

RIGSPOLITIET

POLITI

Justitsministeriet
Administrationsafdelingen

18. oktober 2011
J.nr. 2010-9180-31
Sagsbehandler: KJC
+ bilag

KONCERNSTYRING
Økonomi-centret
Polititorvet 14
1780 København V

Telefon: 3314 8888
Direkte: 4515 2273

E-mail: KJC001@politi.dk

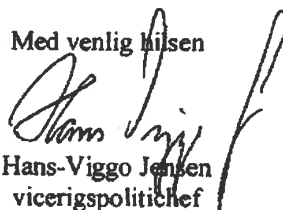
Vedlagt fremsendes et oplæg til kommissorium for en foranalyse, der kan danne grundlag for en beslutning om indførelse af en landsdækkende ordning med ATK (stærkasser).

Endvidere vedlægges de referencedokumenter, der er henvist til i kommissoriet (Ref. 2 og Ref.3).

For så vidt angår det estimerede tidsforbrug til analysen henledes opmærksomheden på, at det bygger på en forudsætning om, at den strategiske styregruppe med repræsentanter fra Justitsministeriet, Transportministeriet, Vejdirektoratet, Rigsadvokaturen og Rigspolitiet kan etableres umiddelbart efter en godkendelse af projektets iværksættelse.

Materialet er i dag tillige sendt til Vejdirektoratet.

Med venlig hilsen



Hans-Viggo Jensen
vicerigspolitichef



Indførelse af en landsdækkende ordning med ATK (stærekasser)

Projektkommissorium

Projektkommissoriet følger den skabelon, der anvendes i Rigspolitiet.

Formålet med kommissoriet er at beskrive, hvilke aktiviteter der skal gennemføres, før der foreligger et beslutningsgrundlag for igangsættelse af det samlede projekt. Beslutningsgrundlaget forstås i denne forbindelse som en Business-case med detail-beskrivelse af det samlede projekt herunder estimerer på tid og ressourceforbrug til det samlede projekt samt forventede effekter af projektet.

Forud for udarbejdelsen af Business casen udarbejdes en foranalyse, hvor mulige løsninger beskrives og vurderes. På baggrund af foranalysen beslutes det, hvilket scenarie/hvilke scenarier der skal lægges til grund for selve Business casen.

Kommissoriet er todelt: I første del beskrives det samlede projekt helt overordnet, som det kendes på tidspunktet for kommissoriets udarbejdelse. I anden del beskrives processen frem til der foreligger en Business case, herunder hvad der skal bruges af tid og ressourcer for at udarbejde selve foranalysen og efterfølgende skrive den egentlige Business case.

Kommissoriet tager udgangspunkt i en organisering af arbejdet, hvor alle analyser, beslutningsoplæg mv. varetages og behandles af projektorganisationen og godkendes af en Strategisk Styregruppe. Det løbende arbejde styres og kvalitetssikres af den operationelle Styregruppe, hvor medlemmerne har hver deres fagområder at være ansvarlige for.

Deltagere i udarbejdelse af kommissoriet:

Rigspolitiet:

- Allan Nyring, Politiinspektør, NBE.
- Vibeke Heidi Christensen, Vicepolitimester, NBE, juridisk sekretariat.
- Karen Juul Christensen, Politiassessor, Økonomiecentret.
- Eva Rønne, Vicesstatsadvokat, Rigsadvokaten 2. Afdeling.
- Britta Sørensen, Projektchef, Projektafdelingen.
- Leif Bjerregaard, Konsulent Silverbullet, Projektafdelingen.

Vejdirektoratet:

- Charlotte Vithen, Vej- og trafikchef.
- Allan Christensen, Afdelingsingeniør.



Versionshistorik

Version	Dato	Status	Ændringer	Udført	Review
0.1	2011-08-10	Udkast	Første udgave	LBJ	
0.2	2011-08-12	Udkast	Anden udgave	LBJ	
0.3d	2011-08-19	Udkast	Bemærkninger til version 0.2 fra deltagerne i workshoppen, projektafdelingen og KIT er indarbejdet.	LBJ	BSO
0.4a	2011-08-24	Udkast	Bemærkninger til version 0.3d fra ledelsen af politiområdet er indarbejdet.	LBJ	BSO
0.5a	2011-08-25	Udkast	Bemærkningerne til version 4a fra mødet den 25. august med bl.a. ledelsen af NBE er indarbejdet.	LBJ	BSO
0.5b	2011-10-11	Udkast	Udarbejdet efter drøftelse i ledelsen til brug for direktionsmøde	HTK	
0.5c	2011-10-11	Udkast	Redaktionelle ændringer	KJC	

Titel: Skabelon
 Forfatter: Projektafdelingen
 Projekt nr.: -----

Emne: Projektkommissorium
 Ændret: 2011-10-17

Side: 2 af 14
 Status: Udkast
 Version: 0.5c



Projektet

Opgavestiller:	Politiområdet.
Type	
Projektets baggrund:	<p>Overtrædelse af hastighedsgrænserne er en væsentlig medvirkende årsag til en betydelig del af de alvorlige trafikulykker. Effektivisering af hastighedskontrollen har derfor stor betydning for at nedbringe hastigheden og dermed antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.</p> <p>Det fremgår af regeringsgrundlaget fra oktober 2011 "Et Danmark, der står sammen", at den nuværende regering vil øge omfanget af den automatiske fartkontrol.</p> <p>Der er i 2009-2010 gennemført et forsøg med ubemandede stationære standere til automatisk trafikkontrol (i det følgende kaldet ATK standere). Forsøget er gennemført i et samarbejde mellem Justitsministeriet, Rigspolitiet, Nordsjællands Politi, Midt- og Vestsjællands Politi og Vejdirektoratet. 10 ATK-standere har været opsat enkeltvis på Sjælland: 6 i landområder og 4 i byområder.</p> <p>Baggrunden for dette var regeringsgrundlaget fra 2007 "Mulighedernes samfund", hvoraf det fremgår, at den tidligere regering ville tage initiativ til, at der skulle opsættes fastmonterede og ubemandede kameraer på udvalgte vejstrækninger, hvor der køres med for høj hastighed, og hvor der er mange trafikulykker.</p> <p>DTU Transport blev af Justitsministeriet blevet bedt om at vurdere den mulige trafiksikkerhedsmæssige effekt af en eventuel permanent indførelse af ATK standere i større skala samt komme med anbefalinger til, hvordan systemet i givet fald vil kunne implementeres. På denne baggrund har DTU Transport i september 2010 udgivet rapporten "Automatisk hastighedskontrol – vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi". Rapporten konkluderer, at indførelse af ATK standere under de givne omstændigheder vil have en klar positiv effekt på trafiksikkerheden, hvilket de indhentede internationale svar ligeledes peger i retning af. Samfundsøkonomisk vurderes ATK standere at have en rimelig lønsomhed, da værdien af de sparede trafikulykker forventes at blive højere end omkostningerne til ATK systemet.</p>
Projektets formål:	<p>Formålet med etablering af ATK standere er at bidrage til at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken ved at søge at nedbringe antallet af bilister, der overtræder hastighedsbegrænsningerne. Den overordnede fordeling af ATK standere på landsdele og vejtyper bør derfor fastsættes ud fra trafiksikkerhedsmæssige hensyn.</p> <p>Projektet skal gennemføre implementeringen af permanente ubemandede ATK standere i større skala fra analyse til idriftsætning og herunder sikre, at der er aftalt og planlagt opfølgning på de definerede effektmål.</p>
Strategisk rationale:	<p>Projektet understøtter politiets strategi på området med at få nedbragt antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne. Mobil ATK er medvirkende årsag til denne reduktion. Der har været særlige produktionstal på antallet af timer. Det blev i 2011 ændret til "lokal konkret vurdering" i forhold til geografiske mål. Anvendelsen af ATK standere vil betyde en forbedring af det eksisterende system, og således medvirke til reduktion i antallet af dræbte.</p>

Titel: Skabelon
 Forfatter: Projektafdelingen
 Projekt nr.: -----

Emne: Projektkommissorium
 Ændret: 2011-10-17

Side: 3 af 14
 Status: Udkast
 Version: 0.5c



Særligt indsatsområde:

ATK standere er et særligt indsatsområde og området har stor politisk interesse.

Økonomisk mål:

Implementering og drift af ATK standere er en ny opgave, og den vil medføre udgifter til anlæg og drift. Imidlertid anses projektet at betyde, at der samfundsøkonomisk vil være tale om en gevinst, idet antallet af dræbte og alvorligt tilskadede forventes at blive nedsat. Såfremt implementeringen af ATK standere betyder en omlægning af nuværende arbejdsgange for håndteringen af mobil ATK, f.eks. ved etablering af en enhed til varetagelse af den samlede opgave, vil der på dette område kunne forventes at ske en effektivisering.

Bløde mål:

Det forventes, at der skal startes en helt ny afdeling op, hvorfor der vil være fokus på at få tilrettelagt arbejdet på en sådan måde, at det giver størst mulig medarbejdertilfredshed.

Ud fra ovennævnte beskrivelse er projektet vurderet på alle 4 parametre:

0= Ingen effekt

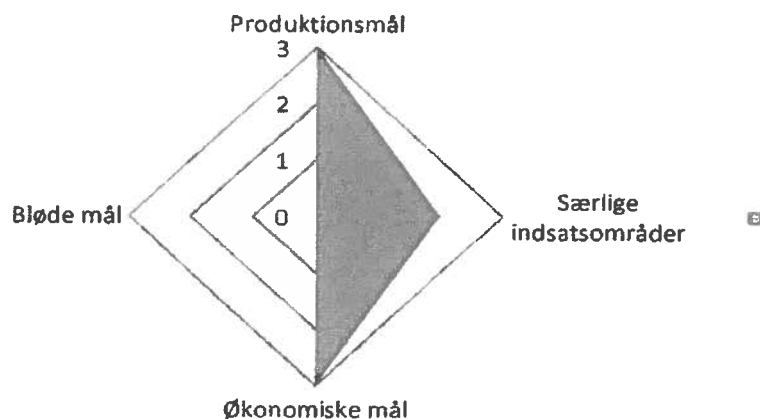
1= Indirekte påvirkning/følgeeffekter (mindre marginal effekt)

2= Forbedring af eksisterende system/situation (middel marginal effekt)

3= Stor forbedring i form af nyt system eller en ny situation (høj marginal effekt)

Vurderingen af projektet::

Produktionsmål	3
Særlige indsatsområder	2
Økonomiske mål	3
Bløde mål	0



Foranalysen skal nærmere afdække, i hvilket omfang projektet vil ændre i eksisterende løsninger og dermed nærmere afdække, i hvilket omfang selve projektet vil understøtte IT-strategierne. Arbejdet med at identificere og anbefale løsninger på IT området vil tage afsæt i IT strategiens mål og indsatsområder omkring konsolidering af IT systemer og omlægning af gamle

