

ATK Årsrapport 2016

Trafiksäkerhetskameror



Ett samarbete mellan Trafikverket och Polisen

Titel: ATK Årsrapport 2016
Publikationsnummer: 2017:147
ISBN: 978-91-7725-143-9
Utgivningsdatum: Augusti 2017
Utgivare: Trafikverket
Layout: Reformklubben
Distributör: Trafikverket

Innehåll

ORDFÖRANDEN I ATK-RÅDET HAR ORDET	5
INLEDNING.....	6
MÅL FÖR ATK-SYSTEMET OCH MÅLUPPFYLLELSE 2016	8
VIKTIGA HÄNDELSER UNDER 2016.....	14
ATK I SIFFROR.....	15

Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett system för automatisk hastighetsövervakning med kameror. Målet med trafiksäkerhetskameror är att sänka medelhastigheten på våra mest olycksdrabbade vägar och att på det sättet få ner antalet döda och svårt skadade. Systemet förvaltas av Trafikverket och Polisen.

Det finns ett gemensamt samarbetsorgan mellan Trafikverket och Polisen för systemet med trafiksäkerhetskameror – ATK-rådet. Rådets funktion är att förvalta ATK-systemet på effektivaste sätt och att vara rådgivande inom respektive myndighet.



Ordföranden i ATK-rådet har ordet

ATK-systemet är ett framgångsrikt samarbete mellan Trafikverket och Polisen.

Systemet består i dag av cirka 1 500 stationer längs vägarna och en utredningskapacitet på cirka 280 000 ärenden per år. Acceptansen för ATK-systemet är fortsatt hög och hastigheten på vägar med ATK-stationer är i nivå med satta mål.

En kraftfull utbyggnad av ATK-systemet har genomförts under året för att ytterligare öka hastighetsefterlevnaden på vägnätet och bidra till målet att minska antalet döda och svårt skadade fram till år 2020. 201 nya trafiksäkerhetskameror har tagits i drift under året.

ATK-systemet får hög uppmärksamhet såväl från allmänhet som media och vår gemensamma kommunikation fungerar väl.

Viktiga händelser under året

Utbyggnad av ATK-systemet

Under 2016 har fokus varit en utbyggnad av systemet med trafiksäkerhetskameror. Under 2016 har 201 mätstationer etablerats och tagits i drift på 59 befintliga och nya sträckor. Under 2016 har 17 mätstationer monterats ner eftersom andra trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts.

Hastighetssäkring i tunnlar

Ett teknikutvecklingsprojekt har påbörjats för att undersöka möjligheten att vidareutveckla och anpassa ATK-systemet för hastighetssäkring i tunnlar. Projektet beräknas vara klart under 2017.

Projekt med mobila enheter för ökad trygghet

Under 2016 genomförde Polisen Region Nord ett projekt för att undersöka olika möjligheter för användning av de mobila ATK-vagnarna för trygghetsskapande åtgärder samt för att utveckla samverkan på regional nivå mellan flera aktörer i syfte att finna nya samverkansformer.

Slutsatser

- Positiv respons från allmänheten, man har upplevt en ökad polisnärvaro
- Projektet har lett till en bättre inre förståelse för trafiksäkerhet hos Polisen.

10 år med trafiksäkerhetskameror

ATK-systemets första registrerade ärende var i mars 2006. Att ATK-systemet har funnits i tio år och är ett viktigt verktyg för att öka hastighetsefterlevnaden och rädda liv och minska antalet allvarligt skadade har uppmärksammats på flera sätt. En informationsfilm har tagits fram till Anslagstavlan i SVT, information har också lagts ut på Polisens och Trafikverkets webbsidor och Facebook-sidor.

Hög tillgänglighet

Kamerorna har en mycket hög driftsäkerhet, detta tillsammans med automatiserade administrativa system för driftövervakning gör att trafiksäkerhetskamerorna har en mycket hög tillgänglighet.

