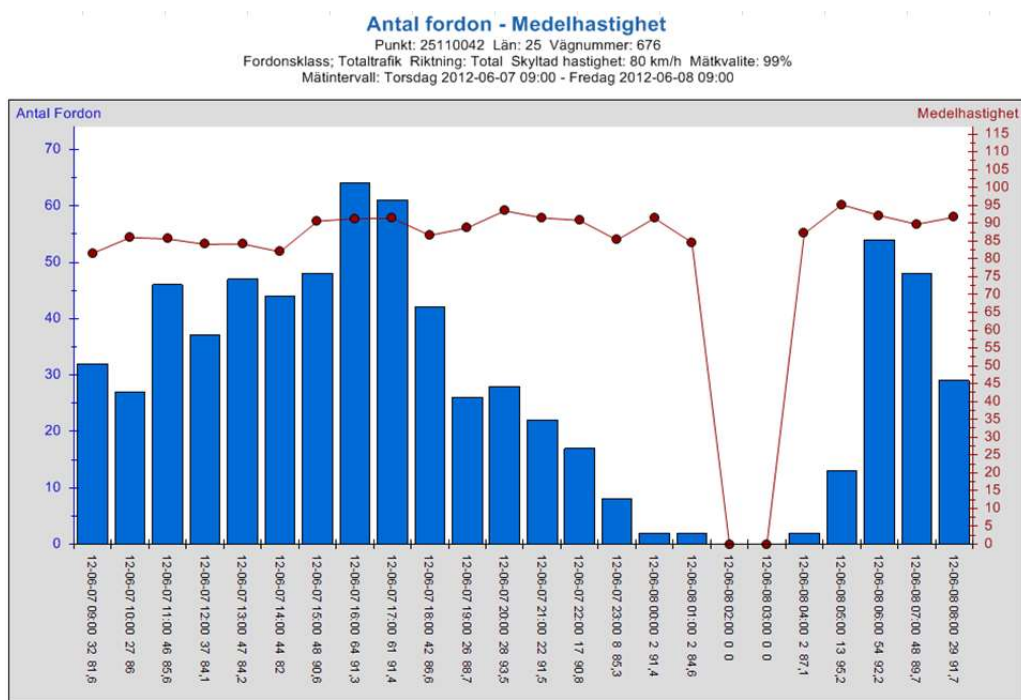
För personbilar på ovanstående plats:



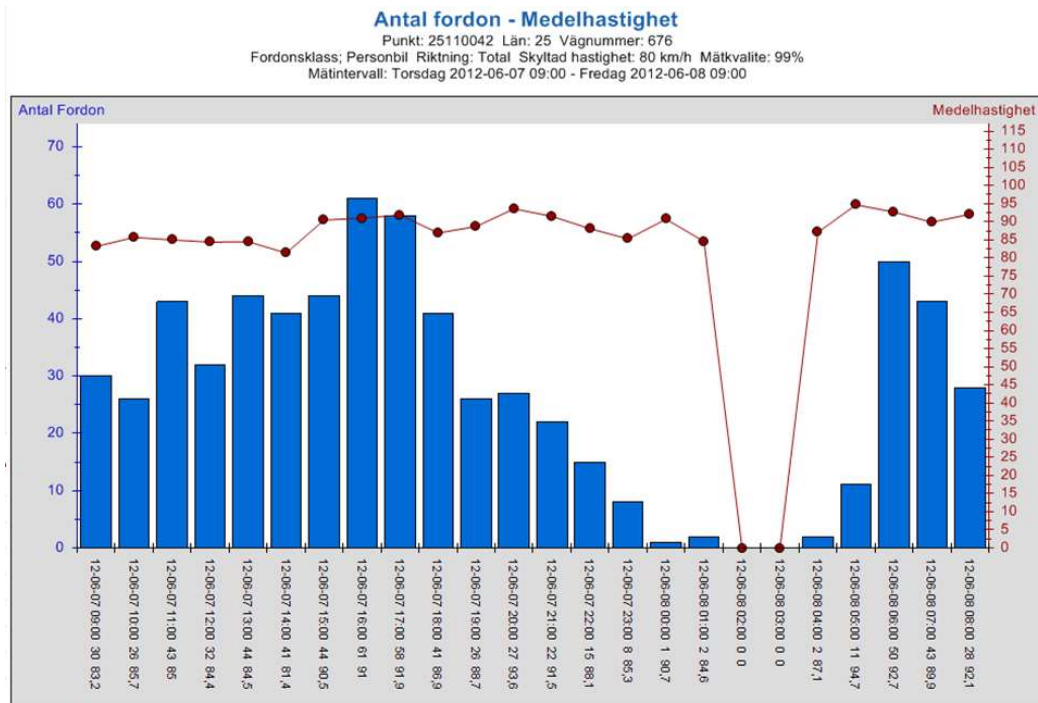
För lastbilar på ovanstående plats:



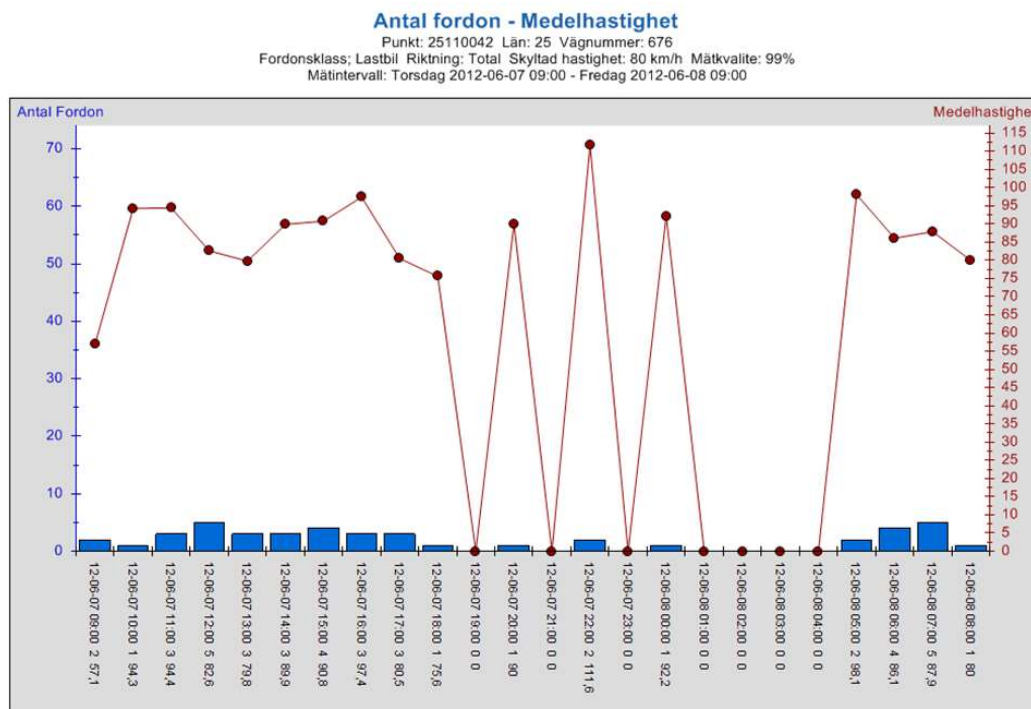
För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:



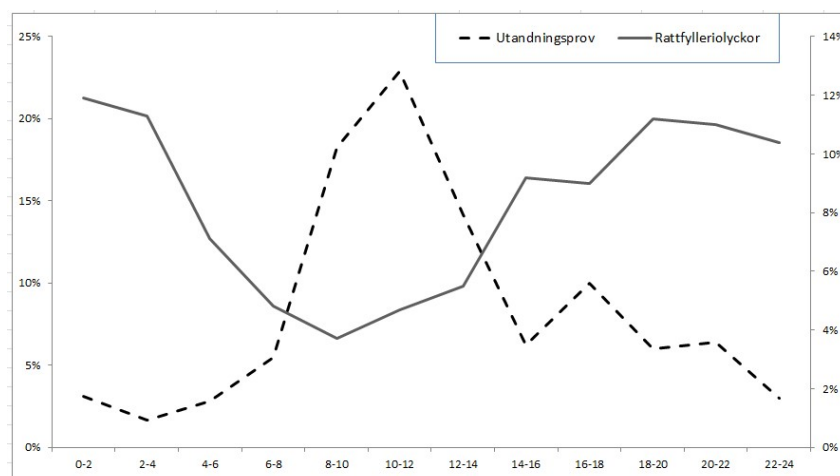
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Norrbottens län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):

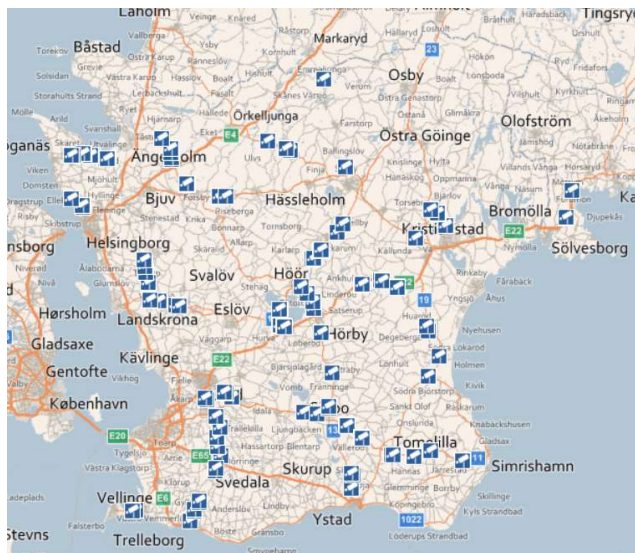


Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	20	1,00%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	1	0,10%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	95	4,80%
029A, B -Överskridit heldragen linje	7	0,40%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	28	1,40%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksignal	46	2,30%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/ motortrafikled där accelerationsfält saknas	45	2,30%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,00%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	4	0,20%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart	0	0,00%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	35	1,80%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	856	42,80%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	93	4,70%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/ reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	0	0,00%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	112	5,60%

Skåne

Genom länets västliga delar går E4:an/E6 i nord sydlig riktning. E4:an vinklar upp i Nordöstlig riktning mot Jönköpings län medan E6 fortsätter i nordlig riktning in i Hallands län. E22 går genom Skåne i Nordöstlig riktning och in i Bleking. Det finns flera andra stora vägar i Skåne och i hela Skåne är det ett stort vägnät. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns 33 kommuner: Bjuv, Bromölla, Burlöv, Båstad, Eslöv, Helsingborg, Hässleholm, Höganäs, Hörby, Höör, Klippan, Kristianstad, Kävlinge, Landskrona, Lomma, Lund, Malmö, Osby, Perstorp, Simrishamn, Sjöbo, Skurup, Staffanstorp, Svalöv, Svedala, Tomelilla, Trelleborg, Vellinge, Ystad, Åstorp, Ängelholm, Örkellunga och Östra Göinge. Det statliga vägnätet är 7661 km och det totala vägnätet 35718 km. Polismyndigheten i Skåne utfärdade 23877 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁶²	Antal	Procent ⁶³	Genomsnitt/vecka
Bjuv	425	88	0,4%	1,7
Bromölla	628	325	1,4%	6,3
Burlöv	129	302	1,3%	5,8
Båstad	800	218	0,9%	4,2
Eslöv	1132	575	2,4%	11,1
Helsingborg	1318	3051	12,8%	58,7
Hässleholm	3901	1237	5,2%	23,8
Höganäs	550	135	0,6%	2,6
Hörby	1126	258	1,1%	5,0
Höör	932	164	0,7%	3,2
Klippan	1207	265	1,1%	5,1
Kristianstad	3873	2344	9,8%	45,1
Kävlinge	571	436	1,8%	8,4

⁶² Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁶³ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

Landskrona	545	427	1,8%	8,2
Lomma	289	1263	5,3%	24,3
Lund	1467	1996	8,4%	38,4
Malmö	1174	5077	21,3%	97,6
Osby	1693	322	1,3%	6,2
Perstorp	475	398	1,7%	7,7
Simrishamn	1320	255	1,1%	4,9
Sjöbo	1386	209	0,9%	4,0
Skurup	620	179	0,7%	3,4
Staffantorp	408	164	0,7%	3,2
Svalöv	1018	115	0,5%	2,2
Svedala	649	383	1,6%	7,4
Tomelilla	1120	354	1,5%	6,8
Trelleborg	1136	349	1,5%	6,7
Vellinge	619	432	1,8%	8,3
Ystad	1132	323	1,4%	6,2
Åstorp	361	260	1,1%	5,0
Ängelholm	1395	1224	5,1%	23,5
Örkelljunga	987	464	1,9%	8,9
Östra Göinge	1332	215	0,9%	4,1

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet (Källa: START II)⁶⁴:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	3922	16,4%
40	1227	5,1%
50	8213	34,4%
60	541	2,3%
70	3053	12,8%
80	2449	10,3%
90	936	3,9%
100	304	1,3%
110	3224	13,5%
Total:	23869	

23,2 procent av ordningsföreläggandena (5542 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

⁶⁴ I statistiken finns 8 stycken rapporter där det står att högsta tillåtna hastighet är 0 km i timmen (därav saknas dessa i redovisningen).

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden⁶⁵:

Kommun	Analys av platser för kontroller kontra platser för olyckor
Bjuv	Av de 88 ordningsförelägganden som utfärdades i Bjuv under år 2012 utfärdades 24 stycken på Lv 110, Hyllinge-Billeholm (varav 17 stycken ospecificerade var de skett), 15 stycken på Storgatan, Billeholm (anges inte om det är norra eller södra) och 13 stycken på Kvarngatan.
Bromölla	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Kristianstadsvägen (72 st), E22, Gualöv (64 st) och Tians väg (43 st) .
Burlöv	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, Helenelund (116 st), Dalbyvägen (43 st) och Lundavägen (27 st).
Båstad	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, Båstad (58 st), Lv 105, Grevie (30 st, + 24 ospecificerade Lv 105, Båstad) och Bokesliden (20 st).
Eslöv	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E22, Roslöv (128 st), Lv 1268, Brönneslöv (63 st) och Lv 1267, Slättäng (63).
Helsingborg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6 (1071 st). De flesta av dessa, 781 stycken, finns inte specificerat var de har utfärdats. De två platser på E6 som är mest förekommande är Görarp (171 st) och Långeberga (81 st). Andra platser förutom E6 där det utförts flest kontroller under 2012 är Bergaliden (277 st), Planteringsvägen (223 st), Hälsovägen (121 st) och Fältarpsvägen (90 st).
Hässleholm	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 177, Vittsjö (178 st), Stobyvägen (130 st), Rv 21, Tyringe (128 st), Finjagatan (109 st), Helsingborgsvägen (102 st), Norra Kringelvägen (96 st) och Rv 23, Gulastorp (75 st).
Höganäs	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Långarödsvägen (49 st), Norra kustvägen (17 st) och Höganäsvägen (11 st).
Hörby	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 13, Östraby kvarn (53 st), Lv 1057, Pärup (28 st) och Kungsgatan (27 st).
Höör	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E22, Fogdarp (46 st), Rv 23, Tjörnarp (33 st) och Frostavallsvägen (16 st).
Klippan	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4 (alla utom tre ordningsförelägganden är platsen ospecificerad. På dessa står det Mölletofta alternativt Östra Ljungby). 28 stycken ordningsförelägganden har utfärdats på Vedbyvägen och 21 stycken på Gamla vägen, Östra Ljunby.
Kristianstad	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E22, Tollarp (267 st), E22, Fjälkinge (181 st), E22, Bäckaskog (170 st), Kanalgatan (127 st), Blekingevägen (121 st) och Norretullsvägen (81 st) .
Kävlinge	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, Lundåkra (64 st), Storgatan (58 st), Landskronavägen, Löddeköpinge (47 st).
Landskrona	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6 (99 st). För huvuddelen av de som är utfärdade på E6 är platsen ospecificerad. De två platser på E6 som är angivna flest gånger är Milstolpen (9 st) och Häljarp (5 st).
Lomma	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, Flädie (588 st), E6, Borgeby (187 st), E6, Lomma (113 st) och Vinsttorpsvägen (60 st).

⁶⁵ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Lund	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 936, Stångby (194 st), Norra ringen (166 st), Malmövägen (137 st), Svanevägen (129 st), Rv 11, Dalby (99 st), Fjellievägen (80 st) och Lv 972, Silveråkra (71 st).
Malmö	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Inre ringvägen (651 st). För huvuddelen av dessa är platsen ospecificerad men för 31 stycken finns platsen Rocent angiven, 22 stycken Rosengård, 7 stycken Lidängsvägen, 7 stycken Sege och 6 stycken Söderkulla. Andra platser som det utfärdats flest ordningsföreläggande för är Amiralsgatan (414 st), Föreningsgatan (325 st), Pildammsvägen (310 st), Annetorpsvägen (244 st), Regementsgatan (210 st), Munkhätttegatan (188 st), Jägersrovägen (182 st), Lundavägen (148 st), Lindängsvägen (142 st), Stadiongatan (126 st), Segemöllegatan (102 st), Linnégatan (95 st) och Lorenborgsgatan (82 st).
Osby	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Kristianstadsgatan (134 st), Länsväg 121, Lönsboda (87 st) och Östra storgatan (36 st).
Perstorp	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 21 (241 st). De flesta av dessa ospecificerade, men för 6 st anges infart Q-star, 3 st Hässleholmsvägen och 2 st vid Mossvägen. 114 stycken ordningsföreläggande har utfärdats på Orderljungavägen och 8 st på Hässleholmsvägen.
Simrishamn	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 9, Tobisborg (58 st), Rv 9, Södra Mellby (42 st) och Rv 9, Hammenhög (31 st).
Sjöbo	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 13, Södra Åsum (19 st + 17 st ospecificerade Rv 13), Tolångavägen (31 st) och Lv1036, Bäretofta (14 st).
Skurup	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 714, Vemmenhög (25 st), Lv 102, Janstorp (22 st) och Lv 101, Skivarp (20 st).
Staffantorp	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lommavägen, Hjärup (39 st), Rättsvägen (21 st) och Rv 11, Särslöv (11 st).
Svalöv	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 108, Ask (62 st), Rv 17, N Skrävlinge (10 st) och Lv 108, Vittskölve (9 st).
Svedala	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Hyltarpsvägen (46 st), Malmövägen, Bara (42 st) och Lv 108, Klågerup (42 st).
Tomelilla	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 19, Skåne Tranås (152 st), Ystadsvägen (112 st) och Östra utfartsvägen (12 st).
Trelleborg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 667, Tullstorp (35 st), Lv 511, Skåre (31 st) och Havrefjordsvägen (26 st).
Vellinge	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, Håslöv (135 st), Lv 101, Västra Ingelstad (65 st) och Malmövägen, Skanör (48 st).
Ystad	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 9, Sandskogen (31 st), Lv 1017, Ingelstorp (30 st) och Lv 1017/Storgatan, Löderup (26 st).
Åstorp	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4 (45 st). För huvuddelen av ordningsföreläggandena är platsen ospecificerad. På ordningsföreläggande med platsen E4 är det två stycken där det finns angivet Hyllinge, en stycken Tranarp och en stycken Nyvång. 40 stycken ordningsförelägganden har utfärdats på Lv 112, Grytevad och 25 stycken på Ormastorpsgatan.
Ängelholm	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på väg 107 (155 st). Huvuddelen ospecificerade, men 37 stycken handlar om vägavsnittet Häggarp-Ingelstorp. 73 stycken ordningsförelägganden har utfärdats på E6, Stövelstorp. 70 ordningsföreläggande har utfärdats på Industrigatan.
Örkellunga	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 114, Nissakäll (123 st + 16 ospecificerade Lv 114), Rv 24, Smålandsvägen (35 st + 65 ospecificerade Rv

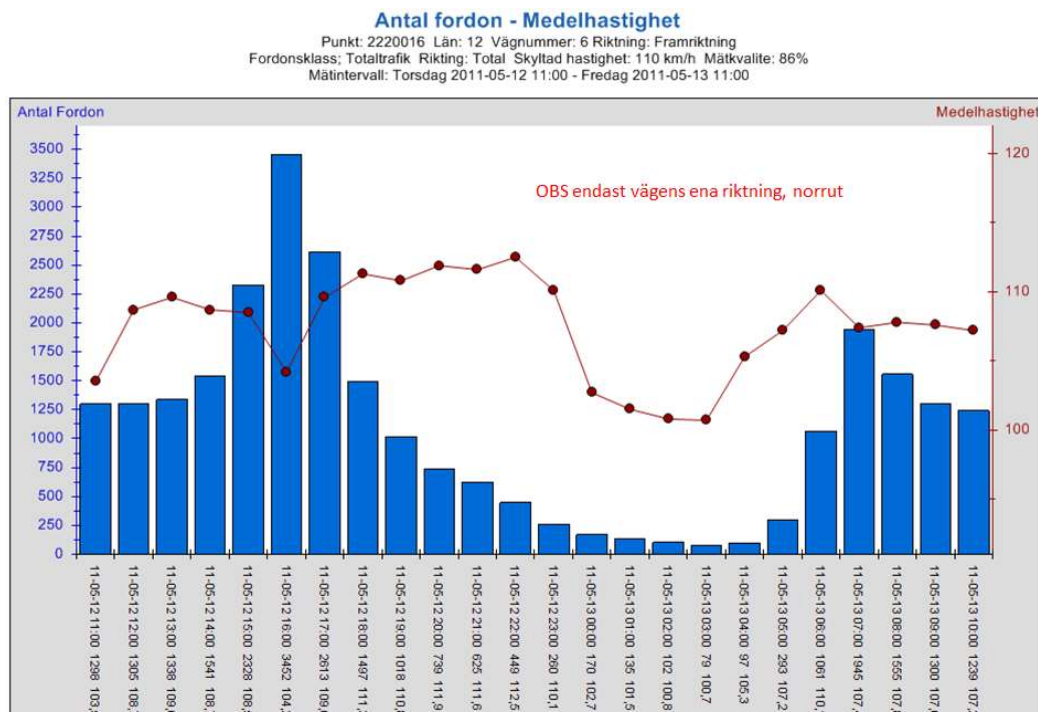
	24) och Lv 1846, Ljungaskog (22 st).
Östra Göinge	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 2127, Boalt (48 st), Rv 19 Knisslinge (47 st) och Lv 199, Glimåkra (38 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	83	0,3%
LB, släp	1229	5,1%
MC	144	0,6%
Personbil	19915	83,4%
Övriga	3962	16,6%

Trafikarbete 2011 ⁶⁶	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
6666	7661	2384

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde⁶⁷. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

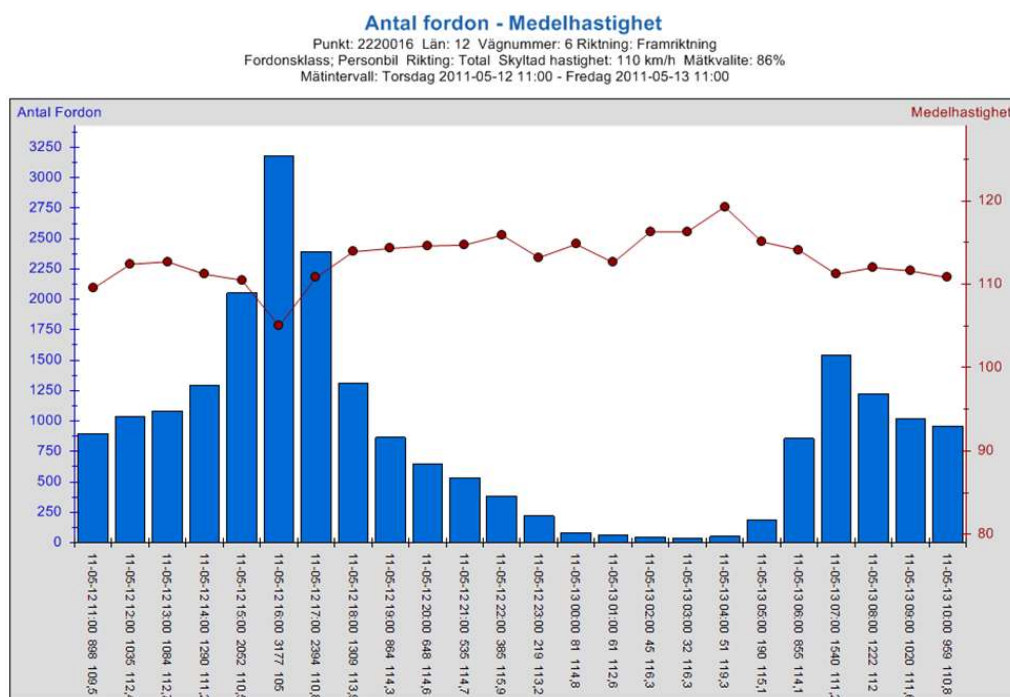


⁶⁶ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

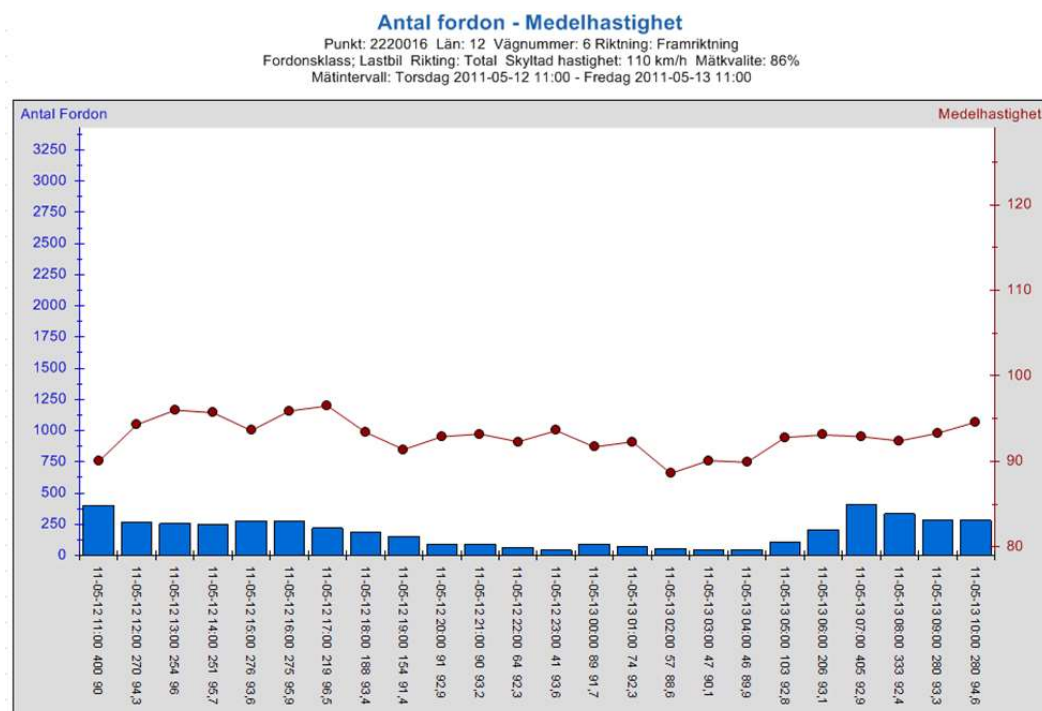
⁶⁷ Värdena avser inte enbart år 2012.

Bilaga 13

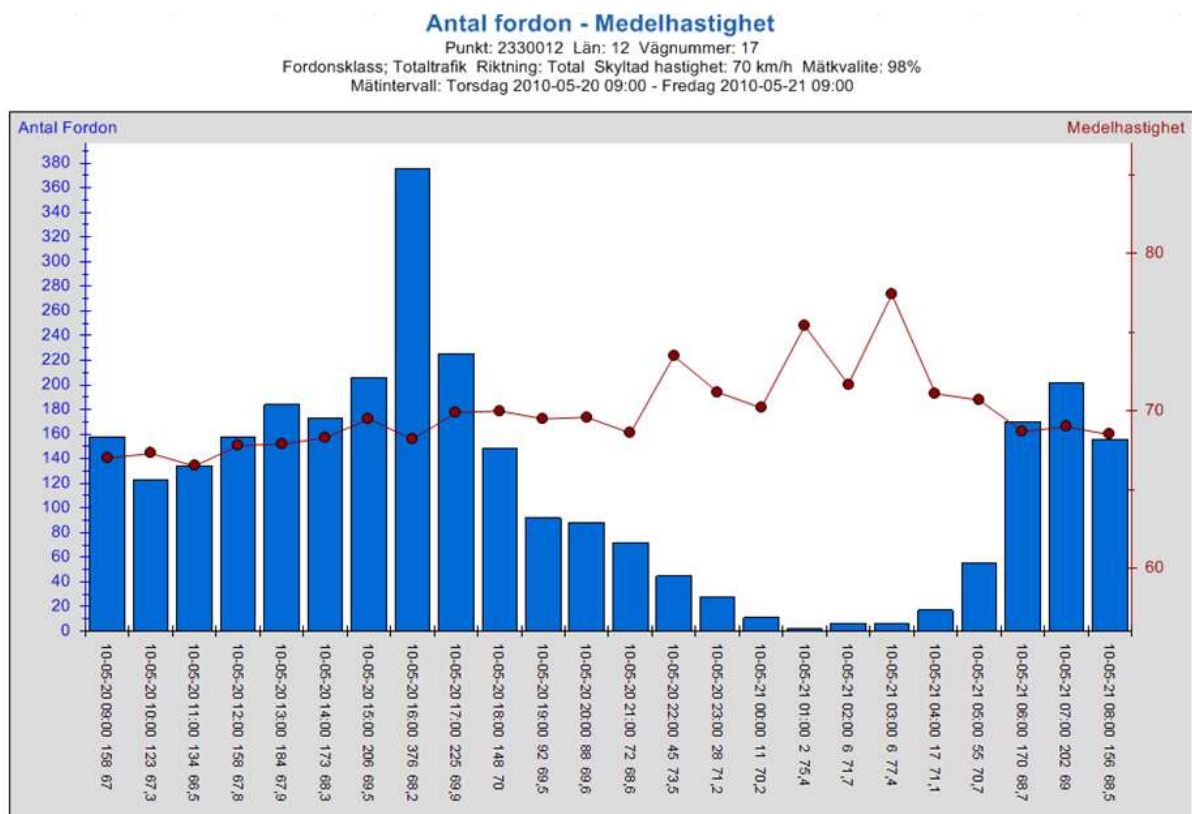
För personbilar på ovanstående plats:



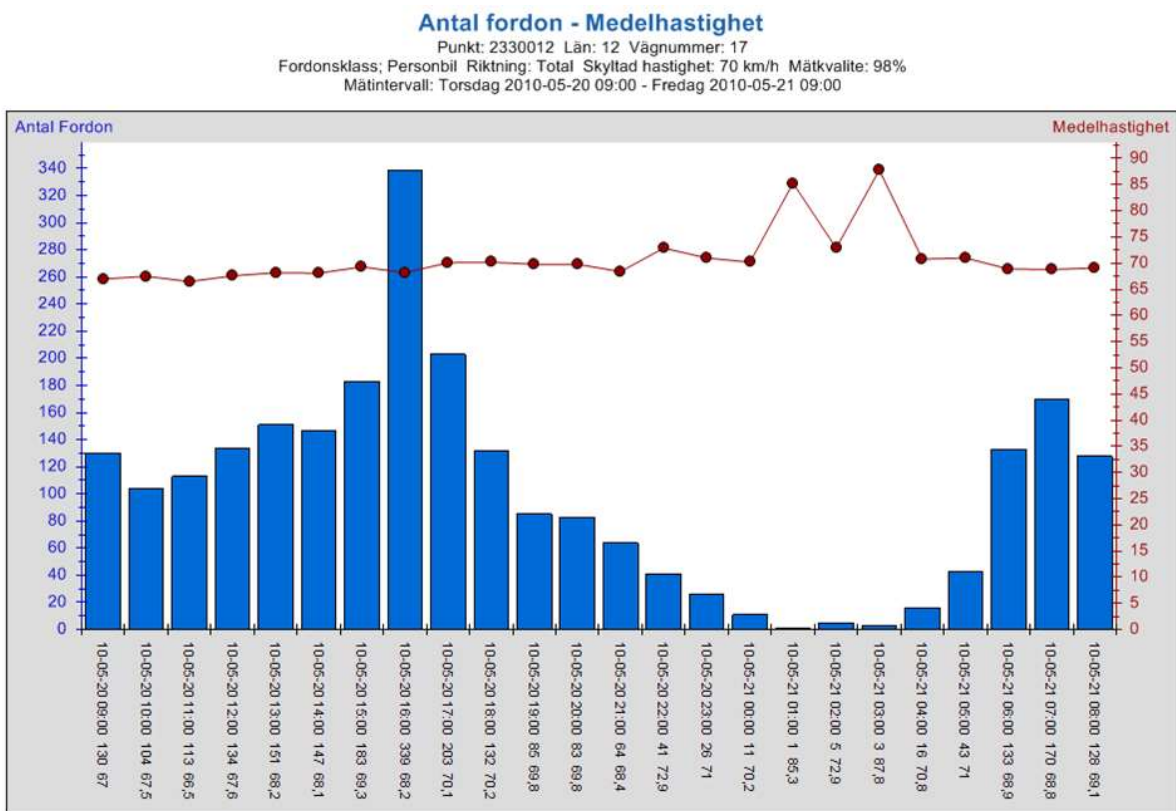
För lastbilar på ovanstående plats:



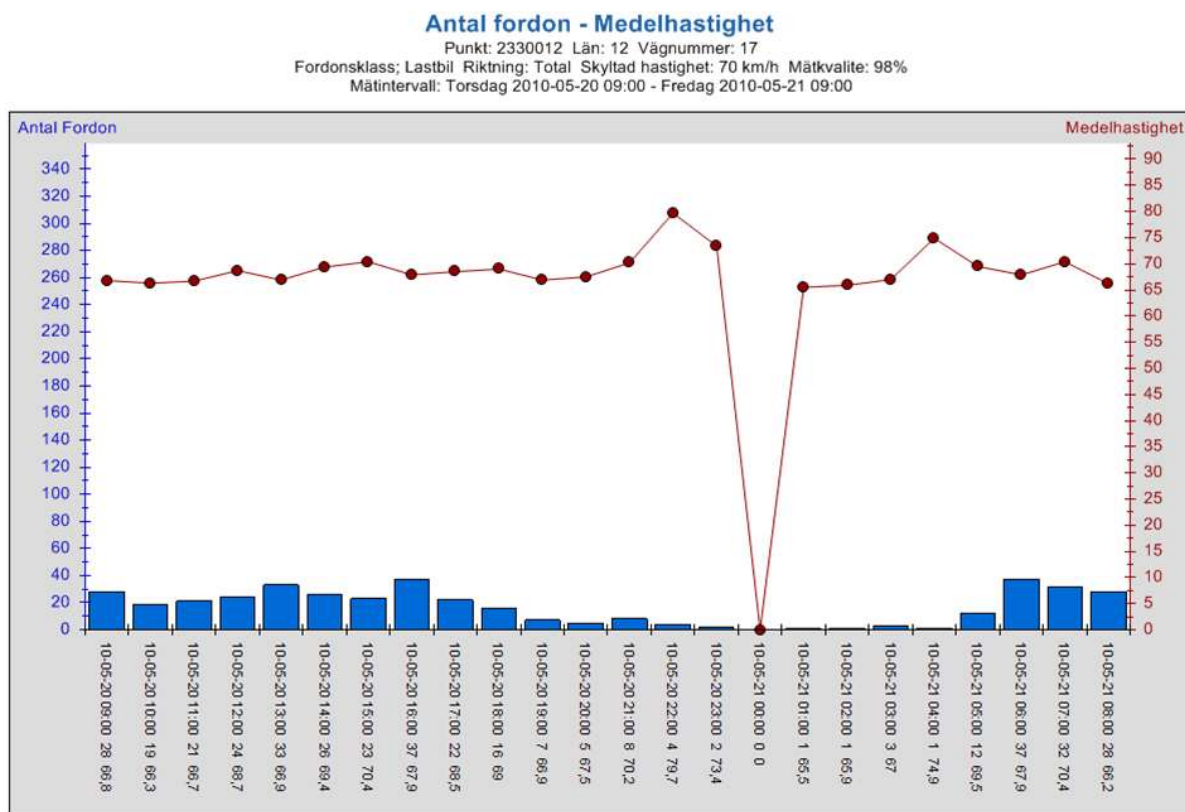
För en slumpvis utvald plats som har ett medelflöde:



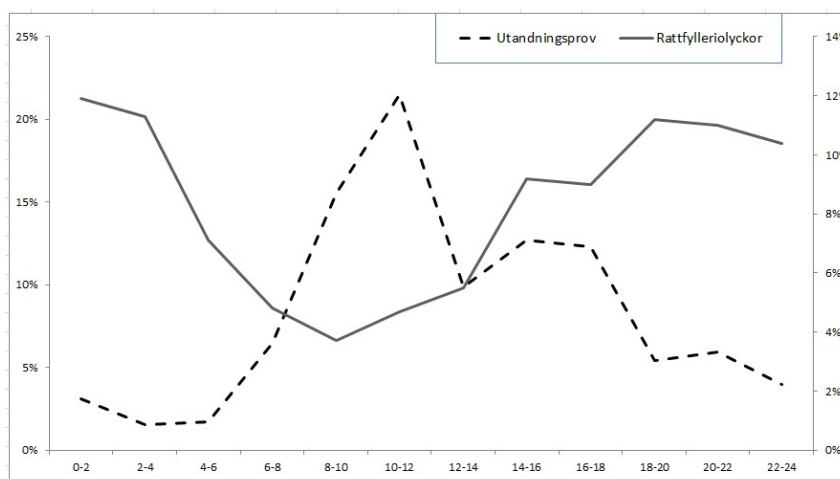
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Skåne län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):

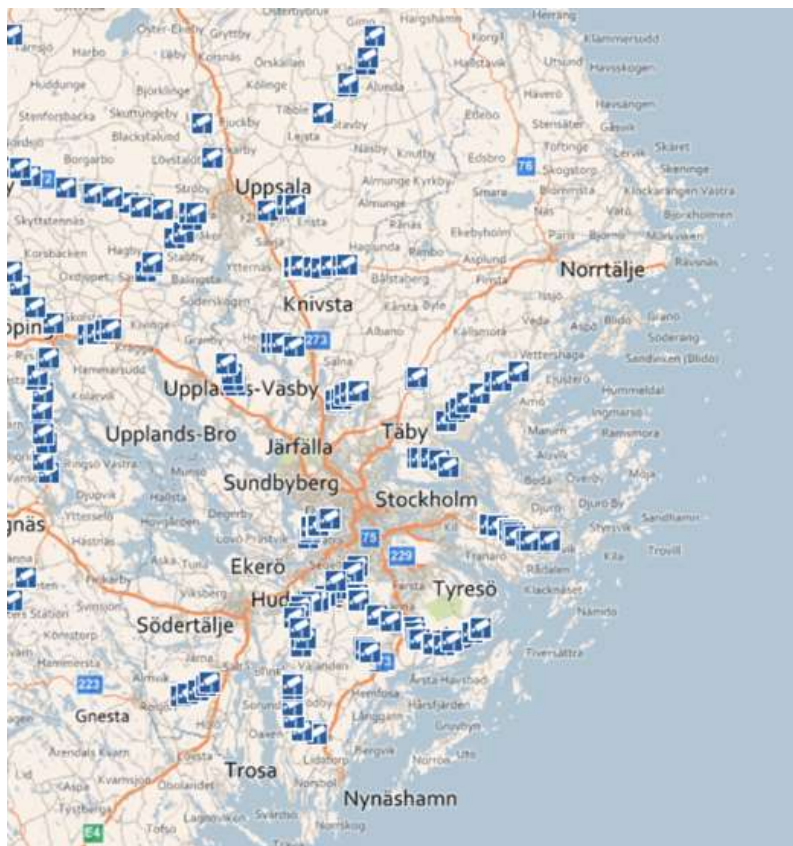


Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	185	0,80%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	161	0,70%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	591	2,50%
029A, B -Överskridit heldragen linje	158	0,70%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	57	0,20%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	223	0,90%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	186	0,80%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	13	0,10%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	67	0,30%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart	16	0,10%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	225	0,90%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	4062	17,00%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	469	2,00%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	284	1,20%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	1336	5,60%

Stockholm

Genom länet går flera starkt trafikerade vägar och det är vanligt med omfattande köer in och ut från Stockholms city. Det finns småvägar i områden som kan betecknas som landsbygd. En del av dessa trafikeras av motorcyklister, där det inträffar flera allvarliga olyckor per år. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns 26 kommuner: Botkyrka, Danderyd, Ekerö, Haninge, Huddinge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Norrtälje, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Vallentuna, Vaxholm, Värmdö och Österåker. Det statliga vägnätet 2749 km och det totala vägnätet 25506 km. Polismyndigheten i Stockholm utfärdade 24533 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁶⁸	Antal	Procent ⁶⁹	Genomsnitt/vecka
Botkyrka	686	1189	4,8%	22,9
Danderyd	246	430	1,8%	8,3
Ekerö	782	393	1,6%	7,6
Haninge	1280	899	3,7%	17,3
Huddinge	643	1576	6,4%	30,3
Järfälla	335	546	2,2%	10,5

⁶⁸ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁶⁹ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

Lidingö	233	157	0,6%	3,0
Nacka	604	600	2,4%	11,5
Norrtälje	4664	790	3,2%	15,2
Nykvarn	423	186	0,8%	3,6
Nynäshamn	1024	316	1,3%	6,1
Salem	200	307	1,3%	5,9
Sigtuna	966	1155	4,7%	22,2
Sollentuna	365	1325	5,4%	25,5
Solna	195	1752	7,1%	33,7
Stockholm	2218	7758	31,6%	149,2
Sundbyberg	88	698	2,8%	13,4
Södertälje	1628	1510	6,2%	29,0
Tyresö	343	252	1,0%	4,8
Täby	396	514	2,1%	9,9
Upplands-bro	688	261	1,1%	5,0
Upplands Väsby	4269	617	2,5%	11,9
Vallentuna	828	298	1,2%	5,7
Vaxholm	235	57	0,2%	1,1
Värmdö	1232	338	1,4%	6,5
Österåker	935	454	1,9%	8,7

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet (Källa: START II⁷⁰):

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	9795	39,9%
40	384	1,6%
50	5176	21,1%
60	270	1,1%
70	4764	19,4%
80	134	0,5%
90	2230	9,1%
100	523	2,1%
110	1243	5,1%
Total:	24533⁷¹	

6,6 procent av ordningsföreläggandena (1637 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

⁷⁰ I statistiken finns 8 stycken rapporter där det står att högsta tillåtna hastighet är 0 km i timmen (därav saknas dessa i redovisningen).