Titel: Skabelon
Forfatter: Projektafdelingen
Projekt nr.: -----

Emne: Projektkommissorium
Ændret: 2011-10-17

Side: 4 af 14
Status: Udkast
Version: 0.5c



	main-frame baserede systemer til andre platforme mm.	
Forventet effekt:	<p>Foranalysen skal nærmere fastlægge, hvilke effekter der skal lægges til grund for det samlede projekt. Følgende forhold forventes at indgå:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indførelse af ATK standere forventes at få en klar positiv effekt på trafiksikkerheden, hvilket de indhentede internationale svar ligeledes peger i retning af. • Samfundsøkonomisk vurderes ATK standerne at have en rimelig lønsomhed, da værdien af de sparede trafikulykker forventes at blive højere end omkostningerne til implementering af ATK standerne. • Det forventes at bødeprovenuet til staten bliver større end omkostningerne til etablering og drift af ATK standerne, om end beregningerne er behæftet med en vis usikkerhed. 	
Løsning:	<p>Det er arbejdsgruppens indstilling, at der skal opsættes minimum 500 ATK standere af de forskellige typer (punkt eller strækningsmåling) på udvalgte vejstrækninger, et tal der skal kvalificeres under foranalysen. Parallelt hermed skal der etableres den nødvendige infrastruktur til indsamling af data til den nuværende ATKS løsning, der i dag anvendes til bødeudskrivning. Løsningen etableres i samarbejde med Vejdirektoratet, kommunerne og politiet.</p> <p>Foranalysen vil nærmere afklare bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antal standere. • Relation mellem stationær og mobil ATK. • Kriterier for placering af standere. • Typer af standere (punkt, strækningsmåling, flytbare ubemandet). • Opsamling af data. • Sagsbehandling af data, organisering, ressourcer mm. • It mæssig understøttelse. 	
Milepæle:	<ul style="list-style-type: none"> • M1 Kommissoriet godkendes af Regeringens Økonomiudvalg, og budgettet til foranalysen bevilges. • M2 Den Strategiske og den Operationelle Styregruppe nedsættes, og foranalysen igangsættes, når bemanningen af den samlede projektorganisation er på plads og klar til at påbegynde arbejdet. (kick-off) • M3 Den Strategiske Styregruppe behandler foranalysen og beslutter rammerne for udarbejdelse af Business Case • M4 Business Casen godkendes af den Strategiske Styregruppe • M5 Budgettet bevilges af Regeringens Økonomiudvalg efter godkendelsen af business casen. • M6 ProjektinitieringsDokument godkendes af den operationelle styregruppen en måned efter, at budgettet bevilges • M7A Kravspecifikation for den samlede IT-løsning og integration af ATK-standerne med ATKS samt udbudsmateriale for ATK standerne og eventuelt IT løsningen er færdigt fire måneder efter godkendelsen 	<p>M2+6 mdr.</p> <p>M3+2 mdr.</p> <p>M4+2 mdr.</p> <p>M5+1 mdr.</p> <p>M6+4 mdr.</p>

Titel: Skabelon

Emne: Projektkommissorium

Side: 5 af 14

Forfatter: Projektafdelingen

Ændret: 2011-10-17

Status: Udkast

Projekt nr.: -----

Version: 0.5c



	<p>PIDen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • M7B Beslutning om, hvor der skal placeres ATK-standerne, der udføres parallelt med bl.a. kravspecifikationen. • M8 Udbudsforretningen afsluttes fire måneder efter, at kravspecifikationen er færdig • M9 Opsætning af ATK standerne påbegyndes en måned efter afslutning af udbudsforretningen. • M10 Opsætningen af de første 50 ATK standere afsluttes 12 måneder efter, opsætningen påbegyndes • M11 Overlevering af de første 50 ATK standere til drift og igangsætning af gevinstmåling • M12 Opsætning af resterende ca. 450 ATK-standere, samt løbende overdragelse til drift. Øvrige standere medtages ved gevinstmålingerne. • Den samlede kalendertid, fra foranalysen igangsættes, til opsætningen af ATK standerne kan påbegyndes, er estimeret til 20 måneder. Vejdirektoratet forventer, at der vil gå 3 år før alle ca. 500 standere er opstillet, ud fra de erfaringer man har fra tilsvarende opgaver. 	<p>M7+4 mdr.</p> <p>M8+1 mdr.</p> <p>M9+12 mdr.</p> <p>M10+1 mdr.</p> <p>M11+24 mdr.</p>
<p>Interessenter:</p>	<p>Indtil videre er der afdækket følgende interessenter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Justitsministeriet • Transportministeriet • Rigspolitiet • Rigsadvokaten • Vejdirektoratet • Politikredsene • Kommunerne • Kommunernes Landsforening • Sund & Bælt • Rådet for Sikker Trafik • Færdselssikkerhedskommissionen • Datatilsynet • CSC • Statens IT-projektråd 	
<p>Relation til andre projekter:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ajourføring af ATKS (bødepakke m.v.) • Knallertpakken • Digitalisering af billedoptagelse i KTC/ATK (mobil ATK) • Videoovervågning ved Danmarks indre grænser 	

Titel: Skabelon
 Forfatter: Projektafdelingen
 Projekt nr.: ----

Emne: Projektkommissorium
 Ændret: 2011-10-17

Side: 6 af 14
 Status: Udkast
 Version: 0.5c



	<ul style="list-style-type: none"> • POLSAG (politiets nye sagsstyringssystem) • Håndtering og opbevaring af følsomme informationer • Sikkerhedsslusen/Web Service Gateway (infrastrukturprojekt omkring data udefra, der skal ind i Politiets systemer) • Bruger - og rettighedsstyring (Effektiviseringssekretariatet i Politiet) • Anskaffelsesprojekt (Politiets anskaffelse af nye portal, ESB og Datawarehouse).
Projektrisici:	<ul style="list-style-type: none"> • Der er tale om et meget komplekst projekt, hvor mange elementer skal afstemmes – trafikpolitisk, i forhold til politiets arbejde, infrastrukturmæssigt, IT mæssigt. Der er ligeledes tale om et meget stort antal interessenter, der løbende skal deltage i projektet. Denne kompleksitet betyder, at der er tale om et risikofyldt projekt. Risici uddybes, og de konkretiseres nærmere i foranalysen, der ligeledes vil opstille metoder til at imødegå de identificerede risici. • Der er tale om en absolut tentativ tidsplan, der konkretiseres via foranalysen, hvor der udarbejdes en tidsplan for flere scenarier. • Projektets kompleksitet og afhængigheder til andre projekter vil blive yderligere uddybet og konkretiseret under foranalysen. • Eventuel ændring af lovgrundlaget (f.eks. i forhold til ejeransvar) kan forsinke anskaffelsen og etableringen af løsning. • Opsætning af ATK standere kan forsinkes grundet vejret eller andre lokale forhold, der kan forsinke anlægsarbejdet. • En forsinkelse af bødeopkrævningen og forøgelse af klagebehandlingstiden, hvis ressourcerne hertil ikke følger implementeringstakten af ATK standerne.
Alternativ løsning:	Det afklares under foranalysen, hvilke alternative løsninger der er mulighed for.
Andre bemærkninger:	Det forudsættes, at Rigspolitiets projektmodel (der bygger på Prince 2) anvendes i videst muligt omfang, dog således at projektejerskabet lægges i en Strategisk Styregruppe med deltagelse af Justitsministeriet og Trafikministeriet. Det forudsættes herunder, at Styregruppens medlemmer håndterer den politiske proces i forhold til de beslutninger mv., projektet identificerer og efterspørger, samt at den Strategiske Styregruppe generelt agerer som talerør mellem det politiske system og projektet.
Referencer	<p>Ref. 1) Rapport fra DTU Transport, "Automatisk hastighedskontrol – vurdering af trafikikkerhed og samfundsøkonomi", september 2010.</p> <p>Ref. 2) Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende indførelse af automatisk trafikkontrol (ATK standere), august 2011 inkl. bilag vedrørende økonomi (bilag 1) og erfaringer med ATK fra udlandet (bilag 2)</p> <p>Ref. 3) Oversigt over emner der skal afklares under foranalysen.</p>



1 Foranalysen

Forslag Styregruppeformand:	Der skal udpeges en styregruppeformand
Forslag projektorganisation:	<p>Oplæg til organiseringen af projektet</p> <ul style="list-style-type: none"> Den overordnede ledelse af projektet varetages af den Strategiske Styregruppe, der udstikker de overordnede strategiske rammer for projektet, og de sikrer den løbende evaluering af foranalysen. jf. nedenfor. <p>Den daglige ledelse af projektet varetages af den operationelle styregruppe, der som udgangspunkt holder månedlige møder.</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <pre> graph TD A[Strategisk styregruppe] --> B[Operational styregruppe] B --> C[Projektledelse] C --> D[Faglig koordinering] D --> E[Spør 1-6] </pre> </div> <div style="flex: 1; padding-left: 20px;"> <p>Øverste ledelse af projektet med repræsentant fra JM, TM/VD, RA, RP samt projektets styregruppeformand.</p> <p>Styregruppeformand, XX Senior leverandør, Britta Sørensen Senior brugere: - Vibeke Heidi Christense (jura, færdsel) - Karen Juul Christensen (økonomi, JM, direktion) - Nationalt Færdselscenter v/ XX - Rigsadvokaten, Eva Rønne - VD, Charlotte Vithen</p> <p>Projektleder, Leif Bjerregaard</p> <p>Deltagelse af faglige teamleads for de enkelte spor</p> </div> </div>
Projektleder:	Foranalysen forudsættes gennemført i regi af Rigspolitiets Projektafdeling med Leif Bjerregaard som projektleder.
Foranalysens formål:	Formålet med foranalysen er at gennemføre de analyser og afklaringer, der gør det muligt at beskrive en egentlig Business Case for den efterfølgende implementering af ATK standere, herunder 2-3 scenarier for mulige løsninger, afgrænsninger og omkostninger. I den forbindelse er der en række forhold,

Titel: Skabelon

Emne: Projektkommissorium

Side: 8 af 14

Forfatter: Projektafdelingen

Ændret: 2011-10-17

Status: Udkast

Projekt nr.: ----

Version: 0.5c



	<p>der skal nærmere afklares og besluttes, som det fremgår af arbejdsgruppens notat (ref. 2) samt oversigten over emner der skal afklares under foranalysen (ref. 3).</p> <p>Herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definition af ønskede effekter samt forslag til måling heraf fremadrettet. • Opgørelse over de samlede samfundsmæssige gevinster ved opsætning af ATK standere. • Model for valg af steder til opsætning af AKT standere samt vejledning for, hvilke standere (punkt, strækning) der skal opstilles for bedst muligt at opnå den forventede effekt, herunder forslag til processen og anvendelse af datagrundlag. • Model for sagsbehandlingen, herunder personaleforbrug i politiet og hos andre myndigheder som følge af øget efterforskning, stigende antal kontroller, køreprøver og klagesager. • Afklaring af det lovmæssige grundlags betydning for den samlede projektøkonomi. • Beskrivelse af forskellige scenarier for etablering af løsningen, hvis der er forhold, der har væsentlig indflydelse på projektøkonomien og effekten. • Beskrivelse af afgrænsningen af projektet i forhold til de andre projekter, som projektet har relationer og afhængigheder til.
<p>Produkter:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Foranalyse med beskrivelse af bl.a. ovenstående forhold og mulige scenarier. 2) Business Case med detailbeskrivelse af tid, ressourcer, resultater og økonomi for det anbefalede scenarie. <p>For at kunne afklare de forskellige forhold, der udstår i forhold til arbejdsgruppens rapport, samt forhold, der har betydning for udarbejdelsen af Business Casen, og de spørgsmål, der tidligere er stillet af JM, vil det videre arbejde med afklaringen blive opdelt i følgende spor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lovgivningsmæssige- og andre juridiske forhold. 2. Forretningsmæssige forhold (ledelse, organisation, sagsbehandling m.v.). 3. Opstilling af mål for ønsket effekt samt efterfølgende målinger heraf. 4. Placering og valg af ATK standere (punkt/strækning), herunder anskaffelsesstrategi. 5. Understøttende IT-løsning, kamera-løsninger og infrastruktur, herunder anskaffelsesstrategi. 6. Projektøkonomi og samfundsmæssige virkninger, herunder gevinster/effekter ved de foreslåede investeringer. <p>Der henvises endvidere til oversigten over de emner, der skal behandles af de forskellige spor (Ref. 3). Arbejdet i foranalysen tænkes organiseret, jf. nedenfor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der udpeges en faglig "teamlead" (leder af arbejdsgruppen) for hvert spor, der deltager i den tværgående koordinering af aktiviteterne, og som deltager i- og de er ansvarlig for gennemførelse af opgaverne inden for