*Tony Härdin,
Ordförande i ATK-rådet 2016*

Inledning



Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett system för automatisk hastighetsövervakning med kameror. Trafiksäkerhetskamerorna finns på vägavsnitt och platser där risken för olyckor är stor och där hastigheterna var höga innan kamerorna sattes upp. ATK-systemet förvaltas av Trafikverket och Polisen.

Det övergripande målet är att få ner medelhastigheten på våra mest olycksdrabbade vägar och att på det sättet få ner antalet döda och svårt skadade.

Trafikverket och Polisen har ett samarbetsorgan för systemet med trafiksäkerhetskameror – ATK-rådet. Rådets funktion är att förvalta ATK-systemet på effektivaste sätt och att vara rådgivande inom respektive myndighet.

I ATK-rådet behandlas frågor om ATK-systemet inom områden där det är angeläget att myndigheterna agerar gemensamt. Några exempel:

- långsiktig planering för utveckling och användning av ATK-systemet
- systemets totala storlek, antalet stationer och antalet ärenden
- trafiksäkerhetseffekter och samhällets acceptans för systemet
- information.

Representanter i ATK-rådet under 2016

Pontus Fälldin		Polisen
Tony Härdin (juni–)	Ordförande	Polisen
Lena Tysk (–juni)		Polisen
Pär Gustafsson (–juni)		Trafikverket
Marie Hagberg (nov–)		Trafikverket
Ulrika Honauer		Trafikverket
Maria Krafft		Trafikverket
Anders Drugge	Adjungerad	Polisen
Ursula Eriksson	Adjungerad	Polisen
Rune Hammarberg	Adjungerad	Trafikverket
Eva Lundberg	Adjungerad	Trafikverket
Ulf Carlsson	Adjungerad	Konsult



Mål för ATK-systemet och måluppfyllelse 2016

Det övergripande målet för ATK-systemet är att sänka medelhastigheten på våra mest olycksdrabbade vägar och att på det sättet få ner antalet döda och svårt skadade.

Vi redovisar här de mål ATK-rådet har satt upp för ATK-systemet 2016 samt måluppfyllelsen med en kommentar för varje mål.

> MÅL 1 – Minskning av medelhastigheten

Medelhastigheten på vägar utrustade med trafiksäkerhetskameror ska bibehållas eller sänkas jämfört med tidigare mättillfällen.

Måluppfyllelse

Hastigheterna mäts var tredje år vid och mellan ATK-stationer. Senaste mätåret var 2011 och resultatet analyserades av Statisticon AB på uppdrag av Trafikverket.

Målet kan inte bedömas.

Kommentar: Uppföljning har inte gjorts under 2016. Trafikverket har prioriterat ett projekt med att se över och eventuellt uppdatera de effektsamband som används för att värdera effekter av ATK.

> MÅL 2A – Andelen fordon som överskrider rapporteringsgränsen

Andelen fordon på riksnivå som överskrider gällande rapporteringsgräns för hastighetsöverskridande vid trafiksäkerhetskameror ska inte överstiga angivna procentnivåer vid nedanstående hastighetsgränser.

Måluppfyllelse

Andelen fordon som överskridit gällande rapporteringsgräns vid olika hastighetsgränser:

Hastighetsgräns	Mål (%)	Utfall (%)
40 km/tim	2	2,0 (3,2)
50 km/tim	2	1,3 (1,6)
60 km/tim	2	1,0 (1,1)
70 km/tim	2	0,8 (0,9)
80 km/tim	1	0,5 (0,6)
90 km/tim	1	0,3 (0,4)
100 km/tim och högre	1	0,2 (0,1)

Förra årets utfall inom parentes.

Målet är uppfyllt.

Kommentar: Andelen fordon som överskridit gällande rapporteringsgräns är fortsatt mycket låg nivå på riksnivå, med undantag av hastighetsgräns 40 km/tim.

> MÅL 2B – Andelen fordon som överskrider rapporteringsgränsen

Andelen fordon på länsnivå som överskrider gällande rapporteringsgräns för hastighetsöverskridande vid trafiksäkerhetskameror ska inte överstiga angivna procentnivåer vid nedanstående hastighetsgränser.

