

Skyltfonden

EK50 2008: 4697

# **Åtgärder för bättre hastighetsövervakning**

Heléne Haglund

## Sammanfattning

Inledningsvis är detta tre delstudier som syftar till att komma med förslag på åtgärder för bättre hastighetsövervakning. Dessa studier beviljades ekonomiskt bidrag från Vägverkets Skyltfond den 2 juni 2008. Här kommer en redogörelse för studiernas syften som de beskrevs i ansökan till Skyltfonden samt hur de framställs i de befintliga studierna. Anledningen till detta beror på att två av studierna har fått något ändrade syften i förhållande till de syften som angavs i ansökan till Skyltfonden.

Delstudie 1: ”Innebär att göra en utvärderingsstudie där jag undersöker vilka tider och platser som bilister ofta kör för fort på och sedan jämföra denna statistik med vilka tider trafikpoliserna arbetar och vilka platser där de oftast gör fartkontroller”. Detta syfte ändrades till; ”Syftet med den här studien är att göra en sammanställning över antal utfärdade fortkörningsböter på olika vägar, månader och tidpunkter som polisen utfört under 2007. Dessutom syftar studien till att undersöka om det finns någon skillnad mellan länen när det gäller dessa frågor”. Anledningen till att jag tog bort *tider och platser som bilister ofta kör för fort på* ur syftet berodde på att jag använde mig av Vägverkets mätpunkter med slang och slinga som mäter hastigheten på ett antal vägar i hela Sverige. Det var dock svårt att utifrån detta material jämföra polisens utfärdande av fortkörningsböter på ett bra sätt.

Delstudie 2: ”Innebär att göra en observationsstudie där jag följer med trafikpolisen i några län under ett par veckors tid samt intervjuar trafikpoliserna om deras arbete. Det vore även intressant att intervjua fortkörarna om anledningen till att de kör för fort”. Detta syfte ändrades till; ”Syftet med den här studien är att undersöka hur trafikpolischefer och trafikpoliser i tre län ser på Rikspolisstyrelsens riktlinjer för hur trafiksäkerhetsarbetet ska utföras. Detta görs genom att studera hur ett antal punkter som Rikspolisstyrelsen har angett i sina riktlinjer används när det gäller utförandet av hastighetskontroller under frågeställningarna ett, två och tre. Dessutom studeras synen på styrningen och trafiksäkerhetsarbetets status under frågeställningarna fyra och fem”.

Anledningen till att syftet ändrades berodde dels på att jag var med trafikpolisen under en halv dag och då märkte att det inte kändes etiskt försvarbart att vara med när polisen utfärdade böter till bilister. Dessutom har polisen regler som innebär att de inte får ha privatpersoner med i bilarna vilket också innebar ett stort problem för genomförandet av observationsstudien. Dessa faktorer ledde fram till att jag beslutade mig för att utföra telefonintervjuer med trafikpolischefer och trafikpoliser om deras arbete istället.

Delstudie 3: ”Innebär att göra ett urval av de som blivit bötfällda för fortkörning i fartkameror och sedan intervjua dem om anledningen till deras fortkörning. Eftersom det är meningen att människor skall uppmärksamma fartkamerorna och man från Vägverkets sida vill bötfälla så få som möjligt så är det intressant att få reda på vilka orsaker som ligger bakom bilisters beteenden vid fartkamerorna”. I den genomförda studien har inte detta syfte ändrats utan lyder; ”Syftet med studien är att undersöka anledningen till att bilister kör för fort förbi ATK-kameror. Detta görs utifrån följande frågeställningar; Anledningar till hastighetsöverträdelser vid ATK-kameror och Synen på åtgärder i form av fler skyltar”.

Min förhoppning är att dessa tre studier ska kunna bidra med information som kan vara till hjälp för både Polisen och Vägverket i deras arbete mot en sänkt hastighet.

# **Polisens utfärdande av hastighetsböter**

- en sammanställning över olika vägar, månader och tidpunkter

Delstudie 1.

## **Inledning**

Cedersund och Forward har i en litteraturstudie undersökt bötesbeloppens inverkan på hastigheten. Många av de studier som ingår i deras undersökning visar att en höjning av bötesbeloppen endast får effekt om de kombineras med höjda upptäcktsrisker (Cedersund & Forward, 2007, s.5). Även Simpson har påvisat att sanktionens stränghet inte spelar så stor roll för efterlevnaden av regler utan att det främst är den upplevda upptäcktsrisken som avhåller människor från att begå brott (Simpson, 2002, s.42).

Detta har också Måns Svensson kommit fram till. Han menar att preliminära beräkningar visar att en god regelefterlevnad på hastighetsområdet skulle kunna uppnås om den subjektiva upptäcktsrisken, vid regelbunden fortkörning under ett år låg på fem till tio procent, och om bötesbeloppen höjdes till 6 200 – 12 400 kronor. Detta skulle även innebära att antalet fortkörningar minskar med över 50 procent och att antalet dödsfall i trafiken skulle minska med ungefär 100 per år (Svensson, 2005, s.7).

Som dessa studier visar är det viktigt att trafikanter upplever upptäcktsrisken som hög för att de inte skall köra för fort. Därför kan man anta att det är viktigt att polisen skapar en känsla av hög upptäcktsrisk om de vill få ner den totala hastigheten på vägarna. För att undersöka hur hög upptäcktsrisken är för att få fortkörningsböter utfärdade av polisen görs i den här studien en sammanställning över polisens utfärdade böter under olika månader, tidpunkter och vägar. Resultatet över antal utfärdade böter jämförs sedan mellan länen för att undersöka om det finns några skillnader i upptäcktsrisk beroende vart man bor i landet.

## **Syfte**

Syftet med den här studien är att göra en sammanställning över antal utfärdade fortkörningsböter på olika vägar, månader och tidpunkter som polisen utfört under 2007. Dessutom syftar studien till att undersöka om det finns någon skillnad mellan länen när det gäller dessa frågor.

Detta görs utifrån följande frågeställningar;

1. På vilka vägar har flest respektive minst böter utfärdats av polisen?
2. Vilka månader har flest respektive minst böter utfärdats av polisen?
3. Vilka tidpunkter har flest respektive minst böter utfärdats av polisen?

## Metod

För att undersöka vilka tider och platser som polisen utför hastighetskontroller på har Polisens Sambandscentral i Kiruna kontaktats. De har tagit fram statistik över tidpunkter, månader och vägar där fortkörningsböter har utfärdats av polisen i alla län under år 2007. Detta material har sedan analyserats utifrån respektive frågeställning. Utförligare beskrivning av analysprocessen finns under resultatavsnittet.