Titel: Skabelon
 Forfatter: Projektafdelingen
 Projekt nr.: -----

Emne: Projektkommissorium
 Ændret: 2011-10-17

Side: 9 af 14
 Status: Udkast
 Version: 0.5c



	<p>sporet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektet bemannes med et antal specialister, der skal have forundersøgelsen som deres primære opgave i perioden. Ud over dette involveres andre nøglepersoner ad hoc. • Til at sikre fremdriften, ressourcer og sparring med den faglige "teamlead" knyttes et medlem af den Operationelle Styregruppe til hvert af områderne som "sponsor". Disse angives i parentes nedenfor. <table border="1" data-bbox="628 589 1310 1160"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="628 589 1310 674"> <p>Projektledeelse, projektadm. & tværgående aktiviteter Teamlead: Leif Bjerregaard</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="628 674 976 992"> <p>IT Teamlead: NN Spor 5, IT</p> <p>(Britta Sørensen)</p> </td> <td data-bbox="976 674 1310 992"> <p>Politi Teamlead: NN Spor 2, forretning Spor 4, placering (VD stiller teamlead)</p> <p>(Politiafdelingen)</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="628 992 1310 1077"> <p>Spor 1, jura. Teamlead: NN (Rigsadvokaten)</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="628 1077 1310 1160"> <p>Spor 3, effekt & spor 6, økonomi. Teamlead: NN (Koncernstyring)</p> </td> </tr> </table>	<p>Projektledeelse, projektadm. & tværgående aktiviteter Teamlead: Leif Bjerregaard</p>		<p>IT Teamlead: NN Spor 5, IT</p> <p>(Britta Sørensen)</p>	<p>Politi Teamlead: NN Spor 2, forretning Spor 4, placering (VD stiller teamlead)</p> <p>(Politiafdelingen)</p>	<p>Spor 1, jura. Teamlead: NN (Rigsadvokaten)</p>		<p>Spor 3, effekt & spor 6, økonomi. Teamlead: NN (Koncernstyring)</p>	
<p>Projektledeelse, projektadm. & tværgående aktiviteter Teamlead: Leif Bjerregaard</p>									
<p>IT Teamlead: NN Spor 5, IT</p> <p>(Britta Sørensen)</p>	<p>Politi Teamlead: NN Spor 2, forretning Spor 4, placering (VD stiller teamlead)</p> <p>(Politiafdelingen)</p>								
<p>Spor 1, jura. Teamlead: NN (Rigsadvokaten)</p>									
<p>Spor 3, effekt & spor 6, økonomi. Teamlead: NN (Koncernstyring)</p>									
<p>Interne ressourcer:</p>	<p>Ressourcerne til gennemførelse af foranalysen leveres af:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Færdselscenteret i forhold til afklaring af de forretningsmæssige forhold, mål og effekter. • Færdselscenteret og Koncernstyring i forhold til afklaring af juridiske forhold samt beregning af effekter, samfundsmæssige gevinster m.v. • Projektafdelingen og KIT ved afklaringen af de IT mæssige forhold samt projektledeelse og dokumentation. • Vejdirektoratet med deres erfaringer fra tilsvarende anlægsopgaver, trafikanalyser og samarbejdet med kommunerne. • Rigsadvokaten deltager i afklaringen af de juridiske og lovmæssige forhold. <p>Den forventede indsats inden for ovennævnte områder, herunder den nødvendige afklaringer under foranalysen (se ref. 3), er estimeret til:</p> <p>Rigspolitiet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fra Projektafdelingen 1860 timer. • Fra KIT 530 timer. • Fra Færdselscenteret 1600 timer, hvortil det vil være nødvendigt at få tilført midler til frikøb af medarbejdere fra andre afdelinger til at deltage i foranalysen på Færdselscenterets vegne. 								

Titel: Skabelon
 Forfatter: Projektafdelingen
 Projekt nr.: ----

Emne: Projektkommissorium
 Ændret: 2011-10-17

Side: 10 af 14
 Status: Udkast
 Version: 0.5c



	<ul style="list-style-type: none"> • Fra andre afdelinger i politiet 1600 timer til "ikke færdselsopgaver" <p>Vejdirektoratet 920 timer</p> <p>Rigsadvokaten 130 timer</p> <p>Estimaterne baserer sig på, at arbejdet med foranalysen gennemføres på 8 måneder, hvorefter der foreligger godkendt Business Case.</p>
Milepæle/tidsplan:	<p>Forberedelsen af foranalysen</p> <p>Efter godkendelsen af Kommissoriet holdes der en workshop med den Operationelle Styregruppe, hvor de forskellige scenarier, der skal danne grundlaget for foranalysen, fastlægges.</p> <p>Opstart af foranalysen</p> <p>Ved opstarten af foranalysen holdes der et kick-off med projektets deltagere og de primære interessenter. De ansvarlige for arbejdet i de enkelte spor gennemgår og afgrænser de emner, der skal arbejdes med inden for de enkelte spor. Efterfølgende kortlægges de vigtigste afhængigheder i forhold til det videre arbejde. De enkelte spor udarbejder en detailplan for det videre arbejde.</p> <p>Selve foranalysen gennemføres i fire faser, hvor afslutningen af hver fase evalueres af den Strategiske Styregruppe. De fire faser i foranalysen vil være:</p> <p>Fase 1, indledende afklaring</p> <p>De indledende afklaringer og undersøgelser i forhold til de scenarier, der danner grundlag for arbejdet. Resultaterne af den første fase evalueres i forhold til de scenarier, der arbejdes videre med. Der følges op på om der er udestående spørgsmål, beslutninger m.v., der skal afklares af hensyn til det videre arbejde.</p> <p>Fase 2, udarbejdelse af beslutningsoplæg</p> <p>Udarbejdelse af oplæg til de nødvendige modeller, beslutningsoplæg, økonomiske beregninger m.v., der skal danne grundlag for analyserne og beslutningerne i fase 3.</p> <p>Fase 3, analyse og konklusion</p> <p>Vurdering af resultaterne for det enkelte scenarie, og scenarierne indbyrdes samt udvælgelse af de scenarier, det anbefales, at der vælges imellem.</p> <p>Fase 4, dokumentation</p> <p>Færdiggørelse af dokumentationen af foranalysen i form af beskrivelse af scenarierne, gevinster, forudsætninger, økonomi, overordnet plan m.v. for det videre forløb.</p> <p>Oplæg til milepæle i foranalysen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • M1 Kommissorium fremsendes til godkendelse • M2 Kommissoriet godkendes • M3 Bemanningen af projektet er på plads • M4 Kick-off for projektet • M5 Afslutning af fase 1, indledende afklaringer • M6 Afslutning af fase 2, udarbejdelse af beslutningsoplæg

Titel: Skabelon

Emne: Projektkommissorium

Side: 11 af 14

Forfatter: Projektafdelingen

Ændret: 2011-10-17

Status: Udkast

Projekt nr.: -----

Version: 0.5c



	<ul style="list-style-type: none"> • M7 Afslutning af fase 3, analyse og konklusion. • M8 Afslutning af fase 4, dokumentation • M9 Business Case udarbejdet • M10 Business Case godkendes • Det forudsættes, at Business Casen kan færdiggøres til beslutning 9 kalender måneder efter projektbemandingen er på plads. 												
Økonomi-oplæg:	<p>Budgettet for foranalysen er baseret på at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En medarbejder, der arbejder fuld tid på projektet, leverer 813 timer i perioden (1220 timers projektarbejde pr. år). • Perioden for gennemførelse er 8 måneder efter afholdelse af kick-off • Den gennemsnitlige timepris for de interne ressourcer er kr. 550,- • Projektet ledes af en ekstern konsulent (der også arbejder med indeværende kommissorium samt under bemanding af projektet – dvs. 8 mdr. fuldtid samt 3 måneder på 50-75% fuldtid). • Projektet og projektlederen får assistance af en ekstern konsulent til rapportering, dokumentation m.v. • Der gennemføres op til tre referencebesøg i nabolandene med deltagelse af 5-7 personer. • Den Operationelle Styregruppe bruger op til 15% af deres tid på den overordnede ledelse af projektet, herunder sparring (sponsorer for hver deres område jf. ovenfor om organisation). • Anvendelsen af interne ressourcer fra projektafdelingen, KIT og Vejdirektoratet, som beskrevet ovenfor (interne ressourcer). <p>De eksterne omkostninger fordeler sig som følger:</p> <table border="1" data-bbox="523 1294 1347 1619"> <thead> <tr> <th>Eksterne omkostninger</th> <th>Budget, kr.</th> <th>Budget, kr. inkl. tolerance på 30%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Eksterne konsulenter, 1.440 timer</td> <td>1.680.000,-</td> <td>2.184.000,-</td> </tr> <tr> <td>Referencebesøg, rejseomkostninger</td> <td>105.000,-</td> <td>136.500,-</td> </tr> <tr> <td>Sum</td> <td>1.785.000,-</td> <td>2.320.500</td> </tr> </tbody> </table>	Eksterne omkostninger	Budget, kr.	Budget, kr. inkl. tolerance på 30%	Eksterne konsulenter, 1.440 timer	1.680.000,-	2.184.000,-	Referencebesøg, rejseomkostninger	105.000,-	136.500,-	Sum	1.785.000,-	2.320.500
Eksterne omkostninger	Budget, kr.	Budget, kr. inkl. tolerance på 30%											
Eksterne konsulenter, 1.440 timer	1.680.000,-	2.184.000,-											
Referencebesøg, rejseomkostninger	105.000,-	136.500,-											
Sum	1.785.000,-	2.320.500											

Titel: Skabelon
 Forfatter: Projektafdelingen
 Projekt nr.: -----

Emne: Projektkommissorium
 Ændret: 2011-10-17

Side: 12 af 14
 Status: Udkast
 Version: 0.5c



	De interne omkostninger fordeler sig som følger:		
	Interne omkostninger	Budget, kr.	Budget, kr. inkl. tolerance på 30%
	Interne ressourcer fra politiet, 6450 timer	3.547.000,-	4.611.100,-
	Interne ressourcer fra VD, 920 timer	506.000,-	657.800,-
	Referencebesøg, tidsforbrug 550 timer	80.850,-	105.105,-
	Sum	4.133.850,-	5.374.005,-
Risici:	<ul style="list-style-type: none"> • Udrulning af ATK standere er et meget komplekst projekt, hvor de overordnede rammer ved start af analysen ikke er fastlagt. Der er derfor vide rammer for udfaldet af og konklusionerne fra foranalysen, hvilket gør at alle estimer vedr. foranalysen er behæftet med meget stor usikkerhed. Dette søges imødegået ved at indlægge en tolerance på i alt 30%. • Beskrivelsen af modeller og scenarier for den konkrete implementering kræver, at der i foranalyseperioden opnås enighed om og accept af en række forudsætninger omkring den fremtidige løsning. Såfremt der ikke kan opnås en sådan enighed/accept løbende, er der stor risiko for, at arbejdet forsinkes. Dette søges imødegået ved at bemande arbejdsgrupperne med de relevante specialister og ved, at alle spørgsmål fra interessenterne kanaliseres ind i projektet via den Strategiske Styregruppe, der løbende informeres om og evaluerer resultaterne af arbejdet med foranalysen. • Der gennemføres mange andre aktiviteter inden for ATK, og det er derfor en specifik risiko, at nøgleressourcer ikke kan allokeres i det nødvendige omfang til at gennemføre analysen. • Der er et stort ønske om, at arbejdet gennemføres med den kortest mulige tidsplan, og det er derfor en risiko, at mulige synergieffekter i forhold til andre aktiviteter og projekter ikke udnyttes optimalt. Dette søges imødegået ved bred involvering af relevante interessenter. • IT mæssigt skal der træffes en række overordnede valg omkring overførsel af data, lagring af data og fortsat brug af det nuværende sagsbehandlingssystem ATKS. Der er i høj grad tale om "IT strategiske" valg, der har og kan få betydning for en række andre aktiviteter på området. Der er derfor en risiko for, at beslutninger og vurderinger bliver vanskeligere at gennemføre inden for de tidsmæssige rammer. Dette søges imødegået ved at etablere særligt spor til IT området og bemande dette med IT projektleder mv. 		
Tolerancer:	<p>Der er tale om et meget komplekst projekt med mange afhængigheder og afklaringer undervejs, hvor der ikke er erfaringer fra tilsvarende projekter, hvilket gør, at projektets usikkerhed vurderes at være:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tid (kalender tid) + 30% • Ressourcer (økonomi og timer)] + 30 % 		

