

**Rapportering av
nämnduppdrag - effektiv
trafikövervakning med hjälp av
automatisk
trafiksäkerhetskontroll (ATK)
Fastighets- och gatukontoret**

2022-12-20

Innehållsförteckning

Nämndsuppdrag gällande effektiv trafikövervakning med hjälp av automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK)	3
Fartkameror i Trafikverkets etablerade system	4
Fartkameror i egen regi, och i samarbete med Polisen	5
Arbete framöver gällande mobila fartkameror	5

Nämndsuppdrag gällande effektiv trafikövervakning med hjälp av automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK)

Förvaltningen har av Tekniska nämnden fått i uppdrag att ”Fördjupa dialogen kring juridiska och ekonomiska förutsättningar med polismyndighet och Trafikverket i syfte att skapa möjligheter till effektiv trafikövervakning” och har undersökt möjligheterna att införa fartkameror på kommunalt vägnät. Detta genom automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK –hastighetskontroll varigenom ordningsbetsföreläggande kan ske vid hastighetsöverträdelse) vars syfte är att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Uppdraget har haft två huvudspår – att möjliggöra fartkameror i Trafikverkets etablerade system eller göra det i egen regi. Under arbetets gång har ett tredje alternativ blivit aktuellt, som ska utredas framöver. Detta alternativ handlar om mobila fartkameror.

För att angripa nämndsuppdraget har flertalet aktörer kontaktats:

- Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) kontaktades tidigt i processen bland annat på grund av deras rutin för ATK på kommunalt vägnät.
- Även Stockholm stad har kontaktats för erfarenhetsutbyte då de har ett uppdrag gällande upphandling av ATK (dvs i egen regi).
- Återkommande kontakt med Trafikverket för att få förståelse för vad som krävs för att ha kameror i egen regi samt vilka möjligheter som finns att ansluta sig till Trafikverkets system.
- Polismyndigheten, gällande möjligheten att samarbeta och ingå avtal med kommun.

Juridiska aspekter

Hastighetskontrollen utförs genom kamerabevakning, vilket begrepp definieras i Kamerabevakningslagens (2018:1200) 4 §. I denna lag anges att kamerabevakning ska tillgodose behov för berättigade ändamål men också skydda fysiska personer mot otillbörligt intrång i den personliga integriteten vid sådan bevakning. I 7 § i lagen anges att tillstånd till kamerabevakning av en plats dit allmänheten har tillträde krävs, om bevakningen ska bedrivas av en myndighet. Det finns undantag i lagens 9 § som anger att vissa myndigheter har möjlighet att bedriva kamerabevakning utan tillstånd. Dessa i princip generella undantag infördes 2020.

Polismyndigheten och Trafikverkets samarbete regleras bl.a. av Rättegångsbalken (1942:740), Vägtrafikdatalagen (2019:369) med följande förordning (där polisen ges direktåtkomst till de fotografier som finns i vägtrafikregistret (körkortsbilder)), EU:s dataskyddsförordning, lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning avseende personuppgiftsbehandling samt FAP 331-9 RPSFS 2012:30).

Vad avser kommunens möjligheter beträffande bevakningskameror kan det konstateras att någon lagstiftning som ger kommunen självständig rätt att placera ut kameror för hastighetsövervakning inte föreligger. Polismyndighetens svar på kommunens framställan (bilaga) åskådliggör också att Polismyndigheten utifrån rådande lagstiftning inte ser att det finns någon möjlighet för Polismyndigheten att i sådant avseende samarbeta med kommuner.

Fartkameror i Trafikverkets etablerade system

Det övergripande nationella ATK-systemet drivs gemensamt av Polismyndigheten och Trafikverket (TRV). Systemet bygger på att såvida en kommun anser sig vara i behov av ATK inom kommunens gränser ansöker kommunen om detta hos TRV. TRV tilldelar ATK utifrån fastställda kriterier för att göra största möjliga nytta i trafiksäkerhetskänseende. Vad som kan benämnas trygghetsaspekter har således ingen relevans för tilldelningen av ATK till kommuner.