## Resultat

Resultatet presenteras utifrån studiens frågeställningar; *På vilka vägar har flest respektive minst böter utfärdats? Vilka månader har flest respektive minst böter utfärdats? Vilka tidpunkter har flest respektive minst böter utfärdats?*

### **På vilka vägar har flest respektive minst böter utfärdats?**

I materialet som innehåller utfärdade böter för hastighetsöverträdelser i alla län under 2007 har månad för månad jämförts för att undersöka om det finns någon skillnad mellan länen. Om ett län under till exempel åtta månader oftast bötfällde hastighetsöverträdare på 50-vägar och under fyra månader oftast bötfällde på 70-vägar, då har 50-vägen räknats ut som den mest frekventa vägen för polisens kontroller. Detta innebär att antal böter under hela året inte har räknats utan jämförelserna har gjorts månad för månad.

Anledningen till att uträkningen gjordes på det här sättet berodde på att jag ansåg att detta på ett tydligare sätt visar vilken typ av vägar som polisen oftast gör fartkontroller på. Om jag istället hade räknat ut summan av respektive vägs utfärdade böter under hela året kunde detta ha varit missvisande då till exempel en vägsträcka som under ett par månader haft mycket kontroller skulle kunna få ett större antal fortkörningsböter även om polisen under alla andra månader haft fartkontroller på en annan hastighetssträcka.

### ***Flest utfärdade böter***

50-vägar: *Norrbottnen, Jämtland, Västernorrland, Gävleborg, Dalarna, Västmanland, Örebro, Halland, Skåne, Blekinge, Kronoberg, Kalmar, Jönköping, Uppsala*

70-vägar: *Västerbotten, Västra Götaland*

90-vägar: *Värmland*

110-vägar: *Östergötland, Södermanland*

Stockholm har flest månader med utfärdade böter på 30, 50 och 70-vägar.

### ***Minst utfärdade böter***

30-vägar: *Skåne, Östergötland, Jönköping, Södermanland*

90-vägar: *Halland*

110-vägar: *Stockholm, Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Västernorrland, Gävleborg, Dalarna, Västmanland, Örebro, Västra Götaland, Värmland, Blekinge, Kronoberg, Kalmar, Uppsala, Stockholm*

Av de hastighetsgränser som finns på Gotland har minst antal böter utfärdats på 30-vägar och 90-vägar.

### ***Slutsats***

I vissa län fanns det en ganska jämn spridning när det gäller antalet fortkörningsböter som blivit utfärdade på de olika vägarna. I andra län finns det en stor skillnad mellan vägarna där det utdelas många fortkörningsböter på en viss typ av väg medan det utdelas väldigt få på andra typer av vägar. Resultatet visar att de flesta länen utfärdar mest fortkörningsböter på 50-vägar och minst fortkörningsböter på 110-vägar.

### **Vilka månader har flest respektive minst böter utfärdats?**

I materialet från Polisens Sambandscentral i Kiruna ingick statistik om hur många böter som utfärdats i respektive län månad för månad.

### ***Flest utfärdade böter***

Mars: *Stockholm, Kronobergs län, Kalmar, Blekinge, Skåne*

April: *Uppsala län, Östergötland, Gotland, Halland, Västra Götaland, Värmland, Örebro län, Gävleborg, Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten*

September: *Södermanland, Jönköpings län och Västmanland*

Maj: *Dalarna*

### ***Minst utfärdade böter***

Juni: *Kronobergs län, Värmland*

Juli: *Stockholm, Södermanland, Blekinge, Halland*

Augusti: *Kalmar*

November: *Gotland och Norrbotten*

December: *Uppsala, Skåne, Västra Götaland, Örebro, Västmanland, Gävleborg, Västernorrland och Jämtland*

Februari: *Östergötland, Jönköping, Dalarna och Västerbotten*

### ***Slutsats***

I en jämförelse mellan länen när det gäller vilka månader som har mest respektive minst utfärdade fortkörningsböter visar materialet att de flesta länen utfärdade mest fortkörningsböter i *april*. Andra månader som också hade många fortkörningsböter var *mars*, *maj* och *september*. De flesta länen utfärdade minst antal fortkörningsböter i *december*. Andra månader med få utfärdade fortkörningsböter var *juni*, *juli*, *augusti*, *november* och *februari*.

### **Vilka tidpunkter har flest respektive minst böter utfärdats?**

I materialet över antal utfärdade böter framgår vilka tidpunkter som böterna har utfärdats. Jag har gått igenom varje tidpunkt under alla dagar som böter har utfärdats under januari 2007 och därefter skrivit ner den eller de tidpunkter som flest böter har utfärdats. De tidpunkter med flest antal böter har sedan adderats ihop dag för dag för att få fram den mest frekventa tidpunkten för utfärdande av fortkörningsböter.

Detta innebär att jag inte har räknat ut flest antal fortkörningsböter som utfärdades per tidpunkt under hela månaden utan gjorde jämförelsen dag för dag för dag istället för att inte få ett missvisande resultat. Om jag inte hade jämfört tidpunkterna dag för dag kunde detta ha inneburit att en tidpunkt som under endast en dag i hela månaden hade många böter hade framstått som den vanligaste tiden även om detta endast gällde under en dag.

När det gäller tidpunkterna för minst utfärdade fortkörningsböter har varje läns böter under januari 2007 gått igenom. Genom att räkna antal fortkörningsböter som utfärdats framkom att minst antal böter utfärdades mellan klockan 23-06. Därefter har jag räknat antal utfärdade fortkörningsböter som utfärdats i samtliga län under dessa tidpunkter för att få fram resultatet. Det kan även finnas vissa andra tidpunkter som har väldigt få eller inga böter utfärdade under den här perioden men jag valde perioden mellan klockan 23-06 eftersom dessa tider visade ett gemensamt mönster i samtliga län.

### ***Tider med flest utfärdade böter under januari 2007***

Klockan 10: *Östergötlands län, Kronobergs län, Västmanland*



Klockan 11: *Stockholms län, Jönköpings län, Blekinge, Skåne, Halland*

Klockan 12: *Kalmar län*

Klockan 13: *Uppsala län, Örebro län, Norrbottens län*

Klockan 14: *Södermanland, Dalarnas län*

Klockan 15: *Jämtland*

Klockan 17: *Gotland, Västernorrland*

Klockan: 11 och 13: *Västra Götaland*

Klockan: 9, 10, 12, 19: *Värmland*

Klockan: 10, 13 *Gävleborgs län*

Klockan: 11 och 14 *Västerbottens län*

### ***Antal böter utfärdade mellan klockan 23-06 under januari 2007***

Stockholm: *99 böter*

Västra Götaland: *30 böter*

Skåne: *19 böter*

Östergötland: *17 böter*

Uppsala: *12 böter*

Södermanland, Örebro, Västernorrland: *5 böter*

Gävleborg: *4 böter*

Jönköping, Halland, Västmanland och Kronoberg: *3 böter*

Värmland, Västerbotten och Norrbotten: *2 böter*

Gotland: *1 bot*

Kalmar, Dalarna, Jämtland och Blekinge: *0 böter*

### ***Slutsats***

En genomgång av tidpunkterna som polisen har utfärdat fortkörningsböter under januari månad 2007 visar att det finns vissa tider på dygnet då många böter utfärdas. Resultatet visar att den vanligaste tidpunkten för utfärdande av böter i januari var klockan 11. Andra tidpunkter som också var vanliga var klockan 10, klockan 13 och klockan 14.

