



Polismyndigheten
Nationella operativa avdelningen
Tony Härdin

Malmö Stad
Andrew Roberts
205 80 MALMÖ

Angående etablering av ATK på kommunalt vägnät

Inledning

Polismyndigheten har av några kommuner blivit uppvaktade gällande frågor om möjligheten för dessa att upphandla ATK-kameror i egen regi. Frågorna har tilldelats utvecklingscentrum Mitt vid nationella operativa avdelningen i egenskap av sakansvarig för Polismyndighetens samlade trafikverksamhet. Svaret, och den information som lämnats till de aktuella kommunerna, är således Polismyndighetens uppfattning i frågan.

ATK-systemet

Hela ATK-systemet är väl genomarbetat vad det gäller exempelvis ansvarsfördelning, juridiska aspekter och rutiner för säkerhet, tilldelning, etablering med mera. Trafikverket och Polismyndigheten är gemensamt ansvariga för hur och i vilken omfattning alla ATK-kameror ska användas. I en av både Trafikverket och Polismyndigheten undertecknad överenskommelse framgår vilka ansvar de olika myndigheterna har.

Syftet med ATK-systemet är att bidra till Nollvisionen, det vill säga att minska antalet dödade och allvarligt skadade. Det övergripande målet med ATK-kameror är att sänka medelhastigheten på de mest olycksdrabbade vägarna och på det sättet minska antalet döda och allvarligt skadade. För att få ut störst nytta¹ av systemet placeras ATK-kameran normalt på icke mötesseparerade vägar med hastighet över 70 km/h.

Tilldelning av ATK-kameror sker i ett nationellt perspektiv och de kan placeras på både statligt och kommunalt vägnät. Det är Trafikverket som i

¹ Beräknas med Trafikverkets effektmodeller

Samråd med Polismyndigheten bedömer vilka sträckor som ska tilldelas ATK-kameror. För att en plats/sträcka ska vara aktuell för tilldelning av ATK-kameror måste baskriteriet, att genomsnittshastigheten överstiger skyltad hastighet med minst 5 km/h eller att 85 percentilen överstiger skyltad hastighet med minst 10 km/h vara uppfyllt. Dessutom måste minst ett tilläggsriterium vara uppfyllt. Tilläggsriterierna är:

- hög olycksrisk
- höga bullernivåer och/eller luftföroreningar
- stor andel oskyddade trafikanter som korsar vägen (antal oskyddade trafikanter som korsar vägen överstiger 50 st. per dimensionerande timme inom ett begränsat område).

Vilken sträcka/plats som tilldelas ATK-kameror beror på den bedömda nyttan på den föreslagna sträckan/platsen jämfört med nyttan för övriga föreslagna sträckor. Nyttan avser hur väl en ATK-kamera skulle uppfylla syftet, dvs ha potential att minska antalet omkomna och allvarligt skadade.

Hastighetskameran är ett skåp med ett mätsystem som placeras på olika typer av bärare, exempelvis stolpe, konsol eller vagn. Skåpet är mönsterskyddat och får inte användas av någon annan utan Trafikverkets tillstånd. Tillverkning av liknande kamera utan tillstånd skulle av Trafikverket kunna betraktas som varumärkesintrång och i förlängningen innebära ett användningsförbud på kamerorna.

ATK-kameror är ett av flera verktyg som kan användas för att öka trafiksäkerheten och de har en påvisat positiv effekt på hastighetsefterlevnaden. ATK-kameror har dock bara en hastighetssänkande effekt, inte en hastighetssäkrande effekt. Det är fullt möjligt att passera kameran i en allt för hög hastighet.

Eftersom ATK-kameran inte har en hastighetssäkrande effekt är dess användningsområde begränsat. ATK-kamera bör exempelvis inte användas som trafiksäkerhetsåtgärd vid övergångsställe. För att en passage ska anses som säker bör hastigheten inte överskrida 30 km/h vid passagen.

Utredning och lagföring

För att ATK-kameror ska kunna bidra till ökad hastighetsefterlevnad är det viktigt att hastighetsöverträdelser kan leda till lagföring. En kommun är inte en lagförande myndighet, dvs kommunen kan inte lagföra brott. Det är Polismyndighetens uppgift att beivra brott i trafiken och som därför måste genomföra utredning och lagföring av de hastighetsöverträdelser som registreras av ATK-kamerorna.