⁷¹ För 14 ordningsföreläggande är den högsta tillåtna hastigheten 0 km/h. Dessa tas därför inte med i sammanställningen. Att 0 km/h är angivet beror antingen på inmatningsfel i samband med registrering eller att det på ordningsföreläggandet saknas uppgift om högsta tillåtna hastighet.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden⁷²:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Botkyrka	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Tumbavägen (262 st), Nibblemärgen (137 st), Hallundaleden (83 st) och Botkyrkaleden (82 st).
Danderyd	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Edsbergsvägen (128 st), E18, Inverness (65 st) och Danderydsvägen (55 st, varav 28 ospecificerade och 27 st Ekebydalsskolan/Ekebydalsvägen).
Ekerö	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Eckerövägen, Finnbo (67 st), Eckerövägen, Drottningholm (62 st) och Färentunavägen, Hilleslög (29 st).
Haninge	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Nynäsvägen, Blåkullavägen (47 st + 112 st ospecificerade), Dalarövägen, Fredrika Bremer gymn (43 st + 112 ospecificerade) och Brandbergsleden (39 st).
Huddinge	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 226, Flemingsberg (272 st), Häradsvägen (185 st, varav 33 Smista Allé och 11 Rödhakevägen), Lännavägen (155 st, varav Hörningsnäs 27 st) och Gymnasievägen (140 st).
Järfälla	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Byleden (134 st, varav 36 stycken vid Björkebyskolan/Brasvägen), Vasavägen (86 st, varav 40 st vid Kristinavägen) och Enköpingsvägen (56 st varav 45 st vid Källtorpsvägen).
Lidingö	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lidingebron (91 st, varav det står angivet Stockholms kommun på 18 st), Elfviksvägen, Canadastigen (23 st) och Kottlavägen (20 st, varav 12 st på nummer 116, 4 st Raketstigen och 2 stycken Vinkelvägen).
Nacka	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Värmdövägen (121 st, varav 90 st Järla skola-nummer 121, 22 st nummer 205-207, 11 st Skuru skola och 7 st Boo kyrka/energi).
Norrtälje	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E18, Ledinge (118 st), E18, Kappelskärsvägen (73 st) och E18, Nodsta (52 st).
Nykvarn	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E20, Trp Nykvarn (54 st), Lv 509 (37 st varav 6 stycken anges korsningen Tveta) och Södertäljevägen (16 st).
Nynäshamn	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 73 (98 st, varav 40 är ospecificerade, 16 stycken Överfors, 8 stycken Ösmo, 4 stycken Kaptensgatan, 4 stycken Hamnen, 3 stycken Norvik). 25 stycken ordningsföreläggande utfärdades på Lv 539 Himmelsö, 23 stycken på Skolgatan och 21 stycken på Järnvägsgatan.
Salem	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, i anslutning till Trp Salem (126 st), Skyttorpsvägen (70 st) och Säbytorpsvägen (26 st).
Sigtuna	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Arlandaleden (279 st, 176 stycken ospecificerade, 72 stycken Tullhuset/polishuset/jumbon, 10 stycken nybygget), Lv 859, Norslunda (118 st), Lv 263, Helgestabodarna (54 st) och Stora gatan (53 st).
Sollentuna	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Tureberg (331 st), Sollentunavägen (183 st, varav Sofielundsskolan 52 stycken, Häggviksskolan 42 stycken och Helenelundsskolan 41 stycken). 145 stycken ordningsföreläggande utfärdades på Turebergsleden (121 stycken av dem i anslutning till Tingsvägen och

⁷² Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

	22 i anslutning till Kanalgatan), 115 stycken på Danderydsvägen (72 stycken i höjd med Kvarnskovsvägen och 21 i höjd med Sjöberg).
Solna	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Frösunda-Haga norra (409 st), Solnavägen (157 st, varav 145 stycken i anslutning till Karolinska/Tomtebodavägen), 152 stycken på Solna Kyrkväg (mellan Johan Olof Wallins väg och Prostvägen), 122 stycken Bergshamraleden (i höjd med Ulriksdal 96 stycken övriga ospecificerade), 105 stycken E4, Sörentorp, 82 stycken på Armégatan (42 stycken av dem i anslutning till Huvudstagatan) och Råsundavägen 55 stycken (36 stycken på nummer 134-140/Näckrosvägen).
Stockholm	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Magelungsvägen (434 st varav 238 i höjd med Farsta IP), Ringvägen i höjd med Zinkendams idrottsplats (356 st), Nynäsvägen (350 st, varav 108 st Gubbängen/Lv 229, 52 stycken Farsta, 39 stycken Tyresöavfart, 37 st i anslutning till nummer 362 och 19 st Tallkrogen/Skogskyrkogården), E4, Västberga (295 st), Roslagsvägen (229 st, varav 206 Ekhagen), Sandfjärdsgatan (208 st, varav 113 nr 91/Valla torg och 89 ospecificerade), Rålambshovsleden (201 st), Tenstavägen (193 st, varav 186 nr 88-92), Västerbron (168 st), Alviksvägen (165 st, varav 107 nr 97-99/Äppelviksskolan), Karlbergsvägen (159 st, varav 132 i anslutning till nr 32-34), Hantverkargatan (157 st, varav alla utom en mellan nummer 2-19), Personnevägen (153 st), Huddingevägen (150 st, varav 50 Olshammarsvägen/Hagsätra och 78 ospecificerade), Enskedevägen (126 st), E4, Bredäng (118 st), Bergslagsvägen (115 st, varav 85 Vällingby/Råcksta/Grimsta), Blackebergsvägen (113 st), Centralbron (105 st), Folkparksvägen (105 st), Garagevägen (98 st), Linnégatan (96 st, varav alla utom en mellan nummer 63-83), Sörgårdsvägen (91 st), Hammarby allé (89 st), Slättgårdsvägen (89 st) och Skattegårdsvägen (82 st).
Sundbyberg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E18, Ursvik/Milstensvägen (334 st), Hamngatan (107 st), Ursviksvägen (84 st) och Rissneleden (72 st).
Södertälje	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4 (560 st varav 157 stycken Järna, 91 stycken Moraberg och 78 stycken Hölö ⁷³), Stockholmsvägen (134 st), Nyköpingsvägen (84 st) och Slussgatan (76 st).
Tyresö	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Bollmoravägen (77 st, varav 35 stycken Sikvägen och 20 Radiovägen), Myggdalsvägen (66 st) och Vendelsövägen (45 st varav Kumla skola 32 stycken).
Täby	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Djurholmsvägen (81 st, varav 62 Hamnvägen), Centralvägen (70 st, varav 41 stycken Maskinvägen/Näsby park) och E18, Hägernäs (57 st).
Upplands-bro	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Enköpingsvägen (159 st, varav 78 Urfjäll och 25 ridhuset), Granhammarsvägen (22 st) och E18, Kungsängen (15 st).
Upplands Väsby	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Sandavägen (168 st, varav 89 Tolanvägen), Stockholmsvägen (84 st, varav 67 stycken Hammarby kyrka, 15 stycken Skälbyvägen-Truckvägen) och Mälarvägen (83 st, varav 42 st Optimusvägen och 34 stycken Eds kyrka).
Vallentuna	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Stockholmsvägen (59 st, varav Manhemsvägen 24 och Bällsta 10 stycken), Lv 280 Kristinelund (35 st) och Lv 268, Åsta gård (31 st).

⁷³ I de fall bägge platserna Järna och Hölö alternativt Moraberg och Salem har angivits i platsangivelse på ordningsföreläggande har de bokförts till en av dessa platser. En jämn fördelning har eftersträfvats i dessa fall.

Vaxholm	Av de 57 ordningsförelägganden som utfärdades i Vaxholms kommun under år 2012 utfärdades 41 stycken på Kungsgatan, 7 stycken på Lv 274, Kullö och 3 stycken Lv 274, Rindövägen.
Värmdö	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Skärgårdsvägen (85 st, varav 61 st Ösby skola/Ösby skolväg), Eknäsvägen (69 st, varav 47 Fågelvik/Brunn) och Gamla skärgårdsvägen (41 st, varav 36 Ekedal).
Österåker	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 276, Stava (235 st), Lv 274, Kulla (51 st) och Margretelundsvägen (32 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

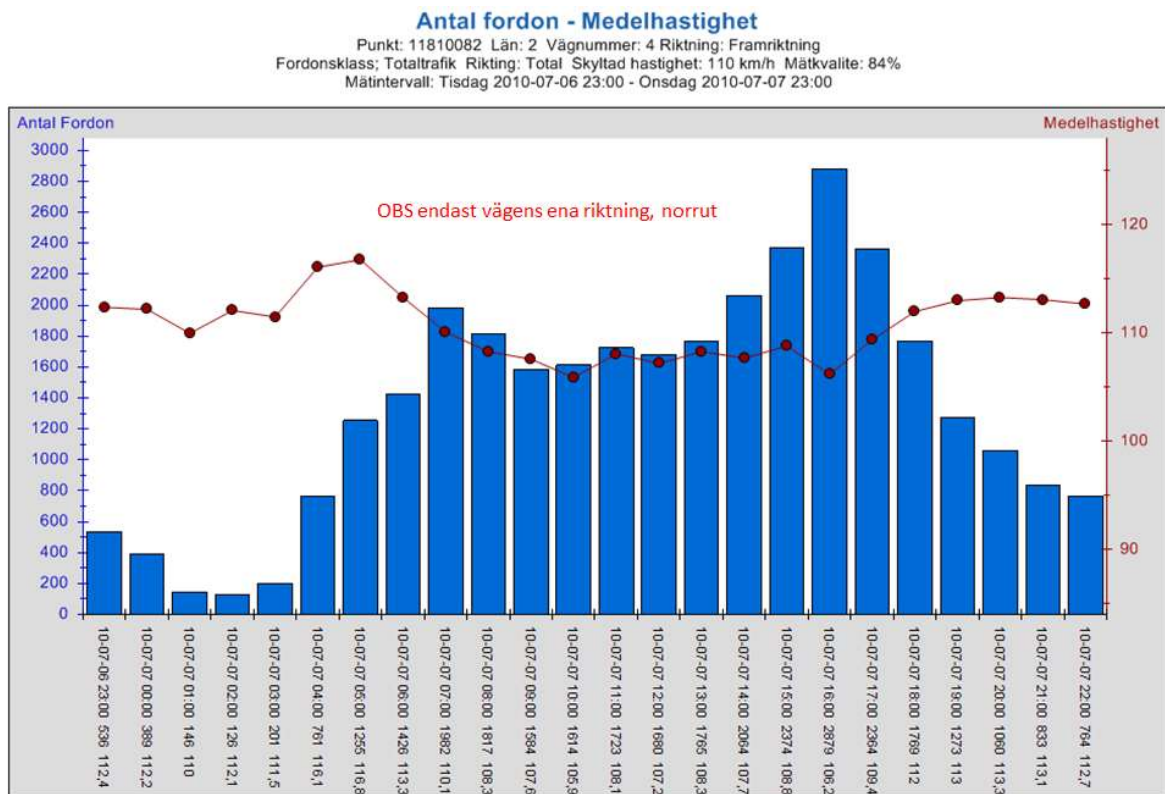
Fordonslag	Antal	Procent
Buss	67	0,3%
LB, släp	51	0,2%
MC	208	0,8%
Personbil	21376	87,1%
Övriga	2831	11,5%

Trafikarbete 2011 ⁷⁴	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
6548	2749	6526

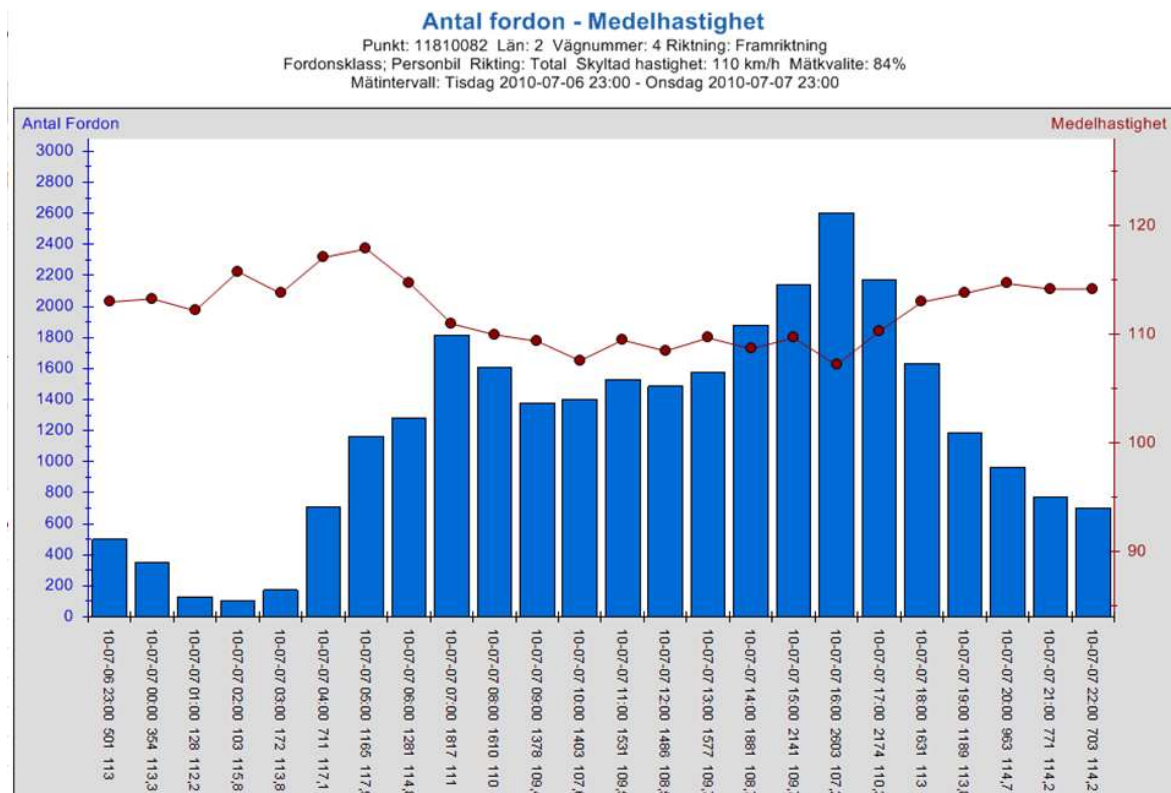
För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde⁷⁵. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

⁷⁴ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

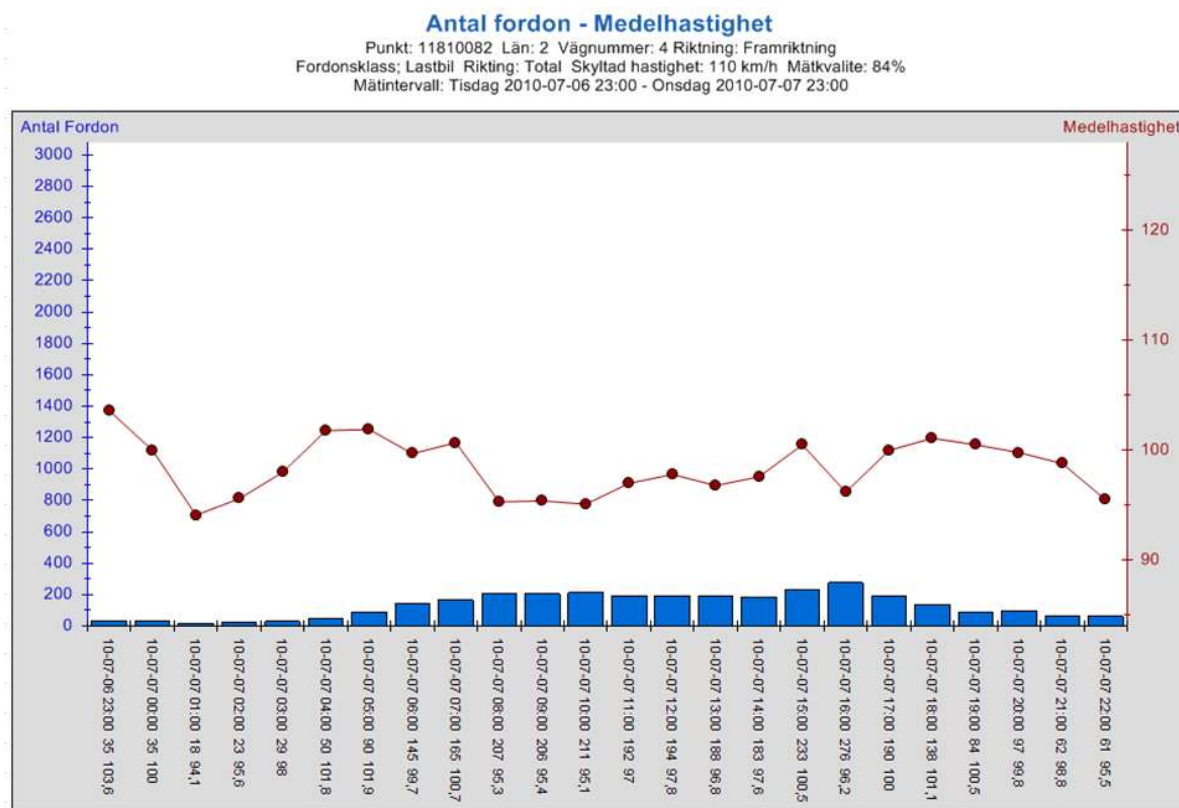
⁷⁵ Värdena avser inte enbart år 2012.



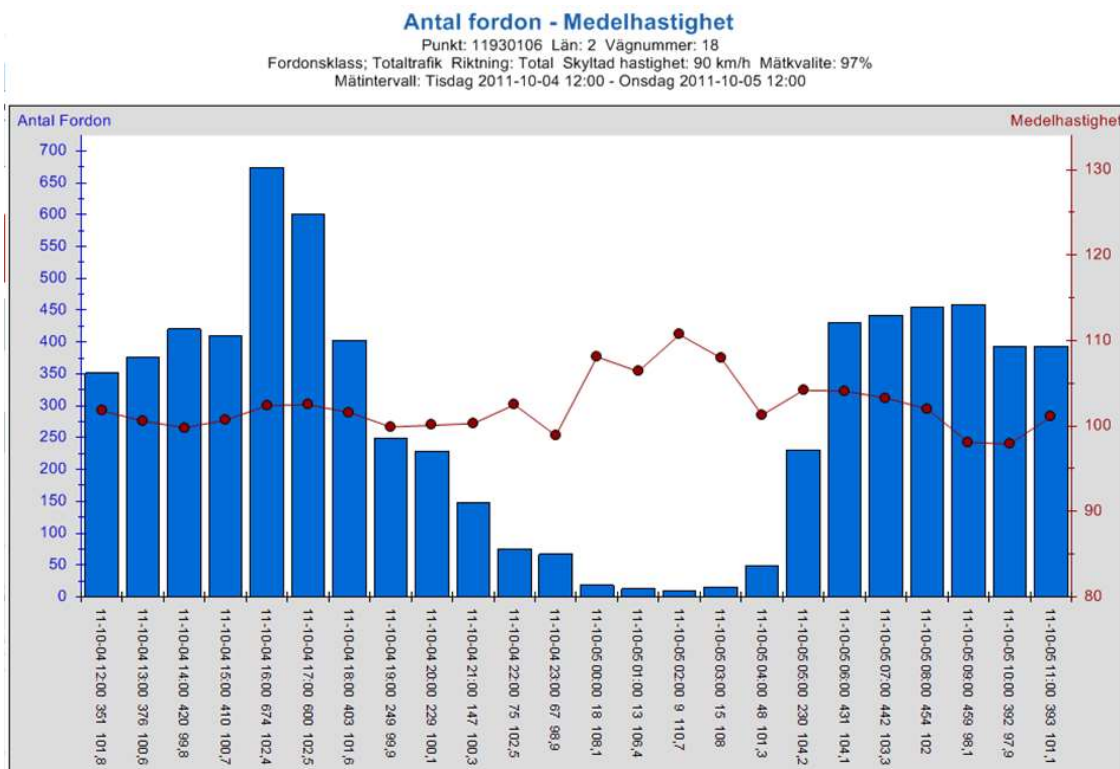
För personbilar på ovanstående plats:



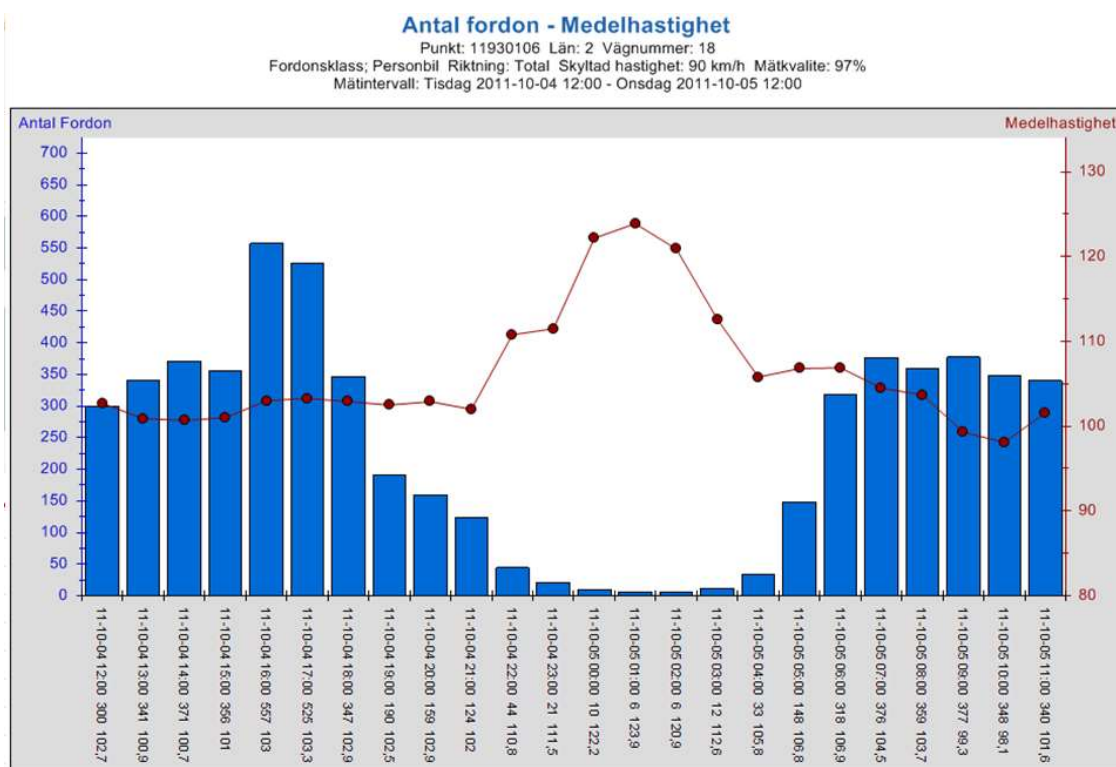
För lastbilar på ovanstående plats:



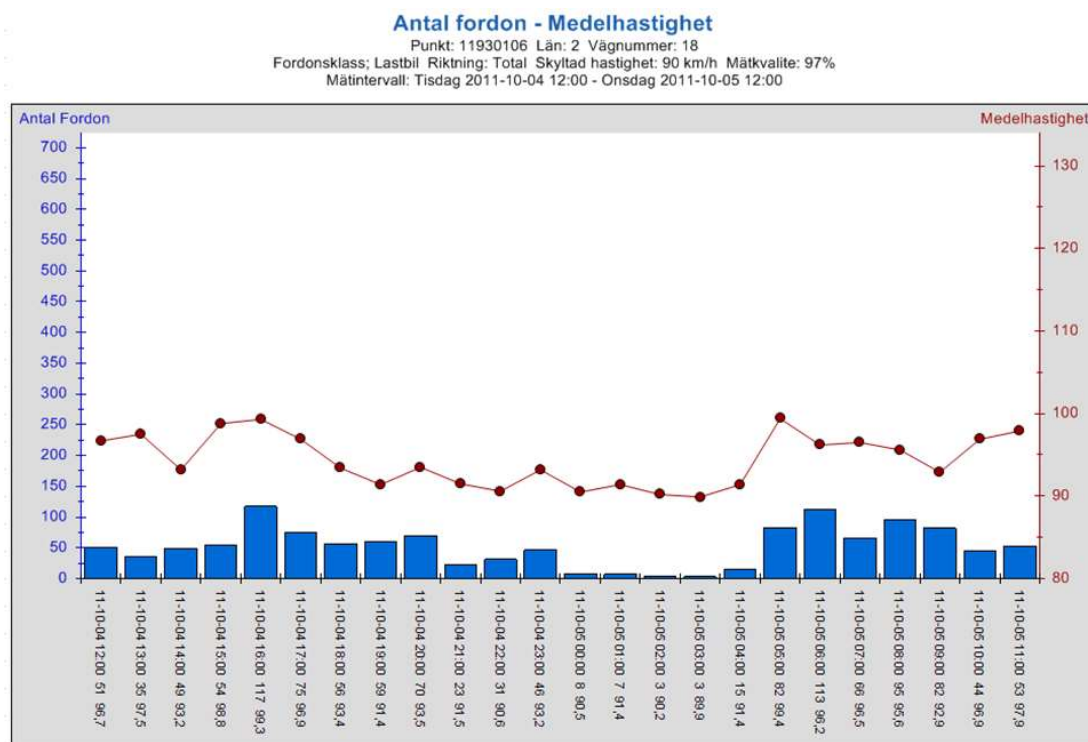
För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:



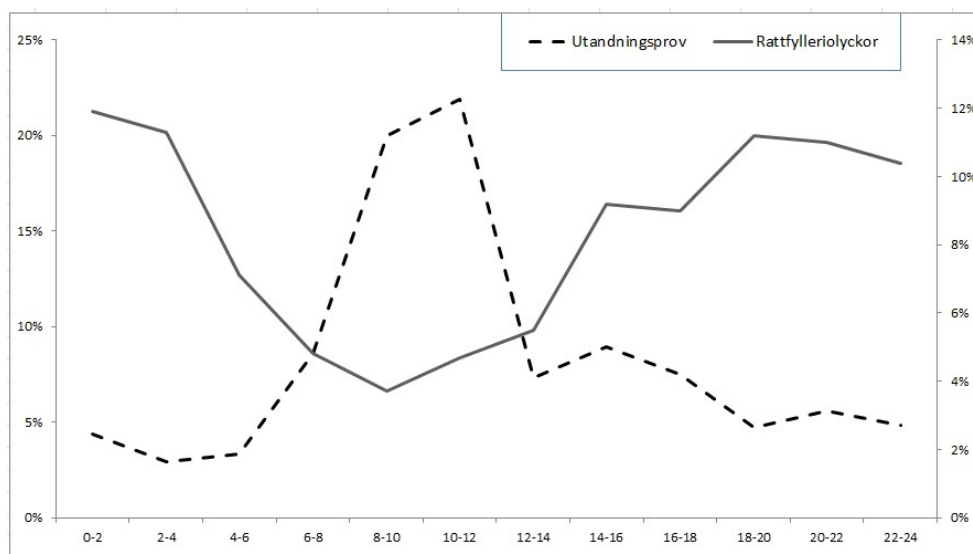
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Stockholms län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



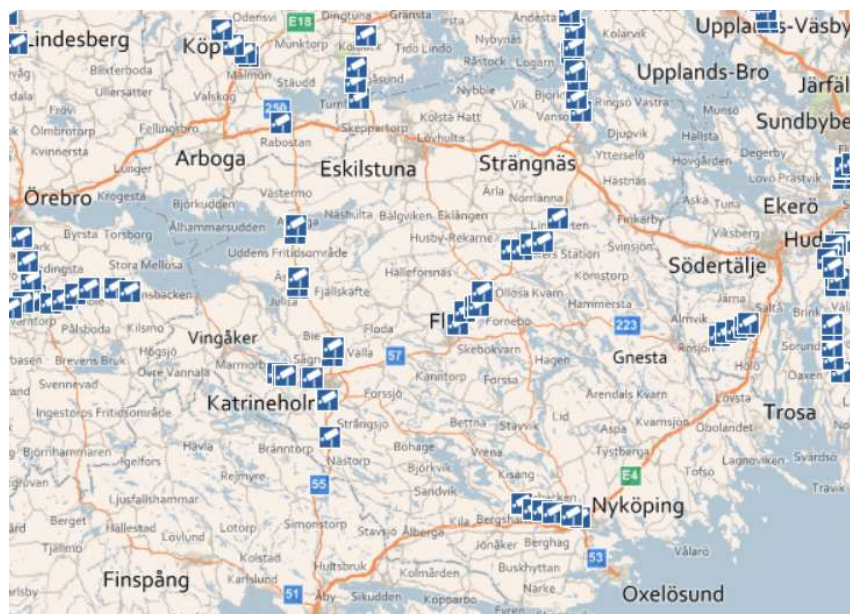
Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	494	2,0%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	309	1,3%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	771	3,1%
029A, B -Överskridit heldragen linje	1808	7,4%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	82	0,3%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	351	1,4%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	170	0,7%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	6	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet	142	0,6%

fordon utom moped klass ii)		
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obebakad cykelöverfart	9	0,0%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	70	0,3%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	3711	15,1%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	611	2,5%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	11	0,0%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	986	4,0%

Södermanland

Genom södermanland går E4 i nordöstlig riktning mot Stockholms län och E20 i Östlig riktning mot Stockholms län. Andra vägar med en stort trafikflöde är Rv 55 och Rv 57.. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns 9 kommuner: Eskilstuna, Flen, Gnesta, Katrineholm, Nyköping, Oxelösund, Strängnäs, Trosa och Vingåker. Det statliga vägnätet i Södermanlands län är 2709 km och det totala vägnätet är 15141 km. Polismyndigheten i Södermanland utfärdade 5948 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁷⁶	Antal	Procent ⁷⁷	Genomsnitt/vecka
Eskilstuna	2993	971	16,3%	18,7
Flen	1723	293	4,9%	5,6
Gnesta	1042	135	2,3%	2,6
Katrineholm	2507	381	6,4%	7,3
Nyköping	3285	3330	56,0%	64,0
Oxelösund	164	44	0,7%	0,8
Strängnäs	1890	411	6,9%	7,9
Trosa	587	197	3,3%	3,8
Vingåker	950	137	2,3%	2,6

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	432	7,3%
40	255	4,3%
50	892	15,0%
60	58	1,0%
70	850	14,3%
80	238	4,0%
90	781	13,1%
100	25	0,4%
110	2197	36,9%
120	220	3,7%
Total:	5948	7,3%

24,5 procent av ordningsföreläggandena (1462 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden⁷⁸:

Kommun	Analys av platser för kontroller kontra platser för olyckor
Eskilstuna	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats Gillbergaleden (94 st), E20, Kjula (83 st, inkluderar Kjula-Härad, Kjula-Svista och Kjula-Årby) och Torshällavägen (71 st).
Flen	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 52, Dämbol (52 st),

⁷⁶ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁷⁷ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

⁷⁸ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

	Kungsvägen (41 st), och Rv 53, Sparreholm (34 st).
Gnesta	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats Rv 57, Söra (56 st), Östra Storgatan (23 st) och Rv 57, Björnlunda (11 st).
Katrineholm	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Stockholmsvägen (89 st), Rv 55, Holbonäs (50 st) och Rv 55, Djulö (50 st).
Nyköping	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Sjösa gata (755 st), E4, Enstaberga (452 st), E4, Hället (431 st), E4, Sillekrog (338 st), E4, Lästringe (243 st), E4, Stavsjö (63 st) och E4, Påljunghage (60 st).
Oxelösund	Av de 44 ordningsföreläggande som utfärdades i Oxelösunds kommun under 2012 utfärdades 9 stycken på Föreningsgatan, 6 stycken på Sundavägen och 6 stycken på Rv 53, Palmtorpsallé.
Strängnäs	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats E20, Grundbro (46 st), E20, Lunda (40 st) och Lv 957, Fogdö skola (34 st).
Trosa	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 218, Vagnhärad (97 st), Lv 218, Åda (32 st) och Lv 218, Trosalands kyrka (15 st).
Vingåker	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats Rv 52, Baggetorp (56 st), Storgatan (24 st) och Vannalavägen (22 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

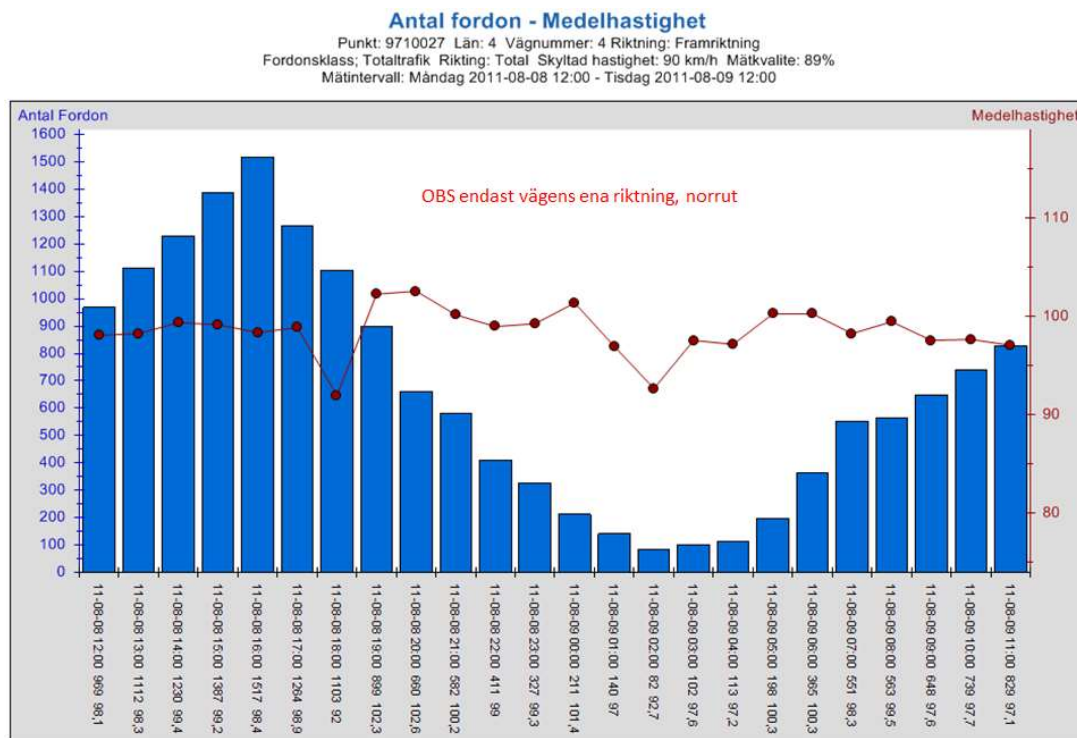
Fordonslag	Antal	Procent
Buss	20	0,3%
LB, släp	96	1,6%
MC	21	0,4%
Personbil	5221	87,8%
Övriga	590	9,9%

Trafikarbete 2011 ⁷⁹	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
2118	2709	2142

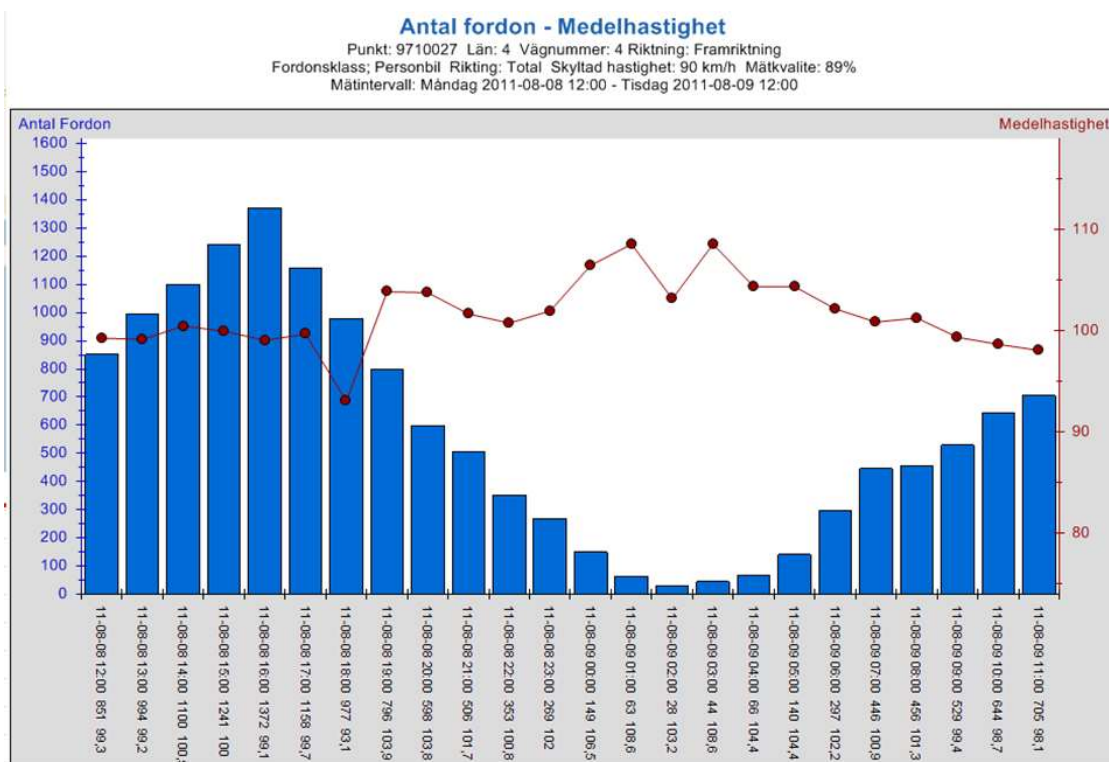
För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde⁸⁰. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

⁷⁹ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

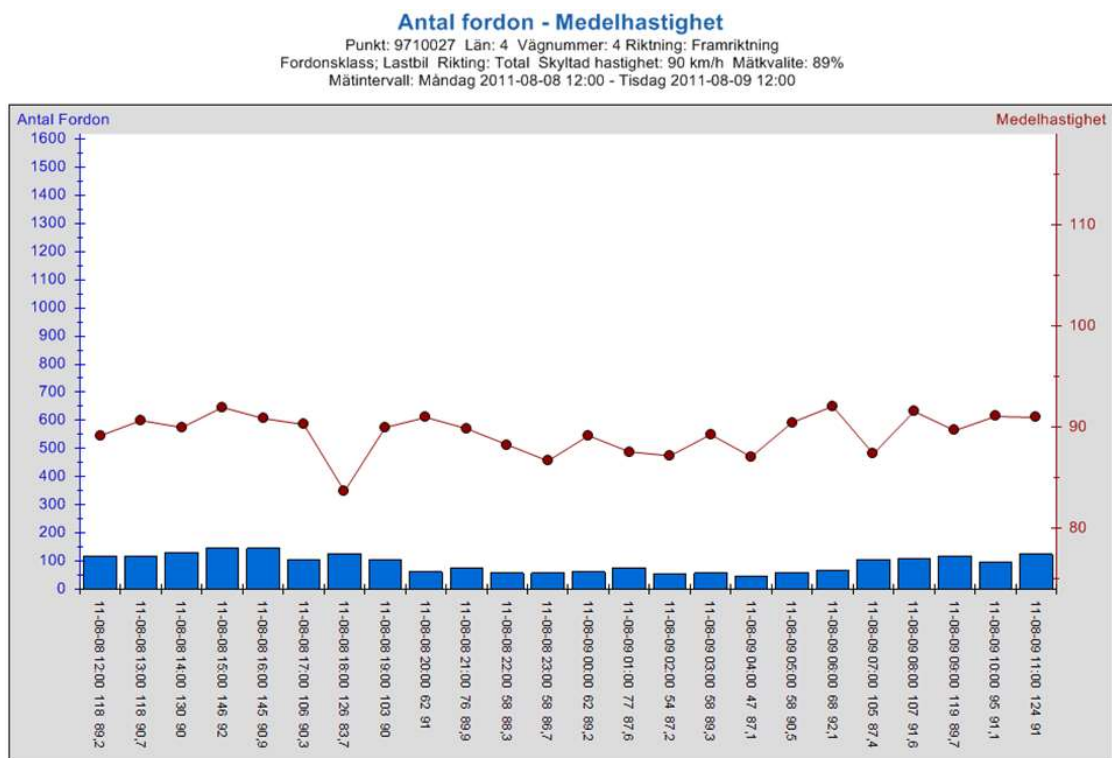
⁸⁰ Värdena avser inte enbart år 2012.



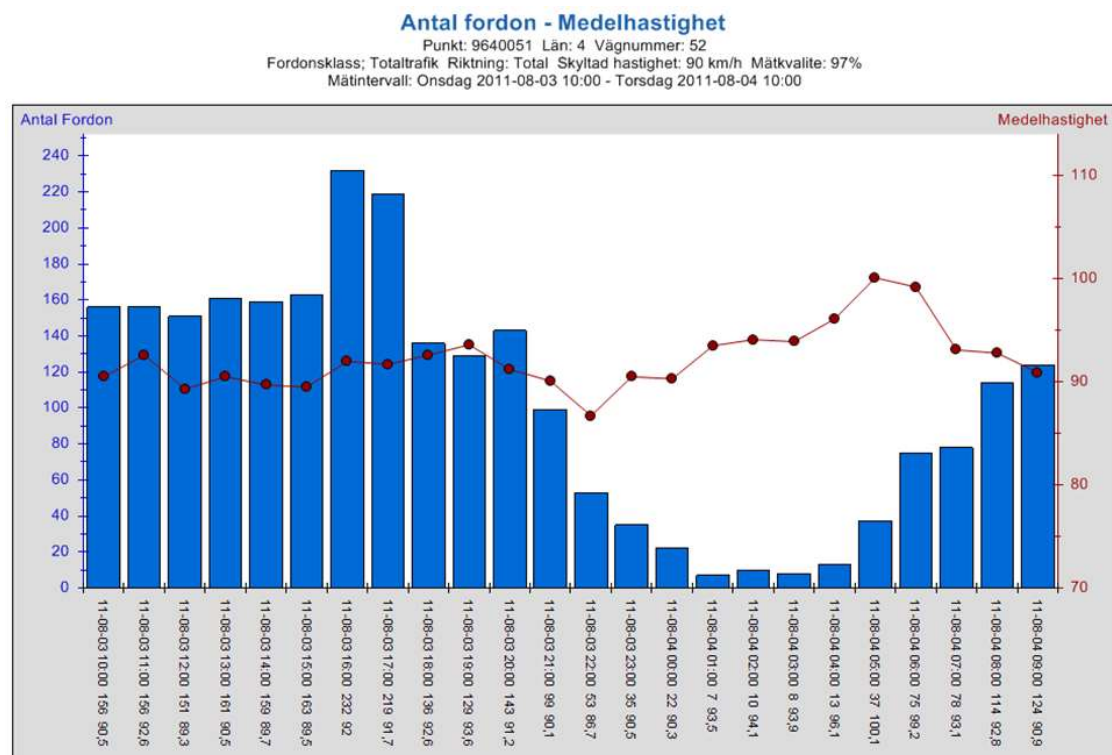
För personbilar på ovanstående plats:



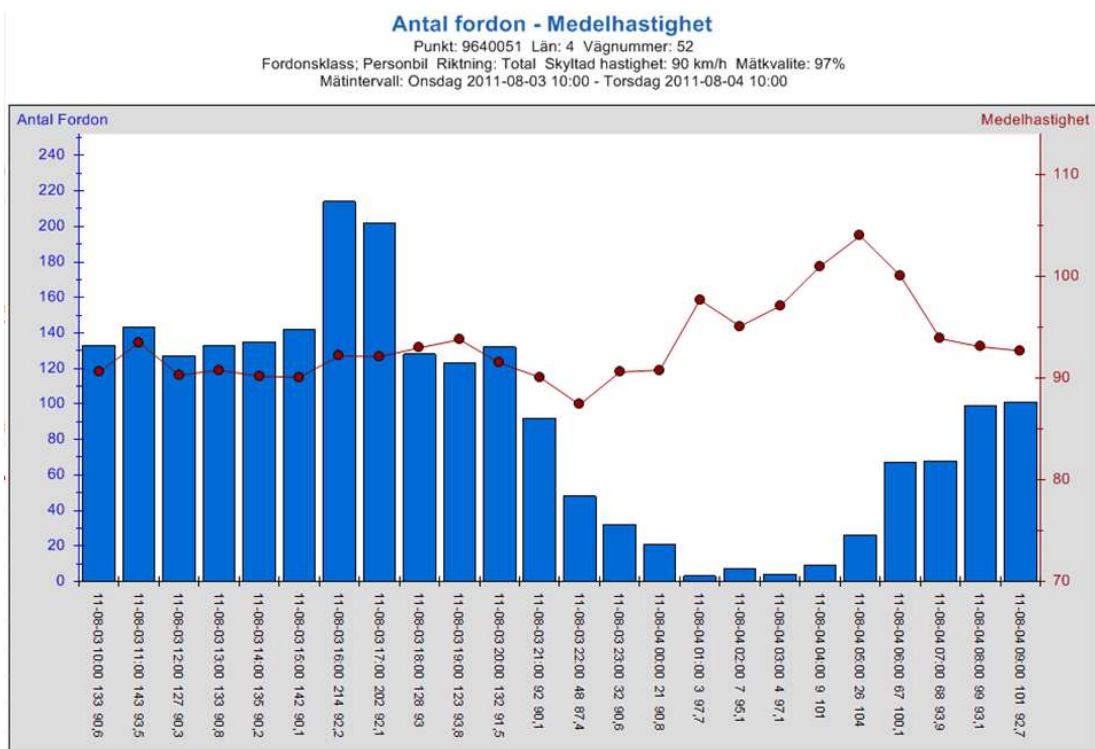
För lastbilar på ovanstående plats:



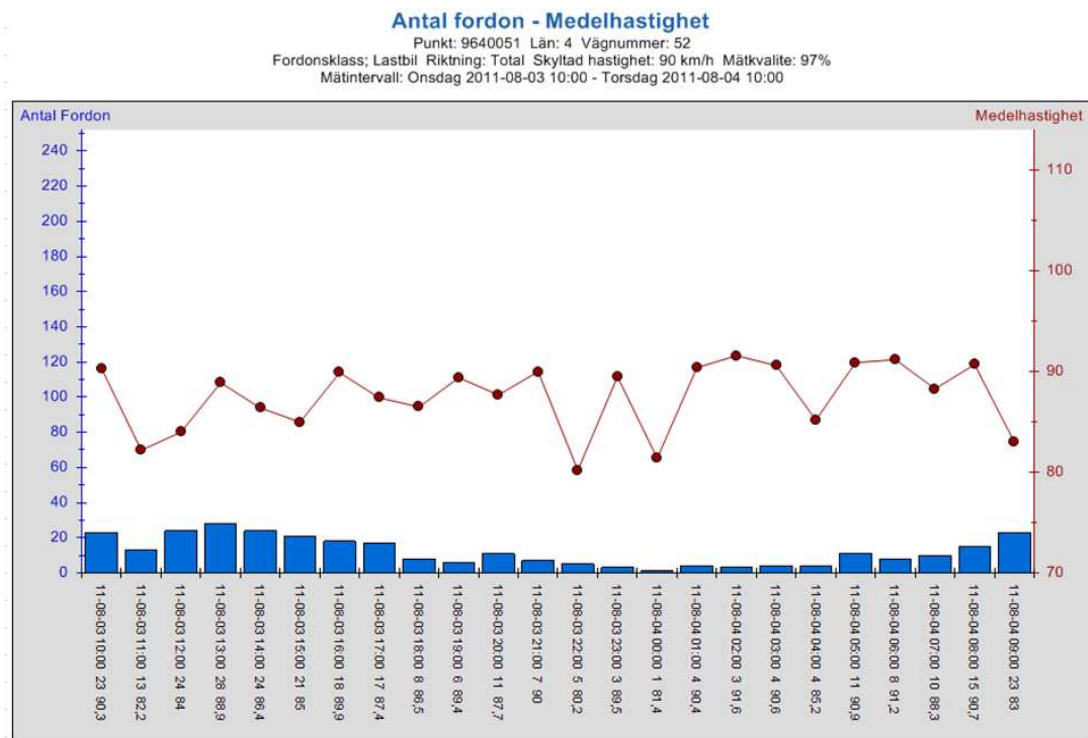
För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:



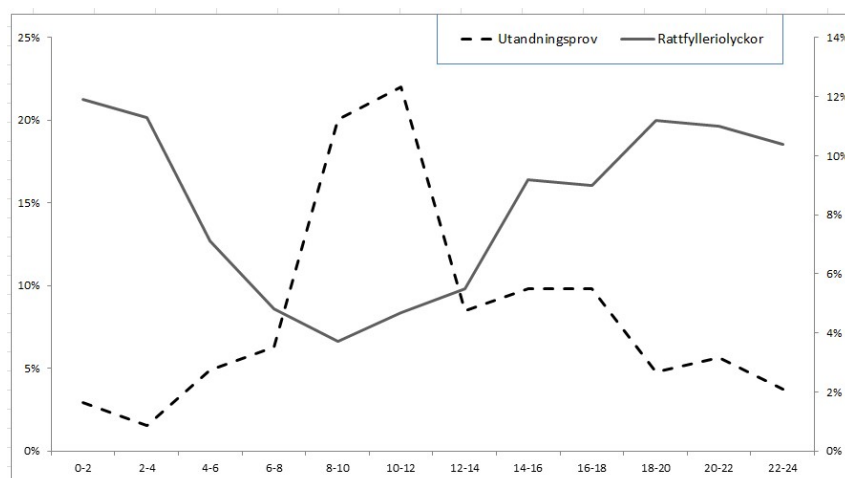
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Södermanlands län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



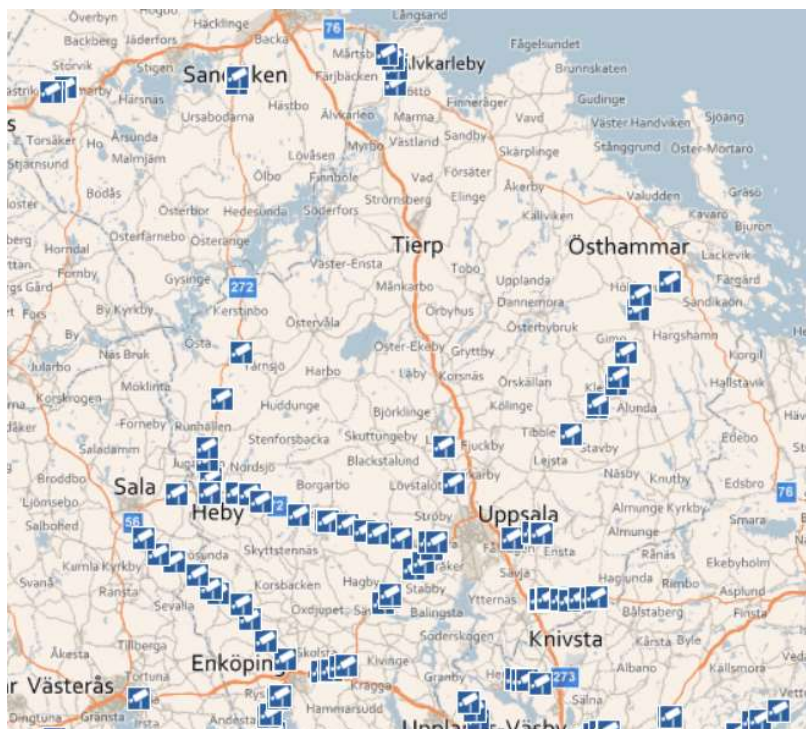
Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	9	0,2%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	0	0,0%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	23	0,4%
029A, B -Överskridit heldragen linje	18	0,3%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	13	0,2%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	35	0,6%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	31	0,5%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	7	0,1%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas	2	0,0%

ut på obehövad cykelöverfart		
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	57	1,0%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	532	8,9%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	65	1,1%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	10	0,2%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	182	3,1%

Uppsala

I nordsydlig riktning genom Uppsala län går E4:an. I södra delarna av länet i väst-östlig riktning går E18. Andra vägar i länet med ett stort trafikflöde är Rv 70, Rv 55 och Rv 72. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket)



I länet finns 8 kommuner: Enköping, Heby, Håbo, Knivsta, Tierp, Uppsala, Älvkarleby och Östhammar. Det statliga vägnätet i Uppsala län är 3391 km och det totala vägnätet 16452 km. Polismyndigheten i Uppsala län utfärdade 5000 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelse i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁸¹	Antal	Procent ⁸²	Genomsnitt/vecka
Enköping	2528	1005	20,1%	19,3
Heby	2083	57	1,1%	1,1
Håbo	474	420	8,4%	8,1
Knivsta	624	306	6,1%	5,9
Tierp	2892	272	5,4%	5,2
Uppsala	4615	2445	48,9%	47,0
Älvkarleby	531	131	2,6%	2,5
Östhammar	2705	162	3,2%	3,1

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	918	18,4%
40	29	0,6%
50	1305	26,1%
60	1	0,0%
70	574	11,5%
80	236	4,7%
90	348	7,0%
100	8	0,2%
110	1247	24,9%
120	334	6,7%
Total:	5000	

Tabell: Fördelning efter högsta hastighetsgräns (Källa: START II)

14,2 procent av ordningsföreläggandena (713 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden⁸³:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Enköping	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E18, Ekolsund (141 st), Fjärdhundragatan (117 st) och Stockholmsvägen (53 st). Inom området Ekolsund-Ekolskrog som innefattar två kommuner, Enköping och Håbo, har totalt 300 stycken ordningsföreläggande utfärdats under år 2012.
Heby	Av de 57 ordningsföreläggande som utfärdades i Heby kommun under år 2012 har 16 stycken utfärdats på Lv 272 Bjurvalla, 12 stycken i Torpsta och 7 stycken Lv 272 Östervåla.

