

RIGSPOLITIET

POLITI

NATIONAL BEREDSKABS-
ENHED

Juridisk Sekretariat

Den 30. marts 2012

Notat om udvidelse af politiets Automatiske Trafikkontrol (ATK)

Indledning

Færdselssikkerhedskommissionen har på baggrund af ulykkestyper og målgrupper udpeget fem udfordringer, der tegner sig for mindst 80 procent af alle alvorlige ulykker. En af disse udfordringer er for høj fart.

Det fremgår af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan (opdateret maj 2007), at det er veldokumenteret, at der er en direkte sammenhæng mellem hastighedsniveauet og antallet af dræbte og kvæstede i trafikken. Jo højere fart jo større ulykkesrisiko og desto alvorligere konsekvenser. Blot små ændringer på gennemsnitsfarten på to-fem procent giver stor effekt.

Det fremgår endvidere, at målrettet og effektiv politikontrol og sanktioner er et meget effektivt middel til at få trafikanterne til at respektere færdselsloven. Samtidig er opfølgende politikontrol et afgørende element i de nationale og lokale kampagner og informationsindsatser, som skal motivere trafikanterne til at ændre adfærd.



Endelig fremgår det, at det også er vigtigt at skabe en almen viden og forståelse for, at kontrolindsatsernes succesmål er antallet af adfærdsændringer og ikke antallet af sanktioner. En forøgelse af kontrolniveauet er meget mere effektivt end højere straffe.

Vejdirektoratet udgav i september 2011 årsrapporten "Dødsulykker 2010". Årsrapporten er den første i pilotprojektet "Dødsulykkestatistik". Rapporten omfatter en analyse af alle dødsulykker i trafikken i 2010, og rapporten konkluderer bl.a., at for høj hastighed samlet set er en faktor i over halvdelen af ulykkerne.

Der er igennem de senere år sket en meget positiv udvikling i antallet af dræbte i trafikken, som i perioden fra 2000 til 2006 faldt fra 431 til 306 dræbte pr. år. I 2007 steg antallet af dræbte i trafikken til 406, men det er igen faldet i de seneste år, og de foreløbige tal for 2011 siger, at der alene var 221 dræbte i trafikken. Den samme positive udvikling ses i antallet af alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne, som i perioden fra 2001-2010 faldt fra henholdsvis 3.946 og 4.519 til 2.063 og 2.090.

Der er imidlertid fortsat grund til at gøre, hvad der er muligt for yderligere at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, herunder i forhold til de trafikuheld, der skyldes for høj hastighed.

Der blev i 1999 og 2000 gennemført forsøg med automatisk kontrol af hastigheden, hvilket førte til, at der blev indført bemandet mobil ATK i hele landet, og politiets automatiske trafikkontrol gennemføres i dag ved hjælp af 27 målebiler. I perioden fra 2003 til 2011 har dette resulteret i gennemsnitligt ca. 225.000 færdselsstraffesager på årsbasis, hvoraf langt hovedparten er sager om hastighedsovertrædelser.



I 2009-2010 blev der gennemført et forsøg med ubemandet stationær ATK ("stærekasser"). Hensigten var at afprøve effekten af ATK på gennemsnitshastigheden på udvalgte kontrolstrækninger.

På baggrund af erfaringerne fra forsøget bad Justitsministeriet DTU Transport om at vurdere den mulige færdselssikkerhedsmæssige effekt ved en eventuel permanent indførelse af ubemandet stationært ATK i større omfang samt at komme med anbefalinger til, hvordan systemet i givet fald ville kunne implementeres. Det fremgår af DTU's rapport fra september 2010, at DTU forventer, at en generel indførelse af ATK i Danmark som serie-ATK vil have positive effekter på hastighederne. Det fremgår endvidere, at generel indførelse af ATK vil have en rimelig samfundsøkonomisk lønsomhed, men at denne i betydeligt omfang afhænger af usikkerheden i DTU's beregninger.