Titel: Skabelon
 Forfatter: Projektafdelingen
 Projekt nr.: -----

Emne: Projektkommissorium
 Ændret: 2011-10-17

Side: 13 af 14
 Status: Udkast
 Version: 0.5c



Andre bemærkninger:	<p>Det forudsættes i foranalysen, at al arbejde sker i regi af projektet og at rammerne sættes af den Strategiske Styregruppe. Den Strategiske Styregruppe håndterer den politiske beslutningsproces og varetager interessenthåndteringen i dette regi.</p> <p>Samtidig forudsættes det, at JM/TM og RA deltager i arbejdet i de relevante arbejdsgrupper og herunder deltager i formuleringen af foranalysens forudsætninger og konklusioner.</p> <p>Det er vigtigt, at projektets mange interessenter orienteres om projektet, når kommissoriet er godkendt, og at de orienteres løbende under foranalysen, da flere af dem kommer til at bidrage hertil. Orienteringen af interessenterne varetages af deltagerne i den Operationelle Styregruppe, i forbindelse med det samarbejde de har med interessenter i det daglige.</p>
Referencer	

Titel: Skabelon
 Forfatter: Projektafdelingen
 Projekt nr.: -----

Emne: Projektkommissorium
 Ændret: 2011-10-17

Side: 14 af 14
 Status: Udkast
 Version: 0.5c



Notat om indførelse af automatisk trafikkontrol (ATK)

21. juli 2011

RIGSPOLITIET

J.nr.: 2010-9180-31

Sagsbehandler: POS / TGB

Nationalt Færdselscenter

Bilag 2

Senest opdateret

11. oktober 2011

1. Baggrund

Overtrædelse af hastighedsgrænserne er en væsentlig medvirkende årsag til en betydelig del af de alvorlige færdselsuheld. Effektivisering af hastighedskontrollen har derfor stor betydning for at nedbringe hastigheden og dermed antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Der er i 2009-2010 gennemført et forsøg med ubemandet stationær ATK. Hensigten har været at afprøve effekten af ATK på gennemsnitshastigheden på de udvalgte kontrolstrækninger. Forsøget er gennemført i et samarbejde mellem Justitsministeriet, Rigspolitiet, Nordsjællands Politi, Midt- og Vestsjællands Politi og Vejdirektoratet. 10 ATK-standere har været opsat enkeltvis på Sjælland: 6 i landområder og 4 i byområder.

DTU Transport er af Justitsministeriet blevet bedt om at vurdere den mulige færdselssikkerhedsmæssige effekt af en eventuel permanent indførelse af ATK i større skala samt komme med anbefalinger til, hvordan systemet i givet fald vil kunne implementeres. På denne baggrund har DTU Transport i september 2010 udgivet rapporten "Automatisk hastighedskontrol – vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi". Rapporten konkluderer, at indførelse af ATK under de givne omstændigheder vil have en klar positiv effekt på trafiksikkerheden, hvilket de indhentede internationale svar ligeledes peger i retning af. Samfundsøkonomisk vurderes ATK at have en rimelig lønsomhed, da værdien af de sparede færdselsuheld forventes at blive højere end omkostningerne til ATK-systemet. Derudover forventes bødeprovenuet til staten at blive større end omkostningerne til etablering og drift af systemet, om end beregningerne er behæftet med usikkerhed. Det skal dog i den forbindelse bemærkes, at der er behov for særlig finansiering til de myndigheder, der skal forestå etablering og drift af ATK, idet bødeprovenuet ikke tilfalder disse myndigheder, men statskassen.



For så vidt angår lønsomheden ved ATK er der imidlertid forskel på, hvilken type ATK-stander der er tale om, og hvor de bliver placeret henne, jf. afsnit 2 og 3 nedenfor. Særligt to faktorer er afgørende for lønsomheden: nedgang i antallet af færdselsuheld, som giver en samfundsøkonomisk besparelse og årsdøgnstrafikken, som kan være afgørende for bødeprovenuet. Årsdøgnstrafikken er defineret som det antal biler, der passerer en snitflade på vejen på et gennemsnitligt døgn. I praksis foretages disse målinger sjældent hele året, men i stedet gennemføres målinger i kortere perioder og ud fra viden om sæson- og ugedagsvariation, foretages en opregning til årsdøgnstrafik.

Efter gennemførelsen af evalueringen har Justitsministeriet anmodet Rigspolitiet i samråd med Vejdirektoratet om nærmere at overveje, hvordan indførelse på landsplan af en permanent ordning med brug af stationær ATK i givet fald kan ske. Der har derfor været nedsat en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for Vejdirektoratet, Rigspolitiet og politikredsene. Rigspolitiet har endvidere fundet det relevant, at inddrage erfaringer fra andre lande, der har indført brug af stationær automatisk trafikkontrol. På denne baggrund har Rigspolitiet anmodet Norge, Sverige, Finland, England, Holland, Frankrig og Belgien om oplysninger om de respektive landes erfaringer med ATK. Rigspolitiet har modtaget svar fra Norge, Sverige, Holland og Belgien. Svarene er gennemgået nærmere i bilag 2.

1.1. Sammenfatning

Arbejdsgruppen anbefaler, at der indføres stationær ATK i Danmark med opsætning af minimum 500 standere på vejstrækninger, hvor der forekommer ophobning af færdselsuheld, og hvor der køres med for høj hastighed. For så vidt angår beregningerne omkring økonomien er arbejdsgruppen enig i den konklusion, der er anført i rapporten fra DTU, om en rimelig samfundsmæssig lønsomhed, om end beregningerne er behæftet med stor usikkerhed. Indførelse af stationær ATK er en særdeles kompliceret opgave, der vil kræve en grundig foranalyse, som nærmere skal afdække og besvare en række problemstillinger, herunder foretage en nærmere estimering omkring økonomien.

Nedenfor er redegjort nærmere for arbejdsgruppens overvejelser.



2. Type af ATK-standere

Side 3

Der findes grundlæggende to typer ATK – henholdsvis mobil ATK og stationær ATK. I den mobile ATK er hastighedsmåleudstyr og kameraer til optagelse af køretøjernes identitet monteret på mobile stativer eller i køretøjer, som kan flyttes rundt mellem forskellige målesteder. Mobil ATK kan opdeles i to typer: bemanded og ubemanded mobil ATK.

I stationær ATK er kameraerne monterede i fast placerede standere langs vejen. Stationær ATK inddeles i to typer – henholdsvis punkt-ATK og stræknings-ATK.

Målemetoderne i standerne er endvidere ganske forskellige. Måling kan foretages ved hjælp af spoler, som er nedgravet i vejen og skaber et magnetfelt, som brydes idet køretøjerne passerer feltet, hvorved hastigheden registreres. Denne målemetode er ganske præcis, men er til gengæld dyrere end de øvrige – radar, laser eller optisk måling.

Arbejdsgruppen har overvejet, hvorvidt etablering af ubemanded stationær ATK i Danmark bør ske ved opsætning af standere til måling af henholdsvis punkt-ATK og/eller stræknings-ATK.

2.1. Stationær ATK

Punkt-ATK etableres ved opsætning af enkelte standere eller serier af standere langs vejen. Punkt-ATK, der opstilles i en serie på en vejstrækning, benævnes serie-ATK. Et køretøjs hastighed måles i et punkt ved passage af ATK-standeren, og køretøjer, der overtræder hastigheden, fotograferes. Det danske forsøg med stationær ATK blev gennemført som punkt-ATK. Da det i Danmark er føreren, der er juridisk ansvarlig for hastighedsovertrædelsen, fotograferes såvel køretøjets nummerplade som føreren af bilen.

Fordelen ved punkt-ATK er, at denne type ATK kan anvendes på alle typer strækninger og den eksakte hastighedsoverskridelse på det pågældende sted registreres øjeblikkeligt, modsat stræknings-ATK, som kræver ubrudt kørsel over en længere strækning, nærmere herom nedenfor. Punkt-ATK er således særligt anvendelig på strækninger, hvor der er



flere til- og frakørselsmuligheder, og en øjeblikkelig hastighedsmåling dermed er nødvendig. Side 4

Erfaringer fra udlandet viser endvidere, at punkt-ATK medfører en nedsættelse af middelhastigheden, systemet er ganske velafprøvet, og der er foretaget mange evalueringer af dets effekt.

I dag er der generelt stor åbenhed omkring placering af (mobil) ATK, herunder ved information på www.politi.dk. Såfremt denne åbenhed fortsætter i forbindelse med indførelse af stationær ATK, må det forventes, at standernes placering vil blive indkodet i GPS'er mv., således at førerne kan advares på forhånd og nedsætte deres hastighed ved standen. Dermed virker standen som udgangspunkt efter hensigten, og det må under alle omstændigheder forventes, at standernes placering med tiden vil blive kendt af offentligheden.

Risikoen for, at førerne efter at have passeret standen sætter hastigheden op igen, kan ikke udelukkes. Særligt i tilfælde af opsætning af serie-ATK vil dette kunne medføre en risiko for såkaldt "kængurukørsel", hvor føreren henholdsvis sætter hastigheden ned ved kørsel mod standen og efter passering af standen atter sætter hastigheden op. Denne type kørsel kan skabe ujævn trafikafvikling, og er ikke uden risiko for trafiksikkerheden – særligt risikoen for bagendekollisioner øges. En sådan kørsel kan eventuelt imødegås ved at placere standen forholdsvis tæt på hinanden.

I forhold til serie-ATK er der en retssikkerhedsmæssig problemstilling i forhold til behandlingen af flere ensartede overtrædelser i samme kørselsforløb, såfremt alle standen er aktive.

Rigsadvokaten har i forhold til denne problemstilling, som netop er særligt relevant i forhold til serie-ATK, oplyst følgende i Rigsadvokatens Meddelelse nr. 4/2000 (rettet april 2011):

"Rigsadvokaturen har fået forelagt spørgsmålet om, hvorledes sager med flere ensartede overtrædelser – f.eks. flere hastighedsovertrædelser – i samme kørselsforløb inden for meget kort tid skal afgøres i relation til antallet af sigtelser og dermed klip eller



frakendelse af førerretten. Sagerne opstår f.eks. i forbindelse med kontrol, der foretages af politiets såkaldte "videobiler".

Side 5

Efter rigsadvokatens opfattelse bør der udvises en vis tilbageholdenhed med at rejse tiltale for den samme overtrædelsestype, når overtrædelsen i realiteten begås ved samme handling, som f.eks. flere hastighedsovertrædelser, der måles umiddelbart efter hinanden på samme – meget korte – strækning.

Omvendt kan der forekomme tilfælde, hvor der vil være grundlag for sigtelse for flere ensartede overtrædelser i samme kørselsforløb, som f.eks. flere hastighedsovertrædelser i et kørselsforløb, hvor omgivelserne eller vejforholdene ændrer sig væsentligt, således at bilisten f.eks. først overtræder hastigheden udenfor tættere bebygget område og herefter fortsætter med en betydelig overtrædelse af hastighedsgrænsen efter at være kørt ind i tættere bebygget område, og hvor kørselens grovhed tilsiger, at der bør rejses sigtelse for samtlige overtrædelser".

Dette er derfor en problemstilling, der i forbindelse med den kommende foranalyse bør drøftes indgående med Rigsadvokaten.

Punkt-ATK er som nævnt særligt velegnet på strækninger med flere til- og frakørselsmuligheder. For så vidt angår anvendelsen af serie-ATK, kan det give anledning til flere problemstillinger afhængig af den nærmere placering af standerne, herunder afstanden mellem disse.

