

HASTIGHETSEFTERLEVNAD HOS TAXI

Anna Vadeby, Ary P Silvano, Åsa Forsman

vti

BAKGRUND: HASTIGHETSEFTERLEVNAD

- Hastighetsefterlevnaden är dålig - endast 45 % håller hastighetsgränsen på statlig väg.
- På motorvägar är efterlevnaden sämre, knappt 37 procent, försämrats sedan 2012.
- Ökad hastighetsefterlevnad - stor potential att bidra till minskat antal dödade och allvarligt skadade.
- Beräkningar visar att om medelhastigheten minskar med 1 km/tim så kan 15 liv per år sparas.
- Ökad hastighetsefterlevnad hos yrkesförare - stora möjligheter att påverka trafikrytm och hastighetsefterlevnad hos övriga trafikanter.



METOD

- Taxi används som en pilotgrupp och hastighetsefterlevnaden studeras hos den gruppen.
- Studien har avgränsats till två vägsträckor där andelen taxitrafik är hög: E4 mellan Stockholm och Arlanda samt Rv40 mellan Göteborg och Landvetter.
- Hastighetsmätningar av NTF med laser under april – juni 2017 och april – juni 2019.
- Under perioden hösten 2017 – hösten 2018 har dialoger förts med de stora taxibolagen för att hitta lösningar för att öka efterlevnaden.

DIALOGER MED TAXIBOLAGEN

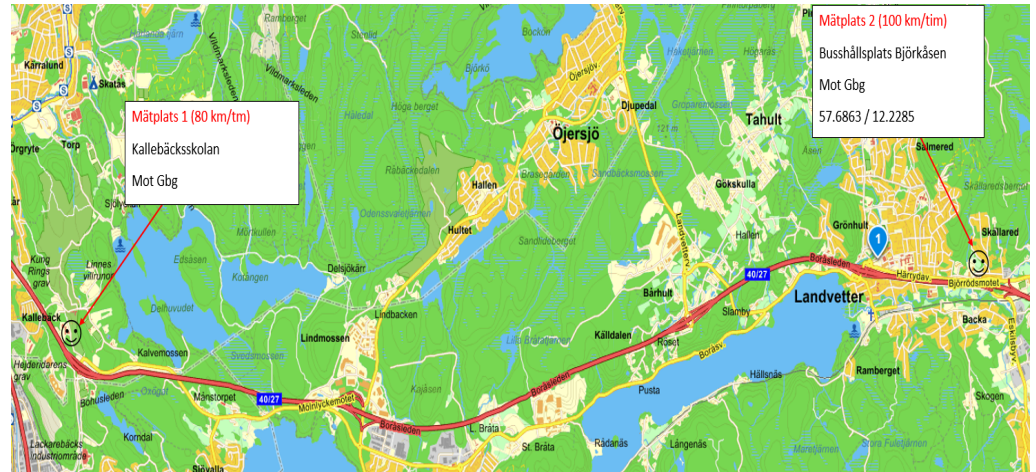
Polisen, Trafikverket, och Transportstyrelsen

Hastighetsmätningar april – juni 2017

- **Oktober 2017:** Inledande möte med Taxiförbundet. Diskussion kring resultaten från mätningarna, ledarskap och samverkan
- **November 2017 – mars 2018:** Polisen kallar till och genomför samtal med de stora taxibolagen i Stockholm och Göteborg.
- **April – juni 2018:** Polisen kallade till ”samverkansmöten” i Stockholm och Göteborg. Samverkan mellan myndigheter och taxibolag för att öka hastighetsefterlevnaden var fokus.
- **Studiebesök på Volvo i Göteborg.** Syftet med besöket var att visa olika tekniska lösningar för ökad efterlevnad och egenkontroll.
- **Exempel på åtgärder som diskuterats;** krav vid upphandling, återkallande av tillstånd, kommunikation mellan myndigheter, ökad övervakning och tekniska lösningar för uppföljning och egenkontroll.