⁸¹ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁸² Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

⁸³ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Håbo	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats E18, Ekolskrog (159 st), Lv 263, Övergran (71 st) och Kraftleden (61 st).
Knivsta	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats E4, Mora Stenar (101 st), Lv 255, Krusenbergs (22 st), Lv 255, Rosenlund (21 st) och E4, Brunnby (21 st). Totalt utfärdades 228 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse mellan Uppsala och Märsta.
Tierp	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 76, Skärplinge (50 st), E4, Månkarbo (24 st) och Uppsalavägen (18 st).
Uppsala	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Dag Hammarskölds väg (262 st), Råbyvägen (219 st, kallas ofta för Råbyleden, men Råbyleden ligger i Bålsta), E4, Tre ängar (124 st), Luthagsplanaden (111 st), Vaksalagatan (109 st), Krongatan (95 st), Norrbyvägen (67 st) och E4, Torsberget (64 st). Totalt är det 709 stycken ordningsföreläggande som utfärdats på E4 med kommunangivelsen Uppsala (borträknat de med felangiven kommun, t.ex. att Mora stenar angivits vara Uppsala kommun).
Älvkarleby	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, avfart 195 (68 st), Rv 76, Skutskär (14 st) och E4, avfart 196 (10 st).
Östhammar	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats Rv 76, Forsmark (25 st), Rv 76, Norrskedika (24 st) och Lv 288, Gimo (17 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

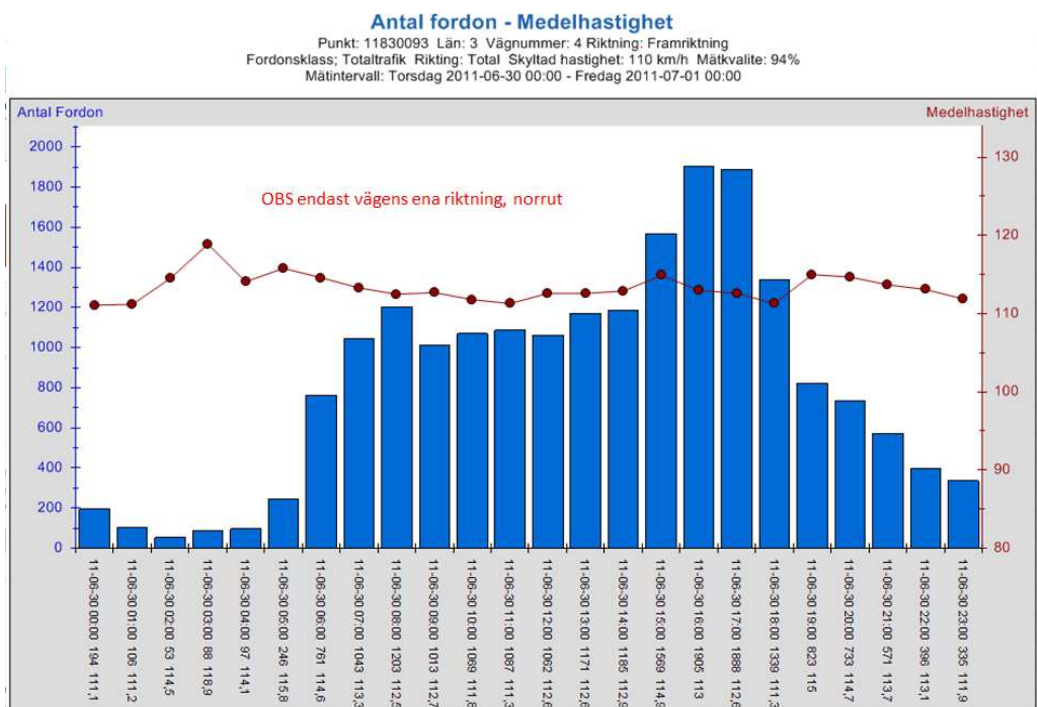
Fordonslag	Antal	Procent
Buss	3	0,1%
LB, släp	21	0,4%
MC	35	0,7%
Personbil	4487	89,7%
Övriga	454	9,1%

Trafikarbete 2011 ⁸⁴	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
2288	3391	1849

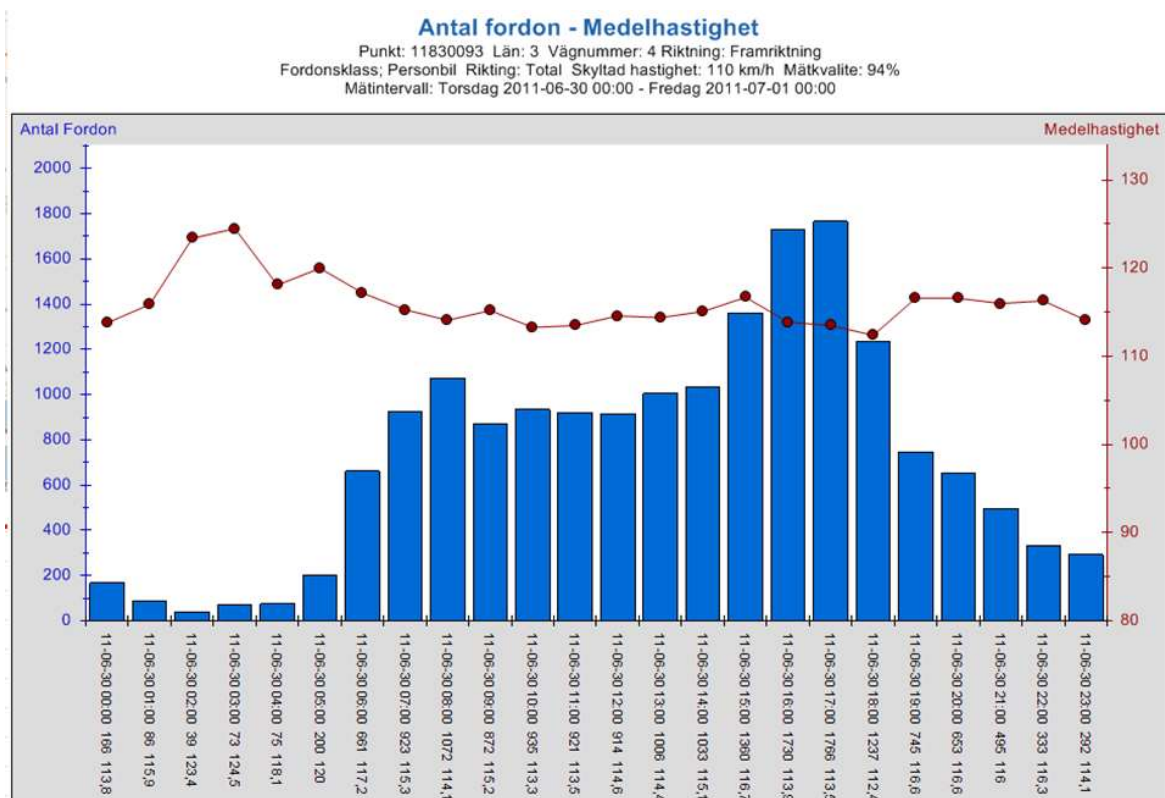
För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde⁸⁵. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

⁸⁴ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

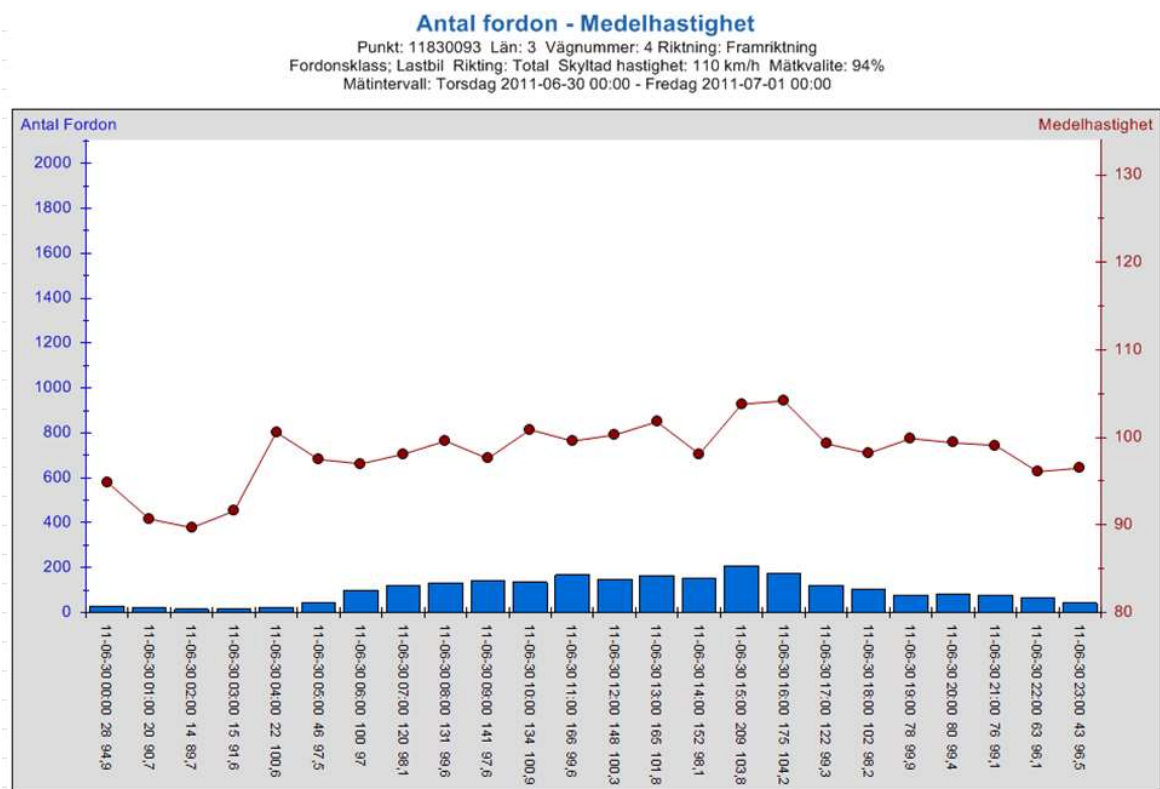
⁸⁵ Värdena avser inte enbart år 2012.



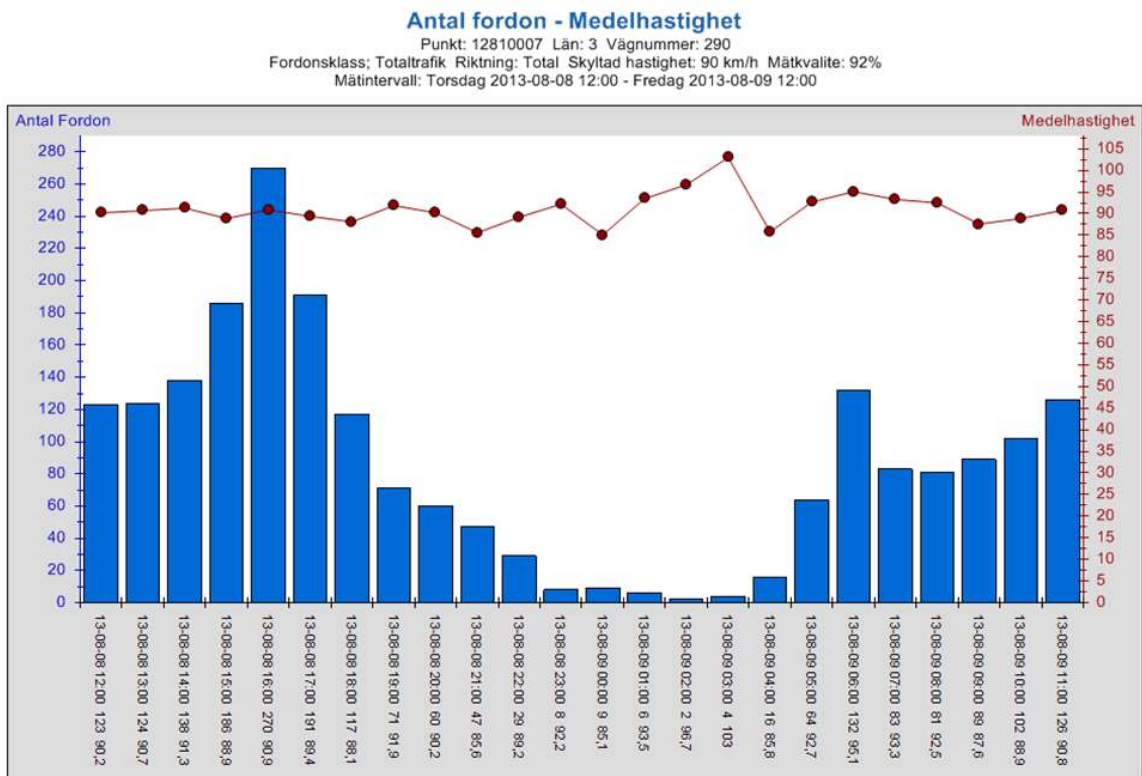
För personbilar på ovanstående plats:



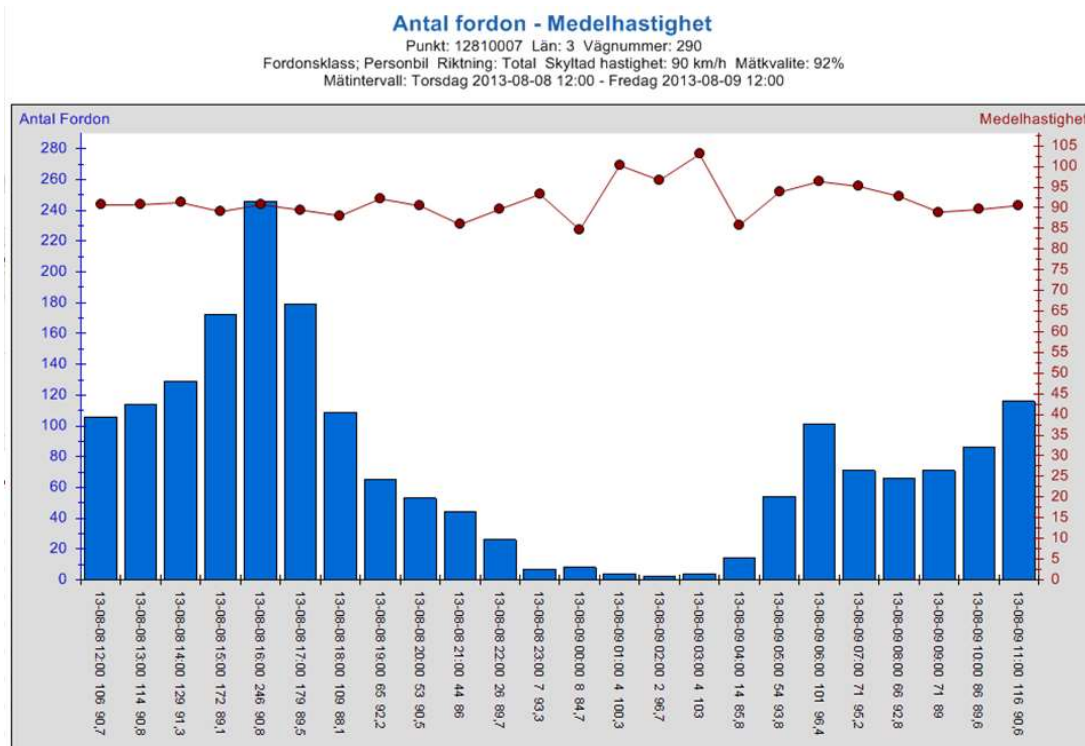
För lastbilar på ovanstående plats:



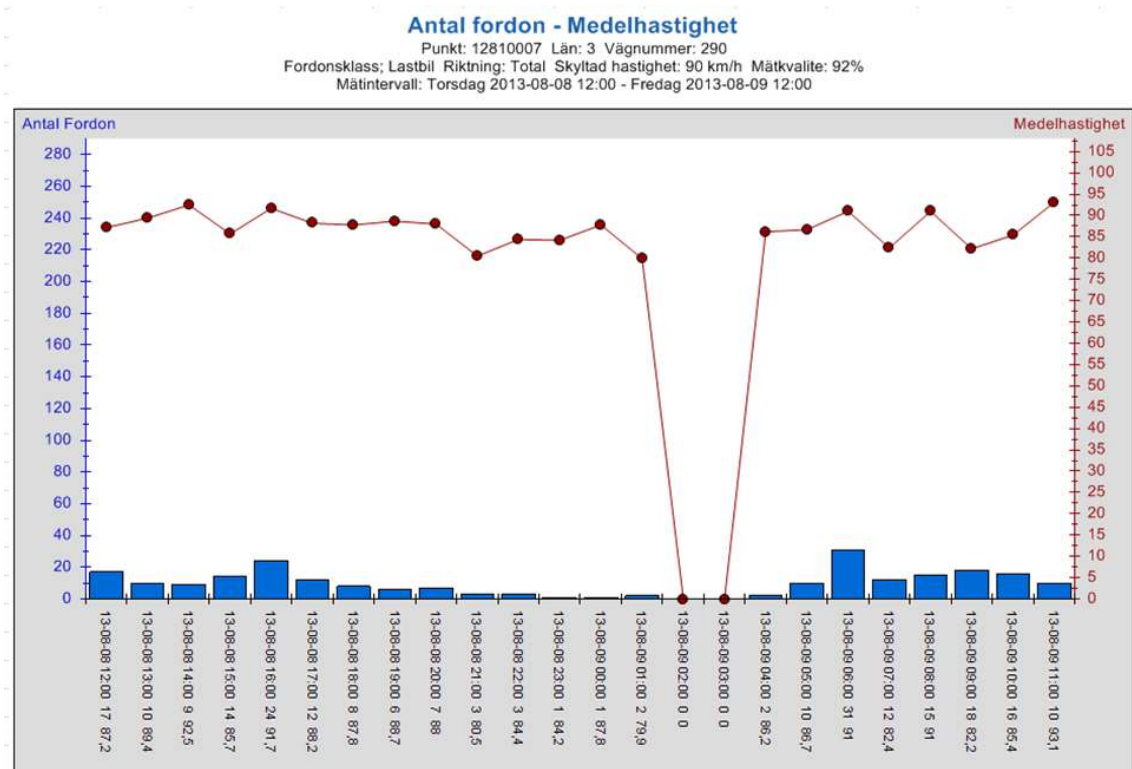
För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:



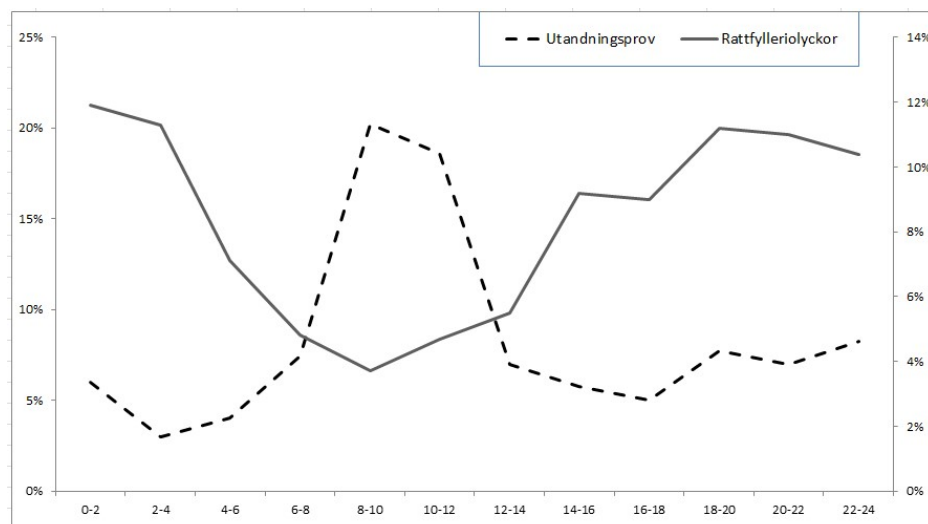
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Uppsala län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelse
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	59	1,2%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	15	0,3%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	109	2,2%
029A, B -Överskridit heldragen linje	44	0,9%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	12	0,2%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	55	1,1%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	61	1,2%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	3	0,1%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet	18	0,4%

fordon utom moped klass ii)		
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obehövad cykelöverfart	2	0,0%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	72	1,4%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	533	10,7%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	110	2,2%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	4	0,1%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	462	9,2%

Värmland

Genom länet går E16, E18 och E45. Det finns även andra större vägar, såsom Rv 61, Rv 62 och Rv 63.. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns 16 kommuner: Arvika, Eda, Filipstad, Forshaga, Grums, Hagfors, Hammarö, Karlstad, Kil, Kristinehamn, Munkfors, Storfors, Sunne, Säffle Torsby och Årjäng. Det statliga vägnätet är 4789 km i Värmlands län och det totala vägnätet är 30680 km. Polismyndigheten i Värmland utfärdade 4606

ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁸⁶	Antal	Procent ⁸⁷	Genomsnitt/vecka
Arvika	3041	302	6,6%	5,8
Eda	1362	43	0,9%	0,8
Filipstad	2567	88	1,9%	1,7
Forshaga	724	180	3,9%	3,5
Grums	799	211	4,6%	4,1
Hagfors	2993	266	5,8%	5,1
Hammarö	260	55	1,2%	1,1
Karlstad	2826	1393	30,2%	26,8
Kil	801	168	3,6%	3,2
Kristinehamn	1768	614	13,3%	11,3
Munkfors	311	24	0,5%	0,5
Storfors	770	43	0,9%	0,8
Sunne	2403	263	5,7%	5,1
Säffle	2316	248	5,4%	4,8
Torsby	5520	385	8,4%	7,4
Årjäng	2219	68	1,5%	1,3

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	443	9,6%
40	37	0,8%
50	1170	25,4%
60	276	6,0%
70	832	18,1%
80	548	11,9%
90	860	18,7%
100	365	7,9%
110	73	1,6%
Total:	4604⁸⁸	

11,7 procent av ordningsföreläggandena (540 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

⁸⁶ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁸⁷ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

⁸⁸ För 2 ordningsföreläggande var den högsta tillåtna hastigheten 0 km/h. Dessa tas därför inte med i sammanställningen. Att 0 km/h är angivet beror antingen på inmatningsfel i samband med registrering eller att det på ordningsföreläggandet saknas uppgift om högsta tillåtna hastighet

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följande⁸⁹:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Arvika	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 175, Dottenvik (79 st + 17 stycken ospecificerade på Lv 175), Lv 873, Stålsberga (24 st) och Lv 172, Sulvik (13 st).
Eda	Av de 43 ordningsföreläggande som utfärdades i Eda kommun under år 2012 utfärdades 15 stycken på Rv 61 vid tullstation, 14 stycken Lv 177 Koppom och 3 st Rv 61, Åmotsfors .
Filipstad	Av de 88 ordningsföreläggande som utfärdades i Filipstad kommun under år 2012 utfärdades 15 stycken på Rv 26 Lessjöfors, 14 stycken på Rv 26 Storhöjden och 12 stycken på Rv 26 Långban.
Forshaga	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 62, Förby (50 st), Rv 62, Hagen (33 st) och Rv 62, Hedegården (27 st).
Grums	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Medskog (61 st), Sveagatan (54 st) och Lv 669, Åsgatan (23 st).
Hagfors	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 62, Sjögränd (50 st), Rv 62, Råda (43 st) och Rv 62, Gunnerud (28 st).
Hammarö	Av de 55 ordningsföreläggande som utfärdades i Hammarö kommun under år 2012 utfärdades 18 stycken på Lv 554 Vidön/Vidöåsen, 9 stycken på Lövnäsvägen och 6 stycken på Lv 236 Nolgård.
Karlstad	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E18, Våxnäs (87 st), E18, Segerstad (67 st) och E18, Skattkärr (64 st).
Kil	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Fagerås (43 st), Rv 61, Lersätter (35 st) och Lv 716, Hannäs (32 st).
Kristinehamn	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E18, Björnmossen (105 st), Karlstadvägen (75 st) och Rv 26, Bersjö (43 st).
Munkfors	Av de 24 ordningsföreläggande som utfärdades i Munkfors kommun under år 2012 utfärdades 6 stycken på Mossängsvägen, 4 stycken på Rv 62 Munkeryd och 4 stycken på Fryksdalsvägen.
Storfors	Av de 43 ordningsföreläggande som utfärdades i Storfors kommun under år 2012 utfärdades över hälften, 24 stycken, på Rv 26 Nässundet, 11 stycken på Lv 237 Alkvettern och 2 st Rv 26 Jordkollen.
Sunne	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Elofsrud (45 st), Lv 901, Lövestaholm (27 st), Lv 716, Gylleby (22 st) och Lv 716, Fölsvik (21 st).
Säffle	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Tveta (105 st), E18, Knöstad (49 st) och E18 Knäsjön (40 st).
Torsby	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 62, Likenäs (85 st), E45, Lastbilscentralen (40 st) och E45, Rödmyren (23 st).
Årjäng	Av de 68 ordningsföreläggande som utfärdades i Årjäng kommun under år 2012 utfärdades 16 stycken på E18 Sandaholm, 11 stycken E18 Svensbyn och 11 stycken Storgatan.

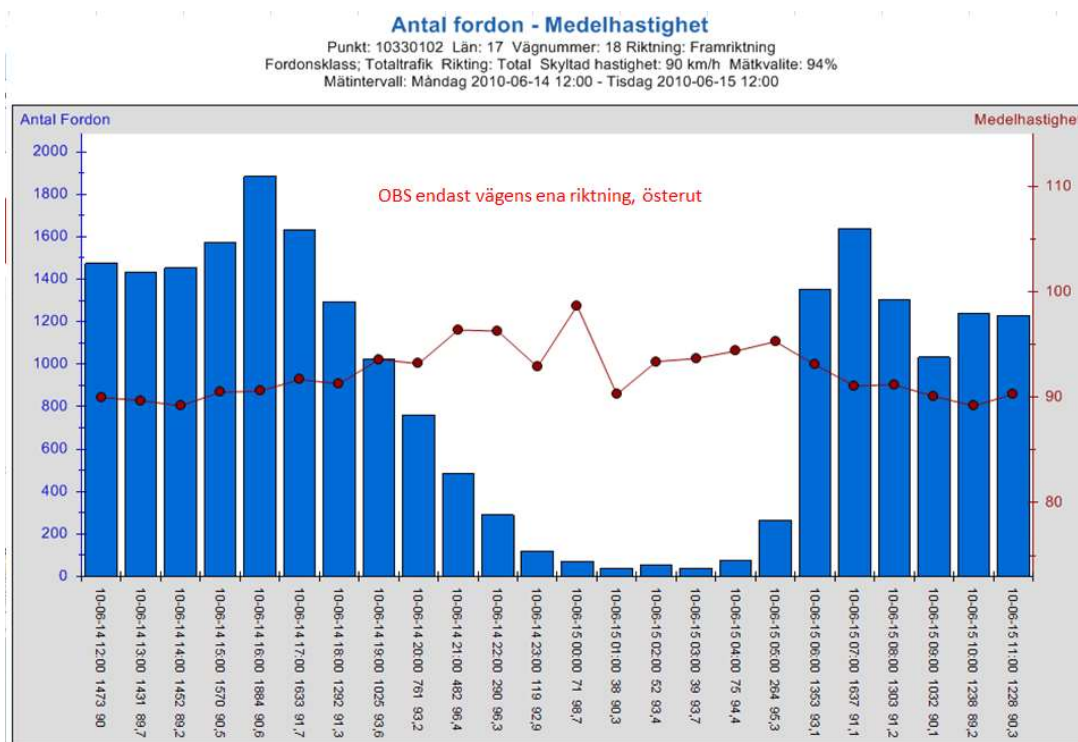
⁸⁹ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	17	0,4%
LB, släp	71	1,5%
MC	32	0,7%
Personbil	3956	85,9%
Övriga	530	11,5%

Trafikarbete 2011 ⁹⁰	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
2068	4789	1183

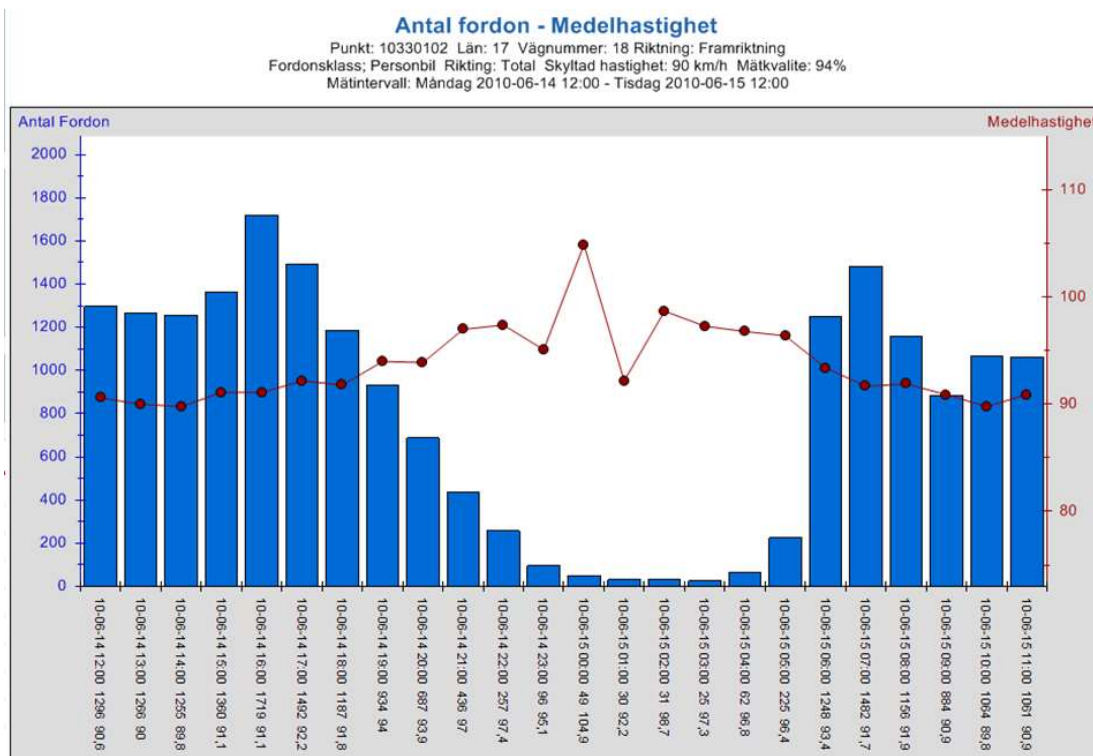
För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde⁹¹. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:



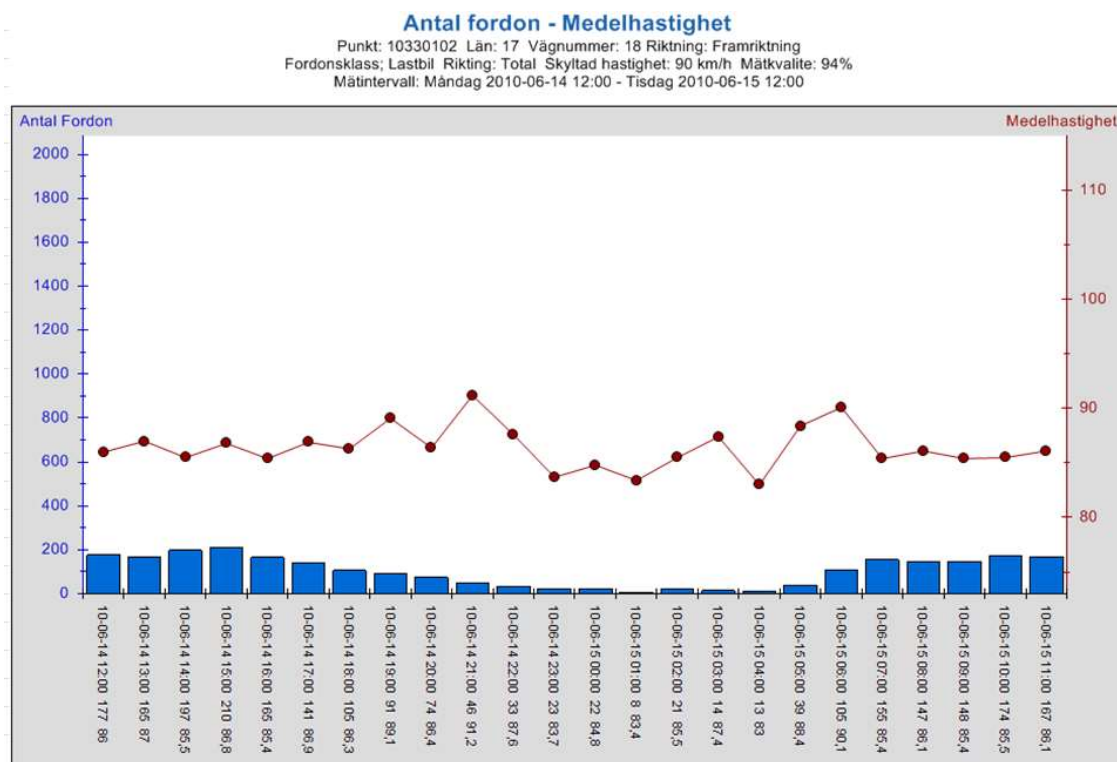
⁹⁰ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

⁹¹ Värdena avser inte enbart år 2012.

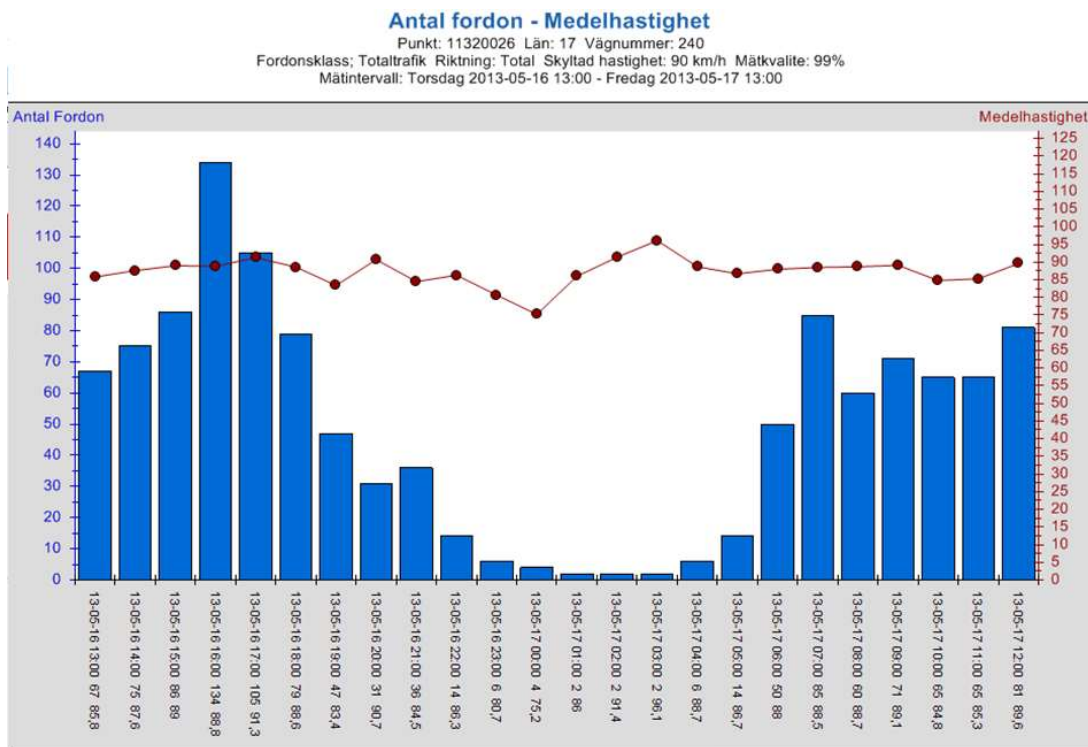
För personbilar på ovanstående plats:



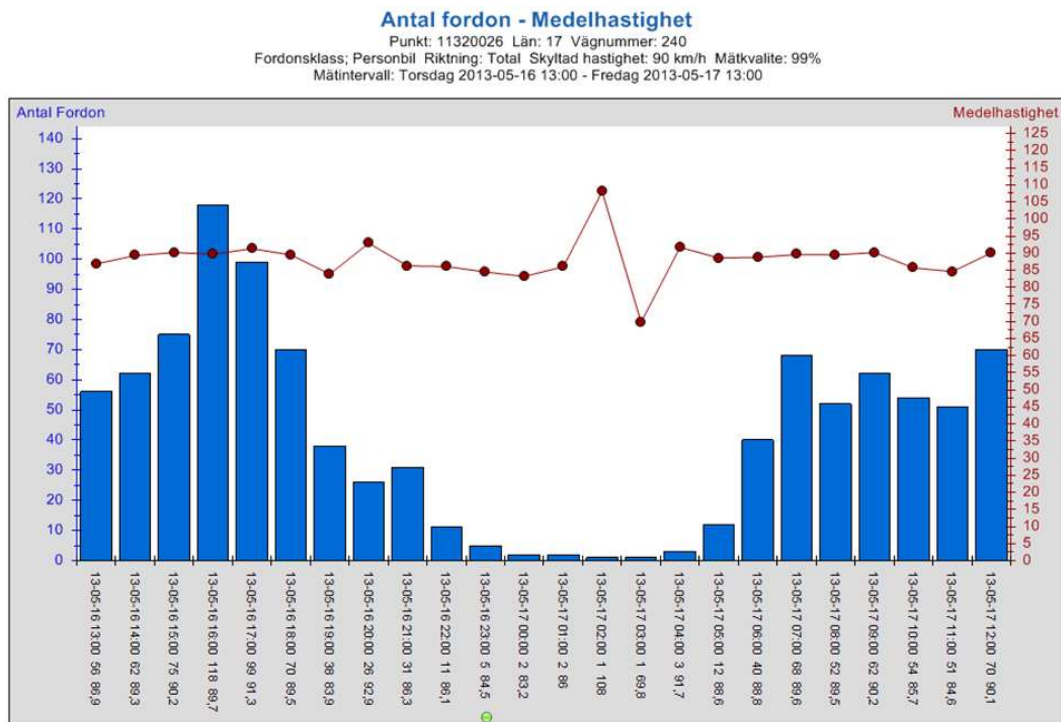
För lastbilar på ovanstående plats:



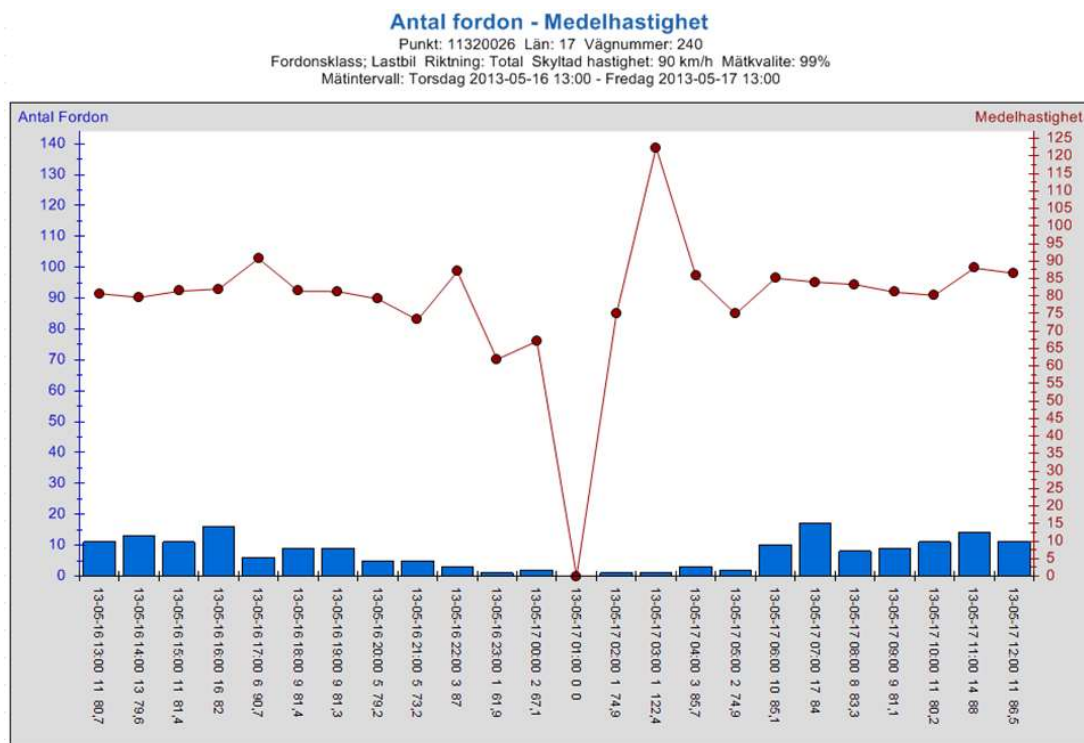
För en slumpvis plats i länet som har ett medelflöde:



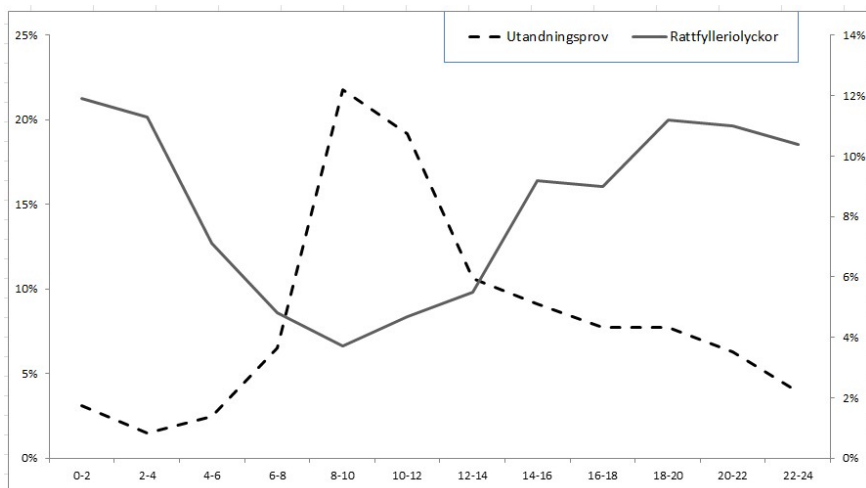
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Värmlands län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	16	0,3%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	0	0,0%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	88	1,9%
029A, B -Överskridit heldragen linje	20	0,4%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	19	0,4%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	31	0,7%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	29	0,6%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	6	0,1%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart	1	0,0%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	117	2,5%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	964	20,9%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	62	1,3%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	1	0,0%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	468	10,2%

Västerbotten

I Västerbottens län går E4 längs kusten i nord-sydlig riktning och E12 i nordvästlig riktning in i Norge. Det finns några andra större vägar i länet som Rv 94 och Lv 363. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket)



I länet finns 15 kommuner: Bjurholm, Dorotea, Lycksele, Malå, Nordmaling, Norsjö, Robertsfors, Skellefteå, Sorsele, Storuman, Umeå, Vilhelmina, Vindeln, Vännäs och Åsele. Det statliga vägnätet i Västerbottens län är 9246 km och det totala vägnätet 50968 km. Polismyndigheten i Västerbotten utfärdade 3379 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁹²	Antal	Procent ⁹³	Genomsnitt/vecka
Bjurholm	1783	3	0,1%	0,1
Dorotea	1968	115	3,4%	2,2
Lycksele	5915	232	6,9%	4,5
Malå	1596	12	0,4%	0,2
Nordmaling	1949	50	1,5%	1,0
Norsjö	2367	28	0,8%	0,5
Robertsfors	1800	154	4,6%	3,0
Skellefteå	10 034	1097	32,5%	21,1
Sorsele	2788	106	3,1%	2,0
Storuman	3757	308	9,1%	5,9
Umeå	4269	786	23,3%	15,1
Vilhelmina	3851	243	7,2%	4,7

⁹² Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁹³ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

Vindeln	3514	73	2,2%	1,4
Vännäs	837	107	3,2%	2,1
Åsele	4540	49	1,5%	0,9

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	194	5,7%
40	71	2,1%
50	733	21,7%
60	154	4,6%
70	962	28,5%
80	172	5,1%
90	911	27,0%
100	72	2,1%
110	110	3,3%
Total:	3379	

19,7 procent av ordningsföreläggandena (667 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följande⁹⁴:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Bjurholm	I Bjurholms kommun utfärdades 3 stycken ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse under år 2012. De utfärdades på Lv 92.
Dorotea	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Storberget (37 st + 32 st ospecificerade E45), Lv 1052, Avaträsk (23 st) och Lv 1052, Risbäck (9 st).
Lycksele	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E12, Benders (33 st), E12, Norrlunda (19 st) och E12, Bocksliden (13 st).
Malå	I Bjurholms kommun utfärdades 12 stycken ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse under år 2012. 5 stycken utfärdades på Lv 370 Rentjärn, 5 stycken på Storgatan och 1 stycken på Mörttjärnvägen.
Nordmaling	Av de 50 ordningsföreläggande som utfärdades i Nordmaling kommun under år 2012 utfärdades 60 procent av dessa, 30 stycken, på E4, Håknäs/Håknäsbacken/Öre älv, 4 stycken E4 Bratthors och 3 stycken E4 Ava.
Norsjö	Av de 28 ordningsföreläggande som utfärdades i Norsjö kommun under år 2012 utfärdades 9 stycken på Lv 791 Heden, 5 stycken Lv 365 Kvarnåsen och 5 stycken Lv 365 Norsjövallen.
Robertsfors	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Granberget (70 st), E4, Gummboda (18 st) och E4, Sikeå (12 st).