Varje läns antal fortkörningsböter har räknats från klockan 23-06 i januari 2007. Som resultatet visar utfärdades få eller inga fortkörningsböter under dessa tider. De län där inga fortkörningsböter utfärdades mellan klockan 23-06 var; *Kalmar, Dalarna, Jämtland och Blekinge*.

## Trafikvolym

Avslutningsvis redogörs här för de olika länens trafikvolym i jämförelse med antal böter som polisen har utfärdat för att läsaren ska få en uppfattning om antalet böter står i proportion till trafikvolymen i de olika länen. Som tabellerna visar har till exempel Östergötland, Skåne, Uppsala län, Södermanland, Örebro län, Västmanlands län och Blekinge län utfärdat fler andel böter än deras trafikvolym. Redovisade andel trafikvolym avser det statliga vägnätet år 2006. I vissa län utgör motorvägstrafik en relativt stor del av trafikvolymen vilket dock bör beaktas. Redovisade antal utfärdade böter avser år 2007.

<b>Andel procent trafikarbete totalt år 2006 *</b>		<b>Andel böter per län år 2007</b>
Västra Götalands län	17,4%	12,9%
Skåne län	11,8%	16,1%
Stockholms län	11,6%	11,0%
Östergötlands län	5,0%	8,7%
Jönköpings län	4,7%	3,4%
Hallands län	4,4%	3,4%
Värmlands län	3,8%	3,0%
Dalarnas län	3,8%	2,2%
Södermanlands län	3,7%	4,2%
Uppsala län	3,7%	4,8%
Gävleborgs län	3,6%	2,2%
Örebro län	3,4%	6,0%
Västerbottens län	3,3%	3,3%
Norrbottnens län	3,2%	2,8%
Västernorrlands län	3,2%	2,7%
Västmanlands län	3,1%	5,3%
Kalmar län	3,0%	2,0%
Kronobergs län	2,9%	1,7%
Jämtlands län	2,1%	0,9%
Blekinge län	1,5%	2,1%
Gotlands län	0,7%	0,2%

\*(Källa: VV Konsult, Trafikarbetsberäkningar, uttaget 2007-11-19)

## Sammanfattning och avslutande diskussion

Syftet med den här studien var att undersöka om det finns någon skillnad mellan länen när det gäller antal utfärdade fortkörningsböter på olika vägar, månader och tidpunkter som polisen utfört under 2007. I vissa län fanns det en ganska jämn spridning när det gäller antalet fortkörningsböter som blivit utfärdade på de olika vägarna. I andra län finns det en stor skillnad mellan vägarna där det utdelas många fortkörningsböter på en viss typ av väg medan det utdelas väldigt få på andra typer av vägar. Resultatet visar att de flesta länen utfärdar mest fortkörningsböter på 50-vägar och minst fortkörningsböter på 110-vägar.

I en jämförelse mellan länen när det gäller vilka månader som har mest respektive minst utfärdade fortkörningsböter visar materialet att de flesta länen utfärdade mest fortkörningsböter i april. Andra månader som också hade många fortkörningsböter var mars, maj och september. De flesta länen utfärdade minst antal fortkörningsböter i december. Andra län med minst antal utfärdade fortkörningsböter var juni, juli, augusti, november och februari.

En genomgång av tidpunkter som polisen har utfärdat fortkörningsböter under januari 2007 visar att den vanligaste tidpunkten för utfärdande av böter var klockan 11. Andra tidpunkter som också var vanliga var klockan 10, klockan 13 och klockan 14. Mellan klockan 23-06 utfärdades minst antal böter i samtliga län. De län där inga fortkörningsböter utfärdades under dessa tider var; *Kalmar, Dalarna, Jämtland och Blekinge*.

Som resultatet visar är upptäcktsrisken olika från län till län på olika vägar, under olika månader, och olika tidpunkter. Detta innebär att trafikanter som bor i ett län där polisen ofta utför hastighetskontroller på en typ av väg som de aldrig eller sällan kör på också upplever en känsla av låg upptäcktsrisk. Dessutom är det högre risk att åka fast i en av polisens hastighetskontroller under vissa månader medan andra månader innebär en lägre risk för trafikanterna. När det gäller tidpunkterna för flest antal utfärdade böter så innebär detta att vissa trafikanter som mest kör på dagtid också är de som har en högre risk att åka fast i en hastighetskontroll än de som mest kör under andra tider.

I inledningen togs det upp att forskning visar att den upplevda upptäcktsrisken har stor inverkan på hastigheten. Som den här studien visar så finns det vissa tider och vägar som har en väldigt låg upptäcktsrisk eftersom polisen utför väldigt få hastighetskontroller på dessa platser och under dessa tider. Om målet med trafiksäkerhetsarbetet är att få ner den totala hastigheten på samtliga vägar kan man därmed anta att det vore bra om polisen, i högre grad än i dag utförde hastighetskontroller på alla typer av vägar och under alla tider på dygnet.

## Litteraturförteckning

Cedersund, H-Å. & Forward, S. (2007). *Hur värderar bilisterna böter för olika trafikförseelser? – en litteraturstudie*, Linköping: VTI-rapport 574.

Simpson, S. (2002) *Corporate Crime, Law, and Social Control*, Cambridge University Press: Cambridge.

Svensson, M. (2005) *Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet – lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner*, Institutionen för rättssociologi, Lund.

# **Hur följer trafikpolisen RPS riktlinjer?**

- En intervju- och observationsstudie i tre län

Delstudie 2.

## **Inledning**

I en rapport från Rikspolisstyrelsen framhålls vikten av att arbeta konsekvent med en gemensam hållning bland polisen i yttre tjänst eftersom detta leder till både kvalitet och kvantitet i trafiksäkerhetsarbetet och även till en minskning av antal skadade och döda (Rapport, 2008, s.43). I skriften *Polisens trafiksäkerhetsarbete* (2006) står det att polisen förändrar trafikanternas beteenden på ett positivt sätt genom att utföra många kontroller och rapportera överträdelser (Polisens trafiksäkerhetsarbete, 2006, s. 6).

Forward och Ojala (2008) har undersökt polisens attityder till trafikövervakning. Resultaten visar att inställningen till trafikarbetet blivit mera positiv inom poliskåren. Synen på inflytande och styrning har förbättrats och även förståelsen för att en del statistik ska redovisas. Dock visar undersökningen att en stor andel är mycket missnöjda och många upplever att de inte kan påverka sitt arbete. Forward och Ojals studie visar även att många är missnöjda med styrningen av trafiksäkerhetsarbetet och att missnöjet påverkar hur många trafikkontroller man utför (Forward & Ojala, 2008).