Måluppfyllelse

Andelen fordon som överskridit gällande rapporteringsgräns vid olika hastighetsgränser:

Hastighetsgräns	40 km/tim	50 km/tim	60 km/tim	70 km/tim	80 km/tim	90 km/tim	≥100 km/tim
Län/mål	2 %	2 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %
Jämtland		3,6 (-)					
Stockholm	2,1 (-)	2,1 (-)					
Kalmar	3,3 (3,7)						

Förra årets utfall inom parentes. Endast län som inte uppfyller målet 2016 redovisas.

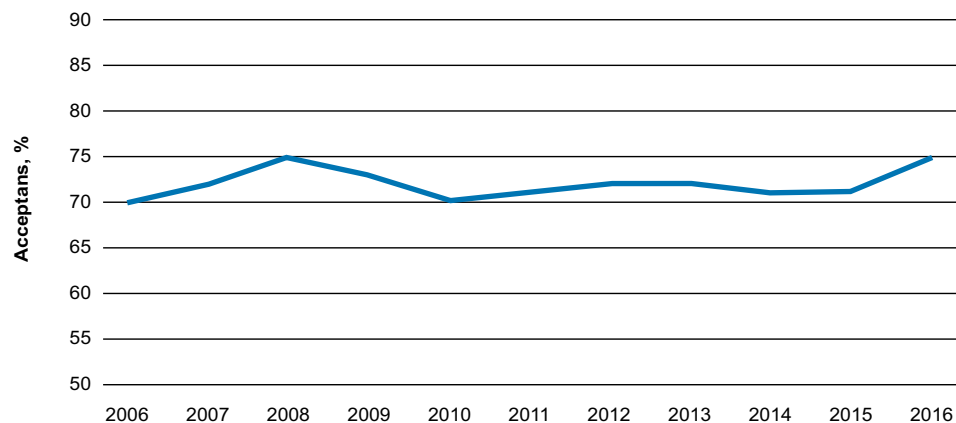
Målet är delvis uppfyllt.

Kommentar: Andelen fordon som har överskridit gällande rapporteringsgräns är på en fortsatt låg nivå även på länsnivå. Det är i huvudsak samma län som föregående år som har en andel fordon som överskrider målet. Samarbete med den lokala polisen fortsätter.

> MÅL 3 – Allmänhetens förtroende för ATK-systemet

Att vidmakthålla allmänhetens förtroende för trafiksäkerhetskamerorna genom information och trovärdig tillämpning av systemet.

Måluppfyllelse



Målet mäts genom en fråga i Trafikverkets årliga trafiksäkerhetsenkät, där de tillfrågade får ta ställning till detta påstående:

”Automatisk hastighetsövervakning (med trafiksäkerhetskamera) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser.”

Totalt är det 75 procent som håller med om att automatisk hastighetsövervakning är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser.

77 procent av kvinnorna är positivt inställda till automatisk hastighetsövervakning, liksom 65 procent av männen.

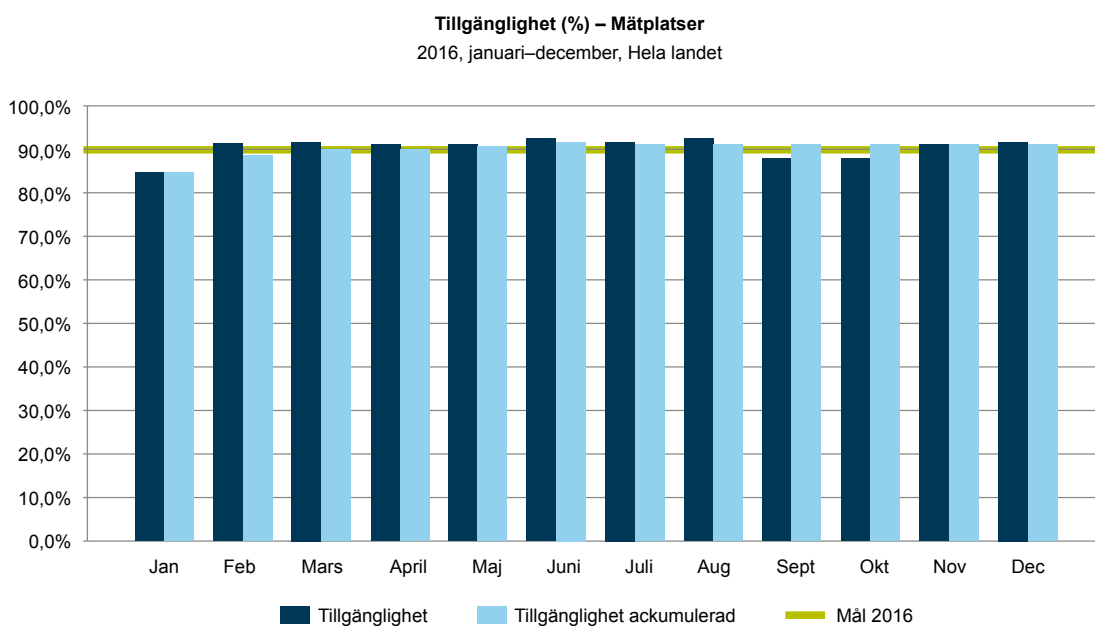
Målet är uppfyllt.