Hastighetsmätningar april – juni 2019

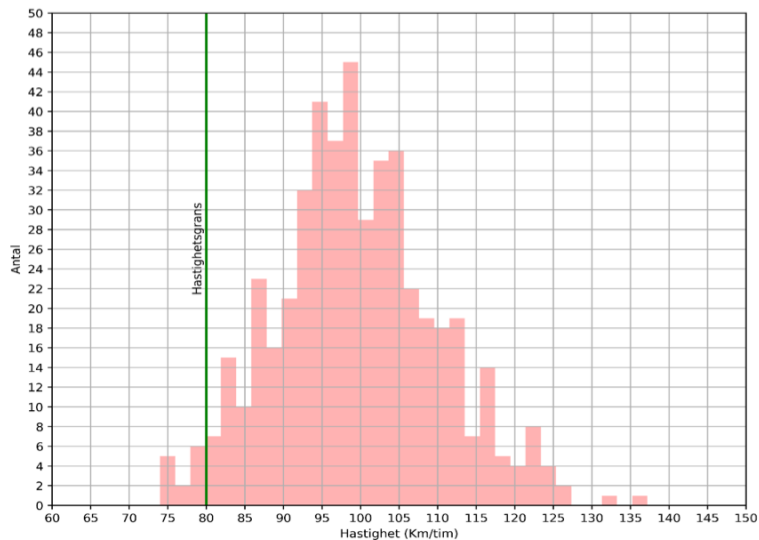
GEOGRAFISKT LÄGE MÄTPLATSER



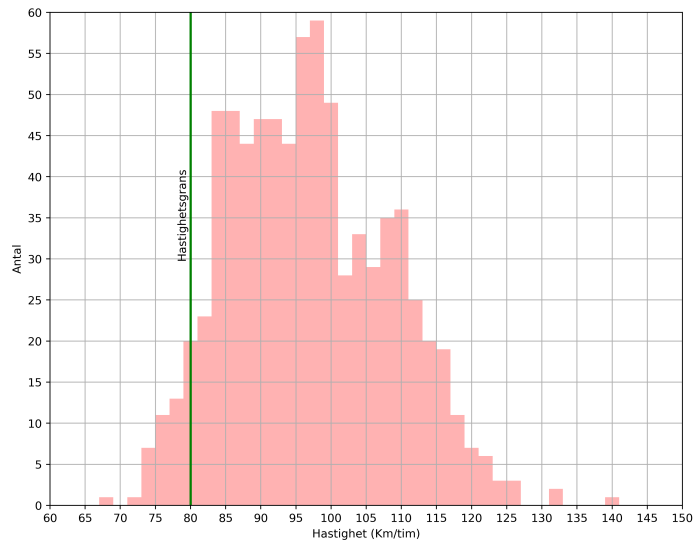
E4 ARLANDA - STOCKHOLM, 80 KM/TIM

Histogram över uppmätta hastigheter för taxi, N = 484 (2017) och N = 763 (2019).