## **Syfte**

Den här studien har en kvalitativ metod och syftar således inte till att ge en generell bild över hur alla trafikpoliser i hela landet arbetar. Syftet med den här studien är att undersöka hur trafikpolischefer och trafikpoliser i tre län ser på Rikspolisstyrelsens riktlinjer för hur trafiksäkerhetsarbetet ska utföras. Detta görs genom att studera hur ett antal punkter som Rikspolisstyrelsen har angett i sina riktlinjer används när det gäller utförandet av hastighetskontroller under frågeställningarna ett, två och tre. Dessutom studeras synen på styrningen och trafiksäkerhetsarbetets status under frågeställningarna fyra och fem.

Studiens frågeställningar är följande;

1. Finns det i dag ett likvärdigt trafiksäkerhetsarbete?
2. Sker hastighetsövervakningen planlagt och underrättelselett?
3. Vilken samverkan finns det inom polismyndigheten och med media?
4. Hur ser trafikpoliserna på styrningen?
5. Synen på trafikpolisens status

## **Punkterna i sin helhet**

1. ”Ett likvärdigt trafiksäkerhetsarbete ska etableras i hela landet. Arbetet baseras på en långsiktig nationell strategi och årliga verksamhetsplaner”  
(Polisens trafiksäkerhetsarbete, 2006, s.3)
2. ”Hastighetsövervakningen ska genomföras planlagt och underrättelselett för att uppnå bästa resultat” (Nationell handlingsplan, 2007, s.4).
3. ”Polisen ska i högre grad tänka och arbeta i termer av trafiksäkerhetsarbete och inte enbart trafikövervakning. Det ställer bland annat krav på att arbeta mer förebyggande – något som stärks genom samverkan inom polisväsendet och med aktörer på nationell, regional och lokal nivå” (Polisens trafiksäkerhetsarbete, 2006, s.12).

## **Metod**

Det här är en observations- och intervjustudie där jag intervjuat trafikpolischefer och trafikpoliser i tre län. Syftet med studien var från början att observera trafikpolisers arbete i deras utförande av hastighetskontroller. Detta innebar att jag började studien med att vara med några trafikpoliser under utförandet av hastighetskontroller i ett län under en halv dag. Vid detta tillfälle märkte jag att det inte kändes etiskt försvarbart att vara med när polisen utfärdade böter till bilister. Dessutom har polisen regler som innebär att de inte får ha privatpersoner med i bilarna vilket också innebär ett stort problem för genomförandet av observationsstudien. Dessa faktorer ledde fram till att jag beslutade mig för att utföra telefonintervjuer med trafikpolischefer och trafikpoliser om deras arbete istället.

Syftet var således från början inte att studera hur trafikpolischefer och trafikpoliser ser på Rikspolisstyrelsens riktlinjer, utan att studera hur de arbetar med hastighetskontroller. Att studien sedan kom att fokusera på trafikpolischefers och trafikpolisers arbete med Rikspolisstyrelsens riktlinjer var någonting som växte fram under studiens gång.

Intervjuerna med de tre trafikpolischeferna utfördes per telefon. I telefonkontakten med trafikpolischeferna så tillfrågades de om de kunde föreslå några trafikpoliser som jag kunde intervjua. Urvalet av trafikpoliser skedde således genom att trafikpolischeferna gav mig namn på trafikpoliser i deras län som jag kunde kontakta för intervjuer.

I ett län utförde jag telefonintervjuer med två trafikpoliser, i ett annat län utförde jag en fokusgruppintervju med fem trafikpoliser och i ett tredje län utförde jag en observationsstudie. Vid detta tillfälle fick jag även tillfälle att ställa frågor till de tre poliser som var delaktiga i hastighetskontrollen som jag observerade.

Fokusgruppintervjun och telefonintervjuerna har samtliga varit öppna till formen, vilket innebär att jag inte på förhand haft några bestämda frågor utan låtit intervjupersonernas svar leda vidare till nya frågeställningar. Anledningen till att jag valde den typen av intervjuform berodde på att jag inte ville missa någon intressant information genom att på förhand ha fastställda frågor.

## **Resultat**

Resultatavsnittet är indelat efter studiens frågeställningar som är följande; *Finns det i dag ett likvärdigt trafiksäkerhetsarbete? Sker hastighetsövervakningen planlagt och underrättelselett? Vilken samverkan finns det inom polismyndigheten och med media? Hur ser trafikpoliserna på styrningen? samt Synen på trafikpolisens status.*

Intervjupersonernas åsikter presenteras här nedan genom citat. För anonymitetens skull så presenteras inga namn efter citaten utan endast intervjupersonens titel.

### **1. Finns det i dag ett likvärdigt trafiksäkerhetsarbete?**

En genomgång av polisens verksamhetsplaner i olika län visar att en del län har inskrivet i sina verksamhetsplaner hur många fortkörningsböter/ordningsböter de ska utföra varje år, medan andra län inte har det inskrivet. På frågan hur trafikpoliserna ser på att man mäter fortkörningsböter i kvantitativa mått svarade en av trafikpolischeferna att det var något som han var positiv till;

*Antal fortkörningsböter bestäms på lokal nivå. Det kom till eftersom vi tittade lite på hur mycket gubbarna gjorde. Det är en metod att komma tillrätta med problemet eftersom hastighet är ett underprioriterat område... Vi har satt de kvantitativa målen så låga att det inte ska vara någon pinnjakt. "Trafikpolischef"*

En annan av trafikpolischeferna var dock kritisk till att ha kvantitativa mått på antal fortkörningsböter;



*Jag har alltid varit emot pinnjakten. Det kan vara skitdåligt väder, då kan man inte kräva av dem (trafikpoliserna) att de ska ut med lasern... Sen när det blir fint väder då rasar det istället in ordningsböter. ”Trafikpolischef”*

På frågan hur arbetet styrs svarade en av trafikpoliserna att han ibland styr personalen till riktade insatser och ibland låter dem bestämma själva;

*Man tycker inte om att bli styrd (som trafikpolis)... i fredags var vi 18 stycken i en riktad insats, då jobbade vi stenhårt, det tycker de är kul. Vi fick in 70 rapporter, sen får de lite fria tyglar så att inte jag styr hela tiden, det är viktigt. ”Trafikpolischef”*

En annan av trafikpoliserna ansåg dock att han inte ville styra vart trafikpoliserna utför sina fartkontroller utan ansåg att det är bättre att de själva får bestämma detta;

*Grupperna får välja själv vart dem ska göra kontroller. Jag vill inte toppstyra dem. ”Trafikpolischef”*

### **Slutsats**

Som togs upp inledningsvis ska ”Ett likvärdigt trafiksäkerhetsarbete (...) etableras i hela landet. Arbetet baseras på en långsiktig nationell strategi och årliga verksamhetsplaner” (Polisens trafiksäkerhetsarbete, 2006, s.3)

Trafikpolisernas svar tyder på att trafiksäkerhetsarbetet inte utförs likvärdigt i hela landet. En av trafikpoliserna svarade att de har lokala mål med antal utfärdade ordningsbot för att de anser att det är ett effektivt verktyg. Enligt honom innebar detta inte någon pinnjakt eftersom detta mål satts så lågt att det inte ska vara något problem för trafikpoliserna att uppnå. Att ha lokala mål med antal utfärdade ordningsbot var dock någonting som en av de andra trafikpoliserna var starkt emot och han såg det som en pinnjakt som är svårt att få trafikpoliserna att genomföra.