Kommentar: Acceptansen för övervakning med trafiksäkerhetskameror har sedan etableringen 2006 legat stabilt på strax över 70 procent.

> MÅL 4B – Trafiksäkerhetskamerornas tillgänglighet för aktivering

Tillgängligheten för aktivering av trafiksäkerhetskameror ska uppgå till 90 procent eller högre.

Måluppfyllelse



Under 2016 har andelen trafiksäkerhetskameror som varit tillgängliga för aktivering i genomsnitt varit 91 procent (89 procent föregående år).

Målet är uppfyllt.

Kommentar: Målet har även uppnåtts månadsvis under 10 av årets månader.

> Mål 4C – Användning av mobila enheter

Varje enhet ska vara placerad efter väg och aktiverad för registrering under minst 400 timmar per år

Måluppfyllelse

De mobila enheterna (vagnarna) har använts totalt 8 026 timmar under året (föregående år 9 041 timmar).

Varje enhet har i genomsnitt använts 535 timmar under året (föregående år 602 timmar).

Målet är uppfyllt.

Kommentar: Användningen av enheterna varierar över landet, från 334 till 858 timmar per enhet.

> Mål 7 – Andel lagförda av utredningsbara ATK-ärenden

35 % av alla utredningsbara ärenden ska leda till att föraren av det aktuella fordonet lagförs.

Måluppfyllelse

Under 2016 utfärdade Polisen och åklagare cirka 74 500 böter och strafförelägganden (föregående år 84 000). Detta motsvarar cirka 35 procent (föregående år 37 procent).

Målet är uppfyllt.

> Mål 9 – Tid till underrättelse

För 90 % av alla ärenden ska tiden mellan registrering av hastighetsöverträdelserna och underrättelsedokument inte överstiga 10 kalenderdagar.

Måluppfyllelse

Under 2016 har tiden från registrering av ärendet till att underrättelsedokumentet skickats ut i genomsnitt varit 10 kalenderdagar (föregående år 9 kalenderdagar).

Målet är uppfyllt.

Målöversyn

Trafikverket och Polisen har gemensamt sett över de mål som används för att följa ATK-verksamheten. ATK-rådet har fastställt följande mål för 2017:

Mål 1 – Medelhastighet

Medelhastigheten på vägar utrustade med trafiksäkerhetskameror ska bibehållas eller sänkas jämfört med tidigare mättillfällen.

Kommentar: Målet behålls oförändrat från föregående år.

Mål 2 – Hastighetsefterlevnad

Andelen fordon på läns- eller riksnivå som överskrider gällande rapporteringsgräns för hastighetsöverskridanden vid trafiksäkerhetskameror ska inte överstiga angivna % nivåer vid nedanstående hastighetsgränser.

- Tillåten hastighet ≤ 50 km/tim 2 %
- Tillåten hastighet 60 km/tim 2 %
- Tillåten hastighet 70 km/tim 2 %
- Tillåten hastighet 80 km/tim 1 %
- Tillåten hastighet 90 km/tim 1 %
- Tillåten hastighet ≥ 100 km/tim 1 %

Kommentar: Målet behålls oförändrat från föregående år.