⁹⁴ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Skellefteå	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 95, Varuträsk-Brönet (105 st), E4, Hökmark (99 st), E4, Bureå (64 st) och Gymnasievägen (60 st).
Sorsele	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Sorsele (21 st), E45, Blattnicksele (20 st) och E45, Sandsele (15 st).
Storuman	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E12, Buktes (99 st), E12, Tärnaby (39 st), E45, Skarvsjöby (25 st) och E12, Hemavan (25 st).
Umeå	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Anumark (68 st), E4, Teg (61 st) och Lv 512, Kasamark (39 st).
Vilhelmina	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Meselefors (54 st + 54 st ospecificerade E45), Lv 1067, Malgovik (43 st), Lv 1067, Skansholm (10 st) och Lv 360, Latikberg (10 st).
Vindeln	Av de 73 ordningsföreläggande som utfärdades i Vindeln kommun under år 2012 utfärdades 12 stycken på E12 Tallbacken, 11 st E12 Granö och 7 st Lv 363 Lidbacken (+ 7 st ospecificerade Lv 363).
Vännäs	Av de 107 ordningsföreläggande som utfärdades i Vännäs kommun under år 2012 utfärdades 60 procen (63 st) på E12 Hemberget, 12 stycken på Umevägen och 7 stycken på Östra järnvägsgatan.
Åsele	Av de 49 ordningsföreläggande som utfärdades i Åsele kommun under år 2012 utfärdades 18 stycken på Rv 92 Tallsjö, 8 stycken på Rv 90 Norrstrand och 6 stycken på Rv 90 Amsele.

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

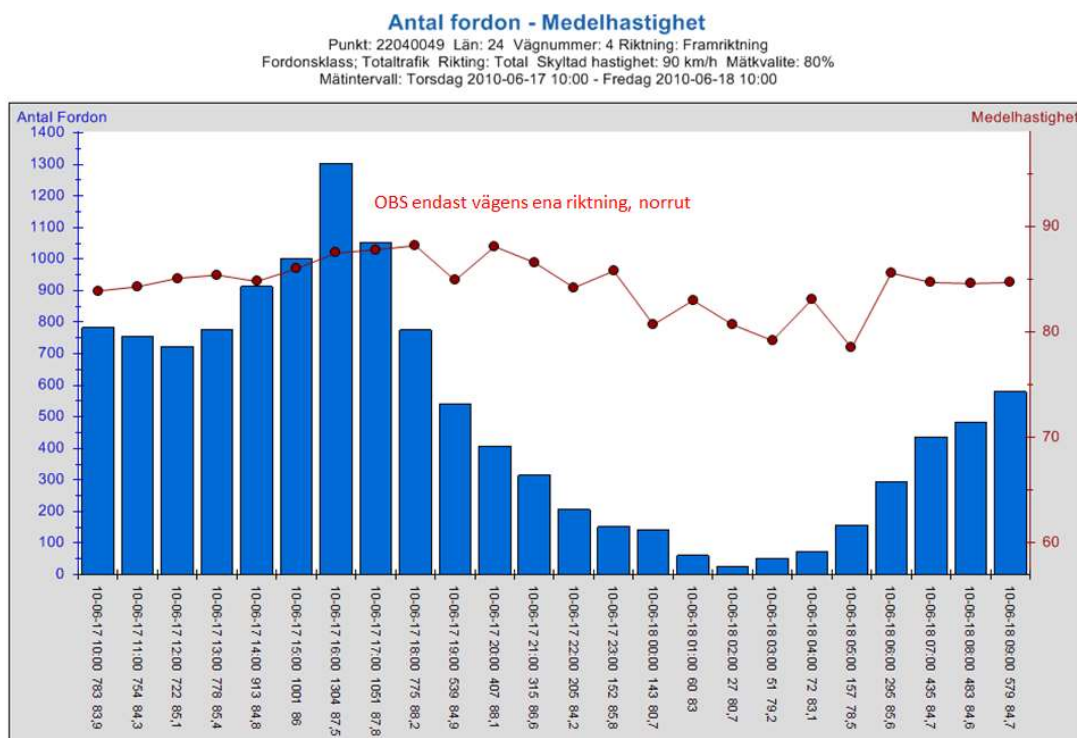
Fordonslag	Antal	Procent
Buss	10	0,3%
LB, släp	33	1,0%
MC	13	0,4%
Personbil	2946	87,2%
Övriga	377	11,2%

Trafikarbete 2011 ⁹⁵	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
1807	9246	535

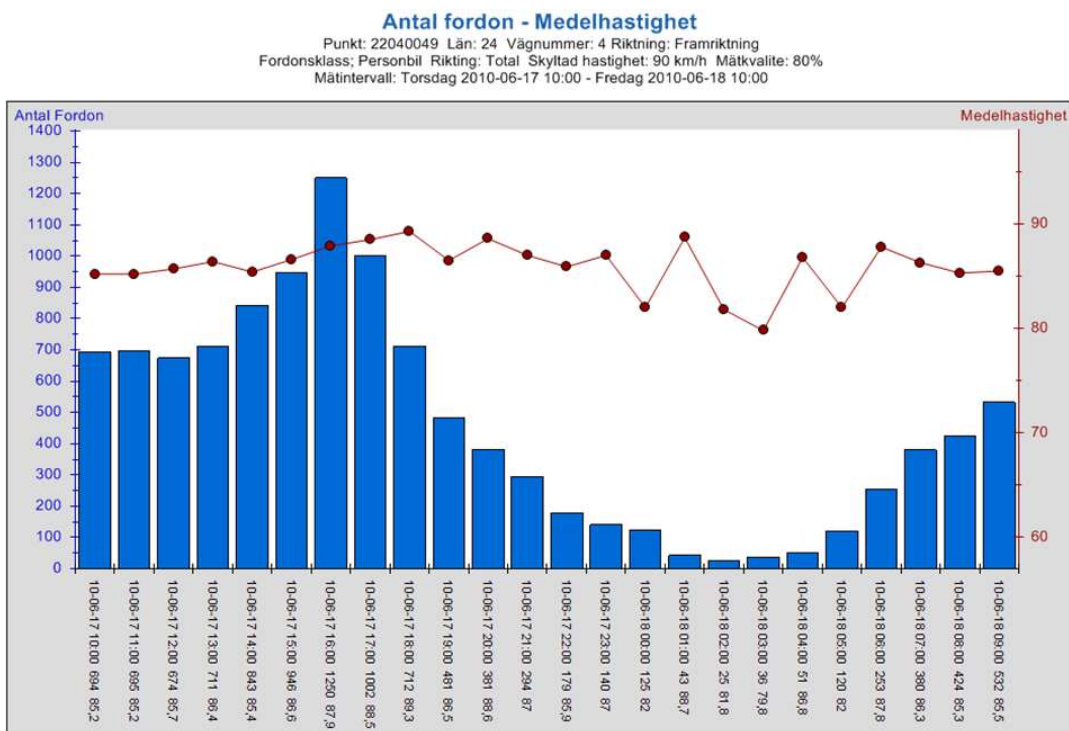
För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde⁹⁶. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

⁹⁵ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

⁹⁶ Värdena avser inte enbart år 2012.

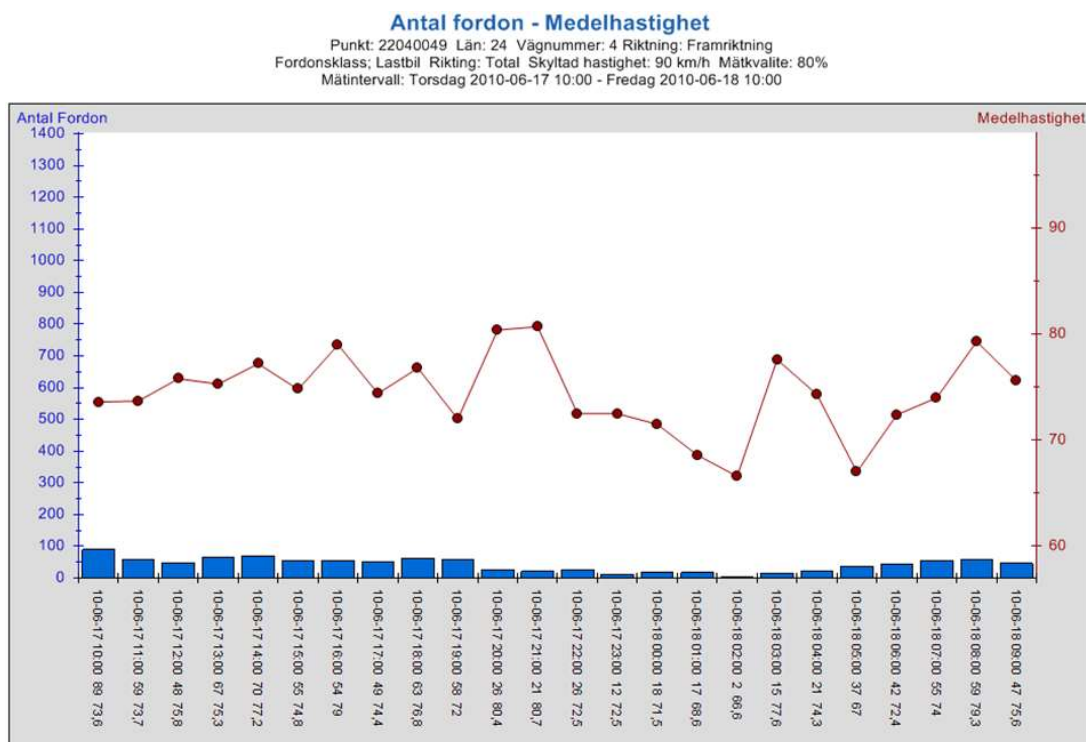


För personbilar på ovanstående plats:

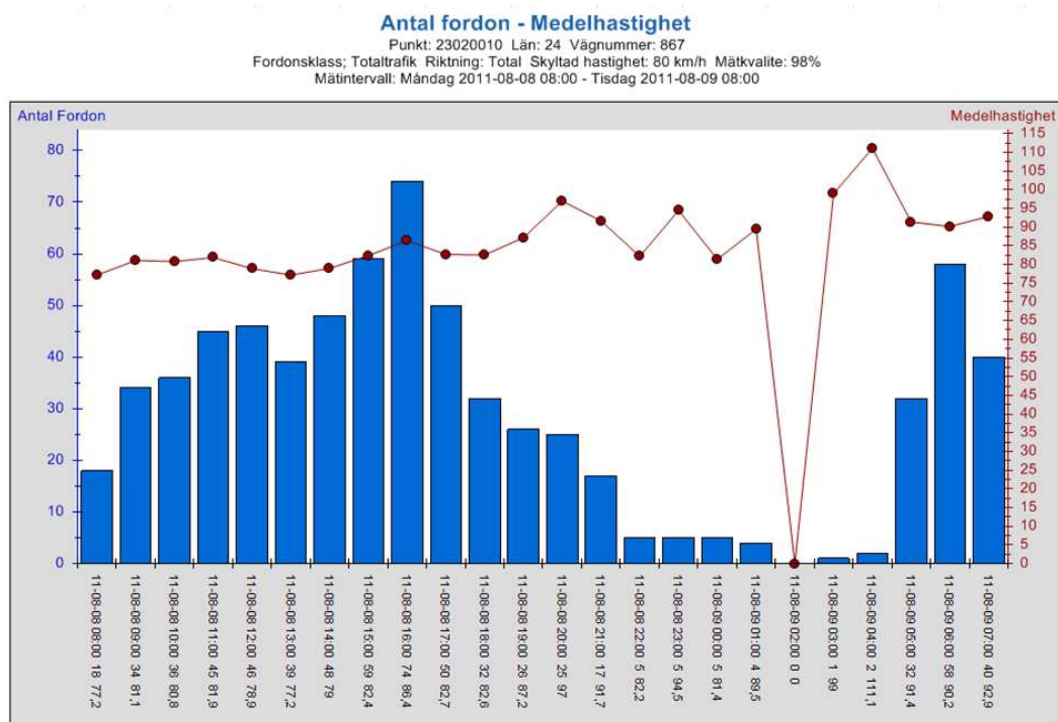


Bilaga 13

För lastbilar på ovanstående plats:

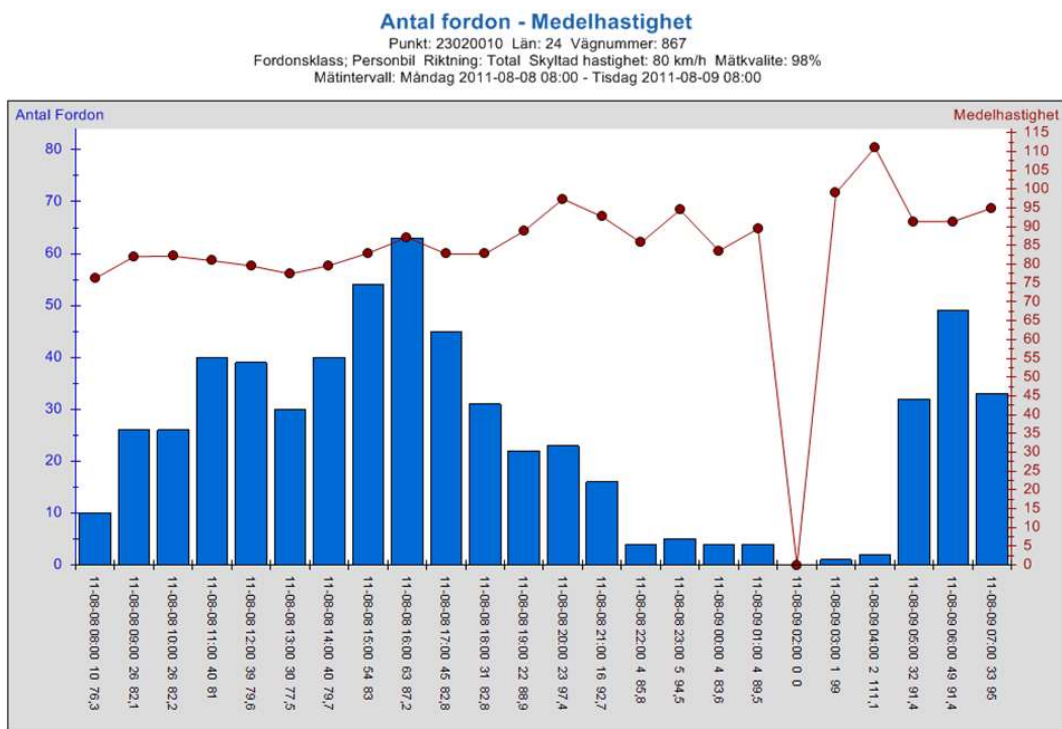


För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:

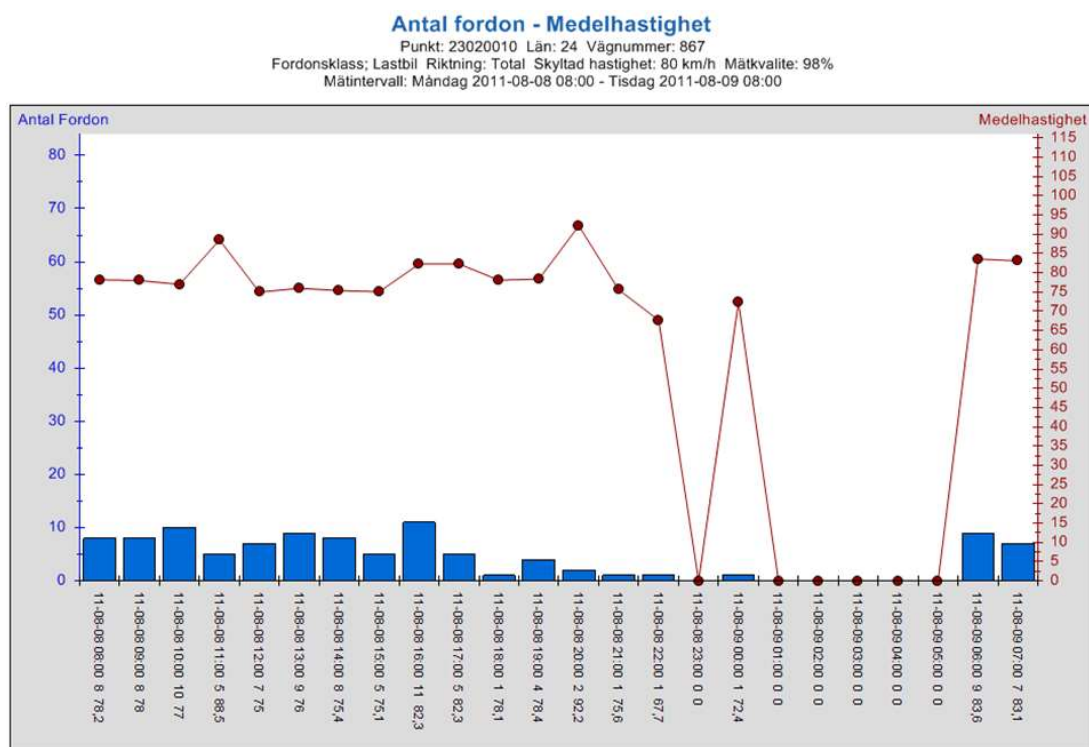


Bilaga 13

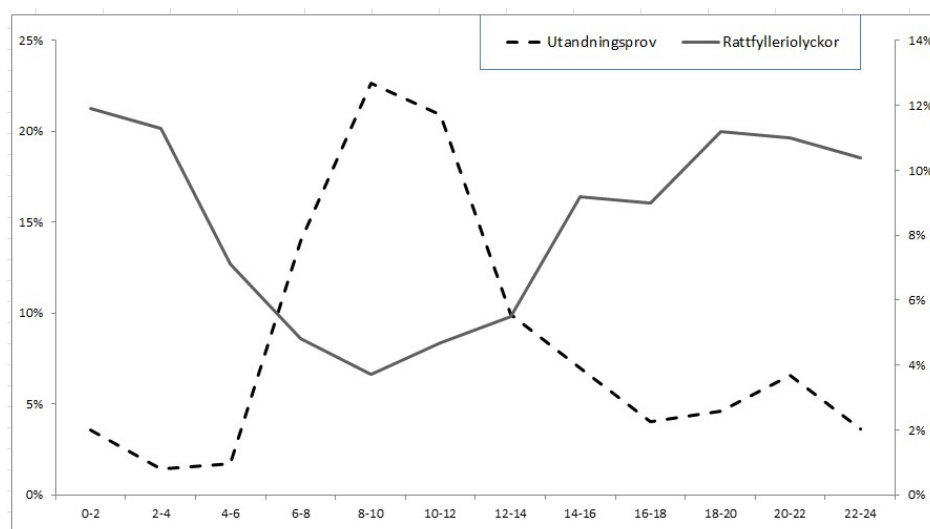
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Västerbottens län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelse
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	20	0,6%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	0	0,0%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	38	1,1%
029A, B -Överskridit heldragen linje	6	0,2%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	26	0,8%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	24	0,7%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	31	0,9%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	12	0,4%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter	0	0,0%

cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart		
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	29	0,9%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	517	15,3%
164A, B -Ej iakttagit stopplik	83	2,5%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	0	0,0%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	165	4,9%

Västernorrland

I Västernorrlands län går E4 längs kusten och E14 i västligt riktning mot Jämtland. Det finns andra större vägar som Rv 86, Rv 87 och Rv 90. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket)



I länet finns 7 kommuner: Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Sundsvall, Timrå, Ånge och Örnsköldsvik. Det statliga vägnätet i Västernorrlands län är 5103 km och det totala vägnätet 32175 km. Polismyndigheten i Västernorrland utfärdade 4399 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser

under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ⁹⁷	Antal	Procent ⁹⁸	Genomsnitt/vecka
Härnösand	1898	311	7,1%	6,0
Kramfors	2950	166	3,8%	3,2
Sollefteå	7159	208	4,7%	4,0
Sundsvall	5547	1746	39,7%	33,6
Timrå	1421	344	7,8%	6,6
Ånge	4252	382	8,7%	7,3
Örnsköldsvik	8948	1110	25,2%	21,3

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	292	6,6%
50	1370	31,1%
60	89	2,0%
70	1215	27,6%
80	469	10,7%
90	659	15,0%
100	233	5,3%
110	68	1,5%
Total:	4394⁹⁹	

11,4 procent av ordningsföreläggandena (505 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följande¹⁰⁰:

Kommun	Analys av platser för kontroller kontra platser för olyckor
Härnösand	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Södra vägen (180 st), Hovsgatan (18 st) och Lv 718, Lockeby (15 st).
Kramfors	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Ullånger (124 st), Lv 332, Lunde/buss hållplatsen (24 st) och Rv 90 Kramfors/brandstationen (19 st).

⁹⁷ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

⁹⁸ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

⁹⁹ För 4 ordningsföreläggande var den högsta tillåtna hastigheten 0 km/h. Dessa tas därför inte med i sammanställningen. Att 0 km/h är angivet beror antingen på inmatningsfel i samband med registrering eller att det på ordningsföreläggandet saknas uppgift om högsta tillåtna hastighet

¹⁰⁰ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Sollefteå	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Norra Ådalsvägen (44 st), Rv 90, Remsele (33 st) och Lv 335, Para (16 st).
Sundsvall	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E14, Hällsjö (261 st), E4, Bredsand (239 st), E14, Viskan (197 st), E14, Stöde (118 st), E14, Skallböle (97 st) och Hulivägen (70 st).
Timrå	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 331, Stavre (159 st), Lv 331, Åsäng (74 st) och E4, Vivsta (18 st).
Ånge	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 83, Östavall (196 st), E14, Fränsta (97 st) och Rv 83, Hallsta (32 st).
Örnsköldsvik	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4, Saluböle (275 st), E4, Idbyn (173 st), E4, Själevad (79 st) och E4, Överhörnäs (76 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

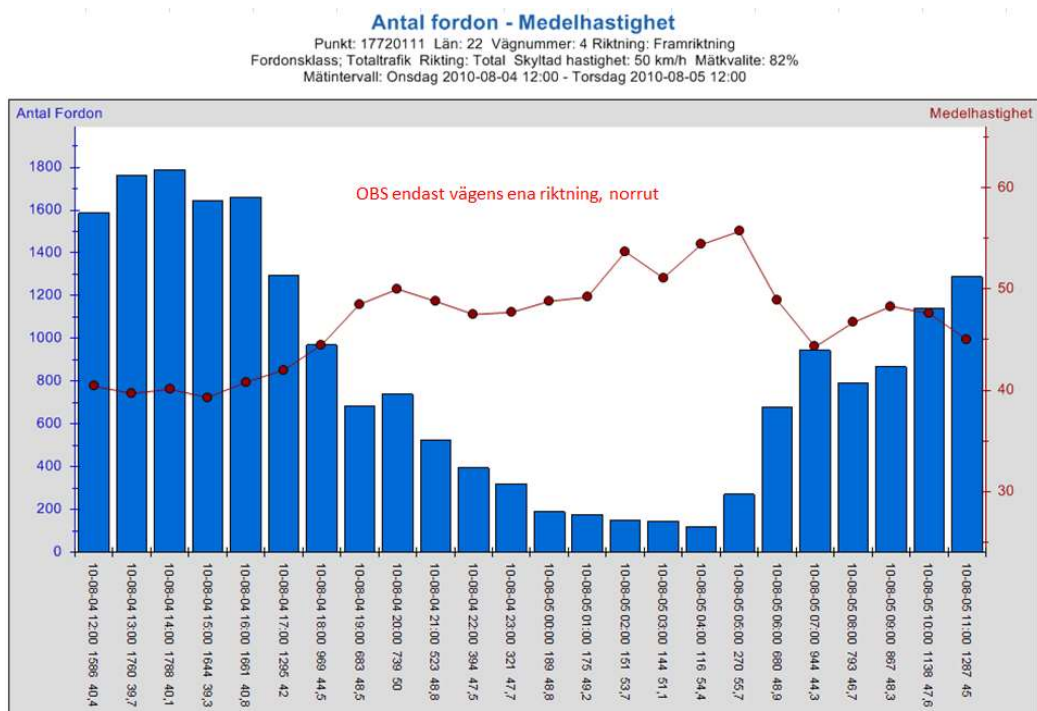
Fordonslag	Antal	Procent
Buss	6	0,1%
LB, släp	46	1,0%
MC	20	0,5%
Personbil	3829	87,0%
Övriga	498	11,3%

Trafikarbete 2011 ¹⁰¹	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
1749	5103	939

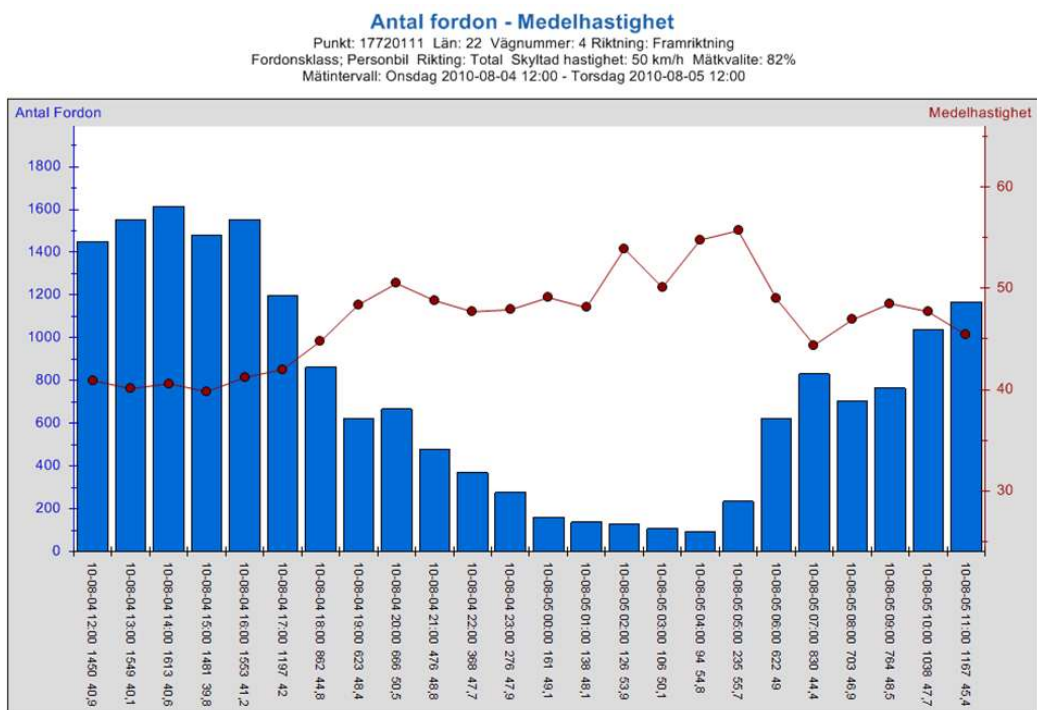
För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde¹⁰². Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

¹⁰¹ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

¹⁰² Värdena avser inte enbart år 2012.

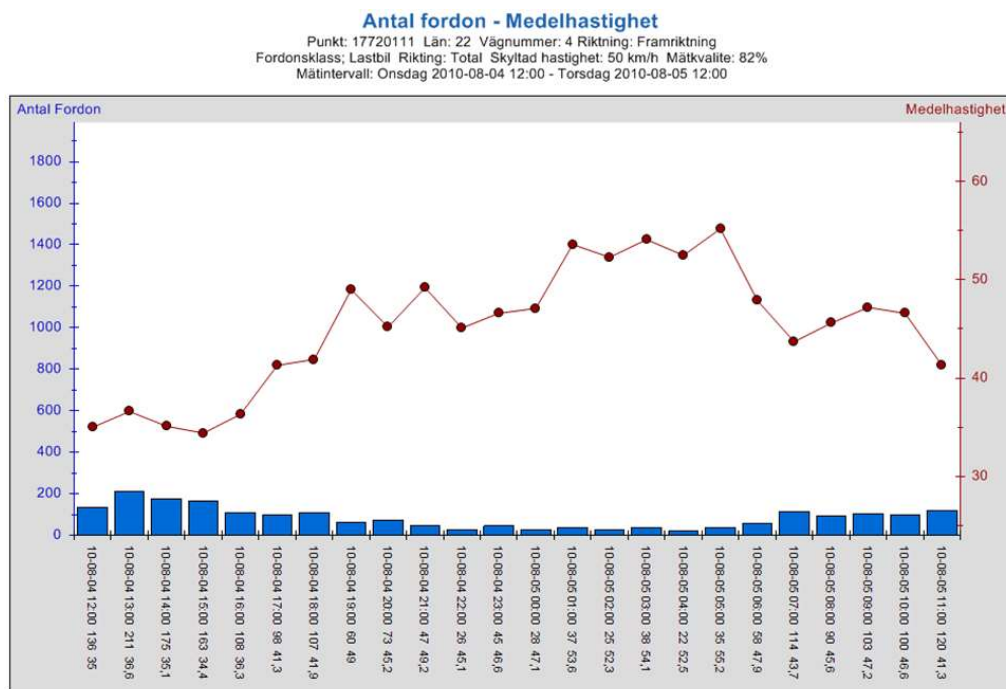


För personbilar på ovanstående plats:

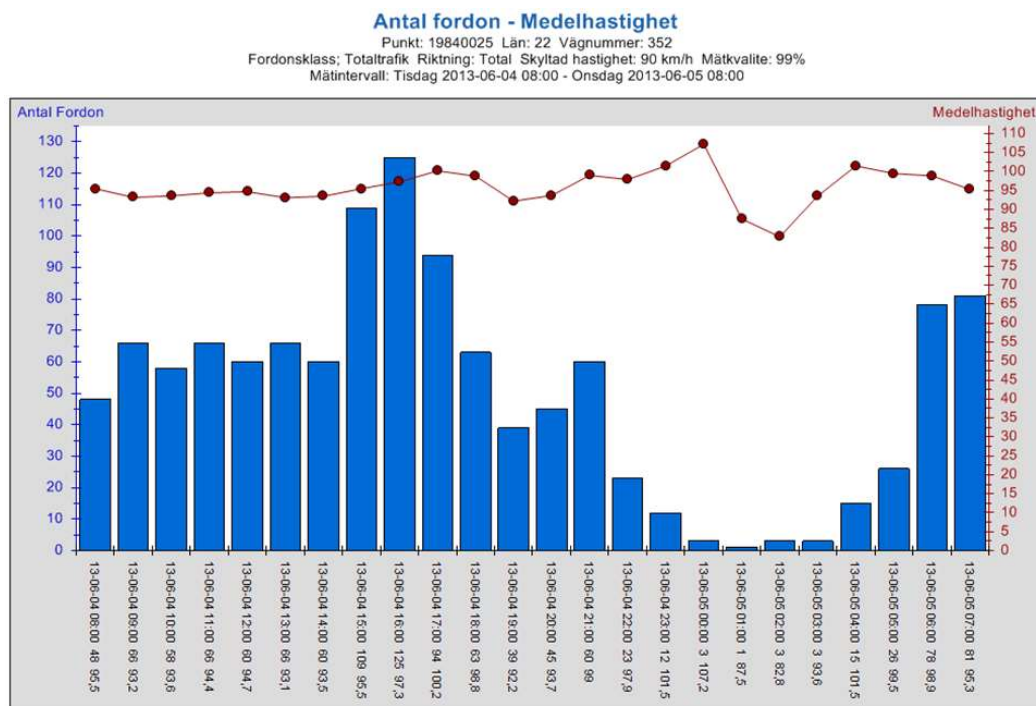


Bilaga 13

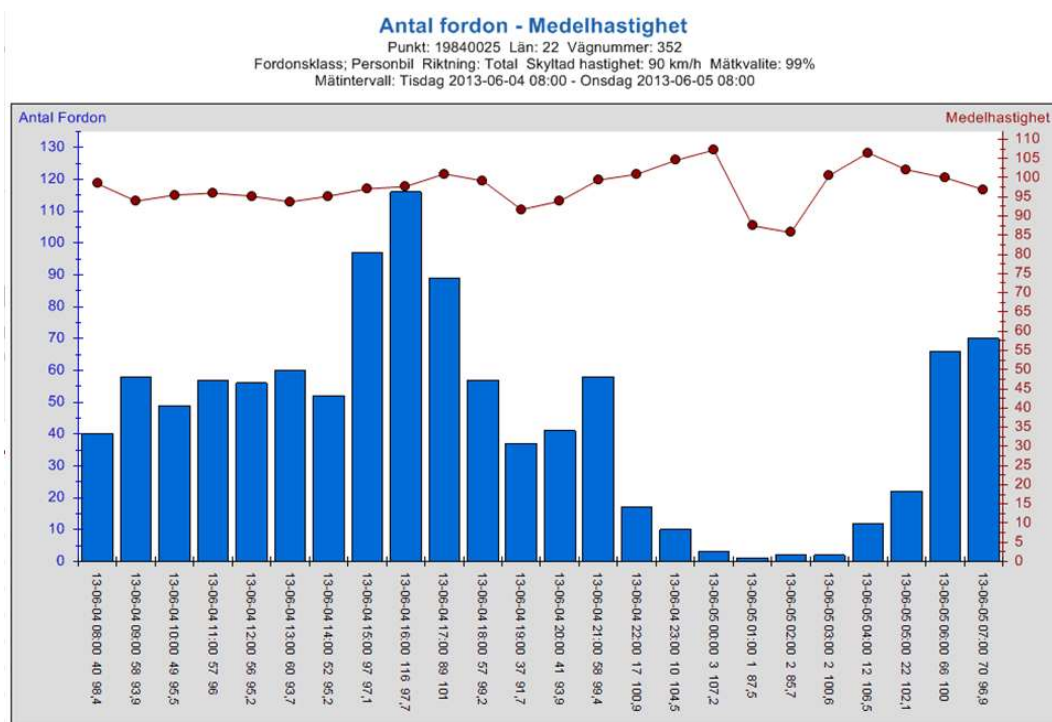
För lastbilar på ovanstående plats:



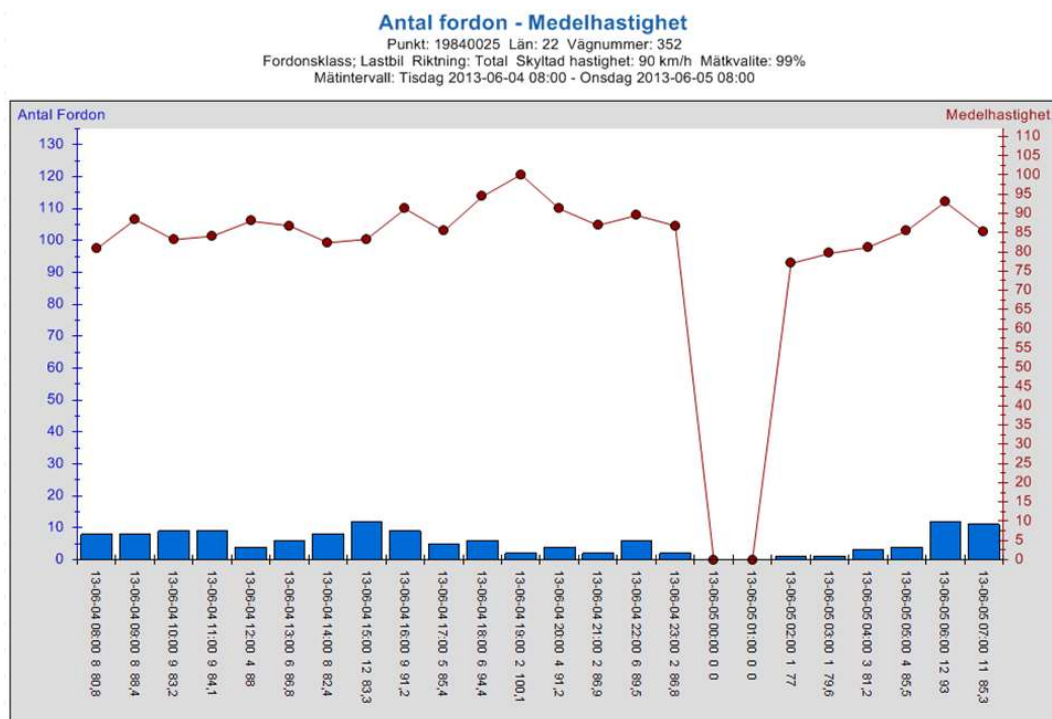
För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelvärde:



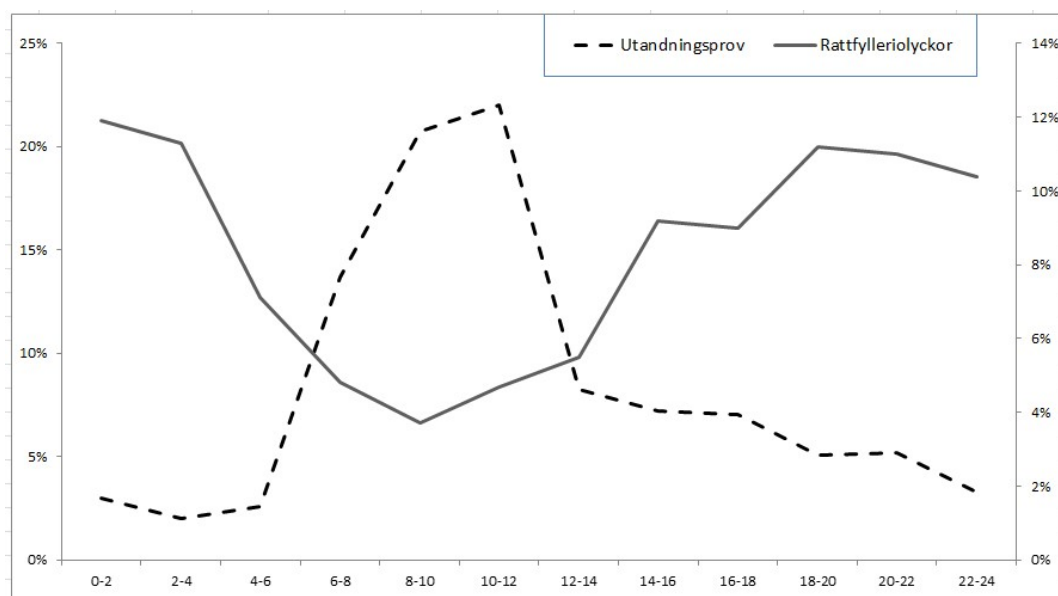
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Västernorrlands län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	17	0,4%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	0	0,0%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	82	1,9%
029A, B -Överskridit heldragen linje	27	0,6%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	16	0,4%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	30	0,7%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	43	1,0%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet	6	0,1%

fordon utom moped klass ii)		
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obebakad cykelöverfart	0	0,0%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	67	1,5%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	1017	23,1%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	140	3,2%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	0	0,0%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	206	4,7%

Västmanland

Genom länet i Öst-västlig riktning går E18. E20 finns i länets syd västra hörn. Det finns flera vägar med mycket trafik i länet, t.ex. Rv 55, Rv 56 och Rv 70. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket)



I länet finns 10 kommuner: Arboga, Fagersta, Hallstahammar, Kungsör, Köping, Norberg, Sala, Skinnskatteberg, Surahammar och Västerås. Det statliga vägnätet i Västmanlands län är 2141 km och

det totala vägnätet 10918 km. Polismyndigheten i Västmanland utfärdade 5577 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ¹⁰³	Antal	Procent ¹⁰⁴	Genomsnitt/vecka
Arboga	846	588	10,5%	11,3
Fagersta	586	120	2,2%	2,3
Halstahammar	494	303	5,4%	5,8
Kungsör	534	273	4,9%	5,3
Köping	1261	361	6,5%	6,9
Norberg	788	97	1,7%	1,9
Sala	2178	1159	20,8%	22,3
Skinnskatteberg	1127	55	1,0%	1,1
Surahammar	644	562	10,1%	10,8
Västerås	2460	1858	33,3%	35,7

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	673	12,1%
40	119	2,1%
50	1332	23,9%
60	187	3,4%
70	661	11,9%
80	830	14,9%
90	385	6,9%
100	761	13,6%
110	493	8,8%
120	136	2,4%
Total:	5577	

8,1 procent av ordningsföreläggandena (456 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

¹⁰³ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

¹⁰⁴ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följande¹⁰⁵:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Arboga	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E20/Lv 501 (332 st + 45 st där det anges Hjälmare kanal), E18/E20, Högsjön (97 st) och E20/Norra Ågatan (58 st).
Fagersta	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 68 (57 stycken varav 7 stycken i anslutning till Preem och 3 stycken Eskils), Norrbyvägen (19 st) och Floravägen (14 st).
Halstahammar	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 558, Kolbäck (214 st + 7 stycken ospecificerade), Lv 252, Borgåsund (48 st) och E18, Sörstafors (7 st). .
Kungsör	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 56, Stengärdet (144 st), Kungsgatan (33 st) och Lv 250, Kungsbackarö (31 st)
Köping	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E18, Hedströmmen (186 st), Ringvägen (30 st) och Västeråsvägen (16 st varav 7 st i Munktorp).
Norberg	Av de 97 ordningsföreläggande som utfärdades i Norberg kommun under år 2012 utfärdades 35 stycken på Järnväggsgatan (+13 stycken ospecificerat på Lv 256), 33 stycken på Hedemoravägen och 4 stycken på Engelbrektsgatan.
Sala	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 70, Bergsjön (489 st), Rv 56/72 Uppsalavägen (109 st, varav 19 stycken Norrby kyrka och 4 stycken Fabriksgatan) och Lv 800 Finntorpet (52 st).
Skinnskatteberg	Av de 55 ordningsföreläggande som utfärdades i Skinnskatteberg kommun under år 2012 utfärdades 34 stycken på Köpingvägen/Lv 233, 15 stycken på Lv 25 Färna, 2 stycken Rv 68 Källfallet, 2 stycken på Rv 68 Riddarhyttan "Sågen" och 2 stycken på Centrumvägen.
Surahammar	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 66, Ramnäs (349 st), Rv 66, Södra infarten Surahammar (105 st) och Lv 252 Ramnäs (28 st).
Västerås	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Södra ringvägen (206 st), E18, Orresta (132 st), Vasagatan (115 st), Kopparbergsvägen (103 st) och Lv 681, Åkesta (65 st).