När det gäller val av vägar för utförandet av kontroller svarade en av trafikpoliserna att han ibland styr trafikpoliserna i val av vägar och ibland låter dem själva bestämma detta eftersom trafikpoliser enligt honom inte tycker om att bli styrda för mycket. En annan av trafikpoliserna svarade att han inte ville toppstyra och därför alltid låter sina trafikpoliser bestämma vilka vägar som de ska utföra hastighetskontroller på.

## 2. Sker hastighetsövervakningen planlagt och underrättelselett?

### *Planlagd verksamhet*

På polisens hemsida kan man se att många län har lagt ut information om vilka vägar som de kommer att utföra kontroller på. Detta är dock någonting som vissa län valt att inte göra.

När jag frågade en av trafikpoliserna vad han ansåg om att lägga ut information om vart de ska utföra hastighetskontroller svarade han att det är bra men att det kräver framförhållning, vilket de inte har i sin verksamhet;

*Det är bra men det krävs framförhållning. Här får grupperna välja själva vart de vill åka.  
"Trafikpolischef"*

När jag frågade hur man planerar sin verksamhet svarade en av trafikpoliserna att detta görs tillsammans med trafikpolischefen;

*Vi planerar vår verksamhet i sexveckors perioder. Det gör vi tillsammans med chefen.  
"Trafikpolis"*

### *Samarbetet med kriminalunderrättelsetjänsten*

När jag frågade om de samarbetar med kriminalunderrättelsetjänsten i länet svarade en av trafikpoliserna att detta samarbete har blivit bättre på senare tid;

*Samarbetet med dem har tagit sig bra, vi får tips om rattfyllerister och fortkörare.  
"Trafikpolischef"*

En annan av trafikpoliserna ansåg dock att underrättelsetjänsten inte hjälper trafikpolisen i samma utsträckning som de hjälper den övriga polisverksamheten;

*Det är viktigt att hitta underrättelseformer. Vi har en kriminalunderrättelsetjänst som skulle kunna titta på dödsolyckorna, de säger att det kan vi göra själva. Men deras jobb är att serva mig också, om vi hade haft en massa mord i länet då hade KUT haft fullt upp.  
"Trafikpolischef"*

Att samarbetet med kriminalunderrättelsetjänsten inte fungerar så bra var även en åsikt som en av de andra trafikpolischeferna gav uttryck för;

*Samarbetet inom organisationen skulle kunna vara bättre. Vi får ingenting från kriminalunderrättelsetjänsten, kanske någon enda grej. "Trafikpolischef"*

En av trafikpoliserna ansåg att det vore bra om verksamheten i större utsträckning skulle bli underrättelsestyrd eftersom detta skulle höja statusen på trafiksäkerhetsarbetet;

*Att göra trafikarbetet mer intressant genom att jobba mer underrättelseriktat skulle också kunna höja statusen på trafikpolisens arbete.*

### **Slutsats**

Som togs upp inledningsvis ska "Hastighetsövervakningen (...) genomföras planlagt och underrättelselett för att uppnå bästa resultat" (Nationell handlingsplan, 2007, s.4).

När det gäller den planlagda verksamheten svarade en av trafikpolischeferna att de inte lägger ut information om vart de utför sina kontroller på Internet eftersom de inte har någon planlagd verksamhet. I intervjun med en av trafikpoliserna i ett annat län framkom att de har en planlagd verksamhet som planeras tillsammans med trafikpolischefen i sexveckorsperioder.

På frågan om verksamheten sker underrättelselett svarade en av trafikpolischeferna att de på senare tid fått ett bra samarbete med kriminalunderrättelsetjänsten i länet och nu får tips från dem angående rattfyllerister och fortkörare. En av de andra trafikpolischeferna var dock kritisk till samarbetet med kriminalunderrättelsetjänsten i länet eftersom de enligt honom inte samarbetar med trafikpolisen i samma grad som de samarbetar med andra enheter inom polisen.

### **3. Vilken samverkan finns det inom polisen och med media?**

#### *Samverkan inom polisen*

På frågan om trafikpolisen har något samarbete med ordningspolisen när det gäller trafiksäkerhetsarbetet svarade en av trafikpoliserna att de ibland utför kontroller tillsammans med ordningspolisen;

*Vi inom trafikfunktionen är mestadels utanför städerna medan ordningspolisen utför kontroller i städerna... Den kontakt vi har med varandra är viktig... Ordningspolisen är duktiga, det har kommit direktiv och de rapporterar, ibland samkör vi också med ordningspolisen. "Trafikpolis"*

Att trafikpoliserna får hjälpa till med mycket annan verksamhet var något som påvisades av både trafikpoliserna och trafikpolischeferna;

*Vi tas i anspråk till mycket annat, till exempel fotbollsmatcher. Jag ser inte det som negativt om det inte blir för mycket, så att verksamhetsmålet naggas i kanten. "Trafikpolis"*

*Mina "gubbar" får åka på mycket annat. Det tycker jag naturligtvis inte om men man måste vara realist och inse att även trafikpoliserna måste hjälpa till med den övriga verksamheten. "Trafikpolischef"*

### ***Samarbete med media***

För att undersöka hur "samverkan inom polisväsendet och med aktörer på nationell, regional och lokal nivå" fungerar (Polisens trafiksäkerhetsarbete, 2006, s.12) har media valts ut som aktör. Anledningen till detta berodde på att media ses som en viktig aktör enligt en rapport från Rikspolisstyrelsen. "Polisen kommunicerar med olika målgrupper genom olika kanaler. En viktig kanal för att nå allmänheten är massmedia" (Rapport, 2008, s.47). När jag frågade om vilket samarbete trafikpoliserna har med media svarade en av trafikpoliserna att detta samarbete fungerar bra;

*Vi har ett bra samarbete med media. Jag har ofta kontakt med både radio, tidningar och tv. "Trafikpolischef"*

Att samarbetat med media fungerar bra var även någonting som påvisades av en av trafikpoliserna i ett annat län;

*Media tar ofta kontakt med oss och är med vid trafikdagar. Ibland står det i tidningen vart vi har kontroller och även på nätet. "Trafikpolis"*

## **Slutsats**

Som togs upp inledningsvis ska ”Polisen (...) i högre grad tänka och arbeta i termer av trafiksäkerhetsarbete och inte enbart trafikövervakning. Det ställer bland annat krav på att arbeta mer förebyggande – något som stärks genom samverkan inom polisväsendet och med aktörer på nationell, regional och lokal nivå” (Polisens trafiksäkerhetsarbete, 2006, s.12).