Efter anmodning fra Justitsministeriet blev der herefter i regi af Rigspolitiet nedsat en arbejdsgruppe. Arbejdsgruppen, der bestod af repræsentanter fra Vejdirektoratet, Rigspolitiet og politikredsene, beskrev i overensstemmelse med ministeriets anmodning et forslag til rammerne for indførelse af stationær ATK. Notatet blev sammen med et oplæg til kommissorium for en egentlig foranalyse fremsendt til Justitsministeriet i oktober måned 2011. Det fremgår af oplægget, at der i givet fald vil være tale om et meget komplekst, længerevarende, risikofyldt og dyrt (anlægs)projekt, som efter oplægget vil skulle omfatte opsætning af cirka 500 "stærekasser" over hele landet.

Med henblik på hurtigere, billigere og mere fleksibelt at kunne øge trafiksikkerheden ved at intensivere den automatiske trafikkontrol har Rigspolitiet efterfølgende fortsat sine overvejelser med hensyn til mulighederne for en udvidelse og digitalisering af den eksisterende, bemandede mobile ATK-indsats i en fase 1. Det bemærkes i den forbindelse, at projektoplægget fra oktober måned 2011, ligesom forsøget med ubemandede stationære standere, var baseret på den tidligere regerings regeringsgrundlag, der havde som mål "at opsætte faste og ubemandede ka-



meraer". I den nuværende regerings regeringsgrundlag hedder det alene, at man vil "øge omfanget af den automatiske trafikkontrol".

Side 4

Rigspolitiet har endvidere overvejet, hvorledes der i en fase 2 kan tilvejebringes en samlet og konsolideret plan for en yderligere intensiveret hastighedskontrol, herunder ved en højere grad af anvendelse af ubemandet måleudstyr.

Nærværende notat sammenfatter Rigspolitiets overvejelser.

Bemandet mobil ATK

Politiet anvender i dag ved mobil ATK en varebil, hvor udstyret er operatørbetjent af en politiuddannet medarbejder. Udstyret måler hastighed med en radar og dokumenterer hver hastighedsovertrædelse med et billede af køretøjets nummerplade og fører optaget på 35 mm vådfilm. Efter gennemført hastighedskontrol sendes filmen til fremkaldelse i Kriminalteknisk Center, hvorefter den fremkaldte film returneres til politikredsen. I kredsen skannes filmen i en filmskanner, hvorefter den videre sagsbehandling er digital. Al sagsbehandling sker i politikredsene og foregår elektronisk i et særligt sagsbehandlingssystem (ATKS). Kun breve og til sidst bødeforlægget udsendes på papir. Sagerne eksisterer kun elektronisk og printes alene til brug for en eventuel behandling i retten.

Svarer ejer/bruger ikke på politiets første henvendelser, overgår sagen til videre efterforskning med henblik på fastlæggelse af identiteten på føreren. Dette er tilfældet i ca. 5% af sagerne.

Politiets efterfølgende personlige henvendelse til ejer/bruger af køretøjet varetages af den politikreds, hvor ejer/bruger bor. Den ATK-ansvarlige politikreds udskriver og sender derfor sagen til ejerens/brugerens bopælskreds, som så forestår den videre efterforskning.



Der gennemføres hastighedskontrol på udpegede målesteder, der alle er offentliggjort på politiets hjemmeside www.politi.dk. Målestederne udpeges efter aftale med de enkelte vejmyndigheder (kommunerne og Vejdirektoratet) med følgende 5 begrundelser: ulykkesfrekvens, skole/institutionsvej, gennemfartsvej, utryghed og vejarbejde.

Der findes i dag 27 målebiler med udstyr til automatisk trafikkontrol. 26 biler er fordelt til politikredsene med enten 2 eller 3 biler pr. kreds. Rigspolitiet har én bil til uddannelse, udvikling mv.

Målebilerne genererer som tidligere nævnt ca. 225.000 færdselsstraffesager i gennemsnit pr. år med et gennemsnitligt årligt bødeprovenu på ca. 200 mio. kr.