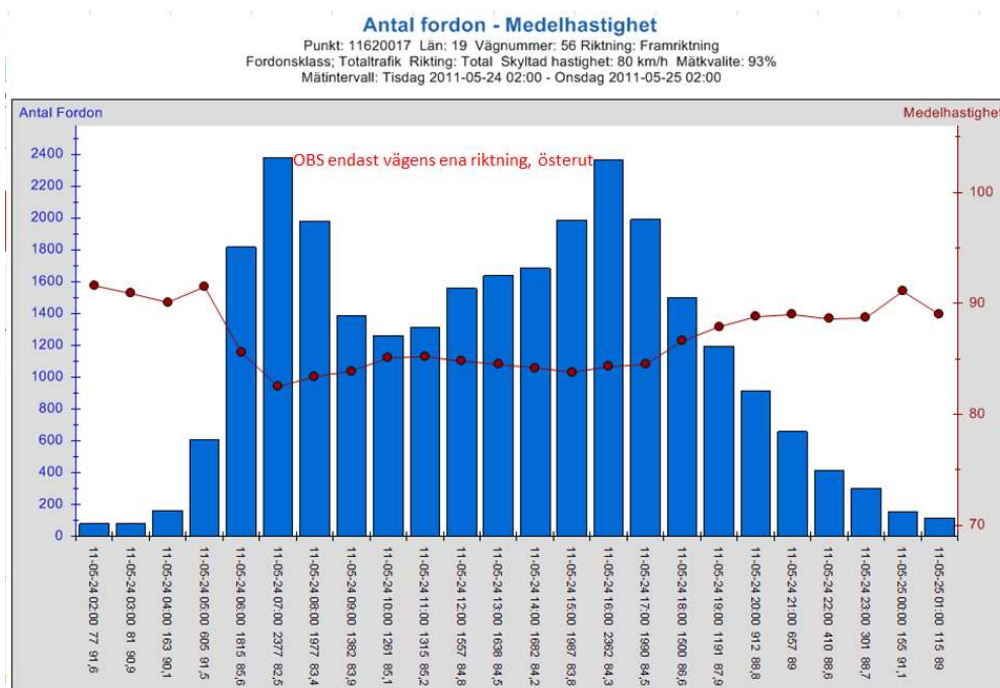
Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	6	0,1%
LB, släp	85	1,5%
MC	25	0,4%
Personbil	4751	85,2%
Övriga	710	12,7%

¹⁰⁵ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Trafikarbete 2011 ¹⁰⁶	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
1613	2141	2064

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsförlo¹⁰⁷. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

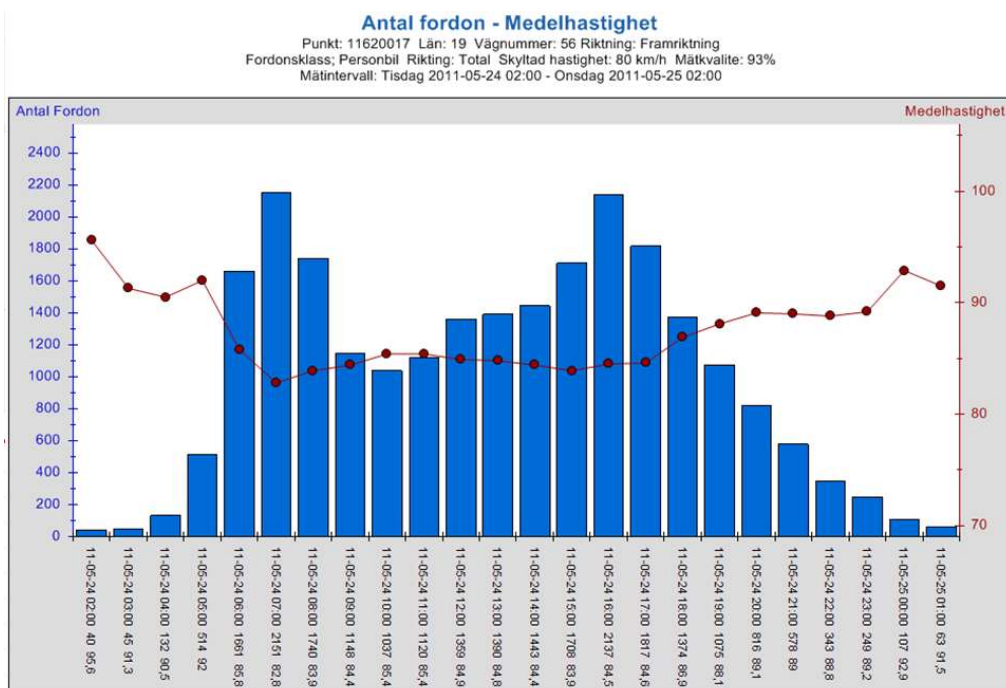


¹⁰⁶ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

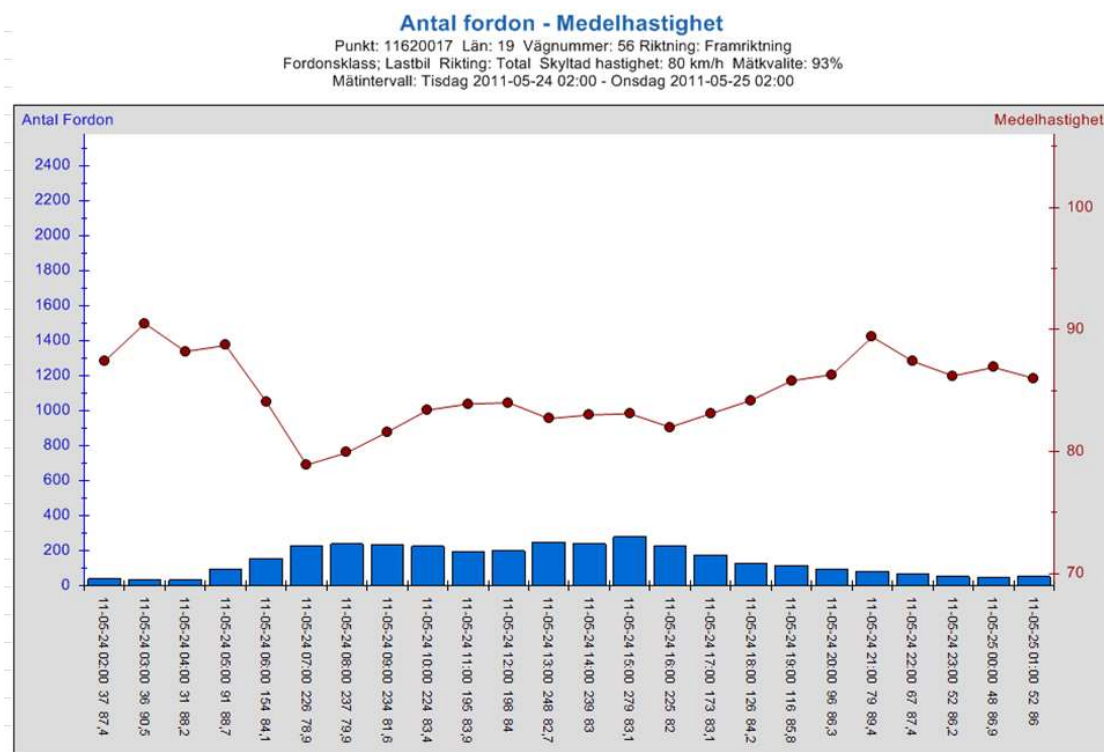
¹⁰⁷ Värdena avser inte enbart år 2012.

Bilaga 13

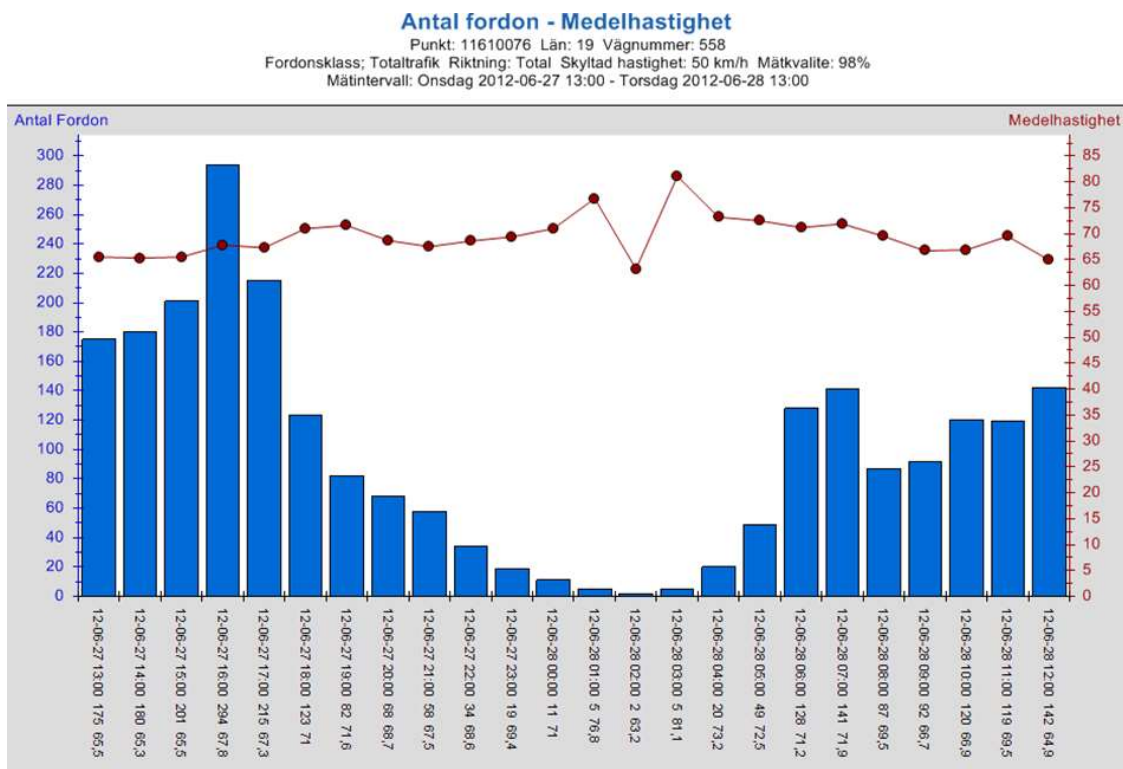
För personbilar på ovanstående plats:



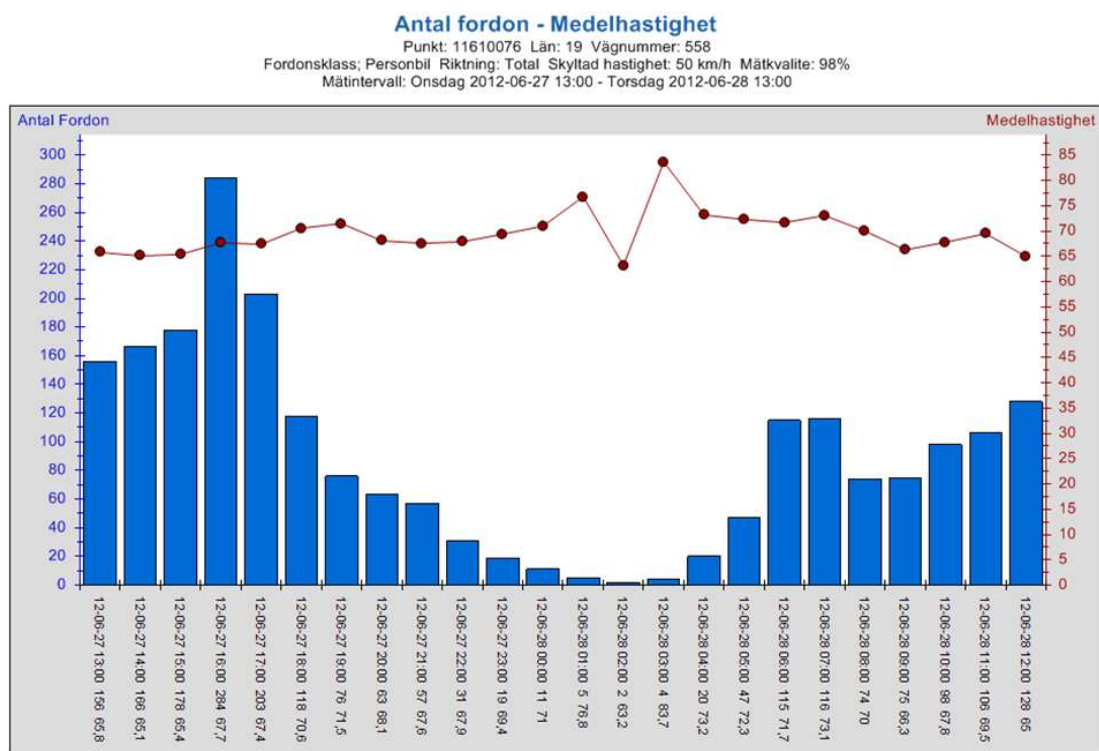
För lastbilar på ovanstående plats:



För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:

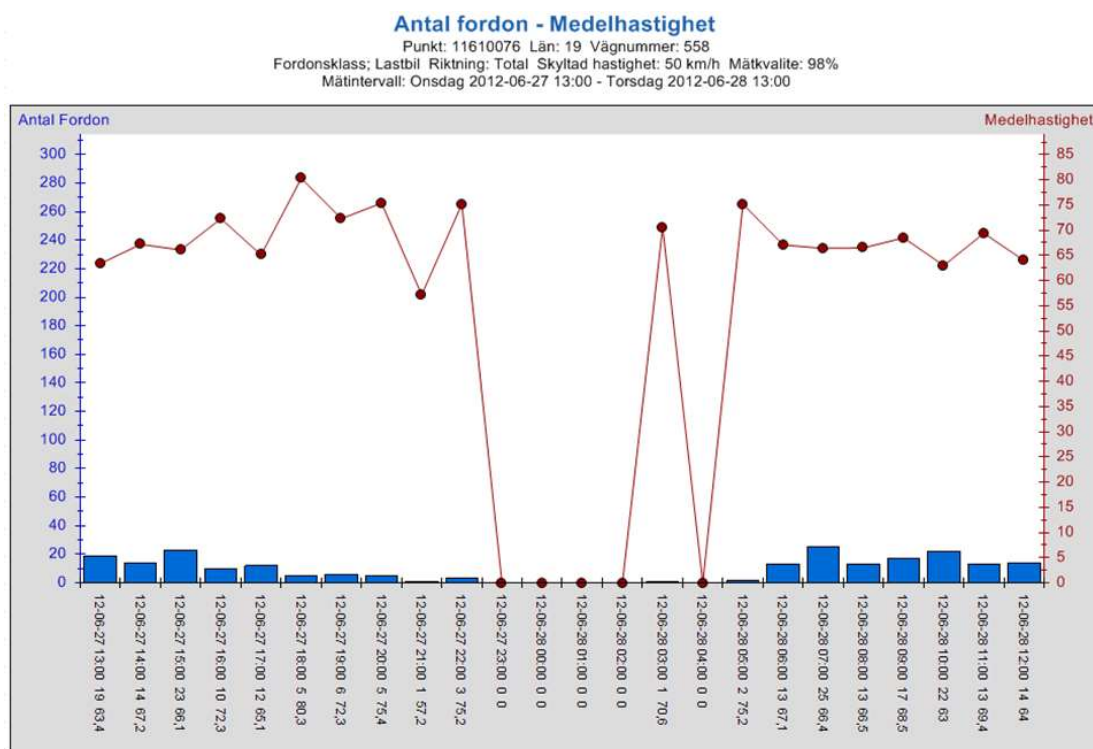


För personbilar på ovanstående plats:

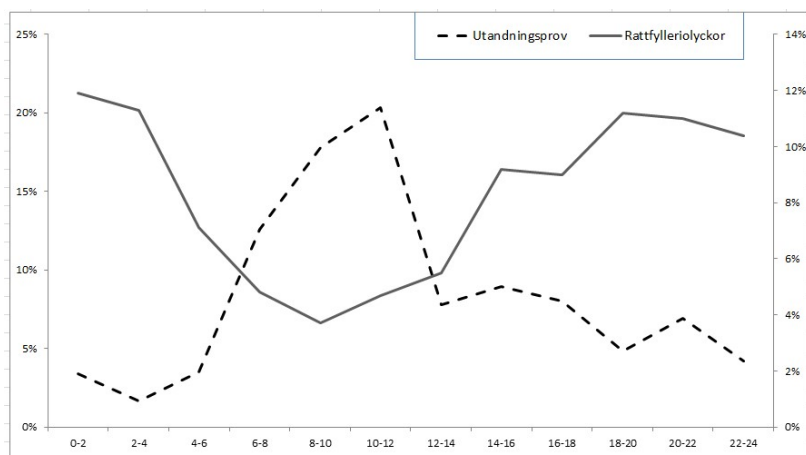


Bilaga 13

För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Västmanlands län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):

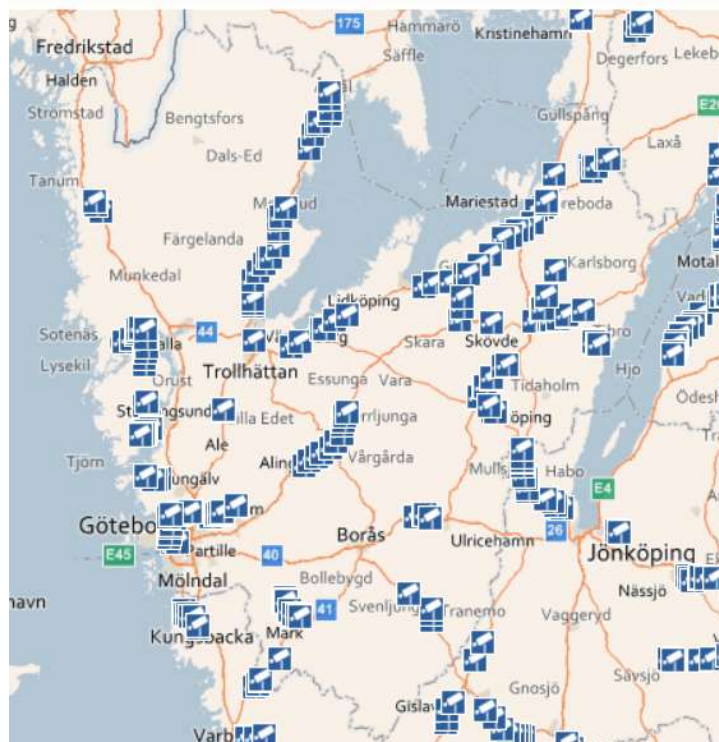


Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	28	0,5%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	6	0,1%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	90	1,6%
029A, B -Överskridit heldragen linje	19	0,3%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	9	0,2%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	28	0,5%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	75	1,3%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	14	0,3%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart	0	0,0%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	36	0,6%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	349	6,3%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	120	2,2%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	22	0,4%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	166	3,0%

Västra Götaland

Genom Västra Götaland går E6 i nord-sydlig riktning, E45 går i riktning mot Värmland och E20 i nord-östlig riktning mot Örebro. Det finns ett flertal andra större vägar, t.ex. Rv 40 mot Jönköping. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns 49 kommuner: Ale, Alingsås, Bengtsfors, Bollebygd, Borås, Dals-Ed, Essunga, Falköping, Färgelanda, Grästorp, Gullspång, Göteborg, Götene, Herrljunga, Hjo, Härryda, Karlsborg, Kungälv, Lerum, Lidköping, Lilla Edet, Lysekil, Mariestad, Mark, Mellerud, Munkedal, Mölndal, Orust, Partille, Skara, Skövde, Sotenäs, Stenungsund, Strömstad, Svenljunga, Tanum, Tibro, Tidaholm, Tjörn, Tranemo, Trollhättan, Töreboda, Uddevalla, Ulricehamn, Vara, Vargårda, Vänersborg, Åmål och Öckerö. Det statliga vägnätet är 11799 km i Västra götaland läns och det totala vägnätet är 61597 km. Polismyndigheten i Västra Götaland utfärdade 14560 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ¹⁰⁸	Antal	Procent ¹⁰⁹	Genomsnitt/vecka
Ale	811	22	0,2%	0,4
Alingsås	1371	291	2,0%	5,6
Bengtsfors	1802	18	0,2%	0,6
Bollebygd	683	95	0,7%	1,8
Borås	2762	771	5,3%	14,8
Dals-Ed	1175	14	0,1%	0,3
Essunga	585	321	2,2%	6,2

¹⁰⁸ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

¹⁰⁹ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

Bilaga 13

Falköping	2215	268	1,8%	5,2
Färgelanda	1093	21	0,1%	0,4
Grästorp	608	180	1,2%	3,5
Gullspång	739	84	0,6%	1,6
Göteborg	2608	3619	24,9%	69,6
Götene	1126	140	1,0%	2,7
Herrljunga	1162	49	0,3%	0,9
Hjo	781	18	0,1%	0,3
Härryda	846	444	3,0%	8,5
Karlsborg	1074	71	0,5%	1,4
Kungälv	1066	452	3,1%	8,7
Lerum	862	189	1,3%	3,6
Lidköping	1833	1347	9,3%	25,9
Lilla Edet	797	120	0,8%	2,3
Lysekil	690	35	0,2%	0,7
Mariestad	1564	300	2,1%	5,8
Mark	2514	216	1,5%	4,2
Mellerud	1172	126	0,9%	2,4
Munkedal	1325	81	0,6%	1,6
Mölnadal	574	440	3,0%	8,5
Orust	1203	75	0,5%	1,4
Partille	238	388	2,7%	7,5
Skara	1067	187	1,3%	3,6
Skövde	1872	419	2,9%	8,1
Sotenäs	456	49	0,3%	0,9
Stenungsund	832	309	2,1%	5,9
Strömstad	1030	287	2,0%	5,5
Svenljunga	2327	51	0,4%	1,0
Tanum	1960	224	1,5%	4,3
Tibro	595	51	0,4%	1,0
Tidaholm	1280	28	0,2%	0,5
Tjörn	619	98	0,7%	1,9
Tranemo	1865	23	0,2%	0,4
Trollhättan	1380	277	1,9%	5,3
Töreboda	1149	67	0,5%	1,3
Uddevalla	1798	561	3,9%	10,8
Ulricehamn	2525	178	1,2%	3,4
Vara	1767	312	2,1%	6,0
Vårgårda	1049	251	1,7%	4,8
Vänersborg	1521	605	4,2%	11,6
Åmål	1087	115	0,8%	2,2
Öckerö	139	93	0,6%	1,8

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	1235	8,5%
40	420	2,9%

50	4390	30,2%
60	975	6,7%
70	3977	27,3%
80	755	5,2%
90	1846	12,7%
100	76	0,5%
110	868	6,0%
Total:	14542¹¹⁰	

9,0 procent av ordningsföreläggandena (1319 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden¹¹¹:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Ale	Av de 22 ordningsföreläggande som utfärdades i Ale kommun under år 2012 utfärdades 8 stycken på E45 Nödinge, 3 stycken E45 Nol, 2 stycken på Skeplandavägen, 2 stycken E45 Surte och 2 stycken E45 Ale torg.
Alingsås	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 180, Stockslycke (44 st + 27 ospecificerade på Lv 180), Lv 190, Gräfsnäs (22 st) och Lv 180, Noltorp (21 st).
Bengtsfors	Av de 33 ordningsföreläggande som utfärdades i Bengtsfors kommun under år 2012 utfärdades 11 stycken på Lv 172 Billingsfors, 6 stycken på Stenebyvägen, Billingsfors, 2 stycken Lv 166 Bäckefors och 2 stycken på Lv 164 Dalhem.
Bollebygd	Av de 95 ordningsföreläggande som utfärdades i Bollebygd kommun under år 2012 utfärdades 29 stycken på Lv 1757 Olsfors, 17 stycken på Rv 40 Bollebygd och 13 stycken på Töllsjövägen.
Borås	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 40, Boråstorpet (110 st), Alingsåsvägen (87 stycken varav 12 stycken Norrby, 5 stycken Ekås, 5 stycken Bytorps vägport och 4 stycken Allmåsskolan) och Fristadsvägen (84 stycken varav 25 stycken Sjöbo), 6 stycken Furufällan, 5 stycken Matthallen och 4 stycken Fristad.
Dals-Ed	Av de 14 ordningsföreläggande som utfärdades i Dals-Ed kommun under år 2012 utfärdades 6 stycken på Lv 164 Parsetjärn, 5 stycken på Lv 164 Töftedal och 2 stycken på Södra moränvägen.
Essunga	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E20 Lekåsa-Frotagården (256 st), Lv 186, Bredgöl (39 st) och E20, Baltorp (20 st).
Falköping	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 46 Slutarp (53 st), Lv 184, Bjurum (52 st) och Hollendergatan (18 st).
Färgelanda	Av de 21 ordningsföreläggande som utfärdades i Färgelanda kommun under år 2012 utfärdades 9 stycken på Lv 172 Järbo skola, 3 stycken Lv 172 Hällan och 2

¹¹⁰ För 18 ordningsföreläggande var den högsta tillåtna hastigheten 0 km/h. Dessa tas därför inte med i sammanställningen. Att 0 km/h är angivet beror antingen på inmatningsfel i samband med registrering eller att det på ordningsföreläggandet saknas uppgift om högsta tillåtna hastighet

¹¹¹ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

	stycken Hedekasvägen.
Grästorp	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 47, Forshall (56 st), Rv 47 Flakeberg (34 st) och Lv 186 Tengene (33 st).
Gullspång	Av de 84 ordningsföreläggande som utfärdades i Gullspångs kommun under år 2012 utfärdades 59 stycken på Rv 26 (11 av dem i Älvestorp och 2 st i Bromserud), 4 stycken på Allmänna vägen och 3 stycken på Lv 200 Hova.
Göteborg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Västerleden (263 st varav 40 stycken Frölunda och 5 stycken Fiskebäcksmotet), Kongahällavägen (243 st), Götaälvbron (154 st), E6, Gårda (152 st), Björnlandavägen (147 st), Tunevägen (147 st), Dag Hammarsköldsleden (128 st), Oscarsleden/Götatunnen (127 st), Delsjövägen (104 st), Näsetvägen (96 st), Långedragsvägen (93 st), Lv 190 Gunnilse (69 st) och Lv 158, Hovåsmotet (68 st).
Götene	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E20, Ledsjö (51 st), Kinne-Vedumsvägen (20 st) och E20, Åängen (7 st).
Herrljunga	Av de 49 ordningsföreläggande som utfärdades i Herrljunga kommun under år 2012 utfärdades 15 stycken på Alingsåsvägen (5 stycken av dem på nr 32), 9 stycken på Lv 181 Hallebo och 8 stycken på Lv 182 Ljung .
Hjo	Av de 18 ordningsföreläggande som utfärdades i Hjo kommun under år 2012 utfärdades 6 stycken på Skövdevägen, 2 stycken på Karlsborgsvägen, 2 stycken på Lv 194 Backafall och 2 stycken på Lv 194 Nygården.
Härryda	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 40 Mölnlyckemotet (150 st), Lv 156, Stora Bugärde (80 st) och Lv 549 (71 st varav Bårekulla 28 st).
Karlsborg	Av de 71 ordningsföreläggande som utfärdades i Karlsborgs kommun under år 2012 utfärdades 34 stycken på Rv 49 Svanvik, 20 stycken på Rv 49 Mölltorp och 10 stycken på Strandvägen.
Kungälv	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, Kode (38 st), Lv 625, Välan (37 st) och Färjevägen (36 st).
Lerum	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 190, Östad kyrka (34 st), Södra långvägen (18 st), Lv 190 Kärret (16 st) och E20 Lerum (16 st).
Lidköping	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 44, Kartåsen (520 st), Lv 184, Vinninga (195 st), Rv 44, Ekholmen och Hamngatan (58 st).
Lilla Edet	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45, Lödöse (102 st), Hjärtumsvägen (6 st) och E45, Göta (4 st).
Lysekil	Av de 35 ordningsföreläggande som utfärdades i Lysekil kommun under år 2012 utfärdades 6 stycken på Lv 162 Träleberg, 5 stycken på Gymnasievägen och 5 stycken på Valbogatan.
Mariestad	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E20, Motorp (43 st), Hamngatan (31 st) och E20, Svaneberg (16 st).
Mark	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Boråsvägen (27 stycken varav Kinna 19 st), Varbergsvägen (19 stycken varav Berghem 15 st och Skene 2 st) och Örbyvägen (18 stycken varav HPL Haby/Skene 16 st).
Mellerud	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E45 Köpmannebro (71 st), E45, Ransberg (21 st) och Lv 166, Dalskog (10 st).
Munkedal	Av de 81 ordningsföreläggande som utfärdades i Munkedal kommun under år 2012 utfärdades 14 stycken på E6 Dingle/Dinglemotet, 13 stycken E6 Håby och 13 stycken Lv 928 Fisketorp.
Mölnadal	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Söderleden (71 st), E6, Lackarebäck (68 st) och Stalevägen (52 st).
Orust	Av de 75 ordningsföreläggande som utfärdades i Ljusnarebergs kommun under år 2012 utfärdades 28 stycken på Lv 178 Almgården, 9 stycken på färjevägen och 6 st

	på Röravägen.
Partille	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E20, Partille (73 st), E20, Sävedalen (62 st) och Lv 549 Kåsjön (44 st).
Skara	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E20, Skaraberg (60 st), Gamla Falköpingsvägen (15 st) och Skolgatan (13 st).
Skövde	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 26, Lövsåsen (106 st), Rv 49, Hasslum (105 st) och Rv 26, Timmersdala (29 st).
Sotenäs	Av de 49 ordningsföreläggande som utfärdades i Sotenäs kommun under år 2012 utfärdades 22 stycken på Dinglevägen, 9 stycken Sotenäsvägen/Lv 174 Bovallstrand, 5 stycken Hallindenvägen Kungshamn.
Stenungsund	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 160, Tollenäs (45 st), E6, Spekeröd (26 st) och Lv 574, Jörlanda (21 st).
Strömstad	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Ringvägen (47 st), Kebalvägen (33 st), Lv 176, Se opp (21 st) och Lv 176, Lagunen (21 st).
Svenljunga	Av de 51 ordningsföreläggande som utfärdades i Svenljunga kommun under år 2012 utfärdades hälften (27 st) på Lv 154/Nya Boråsvägen (varav 4 stycken Axelfors och 5 stycken Svenljunga), 5 stycken Göteborgsvägen och 4 st Rv 27 Djupasjö.
Tanum	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6 Huds Moar/Huds södergående (41 st), E6, Knäm (25 st) och Lv 900, Svenneby skola (18 st).
Tibro	Av de 51 ordningsföreläggande som utfärdades i Tibro kommun under år 2012 utfärdades 24 stycken på Rv 49 (varav 4 stycken Tidåkra och 2 stycken Tibro Infoficka), 7 stycken Anderstorpsvägen och 6 stycken Lv 201 Fågelviksleden.
Tidaholm	Av de 28 ordningsföreläggande som utfärdades i Tidaholm kommun under år 2012 utfärdades 6 stycken på Västra Ringvägen, 5 stycken på Rv 26 Kungslena och 4 stycken Fröjered.
Tjörn	Av de 98 ordningsföreläggande som utfärdades i Tjörn kommun under år 2012 utfärdades 24 stycken Lv 169 Fagerfjäll, 13 stycken Lv 169 Bleket, 9 stycken Lv 723 Kållekärr, 9 stycken Lv 160 Kihls by och 9 stycken Krokdalsvägen.
Tranemo	Av de 23 ordningsföreläggande som utfärdades i Tranemo kommun under år 2012 utfärdades 11 stycken på Limmaredsvägen, 8 stycken Långgatan och 5 stycken Rv 27 Kroksjön.
Trollhättan	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Vänersborgsvägen (62 st), Stallbackabron (32 st) och Kungssportsvägen (16 st).
Töreboda	Av de 67 ordningsföreläggande som utfärdades i Töreboda kommun under år 2012 utfärdades 16 stycken på Lv 3054 Slätte, 9 stycken på Lv 200 Segelstorp (+ 10 stycken ospecificerade Lv 200) och 6 stycken på Borrebodavägen.
Uddevalla	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E6, Hogstorp (80 st), Göteborgsvägen (62 st) och Rv 44, Herrestad (35 st).
Ulricehamn	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 1700, Gällstad (16 st), Lv 1700, Vegby (15 st) och Tre rosors väg (14 st).
Vara	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E20, Huttla kvarn (90 st), Lv 187 Stora Levene (72 st) och E20, Skattegården (57 st).
Vårgårda	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E20, Hol (109 st), Rv 42, Ljurrhalla (97 st), E20, Lagmansholm (3 st), Lv 1890, Lena skola (3 st) och E20 Rasta (3 st).
Vänersborg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 2026/Edsvägen (162 st), E45, Nuntorp (81 st) och E45, Frändefors (43 st).
Åmål	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 164, Edsleskog (38 st), E45, Tösse (19 st) och Karlstadvägen (13 st).

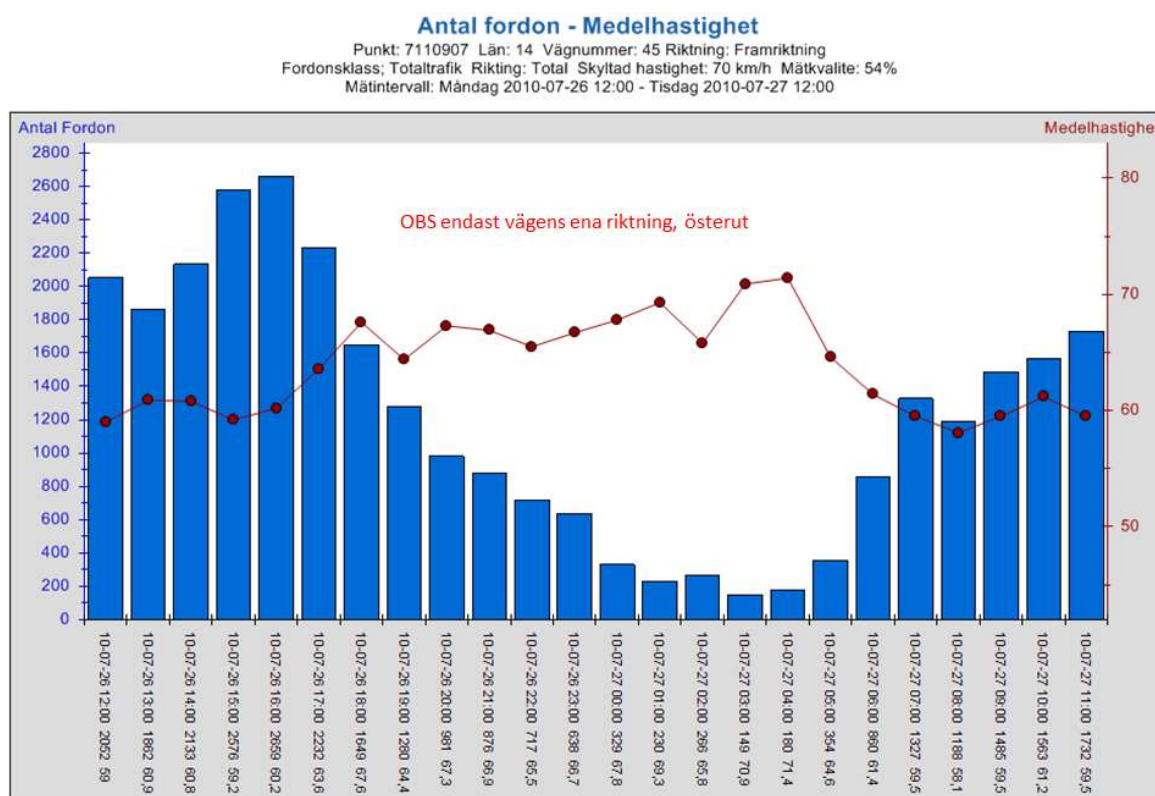
Öckerö	Av de 93 ordningsföreläggande som utfärdades i Öckerö kommun under år 2012 utfärdades 29 stycken på Öckerövägen, 21 stycken på Rödvägen och 12 stycken på Skarviksvägen.
--------	--

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	46	0,3%
LB, släp	268	1,8%
MC	78	0,5%
Personbil	12700	87,2%
Övriga	1468	10,1%

Trafikarbete 2011 ¹¹²	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
9658	11779	2246

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde¹¹³. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

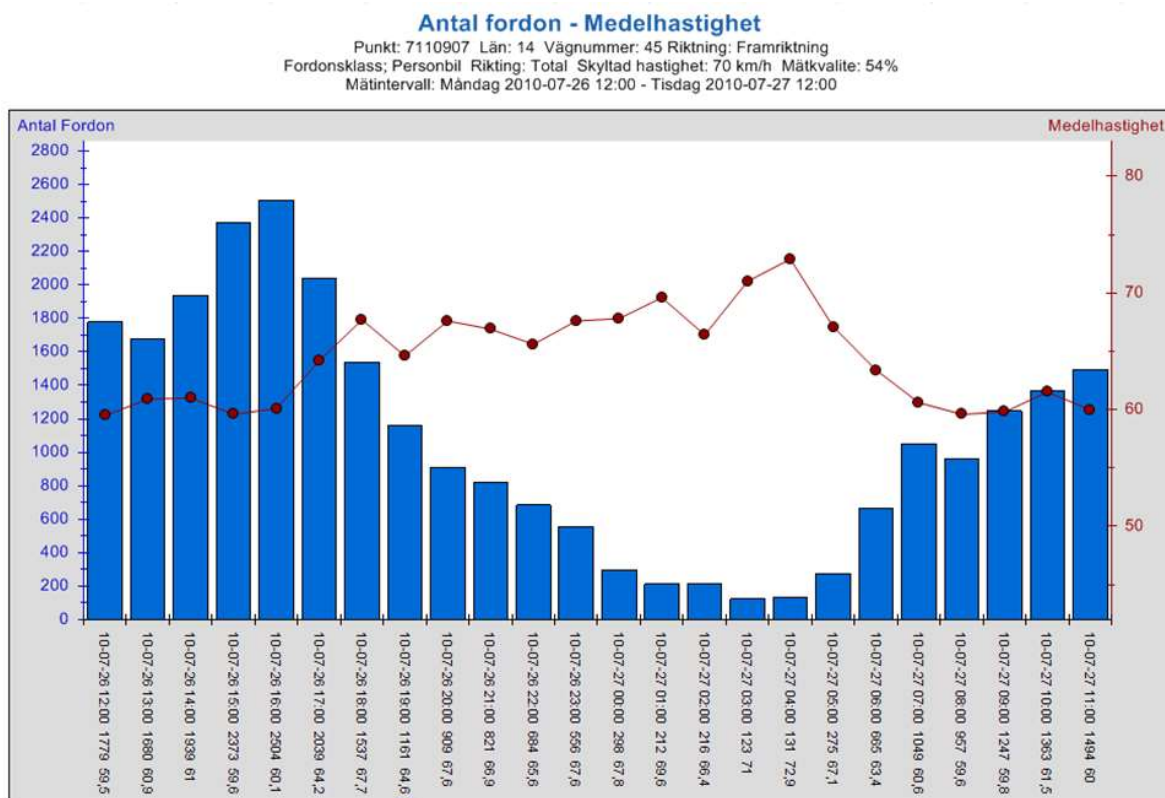


¹¹² Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

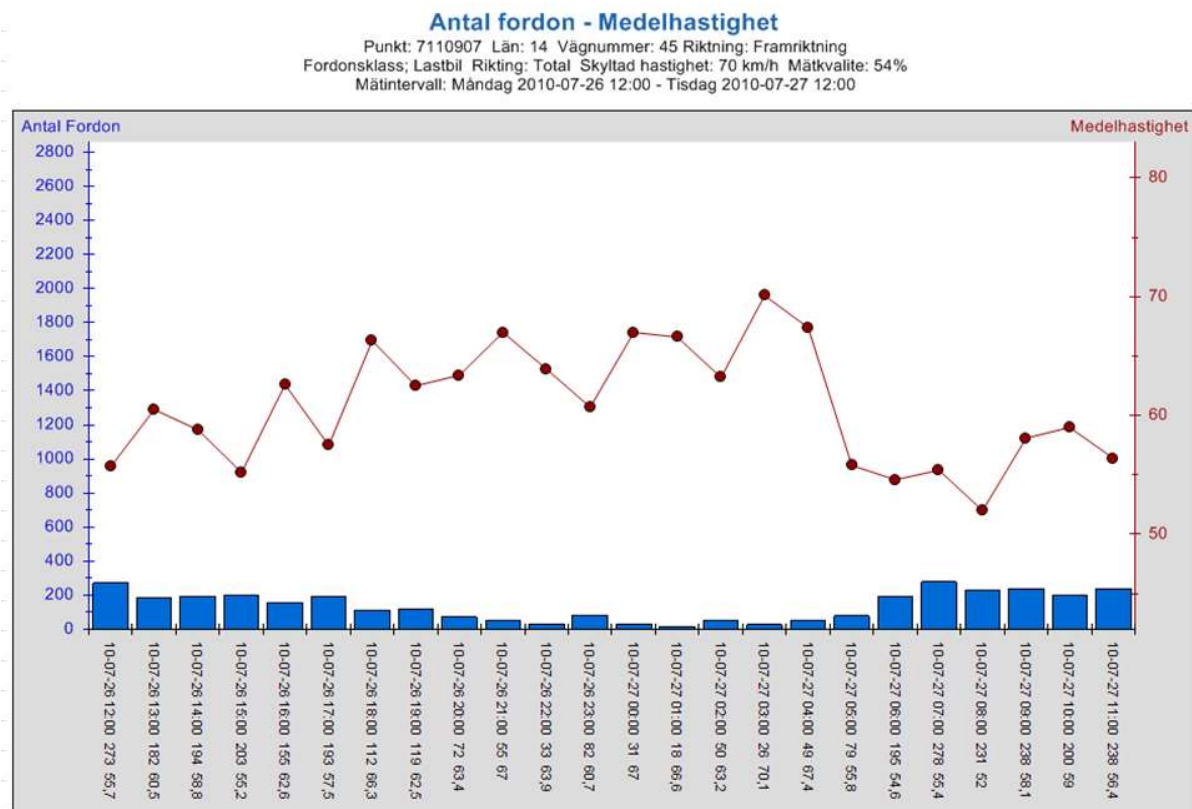
¹¹³ Värdena avser inte enbart år 2012.