När det gäller samverkan inom polisväsendet svarade en av trafikpoliserna att de har ett bra samarbete med ordningspolisen och att de ibland utför riktade insatser på trafikområdet tillsammans. En av trafikpolischeferna ansåg dock att samarbetet inom polisväsendet ofta innebär att trafikpoliserna får hjälpa till med annan verksamhet, detta var även en åsikt som framfördes av en av trafikpoliserna.

På frågan hur samarbetet med media fungerar svarade en av trafikpolischeferna att han har bra kontakt med både radio, tidningar och tv. Även en av trafikpoliserna från ett annat län ansåg att de har ett bra samarbete och han ansåg att det finns ett intresse från media sida att vara med vid bland annat trafiksäkerhetsdagar.

## **4. Hur ser trafikpolisen på styrningen?**

Forward och Ojalas studie som togs upp inledningsvis visade att det finns ett missnöje mot styrningen inom polisen därför ville jag undersöka hur respondenterna i den här studien såg på styrningen av trafiksäkerhetsarbetet. När jag frågade hur man ser på styrningen av verksamheten svarade en av trafikpoliserna att det är viktigt att få förtroende från chefen och inte för mycket pekpinnar;

*Vår chef ger oss förtroende, men man kan som chef inte få verksamheten att fungera om man inte har bra folk ute. Det är viktigt att få förtroende från chefen och inte för mycket pekpinnar. Samtidigt som det behövs pekpinnar när personalen inte gör något. ”Trafikpolis”*

En av trafikpoliserna svarade att det vore bättre om de län som är duktiga på trafiksäkerhetsarbete gavs mindre direktiv från Rikspolisstyrelsen;

*Vore bättre om RPS kunde ge mer förtroende för dem som jobbar bra när man ser att det funkar, att inte ge direktiv till dem som inte behöver det. Vi är duktiga men tar ändå åt oss mest av pekpinnarna eftersom vi har en ambition att leva upp till arbetsgivarens krav.*

*Bättre att de hjälper de län som behöver hjälp med att till exempel motivera personalen. Alla vill jobba, de behöver bara rätt verktyg. ”Trafikpolis”*

Samma trafikpolis var även kritisk till att de får nya arbetsuppgifter hela tiden;

*Vi får hela tiden nya arbetsuppgifter. Samtidigt har vi kvar de kvantitativa målen... Just nu känns det hopplöst.... Jag känner, inte från närmaste cheferna men från RPS att polisen inte gör sitt jobb för man tror inte att vi jobbar när vi är ute. Vi har inget utrymme att öka vår verksamhet. I dag gör vi mer, resultatmässigt när det gäller botar, kör och vilotider än när vi hade mer personal. Men nu är gränsen nådd. ”Trafikpolis”*

En av trafikpolischeferna ansåg däremot att det vore bra med mer direktiv från Rikspolisstyrelsen och han ansåg även att de skulle kunna ge mer stöd till de län som behöver det;

*Vi borde få mer direktiv från Rikspolisstyrelsen vad som gäller... Ge oss mer information om vad vi ska jobba med. Om de till exempel ser att ett län har problem med att bötfälla sex kilometer över gällande hastighetsgräns då kan de åka till trafikpolisen i det länet och prata med trafikpoliserna och ge dem stöd. ”Trafikpolischef”*

### **Slutsats**

När det gäller synen på styrningen svarade en av de intervjuade trafikpoliserna att han var nöjd med styrningen från trafikpolischefen men att han var kritisk till att få för mycket styrning från centralt håll. I intervjun med en av trafikpolischeferna framkom dock en annan åsikt. Enligt honom vore det bra om Rikspolisstyrelsen i högre grad än i dag gav direktiv till länen om hur de vill att verksamheten ska fungera. Båda intervjupersonerna ansåg dock att Rikspolisstyrelsen i högre grad än i dag skulle stötta de län som behöver hjälp med att implementera riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetet.

## **5. Synen på trafikpolisens status**

På frågan hur man skulle kunna höja statusen på trafiksäkerhetsarbetet svarade en av trafikpolischeferna att statusen är bra bland allmänheten men att det är inom kåren som man behöver höja den;

*Vi behöver höja statusen internt. Vi har bra status bland allmänheten men inte internt inom kåren. Man har inte blivit polis för att syssla med trafik. ”Trafikpolischef”*

Detta var även någonting som en av trafikpoliserna gav uttryck för. Han menade att en anledning till att trafikpolisen har dålig status bland kollegor beror på att trafikpolisen rapporterar kollegor samt att det finns en syn att trafikpolisen trakasserar allmänheten;

*Vore bra om man höjde statusen på trafikpolisen. När aspiranterna kommer får de vara hos oss tre till fyra veckor. Då tycker dem att vår verksamhet är intressant och rolig sen kommer de till Krim och Ordning och då försvinner vår popularitet genom att vi har så dålig status hos kollegorna. Det kan bero på att vi även rapporterar kollegor som kör för fort men jag kan inte släppa en kollega bara för att han är polis, då kan jag bli av med jobbet.... Sen tycker man inom polisen att vi inte ska trakassera allmänheten. Då är det bättre att vara krimmare och sätta dit det riktiga buset. ”Trafikpolis”*

En annan av trafikpoliserna ansåg att man kan höja statusen hos trafikpolisen genom att Rikspolisstyrelsen och cheferna visar att de är viktiga. Detta ansåg han kunde göras genom högre lön och mer personal till verksamheten;

*Man kan höja statusen genom att höja lönen, men det räcker inte, det måste skina igenom från RPS, alla chefer och neråt och det gör det ju inte eftersom vi egentligen skulle vara dubbelt så stor personalstyrka som vi är. Det ger en känsla att vi inte är så viktiga.  
”Trafikpolis”*

### **Slutsats**

När det gäller synen på statusen svarade en av trafikpolischeferna att trafikpolisens status bland allmänheten är bra men att statusen internt inom poliskåren skulle behöva höjas. Detta var även en åsikt som en av trafikpoliserna gav uttryck för. Enligt honom skulle trafikpolisens status internt kunna höjas genom att ge trafikpolisen mer personal. Att trafikpoliserna har minskat i antal gav enligt honom en känsla av att trafikpoliserna inte är så viktiga.

## Avslutande diskussion

Syftet med den här studien var att undersöka hur trafikpolischefer och trafikpoliser i tre län ser på Rikspolisstyrelsens riktlinjer för hur trafiksäkerhetsarbetet ska utföras. Detta gjordes genom att studera hur ett antal punkter som Rikspolisstyrelsen har angett i sina riktlinjer används när det gäller utförandet av hastighetskontroller under frågeställningarna ett, två och tre. Dessutom studerades synen på styrningen och trafiksäkerhetsarbetets status under frågeställningarna fyra och fem.

Eftersom detta är en studie med kvalitativ ansats innebär det att resultatet inte kan ses som generellt över hela landet. Dock kan intervjuaren ge en förståelse för hur trafikpoliser och trafikpolischefer ser på trafiksäkerhetsarbetet.