Mål 3 – Acceptans

Att vidmakthålla allmänhetens förtroende för trafiksäkerhetskamerorna genom information och trovärdig tillämpning av systemet.

Kommentar: Målet behålls oförändrat från föregående år.

Mål 4 B – Tillgänglighet

Tillgängligheten för aktivering av ATK mätstationer ska uppgå till ≥ 90 %.

Mål 4 C – Mobila enheter

Varje enhet ska vara placerad efter väg och aktiverad för registrering under minst 400 timmar per år.

Kommentar: Målet behålls oförändrat från föregående år.

Mål 7 – Lagföring

35 % av alla utredningsbara ärenden ska leda till att föraren av det aktuella fordonet lagförs.

Kommentar: Målet behålls oförändrat från föregående år.

Mål 9 – Utredning

Genomsnittlig tid mellan registrering av hastighetsöverträdelsen och underrättelse-dokument ska inte överstiga 10 kalenderdagar.

Kommentar: Målet behålls oförändrat från föregående mål.



Viktiga händelser under 2016

Utbyggnad av ATK-systemet

Under 2016 har fokus varit en utbyggnad av systemet med trafiksäkerhetskameror. Under 2016 har 201 mätstationer etablerats och tagits i drift på 59 befintliga och nya sträckor. Under 2016 har 17 mätstationer monterats ner eftersom andra trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts.

Utbyggnaden har skett i hela Sverige.

Inför 2017

Trafikverket planerar att etablera ytterligare cirka 250 trafiksäkerhetskameror under 2017.

Hastighetssäkring i tunnlar

Ett teknikutvecklingsprojekt har påbörjats för att anpassa och vidareutveckla systemdesign, installationsteknik och underhållsteknik för punkthastighetsmätning i tunnlar. Projektet beräknas vara klart under 2017.

Pilotförsök med mobila enheter för ökad trygghet

Under 2016 genomförde Polisen Region Nord ett projekt för att undersöka vilka möjligheter det finns för användning av de mobila ATK-vagnarna för trygghetsskapande åtgärder samt för att utveckla samverkan på regional nivå mellan olika aktörer för att finna nya samverkansformer. Projektets fokus har i första hand legat på gränssnittet mellan lokalpolisområden, kommunerna och Trafikverket.

Projektets resultat ska kunna utgöra beslutsunderlag för ATK-rådet om eventuella framtida förändringar i användning av mobila ATK-vagnar.

Slutsatser:

- Konceptet håller för ett lokalpolisområde med lokala brottsförebyggande resurser.
- Positiv respons från allmänheten, många har sett det som mer än bara en kamera, de har upplevt en ökad polisnärvaro.
- Man bör ha en väl avvägd resurs för att hantera vagnen för att det ska fungera bra.
- Projektet har lett till en bättre inre förståelse för trafiksäkerhet hos Polisen.

10 år med trafiksäkerhetskameror

ATK-systemets första registrerade ärende var i mars 2006. Att ATK-systemet har funnits i tio år och är ett viktigt verktyg för att öka hastighetsefterlevnaden och rädda liv och minska antalet allvarligt skadade har uppmärksammats på flera sätt. En informationsfilm har tagits fram till Anslagstavlan i SVT, information har också lagts ut på Polisens och Trafikverkets webbsidor och Facebook-sidor.

Hög tillgänglighet

Kamerorna har en mycket hög driftsäkerhet, detta tillsammans med automatiserade administrativa system för driftövervakning och hantering av bl.a. hastighetsföreskrifter gör att trafiksäkerhetskamerorna har en mycket hög tillgänglighet för aktivering.

ATK i siffror

	2016
Antal mil väg med ATK	ca 370
Mätplatser	1 465
Mobila enheter	15

Ett samarbete mellan:



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se



Polismyndigheten, Box 12256, 102 26 Stockholm.
Telefon: 08-40 190 00.

www.polisen.se