Bilaga 13

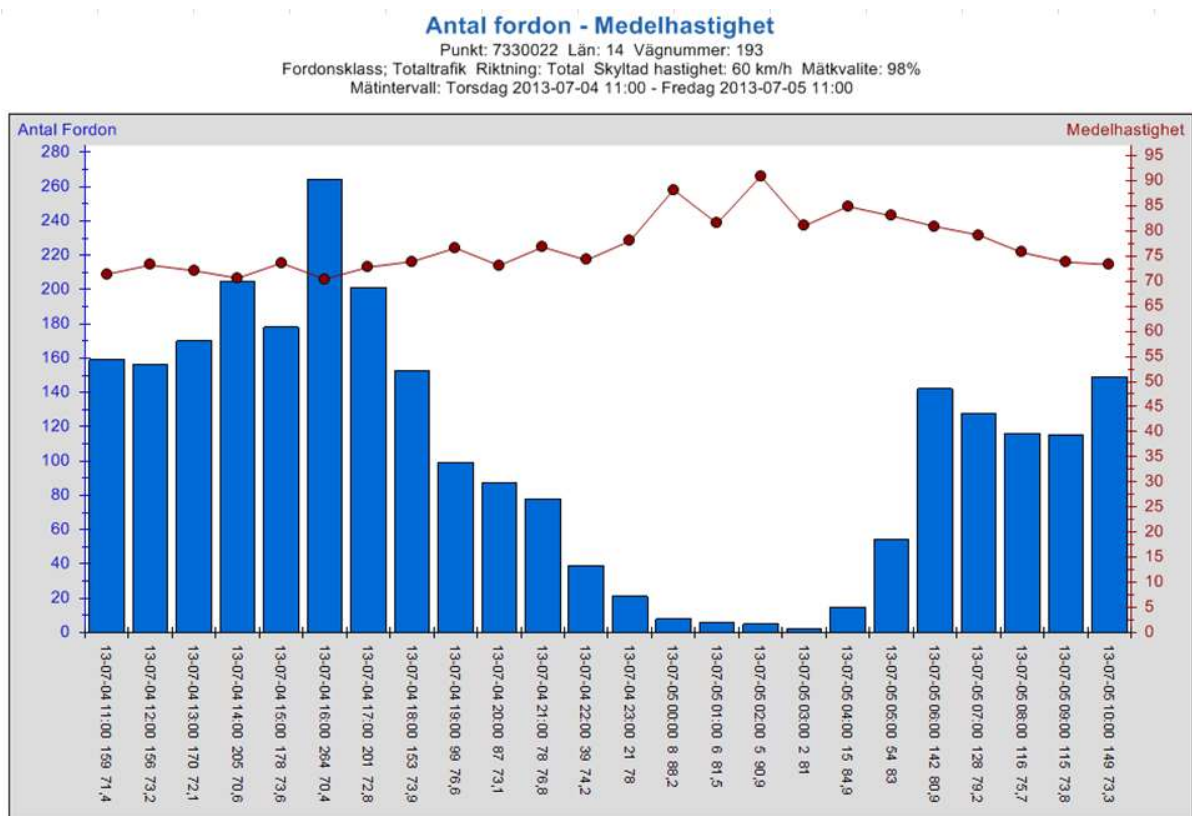
För personbilar på ovanstående plats:



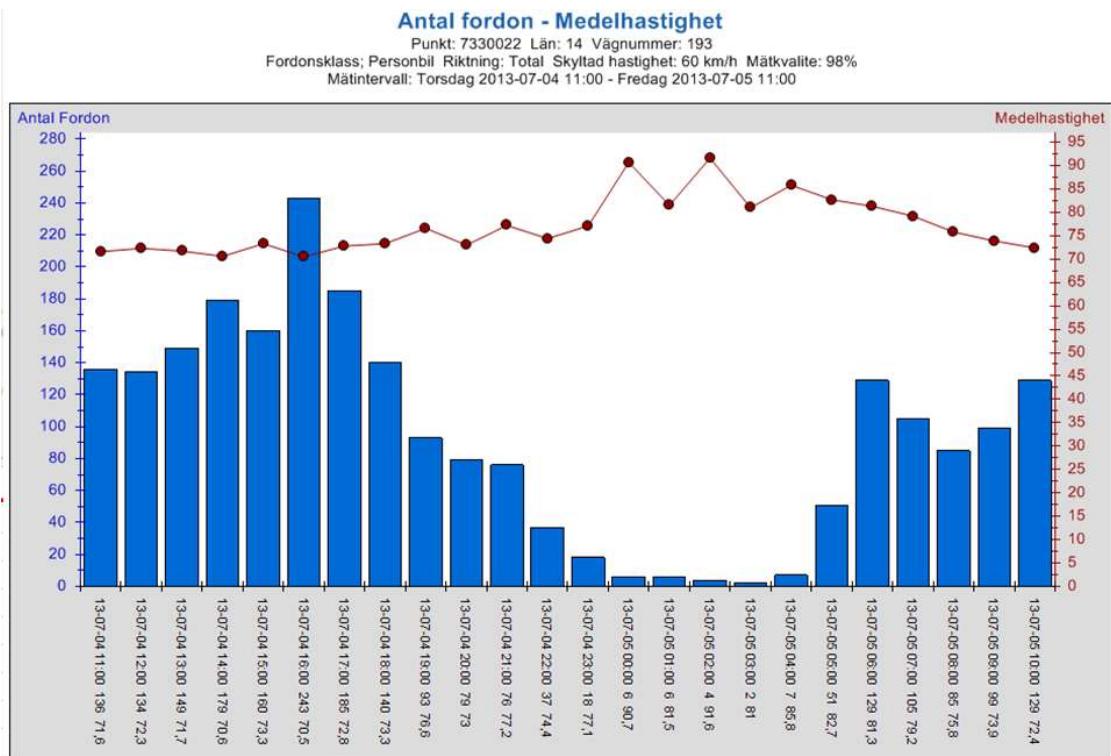
För lastbilar på ovanstående plats:



För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:

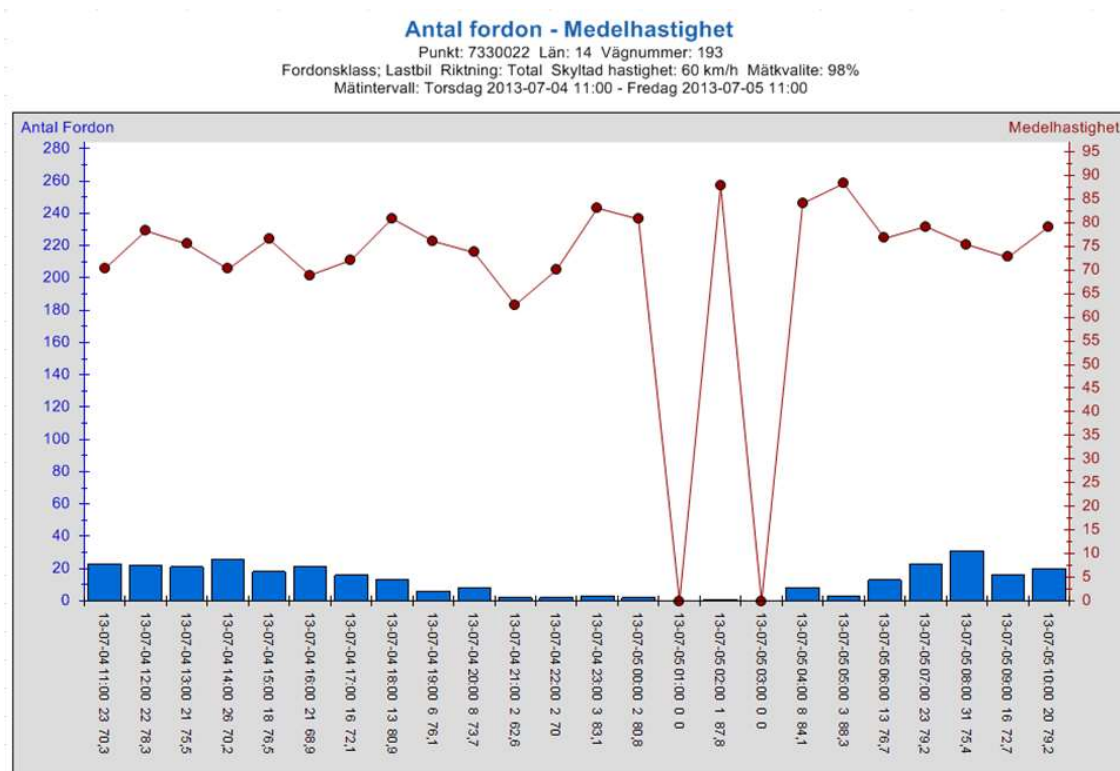


För personbilar på ovanstående plats:

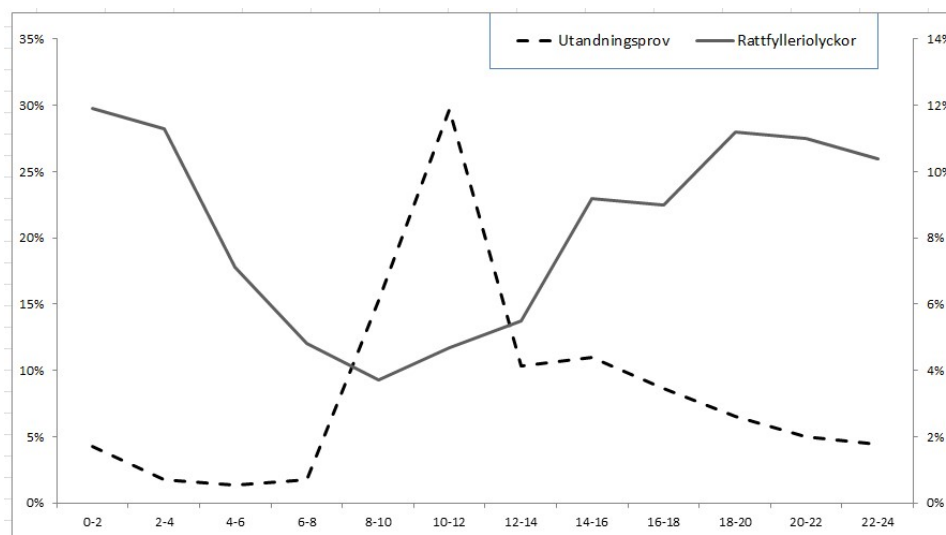


Bilaga 13

För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Västra götaland län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):

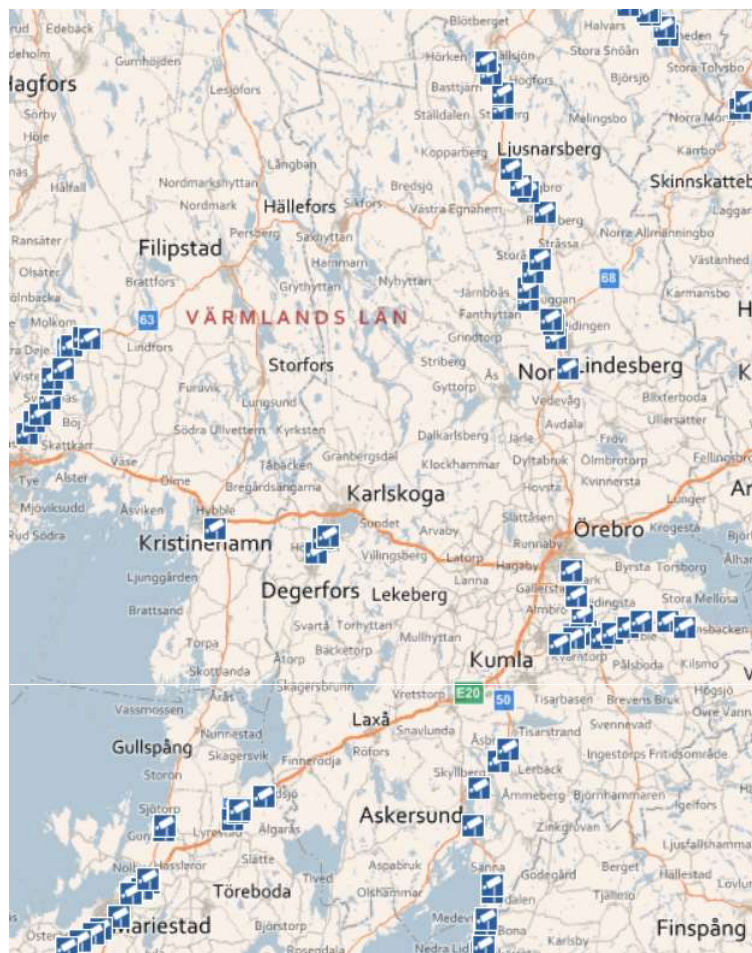


Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	174	1,2%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	126	0,9%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	313	2,1%
029A, B -Överskridit heldragen linje	770	5,3%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	33	0,2%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	414	2,8%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	107	0,7%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	2	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	23	0,2%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart	3	0,0%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	250	1,7%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	2986	20,5%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	321	2,2%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	88	0,6%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	1231	8,5%

Örebro

Genom Örebro län går väg E18 västerut mot Värmland och väg E20 i Nordöstlig riktning mot Västmanland och sydvästlig riktning mot Västra götaland. Det finns andra trafikerade vägar som Rv 50, Rv 63 och Rv 68. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns 12 kommuner: Askersund, Degerfors, Hallsberg, Hällefors, Karlskoga, Kumla, Laxå, Lekeberg, Lindesberg, Ljusnarsberg, Nora och Örebro. Det statliga vägnätet är 2926 km i Örebro län och det totala vägnätet 18721 km. Polismyndigheten i Örebro utfärdade 6613 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ¹¹⁴	Antal	Procent ¹¹⁵	Genomsnitt/vecka
Askersund	1853	146	2,2%	2,8
Degerfors	832	262	4,0%	5,0
Hallsberg	1379	459	6,9%	8,8
Hällefors	1893	243	3,7%	4,7
Karlskoga	1204	435	6,6%	8,4
Kumla	596	497	7,5%	9,6

¹¹⁴ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

¹¹⁵ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

Laxå	1227	239	3,6%	4,6
Lekeberg	977	143	2,2%	2,8
Lindesberg	2841	727	11,0%	14,0
Ljusnareberg	1147	97	1,5%	1,9
Nora	1286	316	4,8%	6,1
Örebro	3486	2955	44,7%	56,8

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	1100	16,6%
40	37	0,6%
50	1635	24,7%
60	111	1,7%
70	2088	31,6%
80	494	7,5%
90	398	6,0%
100	148	2,2%
110	602	9,1%
Total:	6613	

14,7 procent av ordningsföreläggandena (975 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden¹¹⁶:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Askersund	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Drottning Kristinas väg (19 st), Rv 50, Åsbro (17 st) och Rv 49, Koviken (15 st).
Degerfors	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 205, Stubbetorp (109 st), Bruksvägen (28 st) och Lv 204/205, Svartå (28 st).
Hallsberg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 51, Tarsta (57 st), Rv 51, Glottra (45 st) och Rv 51, Hjortkvarn (39 st).
Hällefors	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 63, Hammarn (113 st), Rv 63, Sikfors (74 st) och Rv 63, Saxhyttan (18 st).
Karlskoga	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Drottningvägen (57 st), Noravägen/Lv 243 (52 st varav 16 stycken PI 208 och 7 stycken Nyland) och 29 stycken Fisksjöleden.
Kumla	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 50, Kärr (112 st), E20, Byrsta/Byrstatorp (75 st) och Kyrkogatan (35 st).

¹¹⁶ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

Laxå	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 205, Esabvägen (84 st), E20, Saltängen (38 st) och Lv 205, Ågrena (35 st).
Lekeberg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E18, Leken (41 st), Lv 204, Lanna (30 st) och Lv 204, Haga (26 st).
Lindesberg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 249, Sverkesta (167 st), Rv 50, Guldsmeshyttan (101 st) och Järnvägsgatan (98 st).
Ljusnareberg	Av de 97 ordningsföreläggande som utfärdades i Ljusnarebergs kommun under år 2012 utfärdades 22 stycken på Rv 50 Björkäng, 20 stycken på Rv 50 Basttjärn och 18 stycken Lv 233 OK/Kopparberg.
Nora	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats i Gyttoorp (211 stycken, varav det för 121 stycken anges Lv 244 och för 90 stycken Lv 243). 23 stycken ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 244, Lilla Mon och 14 stycken Lv 244, Fogdhyttan.
Örebro	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 50, Lillån (450 st), E18/E20, Björnfallet (285 st), Rv 52, Odensbacken (146 st), Ekersvägen (141 st), Åstadalsvägen (131 st), Glomman (126 st), Skolgatan (102 st), Mosåsvägen (97 st), Södra Grev Rosengatan (76 st) och Landbrotorpsallén (75 st).

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

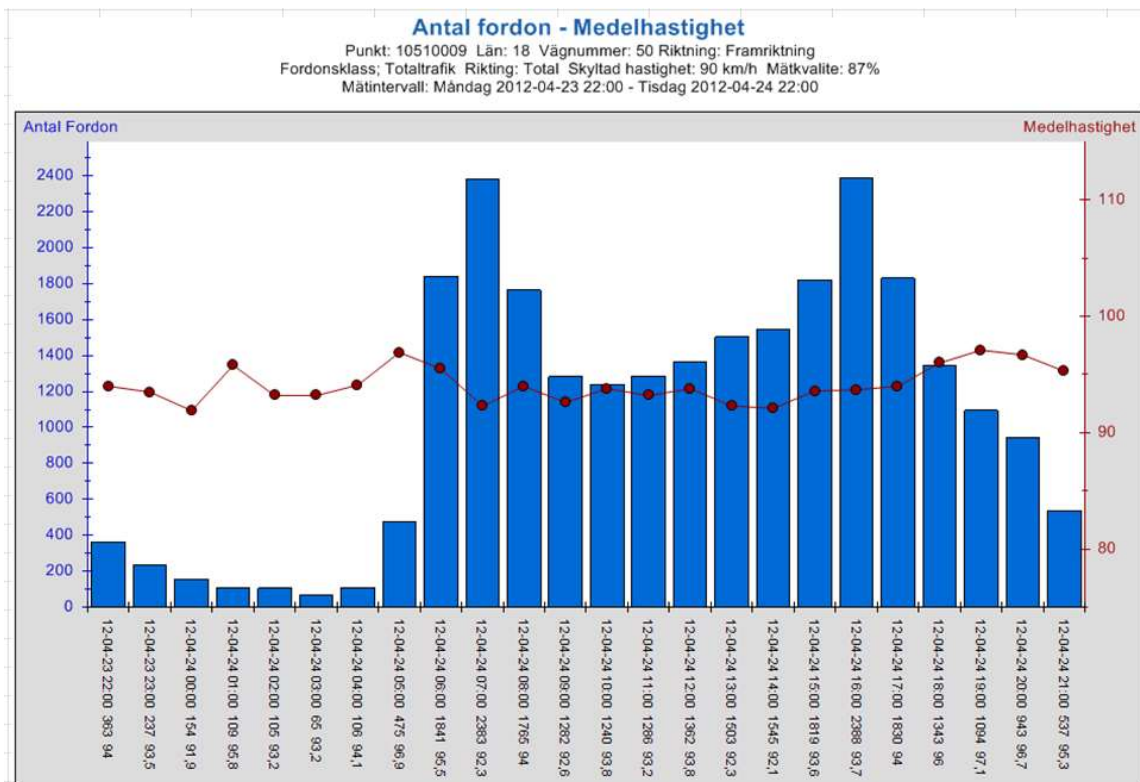
Fordonslag	Antal	Procent
Buss	9	0,1%
LB, släp	162	2,4%
MC	55	0,8%
Personbil	5652	85,5%
Övriga	735	11,1%

Trafikarbete 2011 ¹¹⁷	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
1921	2926	1799

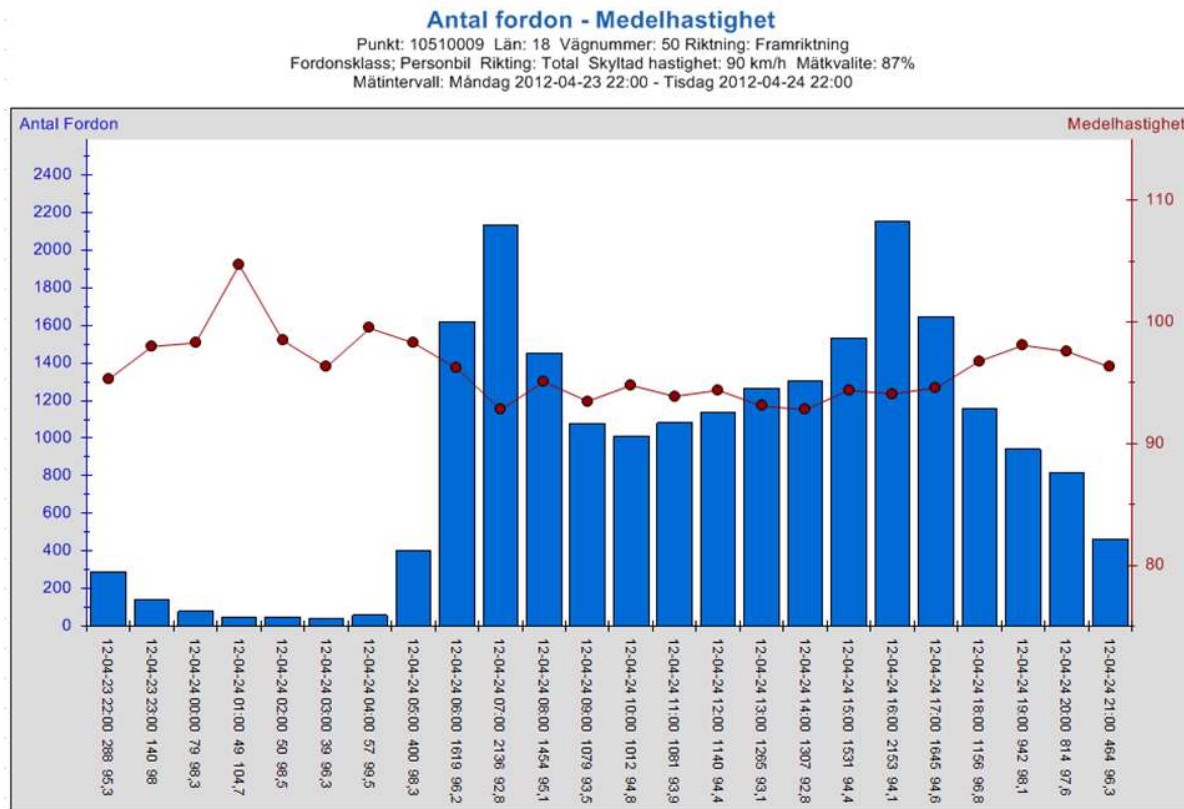
För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsflöde¹¹⁸. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

¹¹⁷ Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

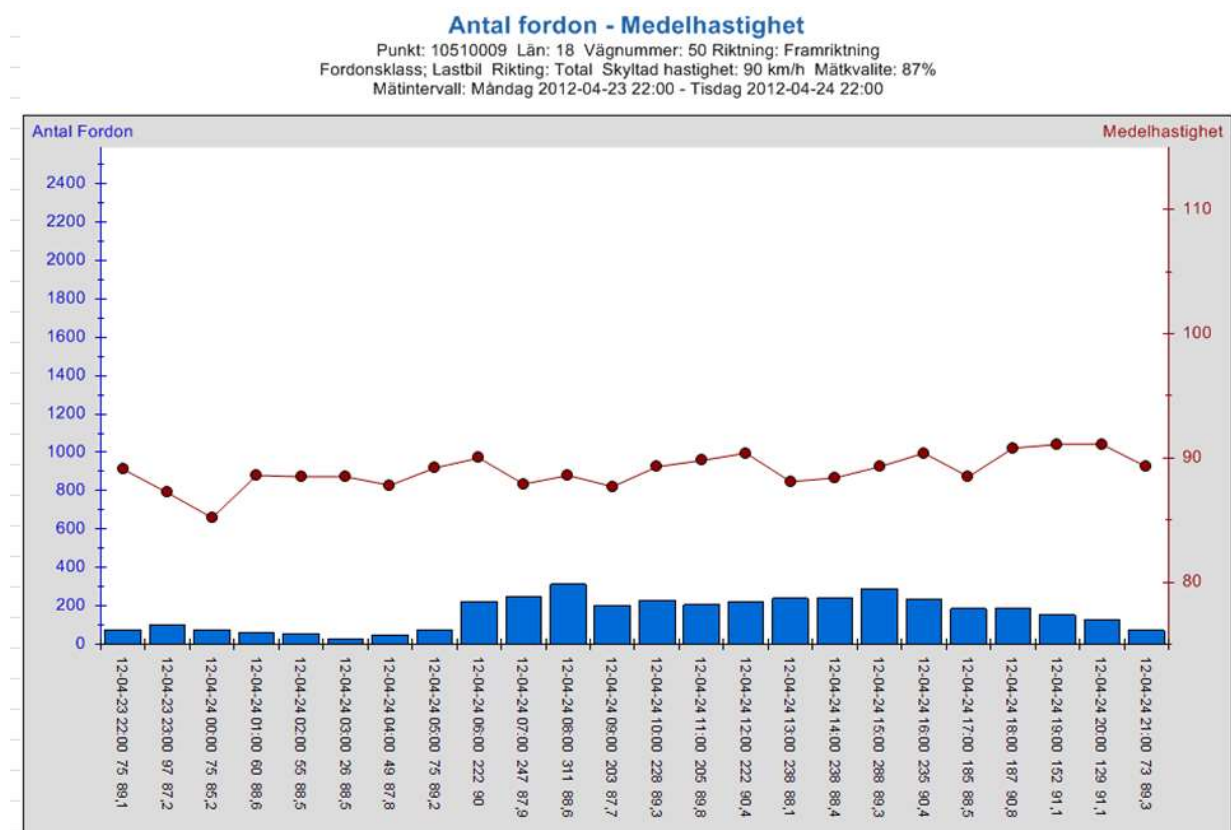
¹¹⁸ Värdena avser inte enbart år 2012.



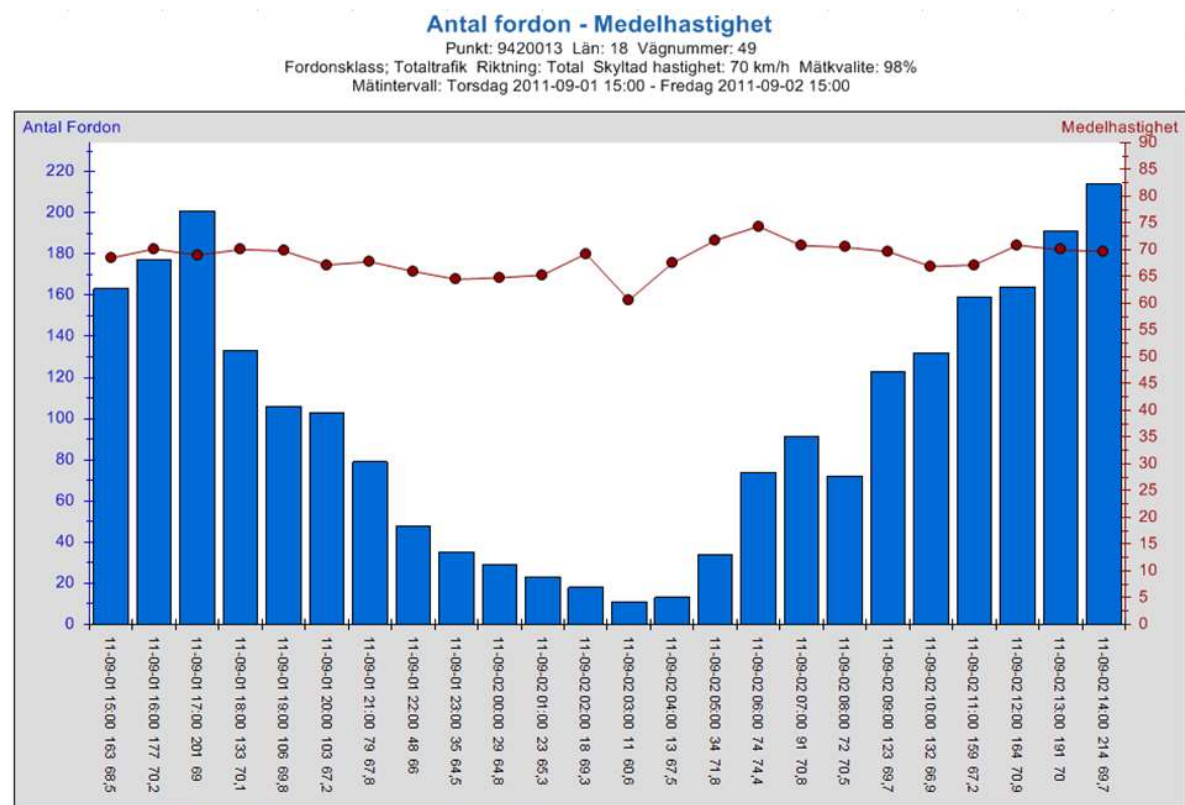
För personbilar på ovanstående plats:



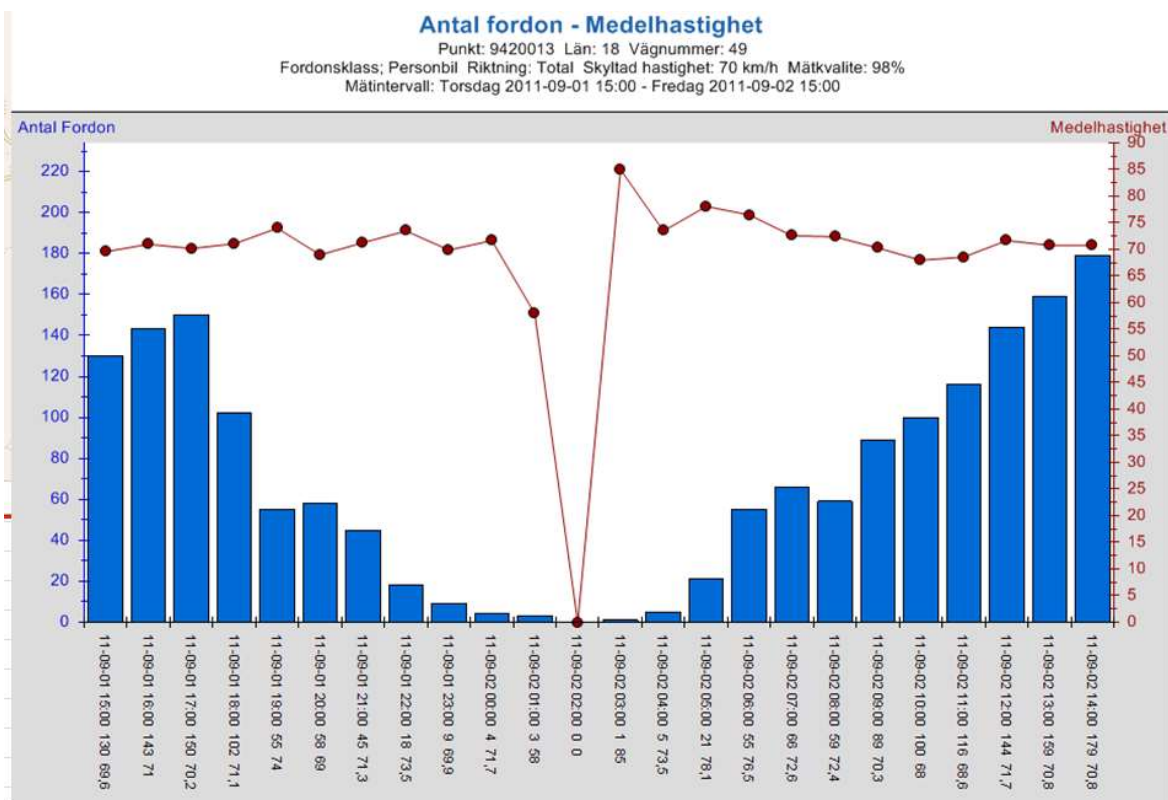
För lastbilar på ovanstående plats:



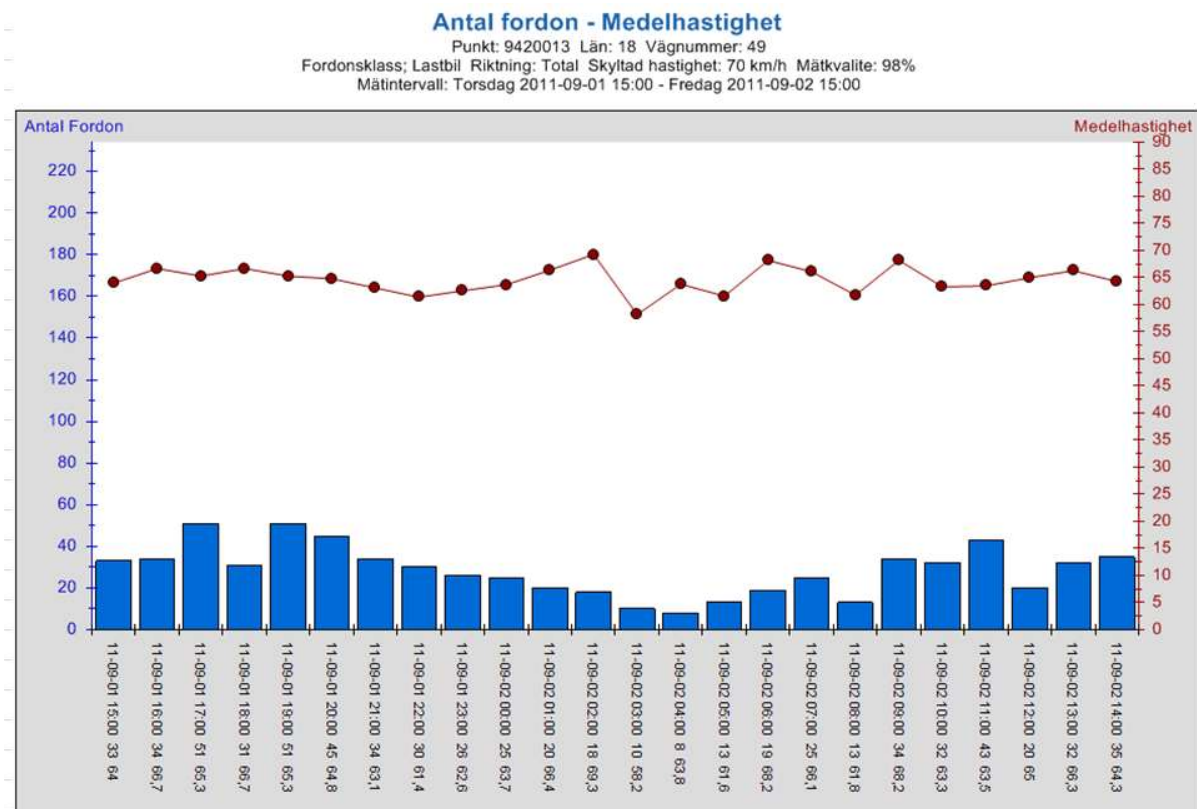
För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:



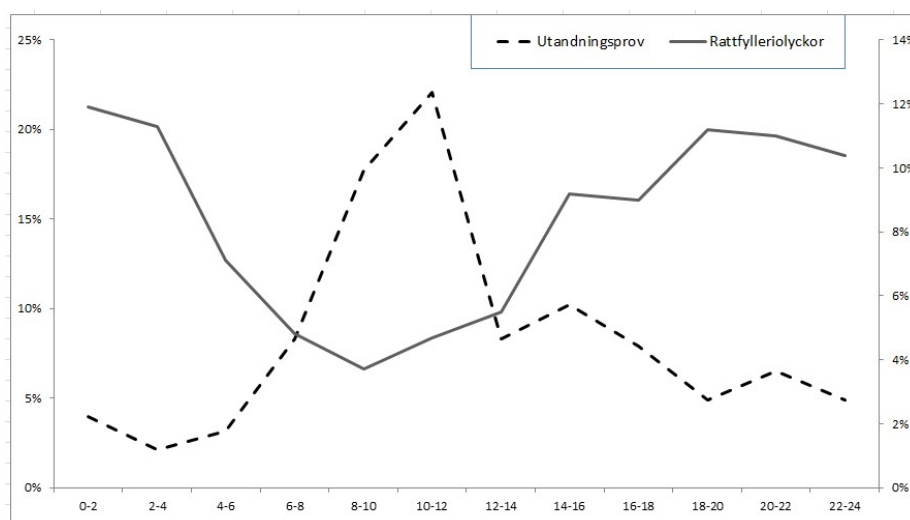
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Örebro län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



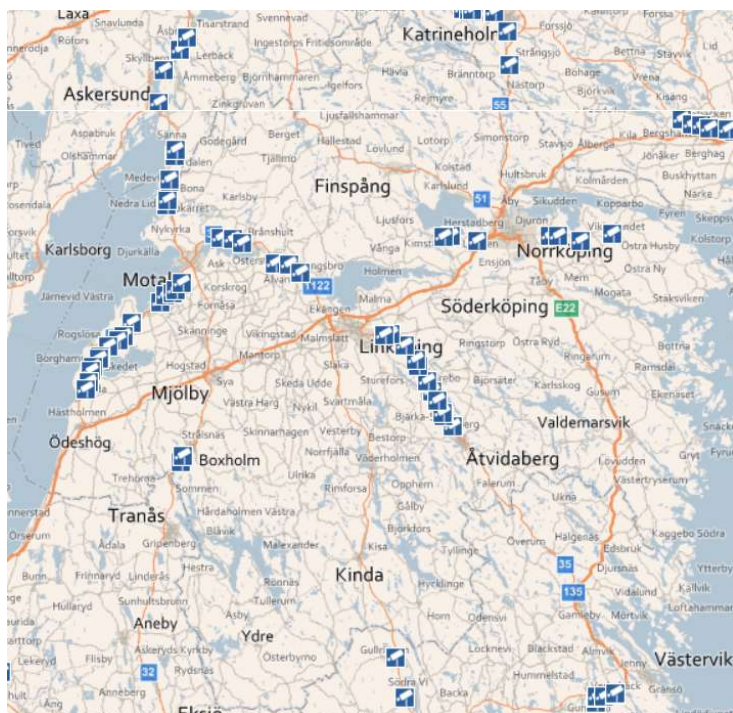
Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelse
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	51	0,8%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	73	1,1%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	63	1,0%
029A, B -Överskridit heldragen linje	46	0,7%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	21	0,3%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	73	1,1%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	34	0,5%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	0	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	6	0,1%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av	0	0,0%

moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart		
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	67	1,0%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	526	8,0%
164A, B -Ej iakttagit stopplik	63	1,0%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	40	0,6%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	236	3,6%

Östergötland

Genom Östergötlands län går E4 i nordöstlig riktning mot Södermanland och sydvästlig riktning mot Jönköping. E22 går i sydlig riktning mot Kalmar. Flera andra trafikerade vägar finns i länet som Rv 51 mot Örebro, Rv 55 mot Katrineholm och Rv 32 mot Tranås. Fasta ATK-kameror redovisas på kartan nedan (Källa: Trafikverket).



I länet finns 13 kommuner: Boxholm, Finspång, Kinda, Linköping, Mjölby, Motala, Norrköping, Söderköping, Vadstena, Valdemarsvik, Ydre, Åtvidaberg och Ödeshög. Det statliga vägnätet i

Östergötlands län är 4569 km och det total vägnätet är 24717 km. Polismyndigheten i Östergötland utfärdade 9489 ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelser under år 2012. Fördelningen av ordningsföreläggande gällande hastighetsöverträdelser i kommuner inom länet var följande:

Kommun	Väglängd ¹¹⁹	Antal	Procent ¹²⁰	Genomsnitt/vecka
Boxholm	1180	177	1,9%	3,4
Finspång	2156	454	4,8%	8,7
Kinda	2612	101	1,1%	1,9
Linköping	3867	2118	22,3%	40,7
Mjölby	1356	960	10,1%	18,5
Motala	2411	494	5,2%	9,5
Norrköping	3660	3321	35,0%	63,9
Söderköping	1360	546	5,8%	10,5
Vadstena	433	274	2,9%	5,3
Valdersmarsvik	1395	656	6,9%	12,6
Ydre	1668	9	0,1%	0,2
Åtvidaberg	1577	141	1,5%	2,7
Ödeshög	1042	177	1,9%	3,4

Dessa ordningsföreläggande hade följande fördelning vad gäller vägar med en viss tillåten högsta hastighet:

Tillåten hast.	Antal	Procent
30	1122	11,8%
40	318	3,4%
50	2110	22,2%
60	33	0,3%
70	3075	32,4%
80	531	5,6%
90	369	3,9%
100	46	0,5%
110	983	10,4%
120	902	9,5%
Total:	9489	

Tabell: Fördelning efter högsta hastighetsgräns (Källa: START II)

11,0 procent av ordningsföreläggandena (1051 st) gällde en hastighetsöverträdelse på lägre än 10 km/h.

¹¹⁹ Källa: Trafikverket. Avser statlig kommunal och enskild väg (för mer detaljerad information se bilaga x).

¹²⁰ Källa: RIOB. Vissa ordningsföreläggande utfärdas utanför länet och det finns också ordningsförelägganden som det inte går att utläsa i vilken kommun de har utfärdats. Därav är det inte säkert att procentsiffrorna i tabellen når upp till 100 %.

En analys av var ordningsförelägganden utfärdats i respektive kommun visar följanden¹²¹:

Kommun	Analys av platser för kontroller
Boxholm	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 32, Långliden (100 st), Rv 32, Dungarp (9 st) och Rv 32, Strålsnäs (7 st).
Finspång	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 51, Hällestad (244 st), Rv 51, Sonstorp (78 st) och Södra Storängsvägen (29 st).
Kinda	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Storgatan, Kisa (23 st), Rv 23, Rothult (13 st) och Rv 23, Rimforsa (12 st).
Linköping	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4 (421 st, varav de flest förekommande var 71 stycken Tallboda, 63 stycken Herrbeta, 57 stycken Tift, 39 stycken Tokarp, 22 stycken Tornby, 21 stycken Sälla, 18 stycken Gärsstad, 18 stycken Ullevi, 16 stycken Stångån och 16 stycken Vikingstad). De övriga vägsträckor som det utfärdades flest ordningsföreläggande på var Råggatan (187 st), Östgötagatan (181 st), Nygårdsvägen (133 st), Vistvägen (106 st), Rv 23, Brokind (84 st) och Rv 34, Stora Sjögestad (64 st).
Mjölby	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4 (767 st, varav de flest förekommande var 284 stycken Vädersta, 105 stycken Svartån, 100 stycken Rinna, 84 stycken Skrukeby, 58 stycken Mantorp, 32 stycken Albacken och 31 stycken Lilla Ljuna). De övriga vägsträckor som det utfärdades flest ordningsföreläggande på var Riksvägen Mantorp (31 st), Valsbergsvägen, Vädersta (16 st), Rv 32 Hallevadet (13 st), Finnstugatan (13 st) och Kungsvägen (13 st).
Motala	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Lv 1006, Fornåsa (69 st), Storgatan (45 st), Rv 34, Utsikten (27 st) och Rv 32, Sjökulma (26 st).
Norrköping	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4 (635 st, varav de flest förekommande var 235 stycken Motala ström, 199 stycken Böksjön, 43 stycken Norsholm och 35 stycken Klinga). De övriga vägsträckor som det utfärdades flest ordningsföreläggande på var Rv 55, Simonstorp (583 st), Söderleden (271 st), E22 Navesta (216 st), Lv 210, Åbylund (166 st), Finspångsvägen (155 st), Stockholmsvägen (137 st), Lv 215 Kimstad (110 st), Lindövägen (95 st) och Sjötullsgatan (71 st).
Söderköping	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E22 Fröberga (224 st), E22 Kyrkallén (65 st), E22 Hökbäcken (53 stycken), Ringvägen (52 st), E22 Klevbriken (51 st) och Lv 210 Herrborum (24 st). 75 procent av ordningsföreläggandena i Söderköpings kommun utfärdades på E22.
Vadstena	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 50, Södra vägen (110 st), Rv 50, Birgittas väg (82 st) och Hovsvägen (13 st).
Valdersmarsvik	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E22 Kårtorp (340 st), E22 Sävsjön (210 st), E22 Holmtebo (87 st) och Lv 212 Lundby (13 st). 98 procent av ordningsföreläggandena (642 st) utfärdades på E22.
Ydre	Av de 7 ordningsföreläggande som utfärdades i Ydre kommun under år 2012 utfärdades 4 stycken på Kvarnvägen, 3 stycken på Lv 131 Bäck, 1 stycken på Lv 131 Hestra och 1 st på Tranåsvägen, Österbymo.
Åtvidaberg	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på Rv 35, Strandgatan (38 st), Sunnebovägen (31 st) och Lv 741, Ed (17 st).

¹²¹ Källa: Riob. Textfält angående plats har legat till grund för analys. För vissa ordningsbotar har platsangivelsen varit oklar och det var inte ovanligt att samma plats har angetts på olika sätt. En del poliser refererade till en ort i höjd med platsen för kontrollen, andra till en busshållplats och en del till en geografisk referens i form av t.ex. namnet på en vik. Information har analyserats med hjälp av karta (Hitta.se m.m.) och de angivna siffrorna på antal utfärdade ordningsbotar är så exakta som det funnits möjlighet att få fram utifrån informationen på obotar.

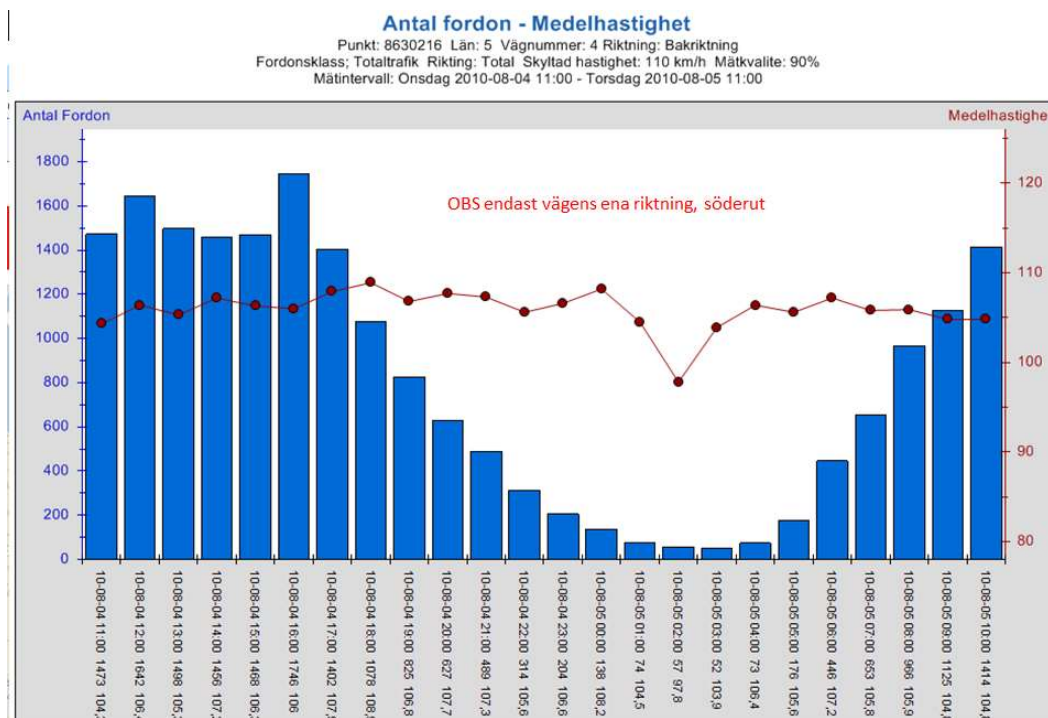
Ödeshög	Den största andelen ordningsföreläggande har utfärdats på E4 (135 st, varav de flesta utfärdades vid St Åby 37 stycken, Sättra 25 stycken och Backasand 17 stycken). De övriga vägsträckor som det utfärdades flest ordningsföreläggande på var Storgatan (20 st) och Mjölbyvägen (3 st). 79 procent av ordningsföreläggandena i kommunen utfärdades på E4.
---------	---

Hastighetsöverträdelserna fördelade sig på följande fordonslag:

Fordonslag	Antal	Procent
Buss	16	0,2%
LB, släp	151	1,6%
MC	59	0,6%
Personbil	8192	86,3%
Övriga	1071	11,3%

Trafikarbete 2011 ¹²²	Väglängd, km (statligt)	Beräknat medelflöde, antal fordon per dygn (ÅDT)
2773	4569	1663

För att skapa en förståelse för omfattningen på trafiken efterfrågades data från Trafikverket gällande en mätplats i det statliga vägnätet i länet med det högsta flödet under en timme och på en plats med ett genomsnittsföde¹²³. Mätplats i länet med högsta flödet en timme:

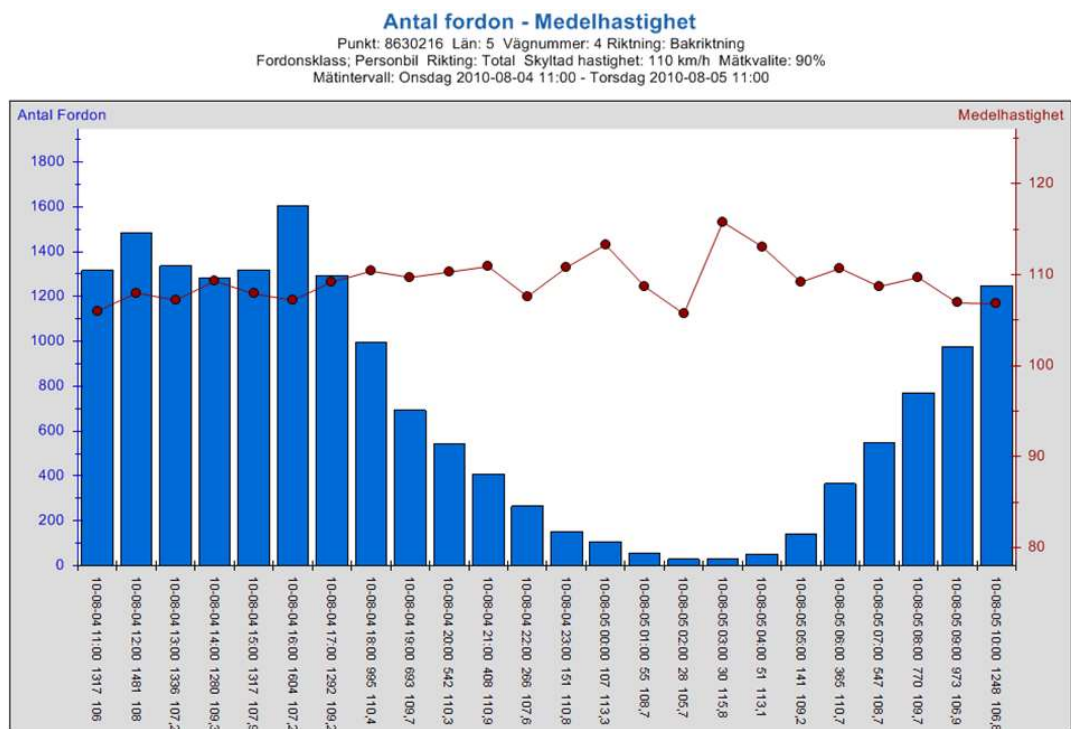


¹²² Trafikarbete i miljoner fordonskilometer per år (Källa: Beräkningar gjorda av Trafikverket).