Det är heller inte möjligt för en kommun eller annan aktör att ingå avtal om utredning med Polismyndigheten eftersom vi inte får särbehandla olika aktörer. En teoretisk möjlig väg för staden skulle vara att anmäla överträdelserna till Polismyndigheten. De anmälda överträdelserna skulle dock med största sannolikhet inte prioriteras inom polisens utredningsarbete, främst av processekonomiska skäl. Vid en avvägning mellan hur mycket resurser som kan avsättas i förhållande till storleken på straffet skulle utredningsinsatsen inte vara processekonomiskt försvarbar.

Allmänheten har ett högt förtroende för ATK-systemet och det råder en hög acceptans för systemet. För att behålla systemets acceptans och trovärdighet måste det finnas en balans mellan antalet ATK-kameror och antal ärenden som Polisen utreder – det måste så att säga blixtra tillräckligt ofta. Enligt den överenskommelse som finns mellan Trafikverket och Polismyndigheten är målet att bygga ut systemet med ca 200 stationer per år. Ytterligare tillkommande ATK-kameror skulle därför kräva att Polismyndigheten samtidigt kraftigt utökar sin utredningskapacitet vilket inte bedöms proportionerligt i förhållande till andra angelägna polisiära verksamheter.

Tekniska krav i upphandling av ATK-system

Den upphandling som krävs för ett väl fungerande ATK-system är mycket komplex och omfattande. ATK-kameran måste uppfylla en rad kvalitetskrav som exempelvis krocksäkerhet och att den klarar svenskt klimat. ATK-kameran är dessutom bevisinstrumentet vid lagföring av hastighetsöverträdelser vilket innebär att mätsystem, kamera och blyxt måste uppfylla Polismyndighetens krav för att garantera rättssäkerhet.

Som jämförelse kan nämnas att Trafikverkets upphandling av ny leverantör har pågått i cirka två år. I deras upphandling ingår bland annat ett delprojekt som tar fram de tekniska krav som ska ställas på mätstationen samt ett delprojekt som hanterar alla it-relaterade frågor i styrning av varje enskilt mätsystem samt hämtning och överföring av data till Polisen.

Etablering och förvaltning av ATK-station

I etableringen av en ATK-kamera ingår flera moment, exempelvis att bygga mätplats, sätta upp skyltning samt montera och driftsätta den. Beroende på om arbetet genomförs i egen regi eller inte så tillkommer upphandling av entreprenörer. Flera avtal måste också tecknas, exempelvis avtal för trådlös kommunikation för mätsystemet, elnätsanslutning av mätstation och el till mätstationen. Dessutom krävs olika kommunikations- och datasystem samt servrar för att hantera systemet, vilka också måste upphandlas.

Efter etablering måste förebyggande och avhjälpande underhåll ske kontinuerligt. Detta gäller såväl mätplatsen som utrustningen. Det kan handla om att åtgärda fel i exempelvis mätstation och mätsystem eller vid skadegörelse, trafikskador och stöld. Dessutom måste kontinuerliga kontroller genomföras för att säkerställa den rättsliga processen. Vid nuvarande system genomförs exempelvis en skyltkontroll av de styrande skyltarna med högst sju dagars mellanrum.

Enligt Trafikverket kostar det upp till 500 000 kr att etablera en ATK-kamera i det nationella systemet. Då ingår moment som att exempelvis bygga mätplats, dra fram el samt köpa in och montera ATK-kameran. Speciellt framdragningen av el kan bli dyr.

Sammanfattning

- Som framgår av ovanstående så är upphandling, etablering, drift och förvaltning av ett ATK-system synnerligen komplicerat och kostsamt och även om en enskild kommun skulle investera i ett sådant system så saknar kommunen juridiska möjligheter att lagföra brottsmisstänkta.
- För att bidra till Nollvisionen har Polismyndigheten sedan flera år tillbaka har en nationell samverkan med Trafikverket avseende ATK och mätplatser/sträckor är fördelade över hela landet. Denna samverkan är effektiv utifrån resurs och behov och bedöms proportionerligt i förhållande till andra angelägna polisiära verksamheter. Polismyndigheten kommer därför inte att ingå överenskommelser med andra aktörer gällande ATK-verksamhet då det nationella behovet är täckt.
- Om Malmö Stad ser vägsträckor som är särskilt olycksdrabbade, rekommenderar vi att föra en dialog med Trafikverkets Region syd för att möjliggöra ATK på kommunalt vägnät eller andra åtgärder för trafiksäkerheten.
- Lokala problembilder avseende trafik och trygghet åtgärdas inom ramen för arbetet med de samverkansöverenskommelser som upprättas mellan kommuner och lokalpolisområden.

Maria Lönegård
polismästare