Rigspolitiet gennemfører i øjeblikket et projekt, der skal føre til en fremtidig digitalisering af udstyret (Digitaliseringsprojektet), dvs. indkøb af digitalkamera og digitalt måleudstyr, men med genbrug af målebilerne. Når digitaliseringen er gennemført, skal der ikke længere ske fremkaldelse af film, ligesom billedkvaliteten forbedres. Digitalt måleudstyr kan tillige måle afstand til den målte bil, hvorved færre målinger kasseres af udstyret. Projektet vedrørende digitalisering af udstyret i de nuværende 27 målebiler forventes afsluttet og udrullet til politikredsene medio februar 2013.

Rigspolitiets overvejelser om en udvidet anvendelse af bemandedt mobilt ATK

Som tidligere anført fremgår det af Rigspolitiets projektoplæg vedrørende indførelse af stationær ATK ("stærekasser"), at der i givet fald vil være tale om et meget komplekst, længerevarende, risikofyldt og dyrt (anlægs)projekt.

Det bør derfor overvejes i første omgang at videreudvikle og udvide det kendte koncept med bemanded mobil ATK (fase 1). En sådan løsning vil give en billige-



re, hurtigere og mere fleksibel løsning end indførelse af stationær ATK som foreslået i det oprindelige projekt.

Side 6

Udvidelsen og videreudviklingen vil kunne ske ved, at der i fortsættelse af det igangværende projekt til udskiftning af kameraer og måleudstyr (digitalisering) i de eksisterende mobile ATK-køretøjer (etape 1), der forventes afsluttet medio februar 2013, indkøbes og udstyres yderligere 2 x 25 ATK-køretøjer, hvoraf de første 25 forventeligt vil kunne være operationsdygtige juni/juli 2013 (etape 2), og de sidste 25 forventeligt vil kunne være operationsdygtige august/september 2013 (etape 3), således at der i eftersommeren 2013 på landsplan vil være i alt 76 mobile ATK-køretøjer.

Sideløbende hermed kunne det overvejes i regi af Rigspolitiet at nedsætte en arbejdsgruppe med den opgave at udarbejde en samlet og konsolideret plan for den fremadrettede hastighedskontrol (fase 2). Faserne beskrives nærmere nedenfor.

Fase 1 - udvidelse og digitalisering af den eksisterende bemandede mobile ATK-indsats

Udskiftning af udstyret i de eksisterende ATK-biler

Rigspolitiet gennemfører som tidligere beskrevet i øjeblikket Digitaliseringsprojektet, som er nået til prækvalifikation af leverandører, og digitaliseringen af de eksisterende ATK-køretøjer forventes som sagt efter tidsplanen at være afsluttet medio februar 2013, hvor det sidste sæt køretøjer vil være operationsdygtigt efter installation og kalibrering af udstyr og uddannelse af det politipersonale, der skal betjene dem (etape 1). Den samlede pris for udskiftning af optageudstyret i de eksisterende ATK-biler skønnes at ville blive ca. 13 mio. kr.



Anskaffelse af yderligere 25 + 25 ATK-biler

Side 7

Efterfølgende skal der anskaffes 2 x 25 biler med digitalt ATK-udstyr, der skal være operationsdygtige henholdsvis juni/juli 2013 (etape 2) og august/september 2013 (etape 3). Udbuddet i det aktuelt igangsatte projekt med digitalisering af udstyret til ATK-biler indeholder en option på væsentligt flere enheder af udstyret med mulighed for levering fordelt på minimum to leverancer yderligere. Der vil derfor ikke i forbindelse med indkøb af udstyret skulle laves nyt udbud mv.

Anskaffelse af de to gange 25 biler vil kunne ske på kommende køretøjskontrakter, som forventeligt træder i kraft den 1. januar 2013. Der er forventeligt 3 måneders leveringstid på køretøjerne. Fra forventeligt 1. april 2013 kan der påbegyndes opbygning af køretøjet til en APV-godkendt arbejdsplads (eksternt værksted). Efterfølgende skal der ske montering af udstyret (ATK-udstysleverandøren). Tidsplanen er således under forudsætning af, at arbejdspladsen kan blive APV-godkendt, og under forudsætning af, at både det eksterne værksted og den fremtidige udstysleverandør kan levere inden for denne tidsramme.