Stræknings-ATK etableres ved opsætning af to standere i hver ende af den udvalgte strækning, og grundet en mere kompliceret teknologi, herunder en ekstra enhed, som skal sørge for samkøringen og kommunikationen mellem de to standere, vil disse være dyrere end punkt-ATK. Når nummerpladen er registreret af begge standere, udregnes køretøjets gennemsnitshastighed.

Der har endnu ikke været iværksat forsøg med stræknings-ATK i Danmark, og sammenlignet med punkt-ATK er der sparsomme internationale erfaringer med denne type ATK i lande, hvor det juridiske ansvar – som i Danmark – er placeret hos føreren. Dog har man i Norge kørt et forsøg, som efterfølgende er blevet evalueret. Resultatet er



en rapport fra 2011, "Stræknings-ATK – Resultat av evaluering" fra Vegdirektoratet. Ved indførelse af stræknings-ATK i Danmark skal begge standere fotografere såvel køretøjets nummerplade som føreren henset til de aktuelle danske regler om føreransvar.

Side 6

Fordelen ved stræknings-ATK er, at førernes hastighed kontrolleres over en hel strækning, hvorefter gennemsnitshastigheden registreres, hvilket forventes at give en nedsættelse af middelhastigheden og heraf mere jævn kørsel til følge. Dette bekræftes ligeledes af internationale erfaringer, herunder i den norske rapport fra 2011, "Stræknings-ATK – Resultat av evaluering" fra Vegdirektoratet, hvori det blandt andet konkluderes, at i forhold til almindelig punkt-ATK med to standere opsat med ca. 10 km afstand, er stræknings-ATK betydelig mere effektiv idet der sker en op til 3 gange så stor reduktion af hastigheden.

På denne måde kan man imødegå en af ulemperne ved punkt-ATK – kængurukørsel – hvor førerne alene nedsætter hastigheden frem til ATK-standeren, for derefter at sætte hastigheden op igen.

Stræknings-ATK er imidlertid ikke velegnet på strækninger med flere til- og frakørsler. En fører kan kompensere for en for høj hastighed ved det første målepunkt ved at køre meget langsomt senere på strækningen, hvilket kan være u hensigtsmæssigt for trafikafviklingen. Ligeledes vil muligheden for stop ved for eksempel rasteplasser og lignende medføre risiko for, at en eventuel overtrædelse bevismæssigt kan være vanskelig at løfte, idet pågældende fører kan hævde, at der har været fortaget et hurtigt førerskifte undervejs. Såfremt der indføres et ejeransvar, vil denne problemstilling ikke være aktuell og formentlig heller ikke i tilfælde, hvor føreren er blevet fotograferet af begge kameraer.

Stræknings-ATK må anses for at være særligt anvendelig på lange – typisk landevejstrækninger og motorvejsnettet – hvor til- og frakørselsmulighederne er få. Netop disse strækninger vil typisk have et behov for generel hastighedsnedsættelse over en længere strækning, hvilket stræknings-ATK kan have en positiv effekt på.

For at kunne drage fordel af det bedste ved begge typer ATK og samtidig imødegå typernes individuelle svagheder, bør det overvejes, om der skal opstilles kombinerede ATK-standere, som både kan benyttes som punkt- og stræknings-ATK.



Der findes allerede producenter, der producerer en type, der både kan benyttes som punkt-ATK og strækings-ATK, men disse er dyrere end opstilling af enten punkt- eller strækings-ATK, da teknikken i henholdsvis punkt- og strækings-ATK ikke er identisk, hvorfor de kombinerede standere indeholder to typer teknik.

I Sverige anvendes samme type udstyr til punkt-ATK og ubemandet mobil ATK. Det mobile udstyr er monteret på en anhænger, og kan betjenes af én person, som i en almindelig personbil kører anhængerens til kontrolstedet, opstiller og aktiverer udstyret og senere afhenter det igen.

Arbejdsgruppen finder på baggrund af de danske og udenlandske erfaringer, at etablering af stationær ATK indledningsvis bør ske ved opstilling af standere til måling af punkt-ATK, der eventuelt kan opstilles som serie-ATK, hvor dette skønnes formålstjenligt. Hvis det efter en konkret vurdering skønnes hensigtsmæssigt, kan det overvejes at opsætte ATK-standere i begge sider af vejen.

I det videre forløb bør det overvejes, om der skal iværksættes forsøg med denne form for måling på udvalgte strækninger, herunder på udvalgte motorvejsstrækninger, f.eks. ved broer, tunneller og motorvejsammenfletninger og/eller indhentes flere internationale erfaringer med denne målemetode indhentes fra sammenlignelige lande.

2.2. Mobil ATK

Mobil ATK kan inddeles i to typer: bemanded og ubemandet mobil ATK. Ved bemanded mobil ATK, som anvendes i Danmark, er måleudstyret typisk monteret bag i en varebil. Radaren kan måle gennem bagruden og højre siderude. På baggrund af det danske føreransvar, kontrolleres kun færdsel, som kører mod måleudstyret, idet der skal bruges et foto af føreren.

Målekøretøjet parkeres normalt parallelt med kørebanen og skal opstilles efter nærmere fastsatte regler. Inde i bilen følger en operatør målingerne på måleudstyret, og kan således sikre, at måleudstyret (radaren) arbejder korrekt. Samtidig kan operatøren følge målingerne på en computer. Såfremt et køretøj ikke har monteret nummerplade foran, kan



operatøren tænde en videoptager, der optager ud gennem forruden på målebilen og således kan optage fotos af køretøjets bagende, eller operatøren kan visuelt aflæse køretøjets bageste nummerplade.

Side 8

I Sverige har man de senere år anvendt ubemandet mobil ATK. De i alt ca. 30 mobile enheder anvendes som et supplement til de stationære ATK-standere og efter samme kriterier. Måleudstyret er monteret på en anhænger og kan betjenes af én person. Anhængerens tilkobles en almindelig personbil og køres til kontrolstedet, hvor anhængerens opstilles og måleudstyret aktiveres. Ved endt kontrolperiode kan en person køre ud og hente anhængerens igen. Dette giver i forhold til den bemandede ATK en ikke uvæsentlig besparelse, idet man får frigivet personaleressourcer.

I dag kontrolleres køretøjers hastighed blandt andet ved anvendelse af bemanded mobil ATK. Dette sker på alle typer vejstrækninger. Modsat stationær ATK, kan mobil ATK sættes ind i forbindelse med konkrete situationer som for eksempel ved vejarbejder, hvor der midlertidigt kan være et særligt behov for hastighedskontrol – en indsats som politiet har stor fokus på.

Mobil ATK er endvidere særligt anvendelig på strækninger, hvor årsdøgntrafikken (se nærmere herom i afsnit 1 ovenfor) er så lav, at det i forhold til den økonomiske lønsomhed vil være uforholdsmæssigt omkostningstungt at etablere stationær ATK. Særlig på f.eks. skoleveje mv., hvor der i perioder – og i forbindelse med særlige indsatser som f.eks. i forbindelse med skolestart – kan være et aktuelt behov for hastighedskontrol, vil mobil ATK være anvendeligt.

Ulempen ved mobil ATK er omvendt, at der er risiko for, at den præventive effekt på sigt ikke bliver lige så stor som ved stationær ATK. Der ses umiddelbart at være to scenarier med hensyn til den præventive effekt: På den ene side kan anvendelsen af mobil ATK medføre, at der opnås en generelt præventiv effekt, idet førerne er bevidste om den generelle risiko for at blive hastighedskontrolleret. På den anden side er der risiko for, at det alene er de stationære ATK, som førerne bliver bevidste om og dermed disse, som medfører de største generelle hastighedsnedsættelser. Mobil ATK skal således anvendes strategisk og intelligent for både at sikre en vis lønsomhed, men samtidig opnå den størst mulige præventive effekt.



For eksempel er flere politikredse løbende i tæt dialog med vejmyndighederne, herunder Vejdirektoratet i forbindelse med både igangværende og fremtidige vejarbejder med henblik på at vurdere behovet for hastighedsmålinger i forbindelse med konkrete vejarbejder. Endvidere har enkelte politikredse aftaler med blandt andet entreprenører om, at de i konkrete tilfælde kan rette henvendelse til politiet, såfremt der opstår et aktuelt og akut behov for hastighedsmåling.

På denne baggrund anbefales det, at det i foranalysen undersøges nærmere, hvor stort et besparelspotentiale, der kan forventes at være ved anvendelse af ubemandet mobil ATK frem for bemandet med henblik på stillingtagen til, i hvilket omfang der fremover i politikredsene bør indføres ubemandet mobil ATK.

3. Kriterier for fordeling af standere, herunder fordeling af standere på landsdele og vejtyper

Formålet med etablering af ATK er som nævnt at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken ved at søge at nedbringe antallet af bilister, der overtræder hastighedsbegrænsningerne. Den overordnede fordeling af ATK-standere på landsdele og vejtyper bør derfor fastsættes ud fra færdselssikkerhedsmæssige hensyn. Arbejdsgruppen foreslår følgende kriterier for fordeling af ATK-standere på landsplan:

- Antal færdselsuheld med dræbte/tilskadekomne (høj personskadeulykkestæthed).
- Antal væsentlige hastighedsovertrædelser (højt hastighedsniveau).
- Årsdøgnstrafik.

Ud fra ovennævnte kriterier skal ATK således primært opstilles på strækninger, hvor der konstateres en ophobning af færdselsuheld, som ligger over gennemsnittet, og hvor der konstateres et højt hastighedsniveau, der må forventes at kunne påvirkes gennem opstilling af ATK-standere. Det må derfor forventes, at der især bliver tale om opstilling af ATK-standere på trafikfarlige landevejsstrækninger.

Hertil kommer måletekniske og vejgeometriske forhold, der også skal indgå i vurderingen af, hvor ATK-standere bør opstilles.



Endvidere bør ATK-standerne opstilles på strækninger, hvor der er en vis gennemstrømning af køretøjer, hvorfor det anbefales, at de stationære ATK-standere står på strækningerne, hvor årsdøgntrafikken er på vist niveau. Dette af hensyn til at ATK – uanset det primære formål med at reducere antallet af dræbte og tilskadede i trafikken – også skal være samfundsøkonomisk rentabelt. I foranalysen bør niveauet på årsdøgntrafikken derfor søges nærmere klarlagt, således at standerne har effekt på flest mulige trafikanter.

På vejstrækninger, hvor de trafiksikkerhedsmæssige forhold – men ikke årsdøgntrafikken – tilsiger det, kan disse mindre befærdede vejstrækninger eventuelt kontrolleres ved anvendelse af mobil ATK, såfremt der er konkret anledning her til, jf. afsnit 2.2 ovenfor.

Opstilling af stationær ATK vil efter en konkret vurdering også kunne anvendes på motorveje, selvom disse strækninger i almindelighed må anses for trafiksikre. Ved f.eks. broer, tunneller og motorvejsammenfletninger kan der således meget vel være belæg for opsætning af ATK-standere. Det samme gælder landevejsstrækninger, hvor der indføres forsøg med differentierede hastigheder på 90 km/t. Derudover bør der efter en konkret vurdering være mulighed for at opsætte ATK-standere ved vejarbejder af længerevarende karakter, såfremt strækningen i øvrigt findes velegnet hertil. Endelig kan der forekomme trafikfarlige byveje, herunder skoleveje, hvor opsætning af ATK-standere kan være formålstjenlig.