2017

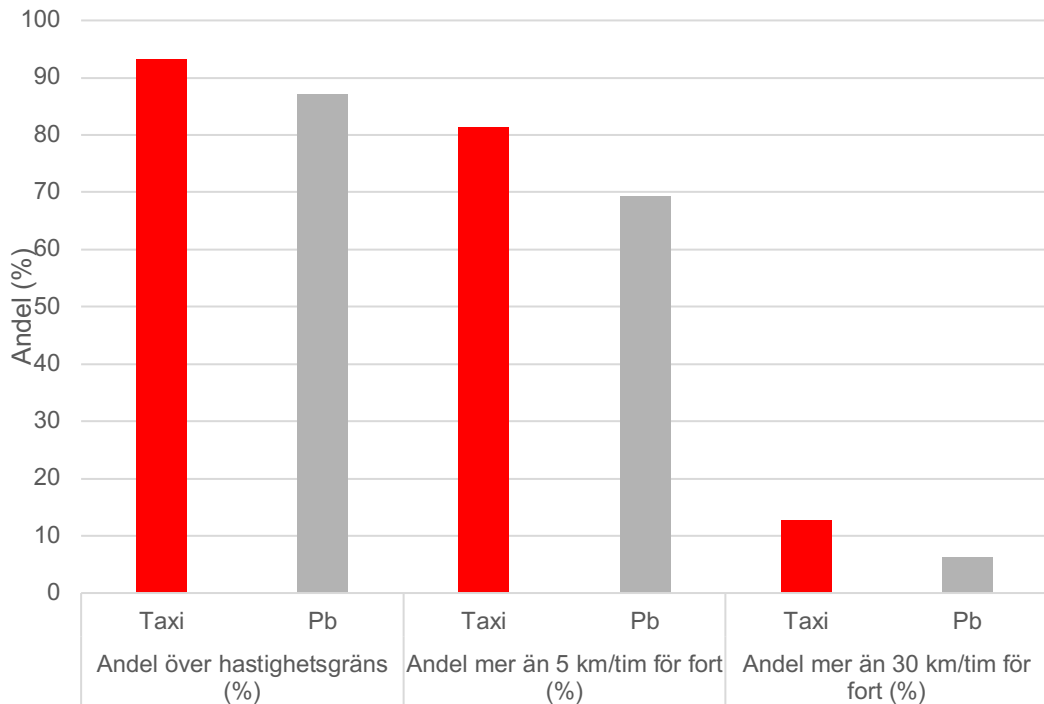


2019



E4 ARLANDA - STOCKHOLM, 80 KM/TIM

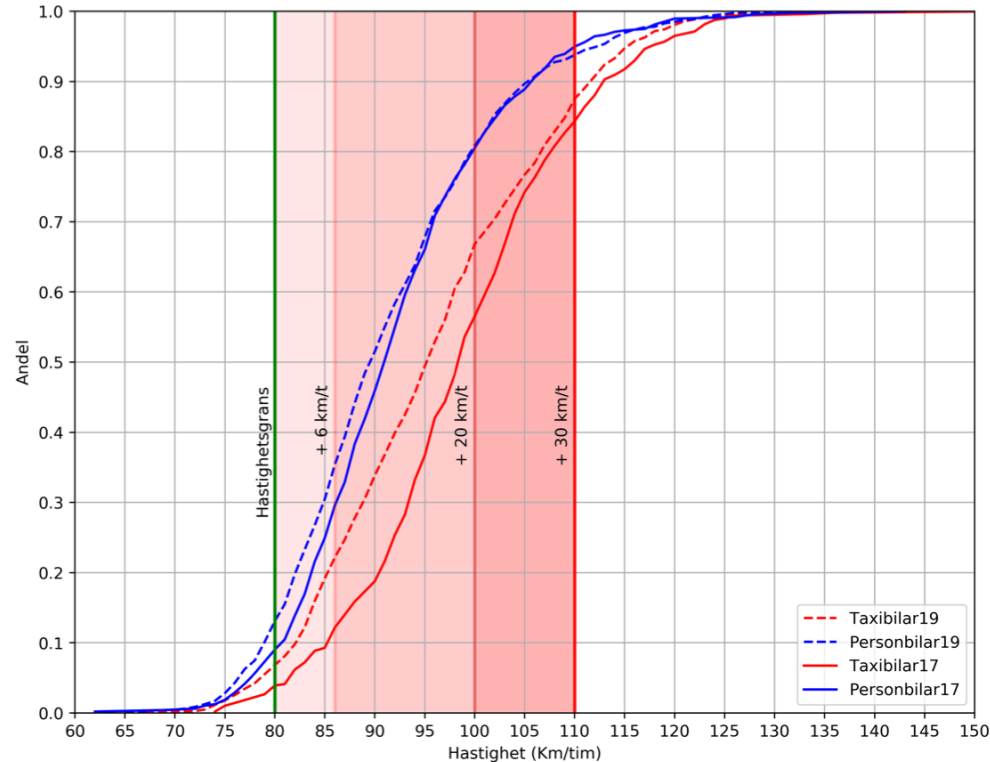
Andel taxi som kör över hastighetsgränsen 2019.