Som togs upp inledningsvis eftersträvas en konsekvent hållning bland poliserna i yttre tjänst eftersom detta leder till kvantitet och kvalitet i trafiksäkerhetsarbetet (Rapport, 2008, s.43). Intervjuaren visar att det finns skillnader mellan länen som ingår i den här studien när det gäller utförandet av hastighetsbevakning. Detta kan delvis bero på att riktlinjerna när det gäller hastighetsbevakning är olika från län till län eftersom vissa län arbetar efter kvantitativa mått medan andra län inte gör det.

I skriften *Polisens trafiksäkerhetsarbete* framhålls att polisen förändrar trafikanternas beteenden på ett positivt sätt genom att utföra många kontroller och rapportera överträdelser (Polisens trafiksäkerhetsarbete, 2006, s. 6). Trots detta så är det upp till varje län att själva bestämma om man ska jobba efter kvantitativa mått när det gäller antal utfärdade ordningsböter/fortkörningsböter. Om man från Rikspolisstyrelsen sida vill att alla län arbetar med en ”konsekvent hållning” kan man fundera på om det ska vara upp till varje län att själva bestämma om man ska arbeta med kvantitativa mått eller inte. Detta innebär att de län som anser att kvantitativa mått inte är av godo alltid kan hänvisa till sin egen policy som den rätta. De kan då försvara sig med att de tycker att det är fel att arbeta efter kvantitativa mått eftersom det bara innebär en ”pinnjakt” som gör mer skada än nytta.

En annan intressant synpunkt som framkom i den här studien var synen på styrningen av verksamheten där flera av de intervjuade svarade att trafikpoliser inte tycker om att styras. Dock framkom en åsikt att de län som inte sköter sig borde få mera styrning från centralt håll. De län som intervjupersonerna ansåg behövde mer styrning var således de län som inte använde sig av kvantitativa mått i sin verksamhet. Detta tyder på att de riktlinjer som ges kanske är för otydliga och att det vore bättre att sätta upp krav som gäller alla län om det är så att man eftersträvar en ”konsekvent hållning” inom trafikpolisen. Annars finns det en risk för



att de län som tolkar riktlinjerna som just riktlinjer som de får arbeta efter (om de vill) också är de län som kritiseras av andra län som tolkat riktlinjerna som krav.

Avslutningsvis tog flera av de intervjuade i den här studien upp att trafikpolisen har en låg status hos den övriga polisverksamheten. En av trafikpoliserna menade att den låga statusen delvis beror på att poliser anser att man inte ska ”trakassera allmänheten”. För att skapa ett bättre samarbete inom polisen kan man således anta att det är av högsta vikt att trafiksäkerhetsarbetet får en högre status även hos den övriga polisverksamheten.

## Litteraturförteckning

Forward, S. & Ojala, M. (2008) *Polisens attityder till trafikövervakning – En jämförelse mellan år 1999 och år 2007*, VTI-rapport 616.

Nationell handlingsplan, (2007) *Polisens arbete med trafiksäkerhet i vägtrafik och terräng*, Rapport: Rikspolisstyrelsen.

Polisens trafiksäkerhetsarbete, (2006), Rikspolisstyrelsen.

[www.polisen.se/inter/nodeid=41705&pageversion=1.jsp](http://www.polisen.se/inter/nodeid=41705&pageversion=1.jsp)

Rapport, (2008) *Synligare polisverksamhet – rapport från arbetsgruppen Ökat antal resurstimmar i yttre tjänst*.

**Anledningar till hastighetsöverträdelser  
vid  
ATK-kameror**

- en intervjustudie

Delstudie 3.

## **Inledning**

Enligt Vägverkets årsrapport framgår att det övergripande målet med ATK-kamerorna är att få ner hastigheten på de mest olycksdrabbade vägarna och därigenom även få ner antalet svårt skadade och döda (Årsrapport 2007, Trafiksäkerhetskameror, s.4).

Trots att det finns skyltar som talar om när man kommer till en väg med kameraövervakning så inkom det 130 000 ärenden under 2007 där trafikanter blivit fotograferade på grund av hastighetsöverträdelser på dessa vägar (Årsrapport 2007, Trafiksäkerhetskameror, s.11).

Eftersom syftet med kamerorna är att få ner hastigheten är det viktigt att trafikanterna har förtroende för kamerorna och håller hastigheten på vägar med ATK-kameror. Därför är det även av högsta vikt att anledningarna till hastighetsöverträdelser vid kameror utreds utförligare.

## **Syfte**

Syftet med studien är att undersöka anledningen till att bilister kör för fort förbi ATK-kameror. Detta görs utifrån följande frågeställningar;

1. Anledningar till hastighetsöverträdelser vid ATK-kameror
2. Synen på åtgärder i form av fler skyltar

## **Metod**

I den här studien användes telefonintervjuer med bilister som fått böter för hastighetsöverträdelser vid ATK-kameror. Anledningen till att telefonintervjuer utfördes istället för enkäter beror på att jag ansåg att enkäter kunde ha inneburit ett stort bortfall i svaren. Dessutom ansågs telefonintervjuer vara en bra metod när det gäller den här typen av frågeställningar där svaren inte innebär några känsliga frågor för den intervjuade.

## **Urval**

ATK-centralen i Kiruna kontaktades för att få fram uppgifter om personer som har fått böter på vägar med ATK-kameror under 2007. Detta innebar att ett slumpmässigt urval ATK-föreläggande togs fram. För att även kunna undersöka eventuella skillnader i attityden till ATK-kameror gjordes ett urval där hälften av de bötfällda fått böter i Västra Götaland och den andra hälften fått böter i Norrbotten. Dock visar personuppgifterna att de som fått böter i de

olika länen ibland bor i andra län vilket innebar att det var svårt att undersöka skillnader i attityder till ATK-kamerorna mellan länen.

I uppgifterna som jag fick av ATK-centralen ingick information med namn och adress, samt information om i vilket län och vilket datum förseelsen inträffade. I de flesta fall ingick även telefonnummer till personens bostad eller till dennes mobiltelefon. Av ett urval på hundra personer fick jag kontakt med femtiotvå stycken. Anledningen till att jag inte fick kontakt med resterande personer berodde antingen på att deras telefonnummer inte fanns med i personuppgifterna, att ingen svarade trots flera påringningar eller att endast hemnummer och inte mobilnummer fanns med i personuppgifterna.

Av de femtiotvå personer som jag fick tag på valde två stycken att inte bli intervjuade. Tjugosju av de intervjuade fick böter utfärdade i Norrbotten och tjugotre av de intervjuade fick böter utfärdade i Västra Götaland. Fyrtio av de intervjuade var män och tio stycken var kvinnor. Uppgifterna innehåller ingen information om ATK-kamerornas placering, synlighet eller hastighetssträcka. Inte heller ingår någon information om åldern på personen som fått böter.