Identificeringen og udvælgelsen af trafikfarlige vejstrækninger, der findes egnede til opsætning af ATK-standere, bør fortsat ske i samarbejde mellem Vejdirektoratet, kommunerne og politiet. Det bemærkes i den forbindelse, at det er afgørende, at politiet til stadighed har overblik over, hvor der er opsat stationært ATK-udstyr, således at den øvrige færdselsindsats kan koordineres i forhold hertil. Derudover er det vigtigt, at politiet kan styre omfanget af ATK, idet ATK genererer meget store datamængder, som det er ressourcekrævende for politiet at behandle. Politiet skal meget hurtigt efter en målt hastighedsovertrædelse kunne udsende en bøde til den pågældende trafikant. Såfremt der indføres ejeransvar, vil dette reducere den ressourcemæssige belastning hos politiet betydeligt.



Under det danske forsøg med stationær ATK var der skiltning, som varslede anvendelsen af stationær ATK. Det er spørgsmålet, hvorvidt denne skiltning bør fortsætte efter permanent indførelse af stationær ATK. Som nævnt ovenfor i afsnit 2.2. er der to mulige scenarier: at indførelsen får en generelt præventiv effekt, eller at hastigheden alene nedsættes på strækninger, hvor førerne er klar over anvendelsen af ATK. Omvendt er der risiko for, at førerne i zoner uden skiltning vil fortsætte med at overtræde hastighedsgrænserne. Umiddelbart vurderes den størst mulige præventive effekt – i overensstemmelse med forsøget – at opnås ved skiltning. Dette bør imidlertid undersøges nærmere i forbindelse med foranalysen.

I forhold til mobil ATK bør der være en højere grad af fleksibilitet, således at der f.eks. ikke her skal ske varsling. En sådan fleksibilitet vil muliggøre, at der akut kan opstilles mobil ATK på steder, hvor der er et temporært behov for en særlig trafiksikkerhedsmæssig indsats, f.eks. i forbindelse med vejarbejde eller hastighedskampagner, herunder i forbindelse med skolestart.

4. Antal ATK-standere

DTU Transport har i den tidligere nævnte rapport præsenteret 2 modeller for implementering af stationær ATK i Danmark med henholdsvis 100 og 500 ATK-standere.

Norge har opstillet ca. 360 kameraer, men derudover har man for tiden tre strækninger, hvor der tillige foretages gennemsnitsmålinger ved anvendelse af stræknings-ATK. Kameraerne anvendes sjældent kontinuerligt over længere tid. Sverige har i alt 1.077 fast målestationer, og kameraerne er ikke aktive hele døgnet. I Holland findes 10 sektioner for hastighedskontrol og ca. 8-900 kameraer. I Holland er de digitale kameraer aktive hele døgnet – modsat de analoge.

Arbejdsgruppen anbefaler en model med minimum 500 standere, idet en sådan model sikrer en hensigtsmæssig dækning på landsplan og giver god mulighed for en varieret opstilling for så vidt angår vejtyper samt afprøvning af forskellige former for ATK. Det er arbejdsgruppens opfattelse, at en model med mindre end 500 standere medfører, at der ikke er mulighed for at opstille ATK på et tilstrækkeligt antal steder i forhold til det estimerede behov.



5. Etablering og drift af standerne

Side 12

Arbejdsgruppen finder, at indkøb, opsætning, drift og vedligeholdelse af udstyr til ATK bør forankres i Vejdirektoratet, blandt andet henset til, at udstyret – udover til ATK-formål – også kan anvendes til andre formål, f.eks. trafikdataindsamling, som foretages af Vejdirektoratet, samt under hensyn til, at Vejdirektoratet har kompetencer og erfaring i forbindelse med etablering og drift af udstyr på vejnettet.

Rigspolitiet og Rigsadvokaten skal inddrages i dette arbejde, f.eks. med hensyn til fastsættelse af de fornødne tekniske specifikationer, således at den store datamængde, der oversendes til politiet, hensigtsmæssigt kan behandles og opbevares i politiets IT-systemer. Arbejdsgruppen lægger i den forbindelse også til grund, at politiet er den dataansvarlige myndighed.

Det er endvidere af afgørende betydning, at udstyret har en sådan kvalitet, at der ikke kan stilles berettigede spørgsmål til udstyrets funktionalitet. Udstyret skal derfor løbende godkendes af et anerkendt certificeringsinstitut.

Indkøb af udstyr til landsdækkende ATK vil have et sådant omfang, at indkøbet vil være omfattet af reglerne for EU-udbud. Tilsvarende gør sig gældende for så vidt angår drift og vedligeholdelse af standerne, såfremt denne opgave udliciteres.

Arbejdsgruppen anbefaler, at etableringen af ATK-standerne sker successivt med henblik på løbende at sikre, at der ikke opsættes standere, der ikke fra start er fuldt funktionelle. De private leverandører, der i forbindelse med udbudsfasen eventuelt udvælges til at forestå drift og vedligeholdelse af standerne, skal bl.a. sørge for en årlig kalibrering af udstyret, hvilket bør ske i Danmark af et godkendt og uafhængigt kalibreringsinstitut.

6. Behandling af ATK-sagerne

Etablering af stationær ATK i Danmark forventes at generere et meget stort antal sager. Der er tale om en ganske betydelig opgave, som ikke i sin indledende fase er relateret til én bestemt politikreds, og det vil være nødvendigt at ansætte et betydeligt antal medarbejdere til behandlingen af disse sager. Rigspolitiets repræsentanter i



arbejdsgruppen har derfor overvejet, om det er hensigtsmæssigt at oprette én enhed til varetagelse af den samlede opgave omkring den indledende sagsbehandling.

Side 13

Det er Rigspolitiets vurdering, at hensynet til at opnå den mest effektive sagsbehandling og udnyttelse af stordriftsfordele tilsiger, at der bør oprettes en enhed, som samlet skal forestå den indledende behandling af ATK-sagerne, herunder også på sigt sager fra den mobile ATK. Denne enhed vil være ansvarlig for at vurdere, om billedmaterialet er af en sådan kvalitet, at der kan udsendes et bødeforelæg og i givet fald forestå denne udsendelse. Dette indebærer, at de lokale ATK-kontorer vil kunne nedlægges, og politikredsene vil således alene skulle behandle de sager, der skal undergives yderligere efterforskning og/eller ikke kan afgøres udenretligt med bødeforelæg.

Det bemærkes, at en model med én samlet enhed tillige rejser anklagemyndighedsmæssige spørgsmål. På baggrund af de mange problemstillinger, der indledningsvist har skulle tages stilling til, har det ikke været anset for formålstjenligt på dette indledende stadie, at indgå i mere detaljerede drøftelser med Rigsadvokaten herom. Der skal imidlertid i det videre forløb ske større inddragelse af Rigsadvokaten med hensyn til arbejdet med den videre implementering af ATK.

Der skal endvidere ske inddragelse af andre myndigheder, herunder Vejdirektoratet i forbindelse med selve planlægningen mv. vedrørende anskaffelse, placering og drift af ATK-standere. På samme måde skal SKAT, som har ansvaret for det kommende digitale motorregistreringssystem, inddrages.

7. ATK-sanktioner

Sanktioner for færdselslovsovertrædelser, som konstateres via ATK, rettes i dag mod føreren. Ved at placere ansvaret hos føreren er der blandt andet mulighed for gentagelsesvirkninger i form af skærpede straffe, ”klip” og eventuel frakendelse af førerretten. Det bemærkes i den forbindelse, at sanktionerne på færdselsområdet gennem de seneste år er skærpet.



I forbindelse med indførelse af en permanent ordning med stationær ATK bør det efter Rigspolitiets opfattelse af ressourcemæssige årsager overvejes at placere ansvaret hos ejeren af køretøjet i de tilfælde, hvor der ikke bliver tale om "klip" eller frakendelse af førerretten, dvs. hvor den konstaterede overtrædelse ikke overstiger 30%. Ved i disse tilfælde at gøre ansvaret objektivt i form af (alene) administrative bøder vil der kunne opnås en klar effektiviseringsgevinst i forbindelse med sagsbehandlingen, idet der ikke skal ske nærmere efterforskning af sagerne, jf. afsnit 7.1. nedenfor.

Det hænder endvidere i dag, at hastighedsovertrædelser og kørsel uden førerret foretages af personer, som har lånt køretøjet. Det kan i forbindelse med indførelse af ejeransvar forventes, at det vil kunne blive vanskeligere for personer, som er frakendt førerretten, at låne et køretøj hos en ven eller bekendt, såfremt det er denne person, der vil være objektivt ansvarlig for en eventuel hastighedsovertrædelse.

Såfremt der træffes beslutning om ejeransvar ved hastighedsoverskridelser op til 30% (alene ved foto af nummerplade) og føreransvar derudover (ved foto af føreren), skal der bl.a. tages stilling til, i hvilket omfang, man ønsker at forfølge øvrige overtrædelser af færdselslovgivningen. I dag gives der blandt andet bøder for manglende brug af sele samt anvendelse af håndholdt mobiltelefon under kørsel, såfremt dette konstateres på et foto fra ATK.

For at kunne opnå den størst mulige effektiviseringsgevinst anbefales det, at der ikke fremover sker kontrol af disse eventuelle supplerende overtrædelser/forseelser ved hastighedsoverskridelser på eller under 30%. I modsat fald vil det også i fremtiden være nødvendigt at tage foto af føreren.

Der vil dog ved de grovere overtrædelser på hastighedsoverskridelser over 30%, fortsat være et behov for at rette sanktionen mod den pågældende fører. Sådanne overtrædelser er alvorlige og både klip og frakendelse af førerretten kan blive aktuelt. I disse tilfælde bør der således fortsat optages foto af hele køretøjet inkl. føreren, således at det er muligt at fastlægge førerens identitet. Dermed vil der fortsat kunne ske forfølgning af supplerende overtrædelser.



Der findes i dag udstyr, som ved måling af et køretøj kan tage et billede af køretøjet bagfra, hvormed der alene optages foto af nummerpladen og ikke føreren. Såfremt måleudstyret har registreret en overtrædelse på f.eks. mere end 30%, kan der aktiveres en "slaveenhed" (et ekstra kamera, som står placeret længere fremme ad vejen, og modtager information fra hovedstanderen), som tager et billede af køretøjet forfra, hvilket giver mulighed for identifikation af føreren og dermed også mulighed for at konstatere andre overtrædelser, herunder manglende brug af sele, anvendelse af håndholdt mobil mv. i forbindelse med kørslen.

7.1. ATK-sagernes behandling i dag

I forbindelse med sager, hvor føreren ikke er identisk med ejeren, foretages i dag et til tider forholdsvist omfattende og ressourcekrævende efterforskningsarbejde:

For alle sagers vedkommende sendes filmoptagelsen fra en (mobil) ATK med post til Kriminalteknisk afdeling med henblik på fremkaldelse, hvorefter kvaliteten af de enkelte billeder skal vurderes. Er billedet anvendeligt, dannes et fotoudsnit af nummerpladen og føreren, ligesom passagersiden retoucheres.

Der udsendes herefter i første omgang brev til ejeren om, hvorvidt pågældende kan vedtage den pågældende bøde eller eventuelt oplyse identiteten på føreren, jf. færdselslovens § 65, stk. 1. Ejeren skal sende retursvar til politiet, om hvorvidt bøden kan vedtages eller eventuelt oplyse, hvem der var fører af køretøjet på det pågældende tidspunkt. Herefter kan politiet så udsende bødeforelæg med henblik på vedtagelse. Såfremt ejeren/brugeren ikke svarer efter at være blevet rykket for svar, overgår sagen til videre efterforskning med henblik på fastlæggelse af identiteten på føreren.

Politiets efterfølgende personlige henvendelse skal varetages af den politikreds, hvor ejer/bruger er bosiddende. Denne del af efterforskningen er en opgave, der skal løftes som led i kredsens almindelige politiarbejde i lighed med efterforskning af øvrige sager, hvor en anden kreds anmoder om efterforskningsbistand. Den ATK-ansvarlige politikreds udskriver og sender derfor sagen til ejerens bopælskreds, som så forestår den videre efterforskning.



Ved indførelse af helt eller delvist ejeransvar for så vidt angår hastighedsoverskridelser på eller under 30% vil efterforskningsarbejdet, som disse sager kan generere kunne mindskes betydeligt, ligesom den administrative byrde vil blive væsentligt lettet.