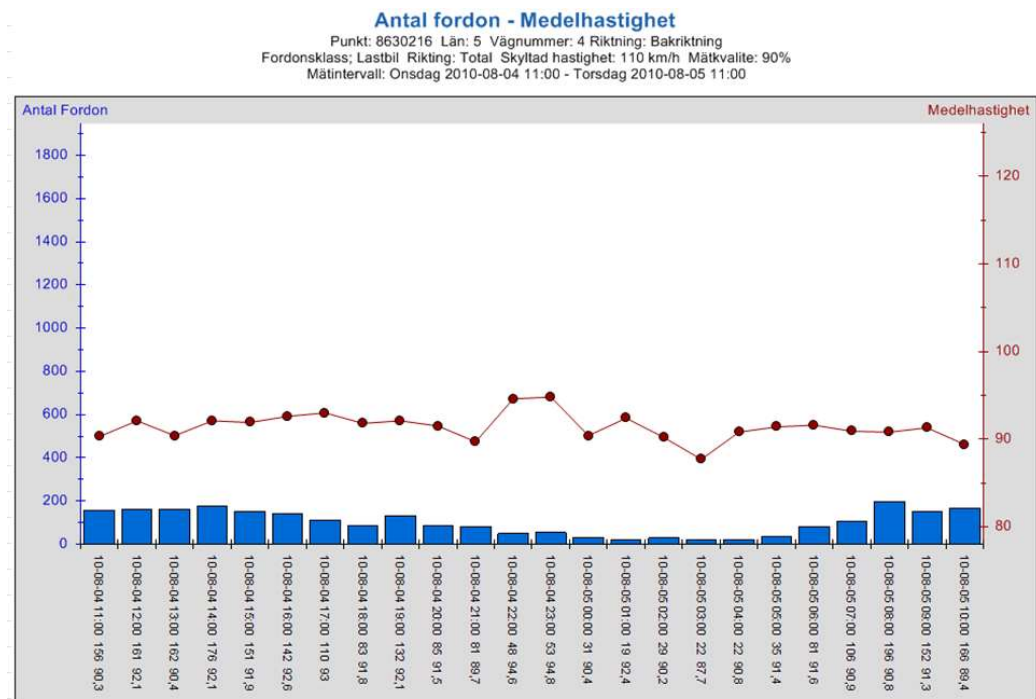
¹²³ Värdena avser inte enbart år 2012.

Bilaga 13

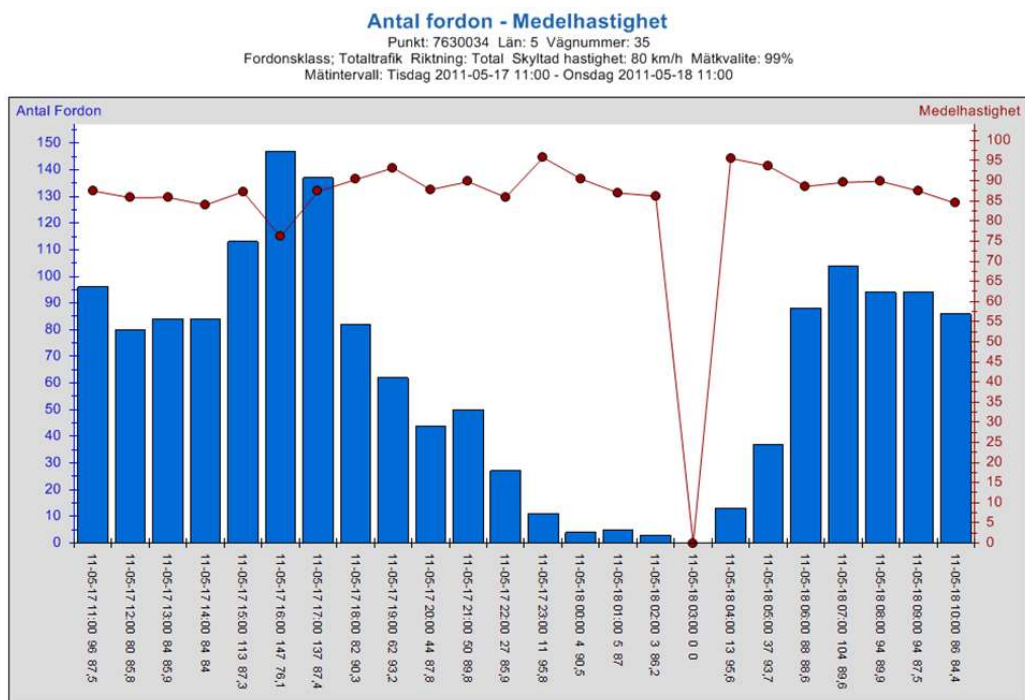
För personbilar på ovanstående plats:



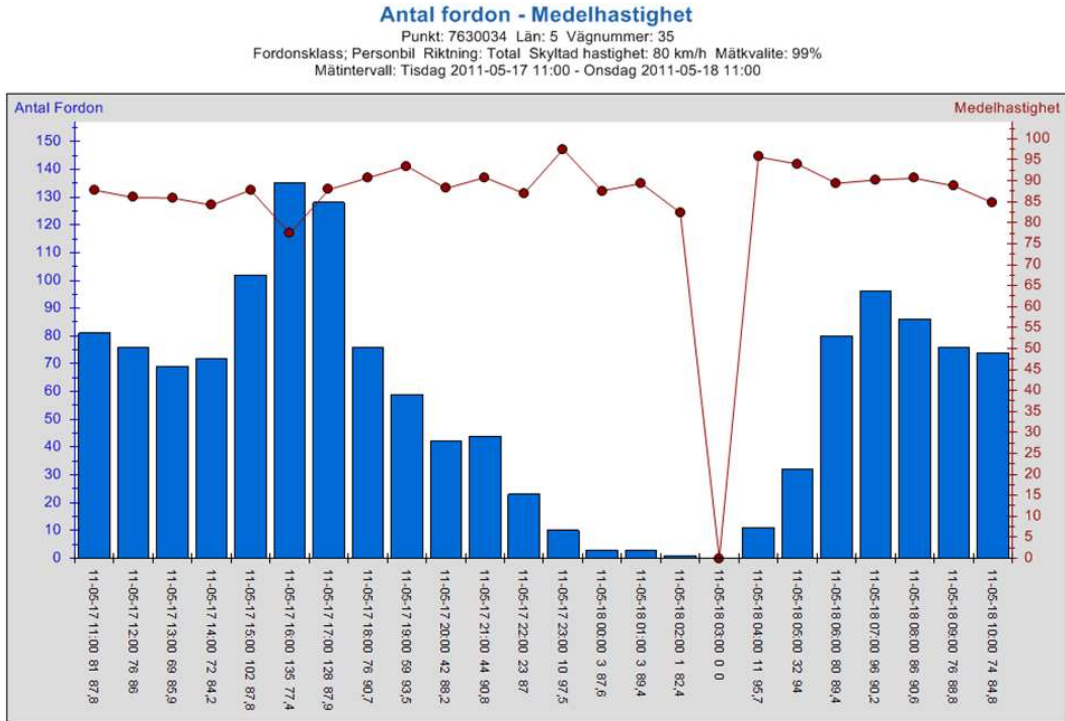
För lastbilar på ovanstående plats:



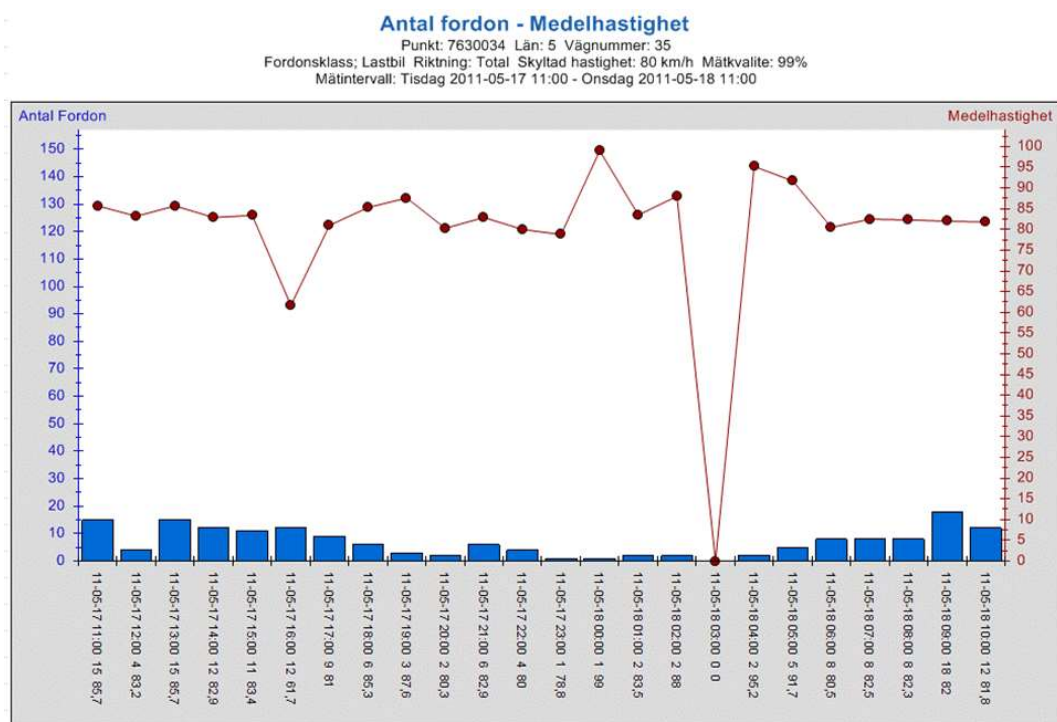
För en slumpvis utvald plats i länet som har ett medelflöde:



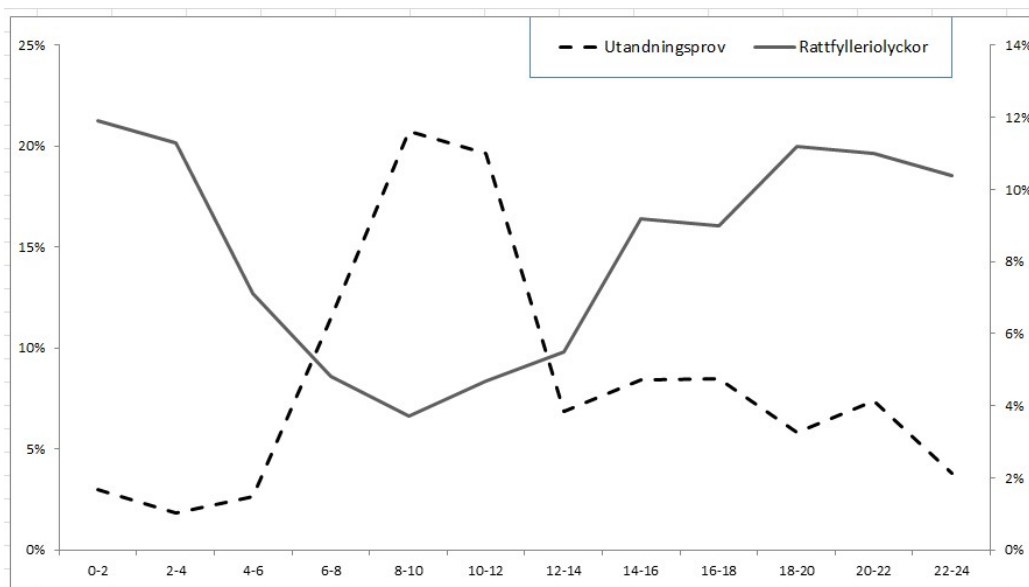
För personbilar på ovanstående plats:



För lastbilar på ovanstående plats:



Dygnsmässig fördelning i Östergötlands län av alkoholutandningsprov (vänster axel) under år 2012 (n=40916. Källa: START) i jämförelse med (höger axel) när rattfylleriolyckor sker (medeltal i landet under år 2010-2012. n=2614. Källa: STRADA):



Några exempel på andra typer av trafikbrott som rapporterades i länet i förhållande till antalet ordningsföreläggande för hastighetsöverträdelse:

Brott	Antal	Procent i förhållande till antal hastighetsöverträdelser
002A, B3-Fört fordon mot rött ljus (motordrivet fordon utom moped klass ii)	65	0,7%
002B, Fört fordon mot rött ljus (Cykel/moped klass II)	12	0,1%
016A, B3 -Ej anpassat avstånd till framförvarande fordon (motordrivet fordon utom moped klass ii)	84	0,9%
029A, B -Överskridit heldragen linje	37	0,4%
033A, B -Ej iakttagit väjningsplikt (högerregeln)	19	0,2%
034A, B -Ej stannat på korrekt sätt vid stopplikt /trafiksinal	100	1,1%
036A, B -Ej iakttagit väjningsplikt vid infart på huvudled/motorväg/motortrafikled där accelerationsfält saknas	51	0,5%
084A, B3-Efter sväng i korsning ej kört med låg hastighet och ej iakttagit väjningsplikt mot gående vid bevakat övergångsställe/mot cyklande/förare av moped klass ii på bevakad cykelöverfart.	3	0,0%
087A, B -Ej iakttagit väjningsplikt mot gående som gått ut eller just skall gå ut på obevakat övergångsställe (motordrivet fordon utom moped klass ii)	14	0,1%
089A, B -Ej iakttagit väjningsplikt efter cirkulationsplats mot cyklande/förare av moped klass ii som är ute på/skall färdas ut på obevakad cykelöverfart	6	0,1%
098A, B -Samtidigt användande av dimljus/halvljus, dimljus/varselljus eller halvljus/varselljus	105	1,1%
126A, B1-Underlåtenhet att vid färd använda bilbälte /tillse att minderårig använder bilbälte eller motsvarande. förare	647	6,8%
164A, B -Ej iakttagit stopplikt	124	1,3%
467A, E -Cykling under mörker utan föreskrivna strålkastare/baklykta/reflexanordning(ar). (Strålkastare framtill saknas/ur funktion)	13	0,1%
900A, H -Fordon brukats utan att fordonsskatten varit betald	452	4,8%

Bilaga 14 – En exemplifiering av hur mål skulle kunna formuleras och förklaras samt tänkbar bedömningsmall med kommentarer

Minska antal döda och skadade i trafiken

Att minska antal skadade och döda är det övergripande målet för trafiksäkerhetsarbetet.

Exempel på hur mål skulle kunna formuleras:

(1) Minska antal döda och skadade

- Antal döda och allvarligt skadade i trafiken skall minska under året jämfört med föregående år.
- Antal allvarligt skadade skall minska med 10% under året och antal dödade skall ligga kvar på samma nivå.

Påverka rattfylleri/drograttfylleri

Att hålla rattfylleri/drograttfylleri på en låg nivå är en viktig faktor för att minska risken för allvarliga olyckor. Några av de viktigaste arbetssätt som forskning visat sig vara effektiva för att påverka rattfylleribrottsligheten:

Genomföra många kontroller med en stor spridning i tid och rum (slumpmässiga LAU-prov). Att notera är att det inte går att sätta ett likhetstecken mellan ett stort antal slumpmässiga LAU-prov och ett stort antal LAU-prov. För att uppnå slumpmässighet krävs planering. Syftet med denna arbetsmetod är att öka den generellt upplevda upptäcktsrisken. Det primära för att uppnå detta är att sprida ut kontrollerna över tid och rum - inte att fånga rattfyllerister. Strävan vad gäller detta arbetssätt är att skapa en upplevelse om att polisen kan ha kontroller var som helst när som helst. Det centrala är således att många uppfattar att det utförs en LAU-kontroll, vilket gör att man bör föredra platser där många ser LAU-kontrollen och känner att de var nära att stoppas. Det kan krävas en koordination mellan enheter för att kontrollerna skall ha goda förutsättningar att spridas i tid och rum.

Genomföra målinriktade LAU-prov. Detta arbetssätt handlar om att fokusera arbetet till högriskplatser på högrisktider, men även att rikta in arbetet mot särskilda riskgrupper. Arbetssättet kräver kartläggning och analys. Syftet är att öka den upplevda upptäcktsrisken på högriskplatser vid högrisktidpunkter och för särskilda riskgrupper. Det kan också handla om kontroller innan t.ex. midsommarfirande, dans eller julbord när personer är på väg dit för att avskräcka dem från att köra rattfulla senare på natten. Som underlag för de målinriktade kontrollerna kan information från KUT vara av betydelse, men även polispersonalens erfarenheter kan ligga till grund för detta arbetssätt. Precis som för annan trafikövervakning krävs en viss intensitet för att uppnå en effekt. Det kan kräva koordination mellan olika enheter för att uppnå ett tryck som kan bli tillräckligt högt för att påverka den upplevda upptäcktsrisken.

Inriktade utandningsprov och motivera personer att söka vård handlar om att rikta in arbetet mot vissa individer eller fordon. I sammanhanget bör forskning kring narkotikabrott och gängkriminalitet nämnas. För att komma tillrätta med beteenden hos vissa individer har det varit framgångsrikt att ta kontakt med dem och framföra att om de inte slutar med sitt beteende kommer polisen lägga ned resurser för att lagföra just dem. De har samtidigt erbjudits olika former av stöd. Detta har visat sig kunna få en stor effekt. Förutom att det kan vara önskvärt att kombinera inriktade kontroller med att ge information om den hjälp personer med missbruksproblem kan få bör alla som blir misstänkta för någon form av rattfylleribrott få sådan information.

Informationskampanjer i kombination med insatser. Forskning har visat att kampanjer kan vara effektiva för att påverka trafikanters beteende. Lokala kampanjer har visat sig mer effektfulla än kampanjer på nationell nivå. Forskning har även visat vikten av att kampanjer får publicitet i media och att de inkluderar repressiva aktiviteter från polisens sida.

Exempel på hur mål skulle kunna formuleras:

(2a) Genomföra många kontroller med en stor spridning i tid och rum (slumpmässiga LAU-kontroller)

- Antalet utförda utandningsprov skall ligga kvar på samma nivå nästa år. Av dessa kontroller skall andelen som utförs mellan 24-04 öka med 20% och andelen kontroller som utförs på lördagar skall öka med 30%.
- Under varje månad skall det läggas minst 100 timmars resurstid (persontimmar som utgår från HR-tid) på trafikkontroller för att kontrollera rattfylleri och dessa kontroller skall vara jämnt fördelade under veckans dagar och dygnets timmar.
- På Stora vägen vid busshållplatsen Stensättra och parkeringsfickan i höjd med Mjölartorp skall det varje vecka totalt utföras 100 utandningsprov på vardagar mellan 07-09 (syftet med detta är att många trafikanter skall se att polisen utför kontroller).
- I vägnätet mellan Lv 225, Lv 257 och Rv 73 i skall minst 3 LAU-kontroller på 20 minuter utföras varannan vecka, där två av kontrollerna skall utföras mellan klockan 16-19 och en av kontrollerna mellan klockan 00-04. Varje halvår skall kontrollerna ha utförts på minst 20 olika platser inom detta område.
- Minst var tredje vecka skall 2 kontroller som är minst 20 minuter långa alternativt överstiger 30 utandningsprov genomföras i samhällena Krokek, Åby, Svärtinge, Skärblacka samt Norsholm. Hälften av kontrollerna skall göras mellan klockan 22-05.

(2b) Genomföra målinriktade kontroller

- Från maj till september i genomsnitt varannan helg i samband med att krogen Tre bägare stänger genomföra en kontroll under minst 30 minuter av nykterhet på förarna av de fordon som kommer ut på Ringvägen från gatan där krogen ligger.
- Under midsommarafton utföra minst 200 LAU-prov mellan klockan 10-13 på Lv 213 mot Loftahammar strax innan bron över Bergholmsfjärden.
- Mellan klockan 01.00 och 05.00 på natten mellan midsommarafton och midsommardagen upprätta minst 6 kontroller under minst 15 minuter på 4 olika platser i och omkring Borgholm.
- Genomföra minst 50 utandningsprov i närheten av restaurang som har julbord, i anslutning till att gästerna anländer. Detta skall genomföras vid minst tre tillfällen per vecka under vecka 49, 50 och 51. Gästerna till minst tre restauranger skall bli föremål för dessa målinriktade kontroller.
- Genomföra utandningsprov under minst 10 minuter i närheten av restaurang som har julbord, i anslutning till att sittning avslutas. Detta skall genomföras vid minst fem tillfällen per vecka under vecka 49, 50 och 51. Gästerna till minst fem restauranger skall bli föremål för dessa målinriktade kontroller.
- På nyårsafton mellan klockan 19.00 – 22.00 genomföra minst 30 utandningsprov på Järnväggsgatan i Orsa, minst 50 utandningsprov på Centralgatan i Rättvik, minst 50 utandningsprov på Stationsgatan i Leksand och minst 50 utandningsprov på Strandgatan respektive Vasagatan i Mora.
- Efter tolvslaget på nyårsafton mellan klockan 00.10-03.00 upprätta 10 eller fler kontroller (där någon måste bli kontrollerad) som är cirka 10 minuter långa på minst 7 olika platser i Skövde kommun.
- Genomföra LAU-kontroll som är minst 10 minuter lång under minst 15 lördagsförmiddagar i anslutning till systembolaget på Brommaplan.
- Genomföra LAU-kontroll som är minst 15 minuter lång strax innan fotbollsträning för ungdomar börjar på Östra (Fiskartorpsvägen) på lördagsmorgon vid två tillfällen under maj och ett tillfälle under september.

(2c) Genomföra inriktade kontroller

- Minst 10 individer som misstänks vara notariska rattfyllerister i Lidingö kommun skall kartläggas avseende om de finns vissa tider och platser där de kör bil frekvent. Varje vecka skall två individer av dessa bli föremål för minst en timmes riktade insatser vardera.
- En riktad insats skall genomföras mot minst 50 procent av de individer som kartlagts i Sollentuna kommun på grund av att de misstänks vara notariska rattfyllerister. Insatsen skall handla om att försöka få tag i en utpekad person på en tid och plats där det misstänks att hen frekvent kör rattfull. Insatsen skall vara utformad så att dess omfattning i tid och upplägg

Referenser

innebär, om underrättelseuppgifterna stämmer, att chanserna att få tag i personen skall vara relativt goda.

- 75% av alla lördagar och söndagar mellan 01.00-04.00 skall en patrull arbeta med tips om rattfylleri.

(2d) Genomföra insatser

- Under året skall det genomföras tre insatsveckor mot rattfylleri. Minst 1000 utandningsprov skall genomföras varje sådan vecka där huvuddelen av dessa skall utföras på vardagsmorgnar och vardagseftermiddagar då kontrollerna kan exponeras för flest trafikanter. Under veckan skall dessutom minst 30 timmar målinriktade kontroller och 10 timmar inriktade kontroller genomföras.
- Under vecka 12, 32 och 42 skall 200 utandningsprov genomföras på Stora vägen, Järnvägsgränd samt Kungsleden mellan klockan 06.30-08.30.
- Under vecka 12, 32 och 42 skall 100 utandningsprov genomföras på lördag och söndag förmiddag i anslutning till infarten till ICA Maxi parkeringen så att det inte är möjligt för de som ser kontrollen att vika av för att undvika kontrollen.
- Under vecka 12 skall en kontroll upprättas på utfarsleden från södra Industriområdet. Kontrollen skall upprättas på sådant sätt att de som kommer på vägen skall se kontrollen långt innan och har möjlighet att svänga in på mindre väg för att undvika kontrollen. På denna mindre väg skall alla fordon kontrolleras.

(2e) Info-spridning

- Vid samtliga rattfylleriinsatser skall informationsspridning ske till lokal media på ett sådant sätt att det finns goda förutsättningar att insatsen uppmärksammas.
- Inför midsommarafton och nyår skall det ske informationsspridning till lokal media på ett sådant sätt att det finns goda förutsättningar att det uppmärksammas att polisen kommer satsa på att upptäcka rattfylleri.
- Kampanj skall ske gentemot restauranger som skall ha julbord i syfte att få dem att medverka i informationsspridning till gäster om att polisen utför LAU-kontroller i anslutning till att julbord avslutats.
- Kampanjer skall ske gentemot de tre största fotbollsföreningarna, ishockey-förening och basketförening i samband med att deras respektive säsong börjar samt fyra ridskolor i maj. Syftet är att få dessa organisationer att medverka i informationsspridning till föräldrar att det kommer ske LAU-kontroller på lördags och söndagsmorgnar.
- Under april och augusti skall kampanj ske gentemot dansstället Höga klacken i syfte att få dem att medverka i informationsspridning till deltagare om att polisen utför LAU-kontroller efter tillställning.

Referenser

- Kampanj skall ske gentemot pizzerian Goda pizzen i syfte att få dem att medverka i informationsspridning till gäster om att polisen utför LAU-kontroller samt för att få tips om potentiella rattfyllerister.
- Kampanj riktad till samtliga nattöppna bensinmackar för att få dem att ringa till en speciell tipstelefon när de får en känsla av att en förare möjligen kan vara påverkad.

(2f) Ge information om/motivera vård

- Minst 50 % av de individer som misstänks vara notariska rattfyllerister skall kontaktas och få information om var man kan få hjälp med missbruksproblem samt motiveras till att inte köra rattfulla genom att upplysas om att särskilda insatser kommer ske mot dem.
- Minst 80% av de som misstänks för ett rattfylleri/drograttfylleri skall i samband med att brott uppdagas erbjudas kontakt med socialtjänsten eller beroendevården.
- Alla trafikpoliser och 70% av IG-poliserna skall under året få grundutbildning i hur man håller motiverande samtal alternativt repetera tidigare genomgången utbildning.

Påverka hastighet

Hastigheten är en viktig orsak till att olyckor inträffar. Det påverkar också omfattningen på olyckorna. Vid valet av vilka vägar som skall övervakas bör olycksbelastning och hastighetsnivå ha stort inflytande. En ökad upplevelse för upptäckt kan uppnås genom att koncentrera resurserna för hastighetsövervakning till en geografisk begränsad del av vägnätet som omfattar en mycket stor andel av det trafikarbete som skall övervakas.

Forskning har visat att en insats i form av en förhöjd övervakning på en viss plats kan påverka medelhastigheten. En insats har visat sig kunna ha en ihållande effekt på någon månad, men att insatsen då måste nå upp till en viss intensitet. Genom återkommande kortare övervakningstillfällen har en bibehållen effekt kunnat erhållas.

Lokala informationskampanjer i kombination med repressiva insatser har visat sig vara fördelaktiga för att nå en effekt av polisens trafiksäkerhetsarbete.

Exempel på hur mål skulle kunna formuleras:

(3a) Analys av olycksstatistik och hastighetsnivå till grund för övervakning

- Under året skall sju vägvagnsnitt identifieras där det är av särskilt vikt att medelhastigheten sänks.

Referenser

- Under året skall det ske mätningar av medelhastighet på vägsträckor som det är av särskilt vikt att medelhastigheten sänks för att ge en indikation på hur medelhastigheten förändras.
- Medelhastigheten skall under året sjunka med minst 1% på fyra vägvsnitt där det är av särskild vikt att medelhastigheten sänks.

(3b) Spridning av kontroller i tid och rum (ej följa mönster)

- Varje månad skall det genomföras 15 hastighetskontroller som är längre än 20 minuter på olika platser. Minst fem av kontrollerna skall genomföras i början av månaden respektive i slutet av månaden. Kontrollerna skall vara utspridda över dygnet och minst två av kontroller skall utföras på morgon, förmiddag, eftermiddag, kväll respektive natt.
- I vägnätet mellan Rv 23/34, Rv 40 och Lv 134 skall minst en hastighetskontroll som är längre än 10 minuter genomföras varje vecka.

(3c) Rapportera även lägre hastighetsöverträdelser

- Omkring 25% av de rapporterade hastighetsöverträdelserna skall avse överträdelser under 10 km/h för fort. Risker att bli rapporterad vid en hastighetskontroll skall dock inte vara högre för en överträdelse under 10 km/h jämfört med en överträdelse på 10 km/h eller mer. Det betyder att om det är färre än ¼ av de faktiska hastighetsöverträdelserna som hamnar under 10 km/h för fort kan en lägre utfallssiffra än 25 % accepteras (men detta förhållande måste då styrkas).
- Vid ungefär 2/3 av hastighetskontrollerna skall det vara lika stor risk att bli rapporterad vid en hastighetsöverträdelse under 10 km/h jämfört med en hastighetsöverträdelse på 10 km/h eller mer.

(3d) Insatser

- Under vår respektive höst skall det genomföras minst en 2 veckors insats mot ett vägvsnitt där det finns särskilda skäl att få ned hastigheten. Övervakningen skall vara synlig och omfatta minst 3 timmar hastighetskontroller per dygn. Mellan de två omfattande insatserna skall de ske kortare insatser om 1-3 dagar för att bibehålla effekten. Kontrollmätningar av hastighetsnivån skall ske kontinuerligt.
- Under resdagar i samband med sportlov, påsklov, midsommar samt jul- och nyårshelgen skall det genomföras insatser mot vägar med en omfattande fjärrtrafik. Inriktningen skall vara att skapa en hög synlighet på 5 platser under 6 timmar på ställen och tidpunkter som är särskilt riskfyllda.

Referenser

- Under februari och mars skall 600 resurstimmars synlig hastighetsövervakning per månad ske på Riksvägen mellan Enarstorp till Liljedal.
- Under två dagar i början av september och två dagar i slutet av november skall minst 20 minuters hastighetsövervakning per dag ske i anslutning till varje skola.
- En särskild insats skall ske mot trafik som åker mot vändplatsen vid Hammerstaskolan strax innan skolan startar på morgonen. Insatsen skall ske under fem slumpmässigt utvalda dagar under september och varje kontroll skall vara minst 30 minuter lång
- Under april skall 100 timmar dold hastighetsövervakning i veckan ske mot förare av taxibilar inom tätbebyggt område.
- Minst 3 timmars hastighetsövervakning skall ske mot MC-förare under lördagar och söndagar under maj – om inte vädret är dåligt. Övervakningen skall ske på de vägar i Grödingeområdet som frekvent trafikeras av motorcyklister med koncentration till Lv 257 mellan Rosenhill och Tungalsta.
- Hastigheten på 20 långtradare med släp skall mätas på Ringvägen tre dagar varje vecka under april, maj, oktober och november. De som kör för fort skall rapporteras.

(3e) Info-spridning

- Tre lokala informationskampanjer skall genomföras där ett budskap förs ut att polisens satsar på hastighetsövervakning på några specificerade vägsträckor som varit särskilt olycksdrabbade.
- Varje vecka skall information gå ut externt om vilka vägsträckor som huvuddelen av hastighetskontrollerna kommer att utföras på.
- Varje vecka skall det kommunicera externt hur många fortkörare som har tagits, vilket redovisas i olika överträdelseintervall.
- Varannan månad skall det redovisas externt var fortkörare tagits.
- Målet med att sänka medelhastighet på några utvalda vägsträckor skall kommuniceras externt och medelhastigheten skall kontinuerligt redovisas externt.
- Kampanj skall ske gentemot Vretskolan i syfte att få dem att medverka i informationsspridning till föräldrar att polisen kommer utföra hastighetskontroller utanför skolan.

Referenser

- Kampanj skall genomföras gentemot taxibolag i syfte att få dem att medverka i informationsspridning till förare att polisen kommer genomföra dolda riktade hastighetskontroller mot taxi.

(3f) Använda rörlig ATK

- Rörlig ATK-kamera skall användas varje vardag mellan klockan 07.00 – 18.00 under vecka 32-36 på vägarbetet längs E4:an.
- Rörlig ATK-kamera skall används 100 timmar i samband med insats på Rv 40.
- Rörlig ATK skall användas under femdagars i orientering i samband etapp 3 där orienterare går till start på Mossebroleden.
- Rörlig ATK skall användas i anslutning till festivalområdet för hela Piteå dansar och ler

Minska övriga former av riskbeteenden

Forskning har visat att det är viktigt att polisen agerar mot andra typer av riskbeteenden såsom rödljuskörning. Även vid denna typ av övervakning har forskare pekat på vikten av en strategisk fokusering till högriskplatser på tider med en hög trafikintensitet. Som vid alla annan trafikövervakning är det viktigt med publicitet för att uppnå en effekt.

En aggressiv körstil ökar risken för olyckor och skapar dessutom en otrygghet och irritation i trafiken. En aggressiv körstil ökar dessutom risken för olyckor. Det kan vara svårt att lagföra vissa typer av aggressiva beteenden. Många gånger gör dessa förare sig dock skyldiga till andra typer av trafikbrott som är betydligt lättare att styrka. Om förarna upplyses att orsaken till att de blev rapporterade för en eller flera mindre förseelser beror på deras körstil kan det få en effekt.

Andelen skadade och dödade fotgängare och cyklister har ökat. För att påverka det övergripande målet måste därför stort fokus läggas på att minska olycksriskerna för dessa grupper. Det handlar dels om att påverka vissa beteenden hos oskyddade trafikanter i syfte att minska olycksrisken, dels att påverka beteendet hos medtrafikanter på vissa platser och vid tider där olycksrisken är stor för oskyddade trafikanter samt dels genom fysiska förändringar om trafikmiljön på vissa platser minska olycksrisken (se moment 6). Precis som vid annan typ av trafiksäkerhetsarbete har informationskampanjer i kombination med insatser en god möjlighet att påverka trafikbeteende.

Exempel på hur mål skulle kunna formuleras:

(4a) Analys av olycksstatistik skall ligga till grund för övervakning

- Andelen förare som kör mot rött skall minskas på tre platser där risken för olyckor är särskilt stor.
- Andelen förare som ej iakttagit stopplikt skall minska på två platser där risken för olyckor särskilt stor.
- Tre platser skall identifieras (som har en godtagbar fysisk utformning) där det finns en uppenbar risk för olyckor beroende på att cyklister kör mot rött. Andelen cyklister som kör mot rött skall minska på dessa tre platser.
- Under september skall 100 timmar dold inriktad övervakning ske mot platser där risken för olyckor är särskilt stor vad gäller att trafikanter utsätter oskyddade trafikanter för fara.
- Under feb-maj skall 300 resurstimmar dold inriktad övervakning ske mot förare som ej håller tillräckligt avstånd till framförvarande fordon på en vägsträcka där risken för den typ av olyckor är särskilt stor.
- Samtlig polispersonal på IG och näpo skall få utbildning och därigenom få en ökad förståelse för vikten att agera mot olika förseelser i trafiken.
- Vid minst 30 procent av trafikolyckorna skall någon av parterna rapporteras för ett trafikbrott.

(4b) Insatser

- Under april skall 200 resurstimmar läggas på E4:an i höjd med Sollentuna i syfte att lagföra förare som inte håller tillräckligt avstånd till framförvarande fordon.
- Vid utfarten på yttre ringleden vid Björntorpsvägen skall de som stannar vid stopplikt öka med 10 %.
- I korsningarna Sveavägen-Kungsgatan, Hamngatan-Sveavägen och Kungsgatan-Vasagatan skall antalet rödljuskörning minska med 20 %.
- Under maj skall 300 resurstimmar läggas på att upptäcka och lagföra förare på trimmade mopeder där huvuddelen av arbetet innebär att polispersonal står och väntar på platser där kartläggning visat att förare stannar sina mopeder.
- Riktade insatser skall ske mot minst tre individer som ungdomar pratar om har starkt trimmade mopeder där en kartläggning skall ske så att polispersonal känner till var och när

respektive förare kan tänkas stanna moped. Polispersonal skall vid minst tre tillfällen per individ vänta där och göra det under minst 20 minuter om inte annat talar mot detta.

- Riktad insats omfattande 150 resurstimmar skall ske mot minst tre individer som misstänks köra streetrace eller på annat sätt kontinuerligt använder väg som en lekplats som stör eller utsätter dem själva eller andra personer för fara.
- Tio separata korta insatser skall ske mot vissa trafikförseelser. Vid tre av dessa insatser skall minst 5 förare lagföras för den förseelse insatsen riktar in sig emot. Vid 7 av insatserna skall minst 10 individer lagföras för den förseelse insatsen riktar in sig emot.
- En insats om 200 resurstimmar skall ske mot yrkestrafiken under våren beträffande fem utvalda förseelser.
- Genomföra en utbildningsinsats för personal i yttre tjänst i vars arbetsuppgift det ingår trafikövervakning. Utbildningen skall dels innefatta tips/råd vad man bör tänka på om man skall rapportera vissa aggressiva beteende samt dels information om vissa förseelser som är vanligt förekommande som det kan finnas möjlighet att rapportera förare med en aggressiv körstil.

(4 c) Info-spridning

- De målsättningar som sätts upp för vissa platser vad gäller att angripa ett visst riskbeteende, t.ex. om antal rödljuskörningar skall minska i en viss korsning skall kommuniceras externt. Utfallet både vad gäller utfärdade böter och effekt av aktivitet skall kontinuerligt kommuniceras externt.
- Efter riktade insatser mot trimmade mopeder skall antal rapporter och antal beslagtagna mopeder kommuniceras externt. Ett kort på de beslagtagna mopederna bör eftersträvas i denna kommunikation om detta kan gynna att insatsens uppfattas som massiv.
- Kampanjer skall kopplas till olika insatser mot vissa typer av trafikförseelser.
- Taxibolag, bussbolag, åkeriföretag och andra berörda aktörer skall informeras om att det kommer att ske riktade insatser mot yrkestrafiken vad gäller fem utvalda förseelser.
- Presentera information tydligt på minst en plats där ett stort antal cyklister passerar om hur många cyklister som rapporterats för brott.
- Presentera information tydligt på minst en plats där ett stort antal fordon passerar om hur många förare som rapporterats för vissa trafikbrott.

Hög användning av skyddsanordningar

Bilbältet är den viktigaste säkerhetsdetaljen i bilen. En hög bilbältesanvändning är viktig för att minimera skadornas omfattning vid olyckor. För att uppnå största möjliga effekt har det visat sig att s.k. Blitz är särskilt effektiva, dvs. när kontrollverksamheten fokuseras i tid och rum. Lokala informationskampanjer har också visat sig betydelsefulla för att påverka beteenden särskilt om de kombineras med insatser.

Exempel på hur mål skulle kunna formuleras:

(5a) Insatser

- Bilbältesanvändningen skall under året höjas med 1 % i kommunen genom tre insatser.
- Nivån på bilbältesanvändningen skall bibehållas i kommunen genom två insatser.
- Det skall genomföras två riktade kontroller för att höja bilbältesanvändningen i kommunen – en innan sommaren och en i september/oktober. Efter den första insatsen skall bilbältesanvändningen vara 2 % högre än innan insatsen startade.
- Minst 10 resurstimmar per månad skall läggas på riktade insatser mot bilbältesanvändning på en viss plats i kommunen där många bilister passerar. Syfte är att bilisterna skall minnas att det brukar vara bilbälteskontrollerna på denna plats och på så sätt påminnas om att sätta på bilbälten varje gång innan de passerar denna plats.
- Minst fem insatser á 30 minuter skall handla om att kontrollera bilbältesanvändning hos barn utanför olika idrottsanläggningar och skolor där föräldrar lämnar av barn.

(5b) Info-spridning

- Informationskampanjer skall komplettera insatser mot bilbälte.
- Innan insats som syftar till att höja bilbältesanvändning i Älvdalens kommun skall nivån på bilbältesanvändning kommuniceras externt för att förklara varför det sker en satsning i kommunen.
- I samband med festivalen Yran under juli, marknadsdagen under augusti samt skolaktivitetsdagen under september skall en krocksläde och en voltbil hyras in från NTF för att informera och visa på bilbältets nytta.
- Kampanj skall ske gentemot skolorna i kommunen i syfte att få dem att medverka i informationsspridning till elever om vikten att ha bilbälte på sig och att de skall informera föräldrar att polisen kommer utföra bilbälteskontroller utanför skolan.

Referenser

- Det skall kommuniceras externt hur många som blivit rapporterade för bilbälte på en viss plats där det kontinuerligt genomförs insatser mot bilister som inte använder bilbälte .

Bidra till att förbättra fysisk trafikmiljö samt påverka utbyggnaden av kontrollplatser

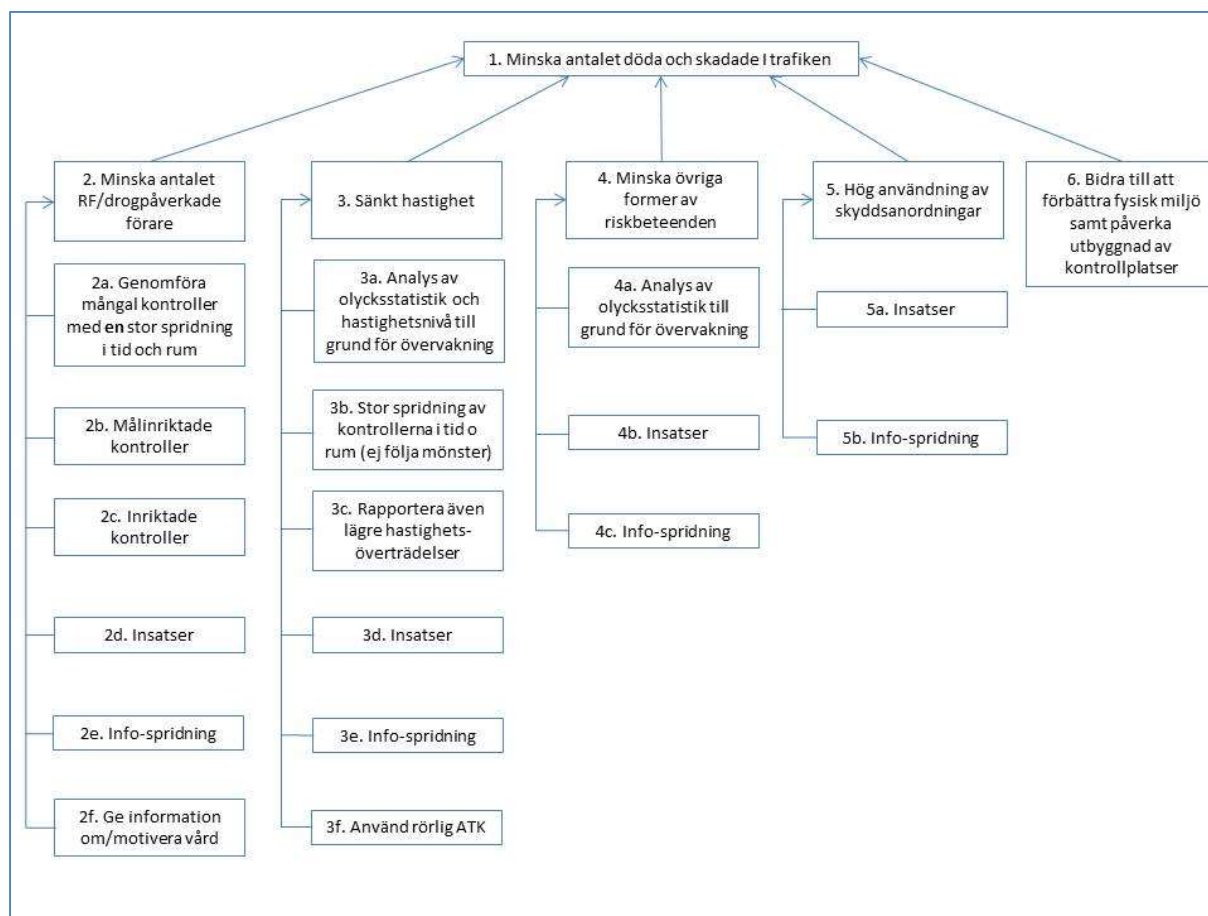
Genom att bygga om vissa problemlatser kan risken för olyckor minska. Detta arbete kan också handla om att lämna förslag på förändrad skyltning och i övrigt verka för att den fysiska trafikmiljön minskar risken för olyckor. Det är viktigt att polisen har kontrollplatser på lämpliga platser för att trafikövervakningen skall kunna genomföras på önskvärt sätt.

Exempel på hur mål skulle kunna formuleras:

- Två platser skall identifieras i kommunen där det finns ett särskilt stort behov av att förändra den fysiska miljön för att minska risken för oskyddade trafikanter.
- Genomföra samverkansprojekt med trafikkontoret i syfte att generellt öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.
- Identifiera minst 5 platser i kommunen där det finns ett behov av att förändra trafikskyltningen i syfte att förbättra trafikmiljön.
- Ett fordon som står trafikfarligt skall flyttas inom 1 timme från att polisen får vetskap om detta.
- Vid byggnationen av området Torparbyn skall polisen medverka tillsammans med andra aktörer för att lämna synpunkter i syfte att påverka trafiksäkerheten.

