

Drivkrafter för rätt hastighetsefterlevnad

Bengt Svensson, Rikspolisstyrelsen
Eva Lundberg, Trafikverket



Drivkrafter för rätt hastighetsefterlevnad

- Inledning
- Hur sätts hastigheter?
- Trafikverkets projekt ”Regionala hastighetsanalyser”
- Ökad regelefterlevnad – ett regeringsuppdrag till RPS och Transportstyrelsen
- Vad händer i fordonsindustrin? Kan man hjälpa föraren?
- Kan vi lära nya förare att hålla hastigheterna?
- Hur arbetar Polisen i Europa – en utblick
- Gemensam diskussion

Målet och indikatorn hastighetsefterlevnad

Ur "Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2012"

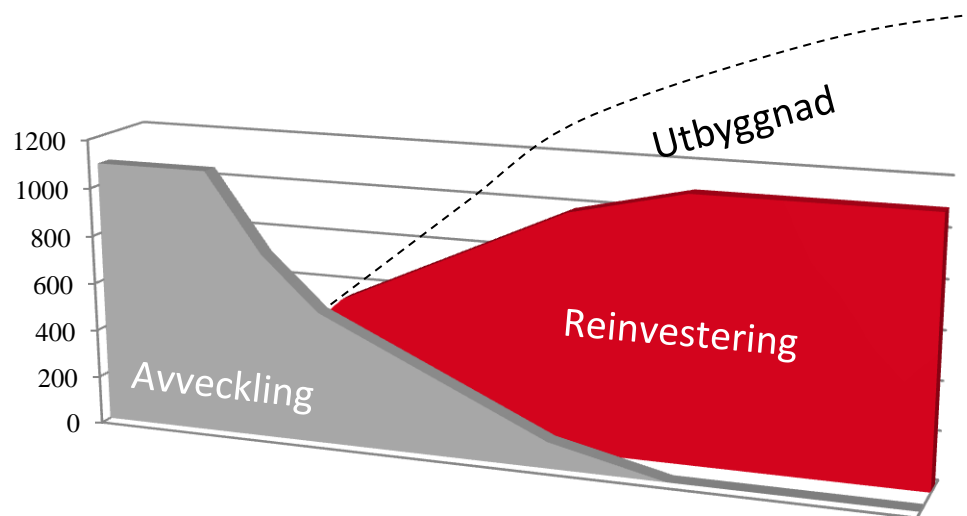
Indikator	Utgångsläge	2012	Mål 2020	Utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät	43 %	46 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Genomsnittlig reshastighet (km/h)	82 km/h	78 km/h	77 km/h	I linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, kommunalt vägnät (2012: startår för index)	63 %	63 %	80 %	Startår för mätningen – utvecklingen kan ej bedömas

Rapportens analys för att nå målet:

- Utökad användning av ATK - statligt och kommunalt
- Hastighetsgränser efter vägens säkerhetsstandard
- Stöd till föraren i fordonet

Re-investering och utbyggnad av ATK-systemet

- Befintligt system ca 300 mil
- Satsning på upp till ytterligare 600 mil
- År 2014-2016 ca 25 mil/år (motsvarar årligen ca 200 stationer)
- Ökad kapacitet hos Polisens utredningsenhet
- Pilotprojekt i två kommuner – Huddinge och Västerås



Rätt hastighetsgräns?

Hur hjälper vi föraren?

Liten omvärldsbevakning

- TISPOL – European Traffic Police Network
- Konferens 1-2 oktober ”Improving Road Safety – solutions that work”
 - Övervakning, kommunikation och tekniska lösningar
 - www.sharetheroadtozero.com

Gemensam diskussion

Hur går vi vidare?