Det eksisterende sagsbehandlingssystem ATKS har den nødvendige kapacitet til at behandle et tredobbelt antal sager i forhold til i dag og forventes således at ville kunne behandle det antal sager, som en udvidelse med 2 x 25 køretøjer vil indebære. Dette vil dog kræve en forstærket support af systemet i Rigspolitiets IT-afdeling og yderligere lagerkapacitet til storage af de optagne fotos. Endelig skal det undersøges nærmere, hvilke udgifter der er forbundet med at udvide kapaciteten i politikredsene til at udskrive billeder. Der er desuden behov for at styrke Rigspolitiets Nationale Færdselscenter med henblik på at kunne styre og koordinere den markant forøgede hastighedskontrol på landsplan, herunder i forhold til strategi og udvælgelse af målestrækninger.

Endelig vil der være behov for tilførsel af yderligere 125 administrative årsværk til behandling af sagerne og 50 politiårsværk til betjening af de ekstra målebiler.



Hertil kommer et ikke nærmere opgjort ressourceforbrug til indfordring, efterforskning og retssagsbehandling af de ”tilbageløbssager”, hvor der ikke sker erkendelse eller betaling. Den præcise fordeling af personaleomkostningerne på de forskellige opgaver og personalegrupper skal konsolideres endeligt i forbindelse med udrulningen til politikredsene.

Der skal i forbindelse med en sådan intensiveret hastighedskontrol foretages en udpegning af langt flere målesteder. Det kan i den forbindelse overvejes, om den nuværende model med faste målestrækninger bør forlades til fordel for nogle overordnede strategiske principper, der forankres i en national ATK-strategi og udmøntes i en lokal proces forankret i politikredsens kredsråd og lokalråd.

Indtægter og udgifter ved en sådan model er tidligere skønnet, som det fremgår af nedenstående tabel 1.

Tabel 1. Anskaffelse af yderligere 25 + 25 ATK-køretøjer (årvirkning)

Mio.kr.	
Bødeprovenu (ved behandling af 500.000 sager med en gennemsnitbøde på 1.000 kr.)	500
Udgifter	150
Personaleomkostninger	
- 50 politiuddannede årsværk (gns. årsværkspris ca. 600.000 inkl. overhead)	30
- 120 administrative årsværk (gns. årsværkspris ca.500.000 inkl. overhead)	60
- 65 blandede årsværk til indfordring, efterforskning, anklagemyndighed, styrkelse af relevante funktioner i Rigspolitiet mv. (gns. årsværkspris ca.550.000 inkl. overhead)	35
Øvrige driftsudgifter	
- Årlige afskrivninger og renter (50 målebiler mv. á 1 mio. kr. afskrevet 4 år)	15
- Løbende drift og vedligehold mv. (ca. 20 kr. pr. sag)	10
Samlet	350



Skønnet over indtægter og udgifter er på nuværende tidspunkt forbundet med en vis usikkerhed. Der er således på den ene side ikke taget højde for den stigning i hastighedsbøderne, som trådte i kraft den 1. januar 2012, men på den anden side er der heller ikke taget højde for den adfærdsregulering hos bilisterne, som en markant forøgelse af kontrolindsatsen i mobilt ATK vil få. Skønnet for det samlede nettobødeprovenu vurderes derfor samlet set at være konservativt estimeret.

Fase 2 – udviklingen af en samlet og konsolideret strategi for den fremtidige hastighedskontrol, herunder med mere ubemandet teknologi

Sideløbende med arbejdet i fase 1 bør der i regi af Rigspolitiet nedsættes en arbejdsgruppe med den opgave at udarbejde en samlet og konsolideret plan for den fremadrettede hastighedskontrol. Arbejdsgruppen bør ud over repræsentanter for politiet være bredt sammensat med repræsentanter for relevante myndigheder mv. og eventuelt også benytte sig af eksterne konsulenter. Det vil ligeledes være relevant at indhente erfaringer fra udenlandske myndigheder om blandt andet punkt-baseret trafikkontrol ctr. strækingsbaseret kontrol. Der vil i den forbindelse kunne inviteres forskere - såvel danske som udenlandske - i forbindelse med afholdelsen af work shops eller lignende.