Bedömningsmall

Styrning, genomförande och uppföljning värderas med hjälp av nedanstående graf som består av 23 rutor (23 förhållanden som bedöms). Tre färgkombinationer används. Grönt (3 p) betyder att momentet som värderas till fullo är uppfyllt eller att det är mycket nära att vara uppfyllt. Gult (1 p) betyder att det bara delvis är uppfyllt och slutligen rött (0 p) innebär att det inte alls eller till mycket liten del är uppfyllt. Det teoretiska maxvärde som kan erhållas är 69 poäng (för värdering av styrning, genomförande respektive uppföljning).



Grafen skall läsas så att det övergripande målet **(1)** är att minska antalet döda och skadade i trafiken. För att lyckas med detta är det viktigt: att **(2)** minska antal rattfyllerister (RF) och drogpåverkade förare på vägarna, att **(3)** sänka hastighetsnivån, att **(4)** minska olika former av andra riskbeteenden, att **(5)** påverka trafikanter att använda skyddsanordningar i hög utsträckning samt att **(6)** bidra till att förbättra den fysiska trafikmiljön (genom samverkan med andra aktörer) vilket inkluderar att t.ex. försöka påverka väghållare att öka antal lämpliga kontrollplatser.

För att minska antal RF/drogpåverkade förare **(2)** handlar det om att **(2a)** genomföra många kontroller med en stor spridning i tid och rum (slumpmässiga LAU-kontroller), att genomföra **(2b)** målinriktade kontroller dvs. kontroller som genomförs på platser och tider där risken för rattfylleriresor är som störst, att även **(2c)** inrikta kontrollerna mot vissa fordon eller individer där man bl.a. fått tips om eller som man av annan anledning misstänker vara frekventa i RF/drogsammanhang, att **(2d)** genomföra särskilda insatser med ett stort antal synliga kontroller i kombination med **(2e)** olika former av informationskampanjer. Det är också viktigt att **(2f)** ge information till personer som misstänkta för RF/drograttfylleri och försöka motivera dem att söka hjälp för eventuella missbruksproblem.

Det är av stor betydelse att sänka hastighetsnivån **(3)** och en **(3a)** analys skall ligga till grund för var och när den huvudsakliga övervakningen bör utföras med tanke på var olyckor tidigare inträffat och hastighetsnivåer. Det är viktigt att det inte skall vara lätt att förutse var polisen står. Detta kan uppnås genom att kontrollerna har en **(3b)** spridning i tid och rum och inte följer tydliga mönster. Det är också betydelsefullt att även **(3c)** lägre hastighetsöverträdelser blir rapporterade, att det genomförs särskilda **(3d)** insatser mot hastighetsöverträdelser och att dessa och annan

hastighetsövervakning får en stor **(3e)** publicitet. Det har även framgått att **(3f)** användning av rörlig ATK har en möjlighet att bidra till en ökning av den faktiska upptäcktsrisken och därför bör utnyttjas. Vissa myndigheter har dock inte tillgång till rörliga ATK.

Även när det gäller att minska andra former av riskbeteenden i trafiken **(4)** är det viktigt att en **(4a)** analys av olycksstatistik ligger till grund för övervakningen, att det sker särskilda **(4b)** insatser mot vissa typer av riskbeteenden och att det sker informations spridning **(4c)** angående dessa insatser och annan övervakning som syftar till att minska dessa riskbeteenden.

För att uppnå en hög användning av skyddsanordningar **(5)** har forskning visat att **(5a)** insatser så kallade "blitz" i kombination med **(5b)** publicitet är viktiga

Att påverka den fysiska trafikmiljön **(6)** genom samverkan är viktigt liksom att påverka utbyggnad av lämpliga kontrollplatser.

För en ytterligare förklaring av ovanstående arbetssätt hänvisas till bilaga 2.

Värdering med hjälp av bedömningsmall

Grafen används för att bedöma mål (planer), genomförandet av trafiksäkerhetsarbetet och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet. Om mål uttrycks på ett sådant sätt att de går att följa upp och att de uppfyller vad som är tanken med respektive moment erhålls ett grönt värde (3 p). Om mål är oklara eller uttrycks på ett sätt som inte möjliggör uppföljning erhålls ett gult värde (1 p). Om målsättning för viktiga faktorer i ett moment saknas eller är mycket svaga erhålls ett rött värde (0 p). Om genomförandet når upp till en nivå som bedöms som godkänd vad gäller att nå upp till syftet med respektive moment erhålls ett grönt värde (3p). I denna bedömning vägs det in bl.a. total resurstilldelning i ett polisområde eller motsvarande, områdets karaktär och utfall tidigare år. Om tanken med respektive moment bara delvis uppfylls och om genomförandet utifrån bl.a. total resurstilldelning inte når upp till en tillräcklig nivå erhålls ett gult värde. Om tanken med respektive moment i liten grad eller inte alls uppfylls erhålls ett rött värde (0 p). Om det inte går eller är svårt att bedöma om ett moment har uppnåtts erhålls ett vitt värde (0 p). När det gäller värderingen av hur verksamheten följs upp ges ett grönt värde (3 p) om det sker en uppföljning av om tanken med ett visst moment uppfyllts. Följs bara faktorer som ingår i respektive moment delvis upp tilldelas ett gult värde (1 p). Om innehållet i momenten inte alls eller i mycket liten utsträckning följs upp ges ett rött värde (0 p). Hur bedömningen går till åskådliggörs genom att värderingen av moment 1 (minska antal dödade och skadade i trafiken) beskrivs nedan.

Exempel på värdering med hjälp av bedömningsmall: (1) Minska antal skadade och döda i trafiken

Värdering av målformulering

Om målet uttrycks att det skall se en minskning av antal döda och allvarligt skadade erhålls ett grönt värde, såvida det tidigare år förekommit allvarligt skadade och döda i trafiken i området.

Målformuleringen måste således anpassas efter tidigare års skadeutfall. Om inga döda i trafiken i det område målet avser går det givetvis inte att sänka detta värde, men väl ha en målsättning att värdet inte skall öka under kommande år. Om målformuleringen ur det avseendet är bristfälligt erhålls ett gult värde. Formuleras inte ett mål som har beröring med visionen att minska antal skadade och döda erhålls ett rött värde.

Värdering av genomförande

När genomförandet bedöms erhålls givetvis ett grönt värde om antalet allvarligt skadade och döda har sjunkit. Om det tidigare år inte funnits några dödade i trafiken erhålls ett grönt värde om antal allvarligt skadade har minskat och antal döda inte har ökat. Eftersom det kan vara en slump om en allvarlig olycka leder till ett dödsfall eller ej kan ett grönt värde även erhållas om antal allvarliga olyckor sjunkit på ett påtagligt sätt trots att antal döda ligger på samma nivå eller ökat marginellt. Ett gult värde kan erhållas även om antal dödade och allvarligt skadade inte har minskat utan ligger kvar på ungefär samma nivå. Det behöver heller inte automatiskt betyda att ett rött värde erhålls om både antal allvarligt skadade och döda gått upp på ett inte obetydligt sätt. Vid bedömningen tas hänsyn till enstaka omfattande olyckor som påverkar i statistiken, t.ex. en bussolycka med ett stort antal allvarligt skadade och flera döda personer.

Värdering av uppföljning

Ett grönt värde erhålls om det sker en uppföljning av förändringen av utfallet av antal allvarligt skadade och döda jämfört med föregående år. Ett gult värde erhålls om detta bara delvis redovisas. Ett rött värde erhålls om utfallet av antal allvarligt skadade och döda inte alls följs upp.

Moment (siffra i graff)	Bedömning
1. Minska antal dödade och skadade i trafiken	Målformuleringen måste anpassas efter tidigare års skadeutfall och uttryckas på ett sätt att det möjliggör en uppföljning gällande utfallet av antal dödade och allvarligt skadade i trafiken. Vid bedömning av utfallet görs en samlad bedömning av förändringen av antal allvarligt skadade och döda samt om enstaka omfattande olyckor påverkat statistiken. Uppföljningen måste innehålla en jämförelse av förändringen av antal skadade och döda jämfört med föregående år.
2. Minska antal RF/drogpåverkade förare	Utgör en sammanvägning av momenten 2a-f, där fyra eller fler gröna värden bör vara uppfyllda och resten av momenten minst ha gula värden för att ett grönt värde skall erhållas. För att få ett gult värde måste minst gula värden ha uppnåtts i 2a, 2d, 2e och 2f.
2a. Genomföra många kontroller med en stor spridning i tid och rum (slumpmässiga LAU-prov)	För att få ett grönt värde måste det formuleras mål som berör omfattningen på kontrollverksamheten samt spridningen av kontrollerna i tid och rum. För att göra en värdering av nivån på formulerade mål sker en jämförelse med tidigare år, men också en bedömning av omfattningen i förhållande till total resurstilldelning. För att få ett gult värde vad gäller målformulering räcker det med att myndigheten har ett målvärde som fångar upp omfattning på kontrollverksamheten (mått som antal utandningsprov/timmar kontroller). Vid värdering av genomförandet måste det om ett grönt värde skall erhållas ske en omfattande kontrollverksamhet och att dessa kontroller har en stor spridning i tid och rum. För att göra en värdering av nivån på kontrollverksamheten sker en jämförelse

	med tidigare år, men också en bedömning av omfattningen i förhållande till resurstilldelning. För att få ett gult värde vad gäller genomförande räcker det med att omfattningen på kontrollverksamheten ligger i nivå med tidigare års utfall. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten skall omfattningen på kontrollverksamheten framgå samt spridningen i tid och rum. För att få ett gult värde vad gäller uppföljning räcker det med att omfattningen på kontrollverksamheten (mått som antal utandningsprov/timmar kontroller) följs upp.
2b. Målinriktade kontroller	För att få ett grönt värde på målformuleringen måste det specificeras vilken typ av målinriktade kontroller som skall genomföras kopplat till en lokal problembild. Dessutom måste nivån på formulerade mål ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att målformuleringar skall få ett gult värde räcker det inte med att i allmänna termer uttrycka att kontrollerna skall utföras på rätt tid och plats. För att få ett grönt värde vad gäller genomförandet måste det genomföras målinriktade kontroller som är anpassade till den lokala problembilden. Omfattningen måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller uppföljning krävs en uppföljning av om kontrollerna utförts på rätt tid och plats med hänsyn till den lokala problembilden. Det måste då finnas en framtagna lokal problembild.
2c. Inriktade kontroller	För att få ett grönt värde vad gäller målformuleringen krävs konkret information som fångar upp faktorer som är viktiga för syftet med momentet och att omfattning ligger på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. Det räcker inte att i allmänna ordalag hänvisa till INVIT eller att uttrycka att arbetet skall bedrivas enligt PUM för att få ett gult värde. För att grönt värde skall erhållas vad gäller genomförandet måste omfattningen ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få grönt värde vad gäller uppföljning måste omfattningen på de inriktade kontrollerna följas upp och det skall finnas ett analysunderlag eller annan information som kan utgöra ett underlag för bedömning av om syftet med momentet uppfyllts.
2d. Insatser	För att få ett grönt värde vad gäller målformuleringen måste det planläggas minst 3 insatsveckor mot rattfylleri under året (inkluderar de nationella insatsveckorna), där en hög synlighet skall prioriteras, men där det även poängteras att målinriktade och inriktade kontroller skall genomföras. Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total

	resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller genomförande måste det genomföras minst 3 insatsveckor mot rattfylleri under året (inkluderar de nationella insatsveckorna). Huvudinriktningen under insatsveckorna skall vara att genomföra ett stort antal slumpmässiga utandningsprov med inriktning att skapa en hög synlighet, men också att en inte obetydlig del av resurstiden läggs på målinriktade kontroller och inriktade kontroller. Omfattningen ska ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten krävs att det av uppföljning framgår om det skett insatsveckor och att det går att bedöma omfattningen av dessa. Det krävs också att det går att bedöma hur resursåtgången fördelats på slumpmässiga utandningsprov, målinriktade kontroller och inriktade kontroller.
2e. Info-spridning	För att få ett grönt värde avseende målformulering krävs att mål berör lokala informationskampanjer, informationsspridning vid rattfylleriinsatser och informationsspridning vid vissa andra dagar på året. Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning. För att få ett grönt värde vad gäller genomförandet krävs att info-spridning sker i samband med rattfylleriinsatser, men även att riktad informationsspridning genomförs vid andra tider på året och att det genomförs vissa lokala informationskampanjer mot utvalda platser, tillställningar, företag eller andra typer av organisationer. Omfattningen på informationsspridningen vägs in i bedömningen av vilket värde som skall erhållas. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten krävs att det av uppföljningen framgår vilken informationsspridning beträffande rattfylleri som skett under året och dess omfattning.
2f. Ge information om/motivera vård	För att få ett grönt värde vad gäller målformulering skall ett mål finnas att rattfylleri/drograttfyllerister i samband med att brott uppdagas skall erbjudas att få kontakt med socialtjänsten eller beroendevården, att polisen skall verka för att det genomförs motiverande samtal samt att kontakt tas med personer som misstänks vara notariska rattfyllerister för att ge information om/motivera vård. För att få ett grönt värde vad gäller genomförande skall minst 75 % av de som misstänks för rattfylleri/drograttfylleri i samband med att brott uppdagas erbjudas kontakt med socialtjänsten eller beroendevården. Polisen skall verka för att det genomförs motiverande samtal. Dessutom skall kontakt tas med minst 50% av de som misstänks vara notariska rattfyllerister i syfte att

	ge om information om/motivera vård. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten skall det framgå hur många procent av de som misstänks för rattfylleri som i samband med att brott uppdragats erbjudits kontakt med socialtjänsten eller beroendevården. Det skall också framgå aktiviteter som vidtas för vad gäller motiverande samtal samt hur många procent som kontaktats av dem som misstänks vara notariska rattfyllerister för att ge dem information om/motivera vård.
3. Sänkt hastighet	Utgör en sammanvägning av momenten 3a-f, där fyra eller fler gröna värden bör vara uppfyllda och resten gula för att få ett grönt värde. För att få ett gult värde måste minst gula värden ha uppnåtts i 3a, 3d och 3e.
3a. Analys av olycksstatistik och hastighetsnivå till grund för övervakning	För att få ett grönt värde vad gäller målvärderingen skall det formuleras mål som utgår från att det skett en analys av risken för olyckor (olycksstatistik, hastighetsnivå och andra omständigheter). Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller genomförande skall huvuddelen av hastighetsövervakning bedrivas på vägavsnitt och på tidpunkter då risken för olyckor är särskilt stor. Omfattningen skall ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten skall det framgå när och var övervakningen skett i förhållande till var och när risken för olyckor är särskilt stor.
3b. Spridning av kontroller i tid och rum (ej följa mönster)	För att få grönt värde vad gäller målformulering skall det formuleras mål som bidrar till att kontrollerna sprids i tid och rum. Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller genomförandet skall kontrollerna inte vara förutsägbara utan det skall finnas en spridning i tid och rum. Omfattningen skall ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten skall det framgå hur spridning av kontrollerna är fördelade i tid och rum.
3c. Rapportera även lägre hastighetsöverträdelser	För att få grönt värde avseende målformulering skall det formuleras mål som bidrar till att även lägre hastighetsöverträdelser beivras. För att få grönt värde vad gäller genomförande skall risken att bli rapporterad för lägre hastighetsöverträdelser i förhållande till att bli rapporterad för andra hastighetsöverträdelser varken vara för låg eller för hög. Rikspolisstyrelsen har för närvarande (2013) en

	inriktning att minst 25 % av hastighetsöverträdelserna skall hamna inom intervallet under 10 km/h. För att få grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten skall fördelning av olika hastighetsöverträdelser framgå.
3d. Insatser	För att få ett grönt värde vad gäller målformuleringen måste det planläggas minst 2 längre insatser mot hastighetsöverträdelser under året. De skall rikta in sig mot minst ett utvalt vägavsnitt i en sådan omfattning att det finns möjlighet att påverka hastigheten där. Målsättningar gällande andra kortare typer av insatser skall också förekomma, t.ex. att genomföra insats utanför en viss skola där det inkommit mycket klagomål och där det finns indikationer på att hastighetsnivån är hög. Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller genomförandet måste det utföras minst 2 längre insatser mot hastighetsöverträdelser under året. Inriktningen under insatserna skall vara att genomföra kontrollerna på minst ett vägavsnitt där det är särskilt viktigt att minska hastigheten och att insatserna har en sådan omfattning att de har möjlighet att påverka hastigheten. Dessutom skall det genomföras andra kortare insatser. Omfattningen skall ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten krävs att det av uppföljningen går att bedöma omfattningen och vad gäller de längre insatserna även effekterna av insatserna.
3e. Info-spridning	För att få ett grönt värde avseende målformulering krävs att mål berör lokala informationskampanjer och riktad information för att påverka vissa målgrupper att minska hastigheten. Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning. För att få ett grönt värde vad gäller genomförandet krävs att det genomförs lokala informationskampanjer och riktad information mot vissa målgrupper. Omfattningen på informationsspridningen vägs in i bedömningen av vilket värde som skall erhållas. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten krävs att det av uppföljningen framgår omfattning på lokala informationskampanjer och riktad information.
3f. Använda rörlig ATK	För att få ett grönt värde vad gäller målformulering skall det formuleras mål som utgår från att det skett en analys av risken för olyckor och var rörlig ATK kan komma till bäst användning (olycksstatistik, hastighetsnivå och andra omständigheter). Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till möjligheterna att använda rörlig ATK. För att få ett grönt värde vad gäller genomförande skall rörlig ATK

	har utnyttjas på ett bra sätt för att komplettera övrig hastighetsövervakning. Omfattningen skall ligga på en rimlig nivå i förhållande till möjligheterna att använda rörlig ATK. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp användning av rörlig ATK skall det framgå omfattningen på användningen och analysen av varför rörlig ATK används på viss plats under viss tidsperiod.
4. Minska övriga former av riskbeteenden	Utgör en sammanvägning av momenten 4a-c, där minst två värden måste vara gröna och det tredje gult för att ett grönt värde skall kunna erhållas. För att få ett gult värde måste alla tre värden minst vara gula.
4a. Analys av olycksstatistik till grund för övervakning	För att få ett grönt värde vad gäller målvärderingen skall det formuleras mål som utgår från att det skett en analys av var, när och varför olycksrisken är hög. Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller genomförande skall huvuddelen av övervakningen bedrivas på vägavsnitt, på tidpunkter och mot riskbeteenden som skapar den högsta olycksrisken. Omfattningen skall ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten skall det framgå när och var övervakningen skett i förhållande till var och när risken för olyckor är särskilt stor. Det skall också framgå mot vilket riskbeteende arbetet inriktas mot och grunden för detta.
4b. Insatser	För att få ett grönt värde vad gäller målformuleringen måste det, om det inte finns starka skäl mot detta, planläggas minst en insats mot trimmade mopeder under våren och hösten i en sådan omfattning att det finns en möjlighet att påverka detta felbeteende. Det skall också finnas en målsättning att genomföra minst två insatser mot minst ett utvalt vägavsnitt eller plats vad gäller visst riskbeteende. Dessutom skall det formuleras målsättningar gällande andra kortare typer av insatser, t.ex. rapportera dem som inte följer regler vid cirkulationsplats. Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få ett grönt värde vad gäller genomförandet måste det genomföras minst en insats mot trimmade mopeder på våren och en på hösten (om inte starka skäl talar för annat). Insatserna skall ha en sådan omfattning att de har möjlighet att påverka detta felbeteende. Det skall också utföras insatser mot minst ett utvalt vägavsnitt eller plats vad gäller visst riskbeteende. Dessutom skall det genomföras andra kortare typer av insatser. Omfattningen skall ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär

	För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten krävs att det av uppföljningen går att bedöma omfattningen på insatserna. Dessutom när det gäller de lite längre insatserna var och när övervakningen skett i förhållande till var och när risken för olyckor är särskilt stor samt orsaken till att ett visst riskbeteende prioriterats
4c. Info-spridning	För att få ett grönt värde avseende målformulering krävs att mål berör lokala informationskampanjer och även riktad information till vissa målgrupper. Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning. För att få ett grönt värde vad gäller genomförandet krävs att det genomförs lokala informationskampanjer och riktad information mot vissa målgrupper. Omfattningen på informationsspridningen vägs in i bedömningen av vilket värde som skall erhållas. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten krävs att det av uppföljningen framgår omfattning på lokala informationskampanjer och riktad information.
5. Hög användning av skyddsanordningar	Utgör en sammanvägning av momenten 5a-c, där minst två värden måste vara gröna och det tredje gult för att ett grönt värde skall kunna erhållas. För att få ett gult värde måste alla tre värden vara minst vara gula.
5a. Insatser	För att få grönt värde vad gäller målformulering måste det planeras insatser i områden/orter där det finns särskilt skäl att höja bilbältesanvändningen. Mer geografiskt spridda insatser bör också förekomma. Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär. För att få grönt värde vad gäller genomförande måste det genomföras insatser i områden/orter där det finns särskilt skäl att höja bilbältesanvändningen och omfattningen på insatserna skall vara sådana att det finns chans att påverka bältesanvändningen. Mer geografiskt spridda insatser bör också förekomma. När det gäller arbetet för att påverka användningen av bilbälte skall den ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning och områdets karaktär För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp krävs att omfattningen och effekten av aktiviteten redovisas när det gäller insatser i orter/områden som det finns särskilt skäl att höja bilbältesanvändningen. Vid andra insatser räcker det med att omfattningen redovisas.
5b. Info-spridning	För att få ett grönt värde avseende målformulering krävs att mål berör lokala informationskampanjer och även riktad information till vissa målgrupper. Nivån på formulerade mål måste ligga på en rimlig nivå i förhållande till total resurstilldelning. För att få ett grönt värde vad gäller genomförandet krävs att det genomförs lokala informationskampanjer och riktad information

	mot vissa målgrupper. Omfattningen på informationsspridningen vägs in i bedömningen av vilket värde som skall erhållas. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten krävs att det av uppföljningen framgår omfattning på lokala informationskampanjer och riktad information.
6. Bidra till att förbättra fysisk trafikmiljö samt påverka utbyggnaden av kontrollplatser	För att få ett grönt värde krävs vad gäller målformuleringen att det definieras mål gällande samverkan med aktörer i syfte att förbättra den fysiska miljön samt för utbyggnaden av kontrollplatser. För att få ett grönt värde vad gäller genomförande krävs att det skett en samverkan med andra aktörer vad gäller att förbättra den fysiska miljön samt utbyggnaden av kontrollplatser. Omfattningen på samverkan vägs in i bedömningen av vilket värde som skall erhållas. För att få ett grönt värde vad gäller att följa upp verksamheten krävs att det av uppföljningen framgår vilken typ av samverkan som skett, dess omfattning och effekterna av denna samverkan.

Referenser

- Adams, J.S. (1965). Inequity in social exchange. In Berkowitz, L. (red.) *Advances in experimental social psychology* (Vol II). New York : Academic Press.
- Ahlberg, J. & Knutsson, J. (1988). *Upptäcksrisken*. BRÅ-rapport. Stockholm: Allmänna förlaget.
- Andersson, G. (1991). *Effekter på hastigheter av intensifierad övervakning med radar*. Nr 6. Linköping: Transportforskningsberedningen och Statens väg och trafikinstitut.
- Andersson, G., Gustafsson, S. & Larsson, J. (2007). *Analys av polisens alkoholutandningsprov i fem län åren 2001-2003*. VTI rapport 34-2006. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Argyris, C. (1999). *On Organizational Learning*. Cambridge, Massachusetts: Blackwell Publ.
- Argyris, C. & Schön, D. A. (1996). *Organizational Learning II – Theory, Method and Practice*. USA: Addison-Westley Inc.
- Armour, M., (1984) *A Review of the Literature on Police Traffic Law Enforcement*. Proceedings of the 14th Australian Road Research Board Conference, 14(1), sidan17-24.
- Aarts, L. & Van Schagen, I. (2006). Driving speed and risk of road crashes: A review. *Accident Analysis and Prevention* (38): 215-224.
- Axup, D.R. (1990) *Enforcement: a review of Australian techniques*. In proceedings of the 15th Australian Road Research Board ARRB Conference, 26-31 August, 1990, Darwin, Northern Territory.
- Bailey, P.K. (1987). Vehicle deployment options for traffic enforcement operations: The effect on road user behaviour. *Journal of Behavioural Sciences* 46 (2) sidan. 111-123.
- Barnes, J.W., (1984) *Effectiveness of Radar Enforcement*. Wellington, Nya Zeeland: Road Traffic Safety Research Council.
- Berg, Y., Berglind, Å., Forsman, Å., Ifver, J., Johansson, Ö., Larsson, P., Lindholm, M., Melkersson, M., Strandroth, J. & Vadeby, A. (2010). Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2009. Publikation 2010:44. Borlänge: Trafikverket.
- Bernhoft, I. M.; Hels, T., Rendsvig, T. L. & Orozova-Bekkevold, I. (2007). *Karakteristik af spiritusbilisten*. Rapport 1. Kongens lyngby: Danmarks transportforskning/DTU (Danmarks tekniska universitet).
- Bennett, T. & Wright, R. (1984). *Burglars on burglary*. Hampshire: Gower.
- Bolman L. & Deal, T. (2005). *Nya perspektiv på organisation och ledarskap*. Lund: Studentlitteratur.
- Brunsson, N. (1989) *The Organisation of Hypocrisy: Talk, Decision and Action in Organisations*, New York: John Wiley sons.
- Brunsson, N. (1993) 'Ideas and Actions. Justification and Hypocrisy as an Alternative to Control', *Accounting, Organisation and Society*, 18(6): 489–506.

Referenser

Bruzeliuz, L.-H. & Skärvad, P.-H. (1989). *Integrerad organisationslära*. Lund: Studentlitteratur.

Brå (2012). Rapport 2012:13. *Brottsutvecklingen i Sverige 2008-2011*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet

Cameron, M.; Elvik, R. (2008). *Nilsson's Power Model connecting speed and road trauma: Does it apply to urban roads?* Paper presented at 2008 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, November 2008, Adelaide, Australia.

Carlsson, U. & Wiman, A. (2011). *Slutrapport för projektet mobila AKT III*. TRV 2010/8872. Borlänge: Trafikverket.

Cedersund, H.-Å. (2008). *Hur påverkades hastigheterna av höjda böter?* VTI notat 19-2008. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.

Clarke, R.V. & Cornish, D.B. (1985). Modeling Offenders' Decisions: A Framework for Research and Policy. *Crime and Justice* (6):147-185

Clayton, A. (1997). *Which Way Forward? A review of drink driving countermeasures in selected countries world-wide*. British institute of traffic education research. London: Portman Group.

Cohen, M. & March, J. C. (1974). *Leadership and Ambiguity*. New York: McGraw-Hill

Corbett, C. & Simon, F. (1992). Decisions to break or adhere to the rules of the road, viewed from the rational choice perspective. *The British journal of criminology* 32 (4): 537-549.

Cornish, D. & Clarke, R. (1986). *The Reasoning Criminal – Rational Choice Perspectives on Offending*. New York: Springer Verlag.

Council, F.M. (1970). *A study of the immediate effects of enforcement on vehicular speeds*. North Carolina: Highway Safety Research Centre, University. North Carolina.

Cromwell, P. (1999). *In their own words: Criminal on crime*. Los Angeles: Roxbury.

Department of Transport / Home Office (1988). *Road Traffic Law Review Report*. London: HMSO.

Delhomme, P., Vaa, T., Meyer, T., Harland, G., Goldenbeld, C., Järmärk, S., Christie, N., Rehnova, V. (1999). *Evaluated road safety media campaigns: An overview of 265 evaluated campaigns and some meta-analysis on accidents*. EC, Deliverable 4. Gadget project.

Derby, A. (1991). *Overview. Safety-Belt Use: Where we've Been and Where we Must Go*. In proceedings of the National Leadership Conference on Increasing Safety-Belt use in the U.S. January 10-12 1991.

Dussault, C. (1991). *Seat Belt Use: The Quebec Experience*. In proceedings of the National Leadership Conference on Increasing Safety-Belt use in the U.S. January 10-12 1991.

Ekman, G. (1999). *Från text till batong – Om poliser, busar och svennar*. Stockholm:

Referenser

Ekonomiska forskningsinstitutet vid Handelshögskolan.

Elvik, R. (2005). Speed and road Safety. Synthesis of Evidence from Evaluation Studies. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* Nr: 1908, sidan 59-69.

Elvik, R. (2009). *The Power model of the relationship between speed and road safety. Update and new analyses*. Report 1034. Institute of Transport Economics, Oslo.

Elliott, B. (1993). *Road Safety Mass Media Campaigns: A Meta Analysis*. Report CR 118, Canberra: Federal Office of Road Safety.

ETSC (1999). *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*. Bryssel, Belgien: European Transport Safety Council.

ETSC (2013). *Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target? 7 th Road Safety PIN Report*. Bryssel, Belgien: European Transport Safety Council.

Evans, L. (1991) *Traffic Safety and the Driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.

Fattah, E.A. (1980). Commentary on Cook: The implications of deterrence and incapacitation research for policy evaluation I: C.H. Foust & D.R. Webster (red.). *An anatomy of criminal justice: A system overview*. Lexington: Lexington Books.

Fattah, E.A. (1983). A critique of deterrence research with particular reference to the economic approach, *Canadian Journal of Criminology* 25, sidan 79-90.

Fildes, B.N. & Lee, S. (1993) *The speed review: road environment, behaviour, speed limits, enforcement and crashes* + appendix of speed workshop papers. Canberra, ACT, Federal Office of Road Safety FORS /Rosebery, NSW, Roads and Traffic Authority of New South Wales RTA, Road Safety Bureau RSB.

RPS (2012). *Polisens trafiksäkerhetstrategi och arbete mot kriminella på vägnätet*. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.

RPS (2013). *Uppföljande inspektion inom trafiksäkerhetsområdet*. Tillsynsrapport 2013:1. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.

Forsman, Å. (2009). *Utvärdering av projektet Nationell samverkan mot alkohol och droger i trafiken enligt Skellefteåmodellen. Kvantitativ uppföljning av processen*. VTI notat 3-2009. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.

Forsman, Å., Gustafsson, S. & Varedian, M. (2007). *Rattfylleriets omfattning. En metodstudie i Södermanlands, Örebro och Östergötlands län*. VTI rapport 599. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.

Forward, S. & Ojala, M. (2007). *Polisens attityder till trafikövervakning. En jämförelse mellan år 1999 och år 2007*. VTI rapport 616. Väg- och transportforskningsinstitutet.

- Goldkuhl G. & Röstlinger, A. (2012). *Förändringsarbete och förändringsanalys enligt SIMMetoden*. Forskningsgruppen VITS. Linköping: Institutionen för industriell och ekonomisk utveckling, Linköpings universitet.
- Gras, M. E., Cunill, M., Sullman, J.M., Planes, M. & Aymerish, M. (2004). *Self-reported aberrant driving behavior in a sample of Spanish drivers*. Paper presented at the International Conference on Traffic and Transport Psychology, Nottingham, UK.
- Grant, B.A. (1991) *Canadian seat belt wearing rates, promotion programs and future directions*. In proceedings of the Conference Strategic Highway Research Program and Traffic Safety on Two Continents, Gothenburg, Sweden, September 18-20, 1991.
- Gustafsson, S. & Forsman, Å. (2012). *Analys av rattfylleriolyckorna. Var och när sker olyckorna?* VTI notat 14-2012. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Gustafsson, S., Forward, S., Larsson, J., Simonsson, L., Sörensen, G. & Vadeby, A. (2012). *Vägtrafikens hastigheter. Kunskapsinventering*. VTI notat 6-2012. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Haas, K. J., Jones, B. P & Kirk, A. R. (2003). *The effect of law enforcement deployment patterns on motorists' speeds*. SPR 304-161. Oregon, USA: Oregon Department of Transportation and Federal Highway Administration.
- Hakkert, A. S & Gitelman, V (1998). *The evaluation of focused police enforcement in Israel, some results*. VTI konferens 10A:5. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.
- Hauer, E. (1971) Accidents, overtaking and speed control, *Accident Analysis & Prevention*, 3(1), p 1-14.
- Hauer, E. & Bonneson, J. (2006). *An Empirical Examination of the Relationship Between Speed and Road Accident based on Data by Elvik, Christensen and Amundsen*. Report prepared for project NCHRP 17-25. 09-20-2006
- Henshel, R.L. & Carey, S.H. (1975). Deviance, deterrence and knowledge of sanctions I: R.L. Henshel & R.A. Silverman (red.) *Perception in criminology*. Columbia. New York: University Press.
- Holgersson, S. (2005). *Yrke: Polis – Yrkeskunskap, motivation, IT-system och andra förutsättningar för polisarbete*. Linköping: Doktorsavhandling, Institutionen för datavetenskap, Linköpings universitet.
- Holgersson, S. (2007). *Kartläggning av svenska polisens narkotikabekämpning*, Rapport 23. Stockholm: Mobilisering mot narkotika, Socialdepartementet.
- Holgersson, S. (2008). *Spelar skillnader i arbetsprestation mellan poliser någon egentlig roll?* Rapport 006-2008. Växjö: Växjö universitet.
- Holgersson, S. (2013) 'Sättet att bygga fasader inom svensk polis – En analys av presenterad bild jämfört med verkligt utfall', [The process of building facades within the Swedish police – An analysis of the displayed image compared to the real outcome], *Nordisk tidskrift för kriminalvetenskap*, (1): 112–30.

Referenser

- Holgersson, S. & Knutsson, J. (2011). *Polisens arbete mot narkotika*. Rikspolisstyrelsens utvärderingsfunktion. Rapport 2011:1. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- Homel, R.J. (1986). *Policing the drinking driver: random breath testing and the process of deterrence*. Australien, Canberra: ACT, Federal Office of Road Safety FORB.
- Homel, R.J. (1988) *Policing and punishing the drinking driver: a study of general and specific deterrence*. New York: Springer-Verlag.
- Homel, R.J. (1990) Drinking and driving: global perspectives: Australia. In: *Effective strategies to combat drinking and driving* : an edited collection of papers presented at the International Congress on Drinking and Driving, Edmonton, Alberta, Canada, Mars 28-30, 1990.
- Homel, R. & Wilson, P. (1988) Law and road safety: strategies for modifying the social environment, with particular reference to alcohol control policies. *The Australian and New Zealand Journal of Criminology*, 21, sidan. 104-116.
- Ifver, J. & Rydgren, H. (2008). *Effekten av alkoholutandningsprov på antal dödsolyckor*. PM. Publ nr 2008-09. Borlänge: Vägtrafikinspektionen.
- Johansson, R. (1992). *Vid byråkratins gränser Om handlingsfrihetens organisatoriska begränsningar i klientrelaterat arbete*. Doktorsavhandling. Lund: Lunds universitet.
- Kloeden, C.N., McLean, A. J. & Gloonek, J. (2002). *Reanalysis of Travelling speed and the risk of crash involvement in Adelaide South Australia*. Adelaide: Australian Transport Safety Bureau. Road Accident Research Unit, Adelaide University.
- Knopf, D., Park, J., Brindis, C., Mulye, T-P & Irwin C. (2007). *Matern Child Healt Journal* 11:335-345
- Koornstra, M.J. (1993). *Police enforcement: A European evaluation*. Paper for the 73rd Annual TRB Meeting in Washington January 1994. SWOV report D-93-27. Holland: SWOV Institute for Road Safety Research.
- Land, A. & Nilsson, G. (2002). *Vilken eller vilka orsaker finns bakom trafikolyckan?* VTI notat 6-2002. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Larsson, J. (2013). *Cykelhjälm användning i Sverige 1988–2012 Resultat från VTI:s senaste Observationsstudie*. VTI notat 12-2013. Linköping: VTI.
- Larsson, J. & Gustafsson, S. (2005). *Vad är en effektiv trafikövervakning?* En litteraturstudie. VTI notat 42-2005. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Larsson, J., Henriksson, P. och Yahya M-R (2012). *Bilbältesanvändning i Sverige 2012*. VTI notat 7-2013. Linköping: VTI.
- Lave, C.A. (1985). *The 55 mph limit: Variance kills, not speed*. Unpublished paper presented to the Transportation Research Board, January 1985.
- Leggett, L.M.W. (1990) *Innovative quality control-based programme helps police combat road toll*. *Highway Engineering in Australia*, (February, 1990).

Leggett, L.M.W. (1993) *Enforcement. for road safety - Towards optimum management of resources*. Paper presented at: Safely On The Road - To the 21st Century. 19-20 October 1993. Canberra ACT Australia.

Makinen, T., Wittink, R.D. & Hagenzieker, M.P. (1991) *The use of seat belts and contributing factors: an international comparison*. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.

Mathijssen, M.P.M. (1991) *Efficient politietoezicht op alcohol in het verkeer : verslag van een éénjarig experiment in de subregio Leiden*. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Mathijssen, M.P.M. (1992) *Rijden onder invloed in Nederland, najaar 1991 : verslag van een onderzoek naarhet alcoholgebruik van automobilisten in weekeindnachten*. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, SWOV.

Mathijssen, M.P.M. & Wesemann, P. (1993). The role of police enforcement in the decrease of DWI in the Netherlands, 1983-1991. In Utzelmann, H.-D. et al. (eds.). *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*. Cologne: Verlag TÜV Rheinland.

Maureen, G. (2004). What Gets Measured Gets Done. *Journal of Quality & Participation* 27 (4):21-27.

McInerney, R., Cairney, P., Toomath, J., Evans, J & Swadling, D. (2001). *Speed enforcement in Australasia: Practice – Performance Measures – Outcome Measures*. Sydney: Austroads Inc. Sydney.

Merton, R. (1968). *Social Theory and Social Structure*. New York: Free Press.

Miller, G. (1996). *Hierarkins ekonomi: att styra effektiva organisationer*. Stockholm: SNS förlag.

Mintzberg, H. (1994). *The Rise and Fall of Strategic Planning. Reconceiving Roles for planning, Plans, Planners*. New York: Free Press

Nilsson, G. (2004). *Trafiksäkerhetsåtgärder och efterlevnad. Hastighetsanpassning, användning av bilbälte och nykter som bilförare*. VTI meddelande 951. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.

Nilsson, G. (2004). *Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety*. Bulletin 221. Lund: Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society.

Nilsson, G., Andersson, G., Björketun, U. & Larsson, J. (2001). *Några trafiksäkerhetsåtgärder och samhällsekonomi*. VTI notat 71-2011. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.

Norberg, P (2004). *Problemorienterad trafikövervakning i tätort*. EK50-A 2003:24403. Skyltfonden, Borlänge: Vägverket.

Nordström, M. & Lagsten, J. (2013). *Investigating rationality, in concept and use, in a model for IT maintenance and governance*. The 2nd international SIG Prag Workshop on "IT Artefact Design & Workpractice Improvement" June 5, 2013, Tilburg, the Netherlands.

Phillips, R.O., Ulleberg, P. & Vaa, T. (2009). Do road safety campaigns work? I Forward, S. och Kazemi, A. (red). *A theoretical approach to assess road safety campaigns: Evidence from seven European countries*. Cast Projekt. Bryssel: Belgian Road Safety Institute.

Referenser

- Presland, R & Hosking, P. (2003). *Westroads - Not Just for the Outback*. Road safety research, policing and education conference. Roads and Traffic Authority. Sydney, New South Wales, Australia.
- Polismyndigheten i Skåne (2013). *Verksamhetsplan. Länsoperativa avdelningen*. Malmö: Polismyndigheten i Skåne.
- Riedel, W., Rothengatter, T. & de Bruin, R. (1988). Selective Enforcement of Speeding Behaviour. In Rothengatter, T. & de Bruin, R.A (red). *Road User Behaviour: Theory and Research*. sidan 578-583.
- RPS (2009). *Polismyndigheternas strategiska arbete inom trafiksäkerhetsområdet*. Tillsynsrapport 2009:7. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- RPS (2012). *Statistik över registreringar gjorda med automatisk trafiksäkerhetskamera för hela riket 2012*. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- RPS (2013a). *Uppföljande inspektion inom trafiksäkerhetsområdet*. Tillsynsrapport 2013:1. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- RPS (2013b). *Polisens årsredovisning 2012*. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- RPS (2013c). *Tertialrapport 1, 2013. Redovisning enligt regleringsbrevets återrapporteringskrav*. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- Rooijers, A.J. (1990). *Gericht verkeerstoeyicht op rijsnelheid binnen de bebouwde kom van Rotterdam. Eindrapport*. Report Vk 90-19. Haren, Netherlands: Traffic Research Centre, University of Groningen.
- Rooijers, A.J. (1991). *De invloed van gericht verkeerstoeyicht, signaaldrempels en 'feedback' - bebording op de rijsnelheid van automobilisten binnen de bebouwde kom van Amsterdam*. Report Vk 91-01. Haren, Netherlands: Traffic Research Centre, University of Groningen.
- Roope, S.S. & Brackett, R.Q. (1981). *Evaluation of scheduling by high accident location*. Texas: Texas Transport Institute.
- Rothengatter, T. (1982). The Effects of Police Surveillance and Law Enforcement on Driver Behaviour, *Current Psychological Reviews*, 2, sidan 349-358.
- Saunders, C.M. (1977). *A study of increased intensity of traffic enforcement as a means of reducing accidents*. Perth. Western Australia: Research and Statistics Division, Road Traffic Authority.
- Sanderson, J. T. (1982) *Speed control: Paper 5: effectiveness of speed enforcement procedures*. Melbourne, Victoria: Royal Automobile Club of Victoria RACV.
- Sanderson, J. T. & Cameron, M.H. (1982), *Speed control*. Royal Automobile Club of Victoria (RACV) Ltd., Melbourne, Victoria: Traffic and Safety Department.
- Sherman, L.W. (1990). Police Crackdowns: Initial and Residual Deterrence. I: M. Tonry & N. Morris (red.) *Crime and Justice: A Review of Research*, vol 12. Chicago: University of Chicago Press.

Referenser

Shinar, D. & Stiebel, J. (1986) The effectiveness of stationary versus moving police vehicles on compliance with the speed limit, *Human Factors*, 28(3), sidan 365-371.

Skubak Tillyer, M. & Kennedy, D. (2008). Locating focused deterrence approaches within a situational crime prevention framework. *Crime Prevention and Community Safety* (10): 75-84.

Southgate, P. & Mirrlees-Black, C. (1991) *Traffic policing in changing times*. Home Office Research and Planning Unit. Home Office Research Study, Nr 124. London: Home office.

Spolander, K. (1997). *Fordonsförarens brottsbelastning. Jämförelse mellan olycksinblandade och olycksfria motorfordonsförare*. Stockholm: Statistiska centralbyrån.

Svedung, C. (2005). *Hastigheter och tidluckor 2004*. Publikation 2005:2. Borlänge: Vägverket Konsult.

Svensson, M. (2005). *Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet. Lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner*. Research Report in Sociology of law 2005:1. Sociologiska institutionen. Lund: Lunds universitet.

Sullman, M. J.M., Meadows, M.L. & Pajo, K. (2002). Aberrant driving behaviours amongst New Zealand truck drivers. *Transportation Research Part F. Traffic psychology and Behaviour* (5): 217-232.

SUNflower (2003). *A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*. Holland: SWOV Institute for Road Safety Research.

Tay, R (2005). *Drink driving enforcement and publicity campaigns: are the policy recommendations sensitive to model specification?* Accident Analysis and Prevention. Vol 37. sidan 259–266.

Trafikanalys (2013). *Vägtrafikskador 2012*. 2013:9. Stockholm: Trafikanalys.

Trafikverket (2010). *Ökad säkerhet på motorcykel och moped – Gemensam strategi för åren 2010-2020*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2013). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen år 2012. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*. 2013:089. Trafikverket: Borlänge.

Ydén, K. (2008) *'Kriget och karriärsystemet. Försvarmaktens organiserande i fred'*, [The war and the system of career. The national defence organising during peace], Doktorsavhandling, Handelshögskolan, Göteborg: Göteborgs universitet.

Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: A review of the literature*. Australien: Accident Research centre, Monash University.

Vaa, T. (1993) *Politiets trafikkontroller: Virkning på atferd og ulykker. En litteraturstudie*. 204/1993. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Vaa, T., Assum, T., Ulleberg, P & Veisten, K (2004) *Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker – forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet*. TØI rapport 727/2004. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Vaa, T., Christensen, P & Ragnøy, A. (1995). *Politiets fartkontroller: Virkning på fart og subjektiv oppdagelsesrisiko ved ulike overvåkningsnivåer*. TØI rapport

Referenser

301/1995. Oslo: Transportökonomisk institutt.

Vadeby, A. & Forsman, Å. (2012). *Hastighetsspridning och trafiksäkerhet*. VTI rapport 746. Linköping: Väg- och trafikinstitutet.

Vectura (2010). *Rapport: Hastigheter motorcykeltrafik 2010*. PM. Stockholm: Vectura.

Vägverket (2001). *Sektorsuppgifter och myndighetsutövning*. Effektkatalog. Vägverket 2001:76. Borlänge: Vägverket.

Vägverket (2008). *Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet - aktörssamverkan mot nya etappmål 2020*. Vägverket 2008:31. Borlänge: Vägverket.

Wahlin, L. (1999). *Den rationella inbrottstjuven? En studie om rationalitet och rationellt handlande i brott*. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds Universitet.

Wiklund, M. (2009). *Utvärdering av projektet Nationell samverkan mot alcohol och droger I trafiken enligt Skelleftemodellen. Samhällsekonomisk bedömning*. VTI notat 5-2009. Linköping: VTI.

Wilson, D., Croxson, B. & Atkinson, A. (2006). What gets measured gets done. Headteachers' responses to English Secondary School Performance Management System. *Policy Studies* 27 (2):153-171

Wortley, R. (1998). A two-stage model of situational crime prevention. *Studies on Crime and Crime Prevention*, 7 (2). Sidan 173-188.

Woxblom, C., Holgersson, S. & Dolmén, L. (2008). *Polisens sätt att genomföra och redovisa LAU-tester. En explorative studie av polisens trafiksäkerhetsarbete*. Solna: Polishögskolan.

Østvik, E. & Elvik, R. (1990). The effects of speed enforcement on individual road user behaviour and accidents I: M.J. Koornstra, & J. Christensen (red.). *Enforcement and Rewarding: Strategies and Effects*. Proceedings of the International Road safety Symposium i Köpenhamn, Danmark, September 19-21, 1990. Nederländerna.