Medelhastighet:

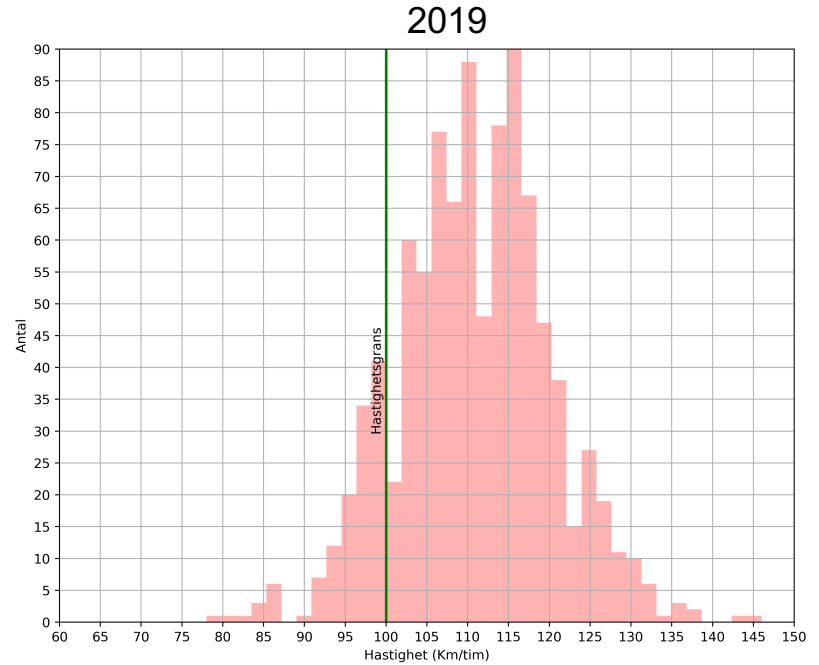
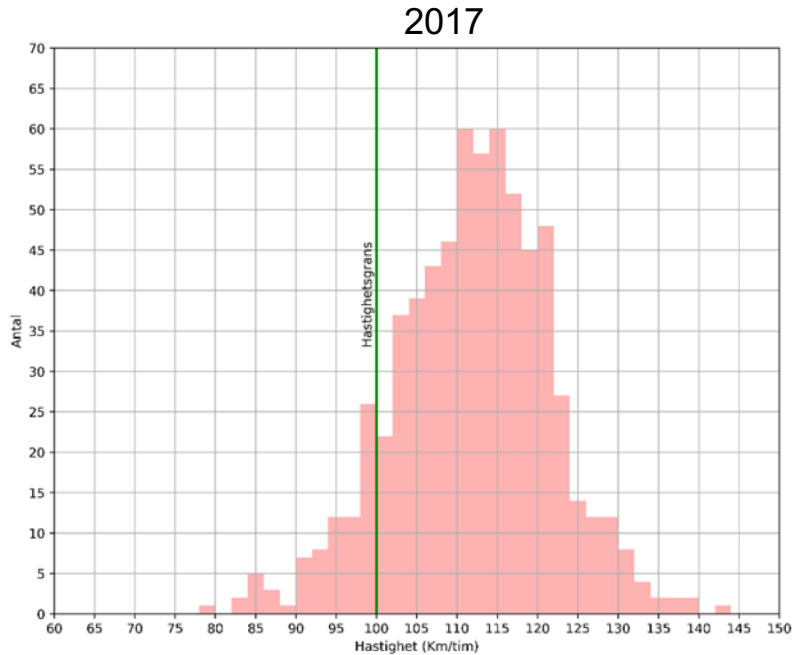
- Taxi: 97 km/tim
- Personbil: 92 km/tim