Side 16

Dette betyder endvidere, at det ikke nødvendigvis skal være politiet, der varetager opgaven i forbindelse med udsendelse af administrative bøder i disse tilfælde.

8. Økonomi

Som anført ovenfor fremgår det af DTU's evalueringsrapport, at ATK vurderes at have en rimelig samfundsøkonomisk lønsomhed, da værdien af de sparede færdselsuheld forventes at blive højere end omkostningerne til etablering og drift af systemet. Derudover forventes bødeprovenuet til staten at blive større end omkostningerne til etablering og drift af systemet, omend beregningerne er behæftet med usikkerhed. Det er arbejdsgruppens opfattelse, at det vil være nødvendigt at gennemføre en grundig foranalyse med henblik på at foretage en nærmere estimering af den samlede økonomi. Hvad en sådan foranalyse derudover nærmere bør omhandle, er beskrevet nærmere nedenfor i afsnit 10.

9. Arbejdsgruppens anbefalinger

Den nedsatte arbejdsgruppe med repræsentanter fra Vejdirektoratet, Rigspolitiet og politikredsene har som nævnt ovenfor fremkommet med flere anbefalinger i forbindelse med indførelse af stationær ATK – herunder følgende:

- Indførelse af stationær ATK i Danmark med opsætning af minimum 500 standere på udvalgte vejstrækninger.
- Etablering af stationær ATK bør indledningsvis ske successivt og ved opstilling af standere til måling af punkt-ATK, der eventuelt kan opstilles som serie-ATK, hvor dette skønnes formålstjenligt. Efter en konkret vurdering kan ATK-standere eventuelt opsættes i begge sider af vejen.
- Iværksættelse af forsøg med stræknings-ATK på udvalgte strækninger.



- Undersøgelse af besparelspotentiale ved anvendelse af ubemandet mobil ATK frem for bemanded, med henblik på eventuel indførsel af ubemandet mobil ATK i politikredsene.
- Kriterier for fordeling af ATK-standere på landsplan:
 - Antal færdselsuheld med dræbte/tilskadede (høj personskadeulykkestæthed).
 - Antal væsentlige hastighedsoverskridelser (højt hastighedsniveau).
 - Årsdøgntrafik.
- Identificeringen og udvælgelsen af trafikfarlige vejstrækninger, der findes egnede til opsætning af ATK-standere, bør fortsat ske i samarbejde mellem Vejdirektoratet, kommunerne og politiet.
- Indkøb, opsætning, drift og vedligeholdelse af udstyr til ATK bør forankres i Vejdirektoratet.
- Oprettelse af én samlet enhed, som skal forestå den indledende behandling af ATK-sagerne, herunder på sigt også sager fra det mobile ATK.
- Indførsel af ejeransvar på hastighedsoverskridelser op til 30%. I disse tilfælde bør der ikke fremover ske kontrol af eventuelle supplerende overtrædelser/forseelser.
- Udsendelse af administrative bøder kan overvejes overdraget til anden myndighed.

10. Foranalyse og tidsplan

Såfremt der træffes beslutning om etablering af en permanent ordning med stationær ATK på landsplan, anbefaler arbejdsgruppen endvidere, at der etableres en formaliseret program-/ projektorganisation med henblik på, at der udarbejdes en grundig foranalyse. Foranalysen skal nærmere afdække og besvare en række problemstillinger, som implementeringen af stationær ATK som anført i dette oplæg rejser. Det gælder f.eks.:

- Såfremt regeringen træffer beslutning om helt eller delvist ejeransvar: Nærmere beskrivelse af en model for denne ansvarsfordeling.
- Udarbejdelse af en model for udpegning af steder til opsætning. Opsætningen bør ske efter en nærmere beskrevet udrulningsplan.



- Udregning af krav til årsdøgnstrafikken.
- Udarbejdelse af kravspecifikation til selve standerne, herunder krav til certificering af måleudstyret.
- Komme med forslag til en model for Vejdirektoratets drift af standerne.
- Komme med forslag til en model for politiets eller anden myndigheds sagsbehandling, herunder personaleforbrug, uddannelsesbehov, valg af lokation for den samlede enhed.
- Undersøgelse af det nærmere behov for IT-understøttelse i forbindelse med at der skal ske transmission fra ATK-standerne og samkørsel med både sagsbehandlingssystem og registre, herunder SKATs nye digitale motorregistreringssystem.
- Mere præcist afdække og beskrive afledte konsekvenser for ressourceforbruget i politiet og hos andre myndigheder som følge af f.eks. en øget efterforskningsindsats og en stigning i antallet af kontrollerende køreprøver og klagesager.
- Afdække og beskrive andre juridiske problemstillinger i forbindelse med implementering af ATK i Danmark.
- Foretage en samlet økonomisk estimering af indførelse af ATK i Danmark, herunder blandt andet indhente yderligere internationale erfaringer vedrørende økonomien omkring ATK.
- Komme med forslag til en model for samarbejdet mellem de myndigheder, som er involveret i ATK-arbejdet, herunder en model for løbende evaluering.
- Indhente oplysninger fra udlandet om erfaringer med stræknings-ATK.
- Overveje ændringer af de hidtidige kriterier for anvendelse af mobil ATK.

Projektorganisationen bør bestå af repræsentanter for Justitsministeriet, Vejdirektoratet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og politikredsene. Herudover kan andre myndigheder inddrages. Arbejdsgruppen skønner, at projektorganisationen vil kunne afslutte sit arbejde 9 måneder efter, at projektet er fuldt bemandet. Herefter vil følge en udbudsfase og en udrulningsfase, inden stationær ATK er fuldt implementeret, og alle standere er i drift.

Arbejdet med foranalysen er i sig selv omfattende, og både Vejdirektoratet og politiet har behov for at benytte såvel interne som eksterne ressourcer i ikke ubetydeligt omfang.



Økonomi – Bilag 1 til notat om indførelse af automatisk trafikkontrol (ATK)

20. juli 2011
J.nr.: 2010-9180-31
Sagsbehandler: POS / TGB

RIGSPOLITIET
Nationalt Færdselscenter

1. Indledning

Som anført i notatet vurderes ATK at have en rimelig samfundsøkonomisk lønsomhed, da værdien af de sparede uheld forventes at blive højere end omkostningerne til etablering og drift af systemet. Derudover forventes bødeprovenuet til staten at blive større end omkostningerne til etablering og drift af systemet, omend beregningerne er behæftet med stor usikkerhed. Arbejdsgruppen har i det følgende forsøgt at foretage et meget foreløbigt estimat over udgifter og indtægter ved en model med 500 standere, idet det dog bemærkes, at værdien af sparede uheld ikke indgår i beregningerne. Som anført i notatet er det arbejdsgruppens opfattelse, at det vil være nødvendigt at gennemføre en grundig foranalyse, blandt andet med henblik på at foretage en nærmere estimering af den samlede økonomi, herunder en beregning af værdien af sparede uheld.

2. Forventet bødeprovenu

Som anført ovenfor forventes bødeprovenuet til staten at blive større end omkostningerne til etablering og drift af systemet. Beregningerne er som anført i notatet imidlertid behæftet med stor usikkerhed, herunder usikkerhed med hensyn til de langsigtede ændringer i trafikanternes adfærd, som ATK vil medføre. Derudover er det meget væsentligt at bemærke, at årsdøgnstrafikken på de udvalgte vejstrækninger vil være af afgørende betydning for beregningerne. Årsdøgnstrafikken er således afgørende for beregningen af antallet af overtrædelser, der opstår, og dermed også for estimeringen af omkostninger og bødeindtægter. Da der bl.a. endnu ikke er truffet beslutning om, efter hvilke kriterier og på hvilke veje ATK-standerne skal opstilles, kan de på nuværende tidspunkt foretagne beregninger alene tages til udtryk for et meget foreløbigt estimat, der er baseret på de erfaringer, der tidligere er gjort i forbindelse med ATK. Det skal på denne baggrund under-



streges, at nedenstående beregninger er foretaget på et helt foreløbigt grundlag og derfor er behæftet med en meget stor usikkerhed.

Side 2

Det fremgår af rapporten fra DTU, at årsdøgntrafikken for målepunkterne i forsøget i gennemsnit var 10.700 køretøjer. I den beregning af bødeprovenu, som fremgår af rapporten fra DTU, har man imidlertid valgt at tage udgangspunkt i en strækning med en årsdøgnstrafik på 7.500 køretøjer. Ved beregningen er det blandt andet lagt til grund, at den aktive kontroltid er 15%, henlæggelsesandelen 28%, og at den gennemsnitlige bødestørrelse udgør 800 kr. DTU beregner herefter et forventet årligt bødeprovenu, der udgør ca. 1 mio. kr. pr. ATK-stander eller ca. 200.000 kr. pr. strækningskilometer.

For implementering af en model med 500 ATK-standere svarer de i rapporten anvendte beregninger til et årligt bødeprovenu på ca. 500 mio. kr. for en strækning, hvor årsdøgntrafikken udgør 7.500 køretøjer.

Som anført ovenfor, bliver der i rapporten fra DTU beregnet et bødeprovenu pr. stander ud fra årsdøgntrafikken for én given vejstrækning. Rigspolitiet skal bemærke, at årsdøgntrafikken varierer ganske betragteligt afhængigt af hvor i landet og på hvilke vejstrækninger og vejtyper, der opstilles ATK-standere – på enkelte strækninger (særligt motorveje) skønnes det, at der kan være tale om en årsdøgnstrafik på op til 50.000 køretøjer.

I forhold til et mere fyldestgørende statistisk grundlag for beregning af et forventet bødeprovenu, er det efter Rigspolitiets opfattelse ikke tilstrækkeligt at foretage beregningerne alene på baggrund af erfaringerne fra det danske forsøg med permanent ATK, idet der ikke foreligger en nærmere opgørelse af årsdøgntrafikken specifikt for det tidsrum, hvor udstyret var aktivt i den enkelte stander.

Derudover var der i forbindelse med forsøget alene opstillet 6 ATK-standere på landevejsstrækninger og 4 standere på byveje. Som anført i notatet vil opstilling af ATK efter en konkret vurdering også kunne anvendes på motorveje, herunder broer, tunneller (f.eks. Øresundstunnellen og Limfjordstunnellen) og motorvejssammenfletninger, ved vejarbejder af længerevarende karakter samt på trafikfarlige byveje.



I rapporten fra DTU lægges det endvidere ved beregningerne til grund, at standerne kun er aktive 15% af døgnet, henlæggelsesandelen er på 28% (som i forsøget), og at standerne er i drift ca. 300 dage om året. Derudover er det i både forsøget samt i rapporten fra DTU ved beregningerne lagt til grund, at der alene opsættes ATK-standere i én kørselsretning. Det bemærkes i den forbindelse, at såfremt der opstilles ATK-standere i begge retninger, vil denne beregning ikke kunne anvendes.

Endelig bemærkes, at der ikke i beregningerne er taget højde for den gennemførte forhøjelse af bøderne på færdselslovens område.

3. Etableringsudgifter

3.1. EU-udbud

Vejdirektoratet skønner, at lønomkostningerne til arbejde i Vejdirektoratet i forbindelse med udarbejdelsen af EU-udbuddet vil udgøre ca. 0,4 mio. kr. Dertil kommer udgifter til detailprojektering hos en konsulent, hvilket skønnes at udgøre ca. 1,7 mio. kr. Endelig kommer udgifter til en udbudskonsulent, hvis honorar skønnes at udgøre ca. 0,4 mio. kr.

Samlet skønnes omkostningerne til EU-udbud at udgøre ca. 2,5 mio. kr.