Blandt mulige emner for arbejdsgruppen kan nævnes:

Første del (skal kunne implementeres fra 2013)

- Et forslag til en omkostningseffektiv udrulnings- og styringsmodel for den intensiverede ATK-indsats
- Et forslag til yderligere målesteder i forhold til de i dag udpegede strækninger
- Et forslag til en intensiveret anvendelse af ATK med henblik på at sikre overholdelsen af hastighedsbegrænsninger ved vejarbejder, herunder ved anvendelse af ubemandet måleudstyr



- Et forslag til, hvorledes et ændret koncept for fastgørelse af nummerplader samt en eventuel forhøjelse af bødeniveauet for manglende nummerplade kan understøtte ATK-indsatsen¹

Anden del (skal kunne implementeres fra 2014)

- En samlet, opdateret og flerårig strategi for den automatiske hastighedskontrol i Danmark
- Indførelse af helt eller delvist ejeransvar i ATK-sager med deraf følgende administrativ forenkling og billiggørelse af arbejdsgange mv. i bødesagsprocessen
- Fastlæggelse af relationen mellem stationær og mobil (bemandet/ubemandet) ATK, herunder spørgsmålet om det langsigtede teknologivalg (punktkontrol/strækningskontrol) og udformning af forskellige scenarier og udgiftsoverslag (investering/drift)
- Forslag til og Business Case for en model, hvor man samler ”back office funktionen” i politikredsene i ét eller enkelte nationale centre, som varetager den indledende sagsbehandling, og hvor sagsgangene yderligere effektiviseres og billiggøres
- Kriterier for den fremtidige udpegning af målesteder, herunder en klarlægning af det fornødne statistiske grundlag (sortpletarbejde mv.), idet dette grundlag i dag synes mangelfuldt
- Et forslag til en ny model for de involverede myndigheders samarbejde omkring udpegning af målesteder
- Undersøgelse af mulighederne for en effektiv inddrivelse af pålagte hastighedsbøder i forhold til personer, der er bosiddende i udlandet
- En vurdering af behovet for at implementere et nyt og mere moderne IT-system til afløsning for ATKS med henblik på bl.a. at understøtte den

¹ Ovenstående 4 punkter bør behandles som de første i arbejdsgruppen, således at forslagene er færdigbehandlede og kan implementeres i 2013 og dermed understøtte styrkelsen af den mobile ATK i fase 1, etape 2-3.



yderligere effektivisering af sagsgangene, herunder også i lyset af en eventuel indførelse af ejeransvar

Side 11

- Spørgsmålet om skiltning/ikke-skiltning og/eller anden underretning til offentligheden om udpegede målestrækninger
- En mere detaljeret vurdering af ændringer i trafikanternes adfærd som følge af en forstærket indsats
- Samarbejdet med Rådet for Sikker Trafik og andre med henblik på at sikre en hensigtsmæssig koordinering af den kommunikations- og kampagnemæssige indsats

Findes det hensigtsmæssigt at nedsætte en sådan arbejdsgruppe, skal der udarbejdes et egentligt kommissorium med henblik på, at arbejdet straks kan påbegyndes og afsluttes endeligt i sommeren 2013, således at de nødvendige lovændringer kan være gennemført i tilstrækkelig tid til, at implementeringen af en ny samlet strategi, der inddrager alle de ovenfor anførte emner, kan påbegyndes i 2014.

Indstilling

Det indstilles, at Justitsministeriet tilslutter sig ovenstående forslag til strategændring for den automatiske hastighedskontrol, og at sagen snarest forelægges regeringens økonomiudvalg til beslutning.