HASTIGHETSFÖRDELNING STOCKHOLM 80 KM/TIM



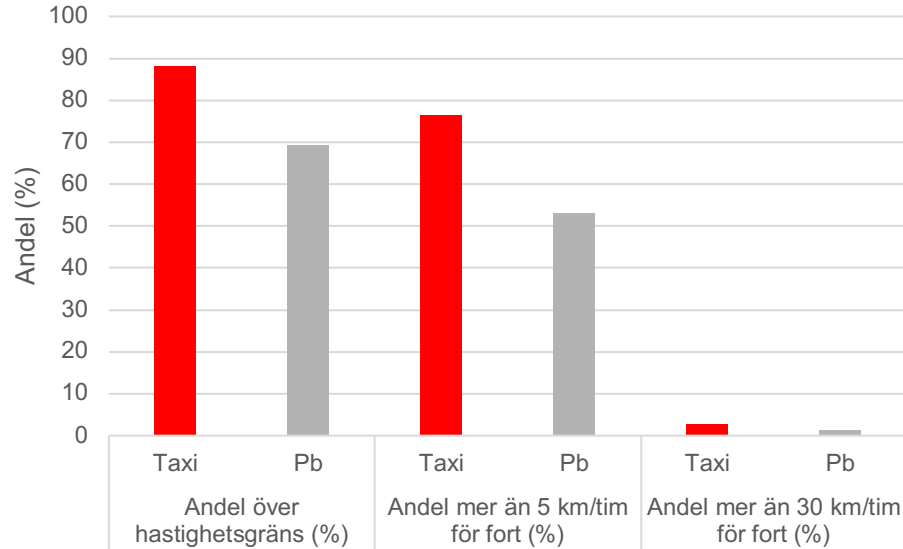
RV 40 GÖTEBORG – LANDVETTER, 100 KM/TIM

Båda riktningarna



RV 40 GÖTEBORG – LANDVETTER, 100 KM/TIM

Andel taxi som kör över hastighetsgränsen 2019. Riktning mot Göteborg

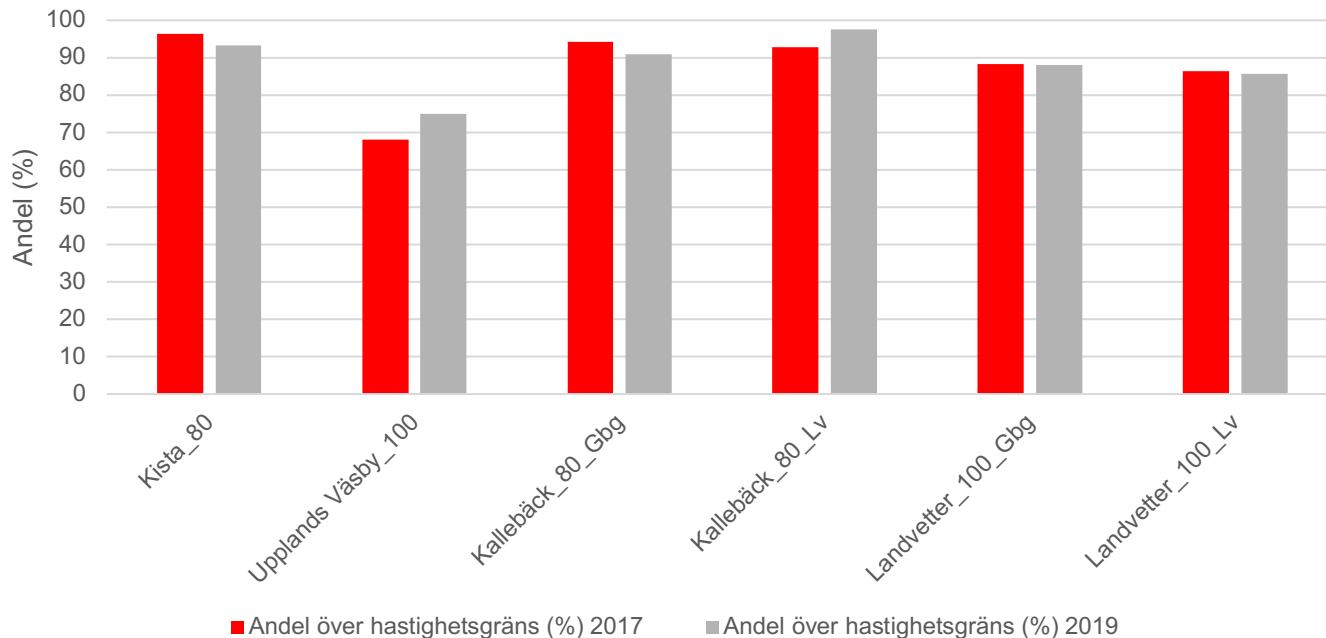


Medelhastighet:

- Taxi: 112 km/tim
- Personbil: 106 km/tim

SAMMANFATTNINGSVIS ALLA MÄTPLATSER 2017 OCH 2019

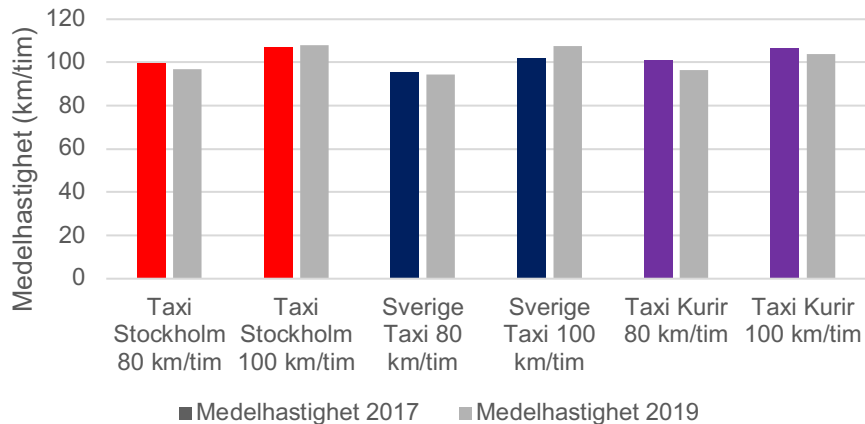
Andel taxi över hastighetsgräns



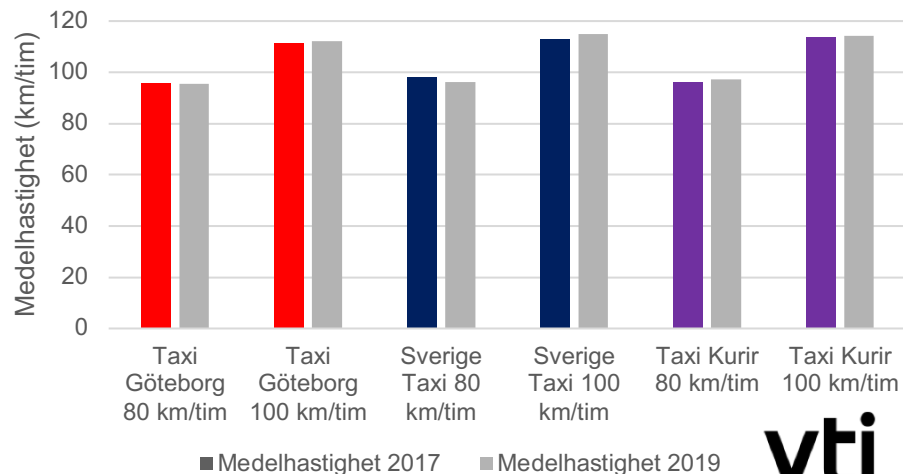
RESULTAT PER TAXIBOLAG

Endast bolag med minst 20 observationer i före- resp eftermätningen särredovisas

Stockholm



Göteborg



SLUTSATSER

- Både taxi och andra personbilsförare är dåliga på att hålla hastighetsgränsen, men efterlevnaden hos taxi är sämre.
- Taxi bidrar till att dra upp hastighetsnivåerna på de studerade vägarna.
- Små skillnader mellan taxibolag – ingen ”bäst i klassen”.
- I princip inga skillnader mellan 2017 och 2019!
- Många taxibolag arbetar systematiskt med trafiksäkerhetsfrågor. Detta återspeglas dock inte på vägen när det gäller hastighetsefterlevnad.
- Tidigare studier - företag som arbetar systematiskt och långsiktigt med hastighetsfrågan når bättre resultat med hastighetsefterlevnad.
- Ökad hastighetsefterlevnad hos taxi (yrkesförare) har stora möjligheter att påverka trafikrytm och hastighetsefterlevnad hos övriga trafikanter.
- Det behövs nya arbetsmetoder för att få företag att prioritera ökad hastighetsefterlevnad och därmed öka säkerheten på våra vägar. Dialogen har påbörjats.

TACK!

Frågor?

anna.vadeby@vti.se