Ansökan till Trafikverket

I maj 2022 informerades Tekniska nämnden inför ansökan gällande automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) till Trafikverket. I juni 2022 fattade Tekniska nämndens trafikutskott beslut om att föreslå sju sträckor till Trafikverket. Dessa togs fram efter analysarbete av Malmö stads vägnät, då de bedömdes uppfylla Trafikverkets krav och kriterier.

Av de sju sträckorna som uppfyllde Trafikverkets baskriterie samt minst ett tilläggsriterie var det endast tre sträckor som uppfyllde de tekniska kraven. De tekniska kraven som bland annat handlar om fri sikt på 100 meter, inga vägmärken och andra reflekterande ytor 20 meter innan mätstationen, ingen cykelbana inom radie 20 meter från mätstationen, placering 20 meter innan och efter korsning gör det svårt att hitta lämpliga placeringar inne i den täta staden.

I september 2022 gavs besked från Trafikverket att en av dessa sträckor tilldelades möjlighet till fartkameror. Detta skulle innebära en kostnad av uppskattningsvis 0,5-1 mkr per station/kamera. Den årliga avgiften för drift och underhåll är uppskattningsvis 25 tkr. Denna sträcka var del av Käglingevägen, och det beslutades i TrU i oktober 2022 att detta inte skulle genomföras.

Att Käglingevägen, som i mångt och mycket har en karaktär likt en landsväg, tilldelades möjlighet till fartkamera är en direkt effekt av Trafikverkets gällande kriterier. Förvaltningen har tillsammans med bland annat Sveriges kommuner och regioner, och i direkt dialog med Trafikverket försökt påverka Trafikverket att justera sina kriterier i en riktning som anpassas efter stadsmiljöer och de behov tekniska nämnden ser gällande. Trafikverket har dock meddelat att det inte är aktuellt att se över befintliga kriterier.

Fartkameror i egen regi, och i samarbete med Polisen

Detta alternativ förutsätter ett samarbete direkt med polisen då polisen äger den lagliga rätten att bötfälla fortkörare. Förvaltningen har inledningsvis utrett förutsättningarna för detta alternativ och förvaltningens jurister, Trafikverket, polisen, SKR och Stockholms stad (som också utreder frågan) har bedömt att det teoretiskt sett är en möjlig väg framåt. Detta alternativ kan göras utan Trafikverkets involvering, vilket Trafikverket även bekräftat.

Det finns dock fortfarande förutsättningar och krav som är av mätteknisk karaktär och för att säkerställa rättssäkerheten i systemet. Till exempel ställs det krav på att det ska vara fri sikt på en sträcka utmed 100 meter före stationen, samt att stationen inte ska placeras längre än 5,4 meter från körfältsmitt för att öka sannolikheten för att föraren kan identifieras.

Dialog har förts mellan förvaltning och polismyndigheten som nu återkommit med utförligt skriftligt svar. Polismyndigheten har angett att de inte kommer att ingå i överenskommelser med andra aktörer än Trafikverket gällande ATK-verksamhet då det nationella behovet är täckt. Det befintliga ATK-samarbetet anses effektivt utifrån resurs och behov och enligt polisen bedöms det vara proportionerligt i förhållande till andra polisiära verksamheter.

Arbete framöver gällande mobila fartkameror

Då ovan två alternativ är utredda och inte aktuella i nuläget kommer förvaltningen att utreda ett tredje alternativ med mobila fartkameror. Polisen, region syd, använder i dagsläget två mobila fartkameror som de efter behov flyttar runt i polisområdet. Dessa kameror används främst på det nationella vägnätet men har även använts på det kommunala vägnätet i Malmö. Idén är att utforska möjligheten att Malmö stad bekostar fler mobila fartkameror för polisen att använda på det kommunala vägnätet.

Förvaltningen avser fördjupa dialogen med Helsingborgs stad, som visat intresse och ser liknande nyttor med denna typ av åtgärd, gällande juridiska och ekonomiska aspekter. Därefter avser Malmö stad att tillsammans med Helsingborgs stad, och eventuella andra kommuner, återigen uppvakta Polismyndigheten.