## **Resultat**

Av de femtio personer som deltog i studien svarade en person att han körde för fort förbi kameran för att han trodde att den inte var på. Av resterande 49 som intervjuades svarade 37 personer att anledningen till att de körde för fort var för att de antingen inte såg kameran eller att de såg den för sent för att hinna ner i laglig hastighet. 12 personer svarade att anledningen till att de körde för fort förbi kameran berodde på att de inte visste vilken hastighet som gällde. Detta berodde på att de antingen hade missat hastighetsskylten eller för att de åkte på en väg som tidigare haft en annan hastighetsbegränsning.

Under resultatdelen kommer några citat som visar hur de intervjuade svarade på frågeställningarna; *Anledningar till hastighetsöverträdelser vid ATK-kameror* och *Synen på åtgärder i form av fler skyltar*. Efter citaten kommer information om vilket kön den intervjuade har samt information om i vilket län som förseelsen inträffade.

### ***Anledningar till hastighetsöverträdelser vid ATK-kameror***

På frågan varför man körde för fort förbi ATK-kameran svarade många att de visste att de åkte på en väg med kameror men att de inte tänkte på att den stod där på grund av olika

anledningar. Endast en person svarade att anledningen till att han körde för fort berodde på att han inte trodde att den var på;

*Jag visste att det står en kamera där, men jag tänkte att den nog inte var på.*

*”Man, Norrbotten”*

En av anledningarna som angavs till att man körde för fort förbi en ATK-kamera var att man satt i andra tankar;

*Jag körde långt den dagen och satt och tänkte på annat och missade vilken hastighet det var.*

*”Kvinna, Västra Götaland”*

Andra svarade att de missade kameran på grund av att det var mörkt eller dåligt väder;

*Jag såg den inte eftersom det var mörkt men jag märkte när det blixtrade till.*

*”Man, Norrbotten”*

Flera svarade att de visste vart kameran var placerad men att de inte hann bromsa in i tid när hastigheten ändrades;

*Jag brukar åka den vägen så jag visste att det fanns en kamera där men jag hann inte bromsa ner när det blev 70. ”Kvinna, Västra Götaland”*

Vissa svarade att de missade skylten som visade att hastigheten på vägen ändrades;

*Det var halvmörkt och dåligt väder så jag missade att det kom en 70-skylt.*

*”Man, Norrbotten”*

När det gäller anledningar till fortkörning förbi ATK-kamerorna var det mest intressanta som framkom att de flesta svarade att de fått böter på vägar som de brukade åka, vilket även innebar att de visste vart kameran var placerad. Trots vetskapen om kamerans placering var det ändå många som svarade att de inte såg den i tid för att hinna ner i laglig hastighet.

### ***Synen på åtgärder i form av fler skyltar***

På frågan om man ansåg att det vore bra med en skylt precis innan kameran som visar att det kommer en ATK-kamera svarade en del av de intervjuade att det vore bra medan vissa ansåg att det inte behövs mer skyltar som visar vart kamerorna står men att det vore bra med skyltar som visar vilken hastighet som gäller;

*Jag tycker egentligen inte att skylten behövs. Man har ju varnat att man är på en väg med fartkameror, det borde räcka. Men hastighetsskyltningen kunde vara tydligare.*

*”Man, Norrbotten”*

Många av dem som missat hastighetsskylten ansåg att det vore bra med skyltar innan kamerorna som visar vilken hastighet som gäller;

*Om syftet är att få ner hastigheten är det bra med skyltar som visar innan vilken hastighet som gäller ”Man, Västra Götaland”*

Flera av de tillfrågade ansåg att det inte hjälper med fler skyltar eftersom anledningen till att de kör för fort beror på att de sitter i andra tankar och därför inte kommer att se skyltarna;

*Tror inte det går att sätta upp mer kameraskyltar. En skylt innebär bara att man hajar till första gången sen ser man den inte för man tänker på annat. ”Kvinna, Västra Götaland”*

Även om de flesta var positiva till fler skyltar så var det mest intressanta att vissa ansåg att det inte behövs flera skyltar, trots att de själva fått böter på grund av att de inte såg kameran eller inte såg hastighetsskylten. Anledningen till denna syn berodde oftast på att man ansåg att orsaken till att man körde för fort berodde på tankspriddhet, vilket också innebar en misstro till att man skulle upptäcka skyltarna.

## Avslutande diskussion

Syftet med den här studien var att undersöka anledningen till att bilister kör för fort förbi ATK-kameror. Som resultatet visar svarade endast en person att han körde för fort förbi kameran eftersom han trodde att den inte var på. Eftersom urvalet är så litet och endast innehåller böter utfärdade i två län under 2007 måste dock ett större urval användas för att undersöka om detta är en attityd som är mer vanligt förekommande hos vissa bilister.

Trettiosju av de tillfrågade svarade att de körde för fort förbi ATK-kameran för att de inte såg den eller att de såg den för sent för att hinna ner i laglig hastighet. I de fall där bilisterna inte såg kameran berodde det ofta på att de satt i andra tankar, att det var mörkt eller dåligt väder. Många ansåg att det vore bra med skyltar som precis innan kameran visar att den kommer samt skyltar som visar vilken hastighet som gäller. Flera av de tillfrågade svarade dock att de inte trodde att det skulle spela någon roll om det fanns fler skyltar eftersom anledningen till att de körde för fort förbi kameran berodde på att de satt i andra tankar. De trodde således inte att de skulle se skyltarna, även om de skulle sitta precis innan kamerorna.

Tolv av de intervjuade svarade att de körde för fort för att de inte visste vilken hastighet som gällde. I de fall där personerna svarade att anledningen var att de inte visste vilken hastighet som gällde berodde det ofta på att de åkte på en sträcka där hastigheten ändrades från 90 till 70. Ett par av de intervjuade svarade att de körde på en väg som tidigare haft en annan hastighet, vilket innebar att de missade att hastigheten hade ändrats. Detta innebär att man kan fundera på om hastighetsskyltarna skulle göras mer synliga för bilisterna.

En intressant sak som framkom i den här intervjustudien var det faktum att de flesta som fått böter på grund av att de kört för fort förbi ATK-kameror visste vart kameran var placerad eftersom de åkte på en väg som de var vana att åka på. Detta kan tyda på att det är lättare att missa ATK-kameror på vägar som man är van att åka på eftersom man då tappar koncentrationen på körningen. Det kanske inte är fallet lika ofta om man åker på vägar som man inte känner till, vilket kan innebära att man då håller sig mer koncentrerad för att inte missa ATK-kamerornas placering.

Den här studien visar att det kan finnas olika orsaker till att man kör för fort förbi en ATK-kamera. Därför vore det intressant att göra en studie där man undersöker skillnader i kamerans placering, synlighet, vägtyp, tidpunkt och väderlek. Vid ett större urval skulle man även kunna undersöka om det finns någon skillnad i attityden till ATK-kameror beroende på om man bor i ett län med få eller många ATK-kameror samt om det finns några skillnader när det gäller ålder och kön på dem som fått böter.



## Litteraturförteckning

Årsrapport 2007, *Trafiksäkerhetskameror*.