3.2. Etablering

Samtlige ATK-standere etableres med fast strøm og med fast kommunikationslinje. Anlægsprisen pr. stander skønnes at udgøre ca. 400.000 kr. Ved etablering af 500 standere skønnes den samlede anlægspris umiddelbart at udgøre ca. 200 mio. kr., idet arbejdsgruppen dog forventer, at der ved indkøb af standerne formodentlig kan opnås en vis mængderabat, hvorved prisen pr. stander kan reduceres.

3.3. Udviklingsomkostninger

Udviklingsomkostningerne, herunder omkostninger til de involverede myndigheders arbejde i forbindelse med organiseringen og etableringen af stationær ATK, skønnes, jf. DTU-rapporten, umiddelbart at kunne fastsættes til ca. 20 mio. kr. Det er dog Rigspoliti-



ets umiddelbare opfattelse, at beløbet må fastsættes betydeligt højere, blandt andet henset til, at der vil komme omkostninger til enten videreudvikling af det IT-system, som i dag understøtter sagsbehandlingen af ATK-sagerne, eller til anskaffelse af et nyt system. Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget estimering af udgifterne til drift af IT-systemet.

Etablering og udvikling		Mio. kr.
EU-udbud		2,5
ATK-standere	ca. 400.000 kr. pr. ATK-stander	200
Udviklingsomkostninger		50
Systemudvikling og etablering i alt		252,5

4. Drift og vedligeholdelse

Drifts- og kalibreringsomkostningerne skønnes at udgøre ca. 25.000 kr. pr. ATK-stander pr. år, hvorefter de samlede driftsomkostninger årligt skønnes at udgøre ca. 12,5 mio. kr.

Vedligeholdelses- og reparationsomkostningerne skønnes at udgøre ca. 20.000 kr. pr. ATK-stander pr. år, hvorefter de samlede vedligeholdelses- og reparationsomkostninger årligt skønnes at udgøre ca. 10 mio. kr.

Drift og vedligehold pr. år		Mio. kr.
Drift og kalibrering	ca. 25.000 kr. pr. ATK-stander pr. år	12,5
Vedligeholdelse og reparation	ca. 20.000 kr. pr. ATK-stander pr. år	10
Drift og vedligehold i alt		22,5

5. Administrationsomkostninger

De følgende beregninger er på samme måde som ovenstående beregninger vedrørende bødeprovenu baseret på et sagsantal på ca. 1,1 mio. pt. år. Såfremt et lavere sagsantal lægges til grund, reduceres administrationsomkostningerne naturligvis.



5.1. Administrativt personale

Side 5

Indførelse af landsdækkende stationært ATK indebærer, som anført i notatet, at der skal ansættes et betydeligt antal administrative medarbejdere til behandling af ATK-sagerne.

På baggrund af det forventede antal sager er der foretaget et estimat af behovet for tilførsel af administrativt personale, der forudsættes at varetage sagsbehandlingen samt udsende bødeforelæggene. Ved estimatet er der taget udgangspunkt i, at organiseringen af ATK-sagsbehandlingen fremover sker i én samlet enhed, jf. nærmere i notatet.

Erfaringsmæssigt skønnes det, at 1 administrativt årsværk kan behandle ca. 4.500 ATK-sager pr. år i den nuværende ordning. I én større central enhed vil der muligt kunne behandles et højere antal sager pr. medarbejder. Tallet er endvidere baseret på den nuværende ordning, hvor føreren bærer ansvaret for hastighedsovertrædelsen.

Henset til, at det samlede sagsantal i denne beregning skønsmæssigt udgør ca. 1,1 mio. sager pr. år vurderes det, at der er behov for tilførsel af ca. 245 årsværk til ATK-sagsbehandlingen, hvilket vil medføre en årlig lønudgift på ca. 94 mio. kr.

Det er i notatet anført, at indførelse af et delvist ejeransvar kan forventes at have et betydeligt effektiviseringspotentiale. Ved at indføre ejeransvar, skal der ikke ske nogen egentlig fysisk sagsbehandling, herunder efterforskning, men alene en transmission fra ATK-standerne og samkørsel med sagsbehandlingssystem og registre, således at køretøjets ejer bliver identificeret og den administrative bøde kan fremsendes.

Omvendt vil indførsel af landsdækkende stationær ATK som nævnt generere flere sager – også for så vidt angår sager vedrørende hastighedsoverskridelser på mere end 30%. I disse sager vil der således fortsat være et behov for egentlig sagsbehandling og eventuelt efterforskning, hvorfor det således fortsat er nødvendigt med tilførsel af yderligere årsværk.



5.2. Personale til efterforskning

Side 6

Der er endvidere behov for ekstra ressourcer til politikredsene til at varetage efterforskningen af de ATK-sager, der ikke kan afgøres med et bødeforelæg, fordi der f.eks. rejses tvivl om identiteten på føreren.

På baggrund af erfaringerne fra mobilt ATK skønner Rigspolitiet, at ca. 5% af sagerne vil medføre politimæssig efterforskning. Endvidere skønnes det, at efterforskningen af en ATK-sag i gennemsnit tager ca. 2 timer. På baggrund heraf vurderes det, at der vil være behov for at få tilført ca. 70 politiårsværk til at varetage efterforskningen, hvilket vil medføre en årlig lønudgift på ca. 33 mio. kr.

Det bemærkes, at der i beregningerne omkring de ekstra ressourcer, der er afsat til at varetage efterforskning, tillige er medtaget ressourcer til at varetage andre politimæssige opgaver, herunder besvarelse af diverse forespørgsler samt behandling af klager.

5.3. Personale til straffesagsbehandling

Erfaringerne med mobil ATK viser, at skønsmæssigt ca. 2% af ATK-sagerne indbringes for retten til afgørelse. Tidsforbruget ved retten skønnes i gennemsnit at udgøre ca. 2 timer. Fordelingen mellem juridisk uddannet personale og politiuddannet personale, der giver møde ved retten i disse sager, kendes ikke af Rigspolitiet, men det skønnes, at der er behov for ca. 28 ekstra årsværk til anklagemyndighedens sagsbehandling af ATK-sager, der skal for retten. Dette svarer efter Rigspolitiets umiddelbare beregninger til en årlig lønudgift på ca. 13 mio. kr.

Rigsadvokaten skal inddrages i den mere præcise estimering heraf. Endvidere må det forventes, at der bliver et øget resourceforbrug ved domstolene, der derfor ligeledes bør inddrages i de videre drøftelser.

5.4. Personale til afholdelse af kontrollerende køreprøver

Som følge af den skærpede kontrol skal der ligeledes tilføres ressourcer til politiets afholdelse af kontrollerende køreprøver.



For så vidt angår ekstra årsværk, der skal anvendes i denne sammenhæng, er det Rigspolitiets erfaring med mobil ATK, at det skønsmæssigt kan fastsættes, at ca. 1% af sagerne medfører betinget frakendelse af førerretten, hvilket betyder, at der skal afholdes kontrollerende køreprøve. Rigspolitiet skønner, at en køreprøve i gennemsnit tager ca. 0,7 time, og at der på denne baggrund er behov for en tilførsel af ca. 5 årsværk til at varetage denne opgave. Dette svarer til en årlig lønudgift på ca. 2,5 mio. kr. Antallet af ubetingede frakendelser forventes ikke at få indflydelse på denne beregning.

5.5. Yderligere personaleressourcer

Hertil kommer, at der er behov for en betydelig udvidelse af det element i Rigspolitiet, som overordnet skal styre og koordinere ATK-indsatsen samt behandle klagesager over f.eks. indkaldelse til kontrollerende køreprøve. Skønsmæssigt vurderes det, at der er behov for ca. 8-10 årsværk, hvilket årligt andrager ca. 4-5 mio. kr. i lønudgift.

Vejdirektoratet har i forbindelse med de overordnede myndighedsopgaver skønsmæssigt fastsat, at der er behov for ca. 4 årsværk, hvilket årligt andrager ca. 2,5 mio. kr. i lønudgift.

Personaleudgifter pr. år		Mio. kr.
Administrativt personale	ca. 245 årsværk	94
Personale til efterforskning	ca. 70 årsværk	33
Personale til straffesagsbehandling	ca. 28 årsværk	13
Personale til afholdelse af kontrollerende køreprøver	ca. 5 årsværk	2,5
Yderligere personaleressourcer, Rigspolitiet	ca. 10 årsværk	5
Yderligere personaleressourcer, Vejdirektoratet	ca. 4 årsværk	2,5
Personaleudgifter i alt		150

6. Udgifter til lokaler mv.

Da indførelse af landsdækkende permanent ATK medfører, at der skal tilføres et betydeligt antal medarbejdere, jf. ovenfor, og da disse medarbejdere ikke vurderes at kunne



placeres inden for de eksisterende bygningsmæssige rammer, bør der efter Rigspolitiets opfattelse medtages et skøn over udgifter til lokaler mv. Side 8

Da der endnu ikke konkret er udpeget lokaliteter til en eventuel oprettelse af en central enhed, er der foretaget et meget foreløbigt estimat ud fra et overhead for en medarbejder, dvs. de omkostninger, der er knyttet til at have en medarbejder ansat, og som ikke er medarbejderens løn. Omkostningerne dækker således omkostninger til lokaler, arbejdsplads mv.

Overheadet pr. medarbejder til administrativ sagsbehandling, efterforskning, straffesagsbehandling, afholdelse af kontrollerende køreprøver samt Rigspolitiets medarbejdere kan opgøres til ca. 175.000 kr. pr. år. Etablering af arbejdspladser er ikke medtaget i dette overhead, men er opgjort særskilt nedenfor.

Vejdirektoratet har skønsmæssigt fastsat et overhead på i alt ca. 1,2 mio. kr. for de ca. 4 årsværk, der vurderes at skulle tilføres, jf. ovenfor. I dette overhead er tillige medtaget udgifter til etablering af arbejdspladser i Vejdirektoratet.

Samlede estimerede udgifter til lokaler mv.*)	Mio. kr.
I alt	63

*) Estimatet indeholder udgifter til etablering af arbejdspladser i Vejdirektoratet.

7. Udgifter til etablering af arbejdspladser

Rigspolitiet skønner umiddelbart, at etablering af én arbejdsplads i denne sammenhæng koster ca. 31.000 kr.

Samlede estimerede udgifter vedrørende etablering af arbejdspladser*)	Mio. kr.
I alt	11 mio.

*) Estimatet indeholder ikke udgifter til etablering af arbejdspladser i Vejdirektoratet, da udgiften hertil er medtaget i ovenfor i afsnit 7.3.2.



8. Andre udgifter i forbindelse med den administrative sagsbehandling

Side 9

Rigspolitiet har endvidere medtaget udgifter til andre omkostninger, herunder til lagring af originalbilleder i Rigspolitiet. Denne udgift gentages efter ca. 5 år og skønnes at udgøre ca. 2 mio. kr., hvilket svarer til en årlig udgift på 400.000 kr.

Endelig er medtaget udgifter til papir samt porto, der skønnes at udgøre 30 kr. pr. sag. Det samlede estimat vedrørende udgifter af denne karakter skønnes herefter at udgøre et årligt beløb på ca. 33 mio. kr.

Samlede andre udgifter	Mio. kr.
I alt	33



Erfaringer med ATK fra udlandet – Bilag 2 til notat om indførelse af automatisk trafikkontrol (ATK)

20. juli 2011
J.nr.: 2010-9180-31
Sagsbehandler: TGB

RIGSPOLITIET
Nationalt Færdselscenter

1. Indledning

Som anført i notatet har Rigspolitiet til brug for det videre arbejde indhentet oplysninger om erfaringer med brugen af ATK i udlandet. Der er stillet konkrete spørgsmål om anvendelsen af ATK til Norge, Sverige, Finland, England, Holland, Frankrig og Belgien. Rigspolitiet har modtaget svar fra Norge, Sverige, Holland og Belgien og disse vil blive gennemgået i det følgende:

2. Spørgsmål og svar

Hvilke forseelser er omfattet af stationær automatisk trafikkontrol? (eksempelvis hastighedsovertrædelser, anvendelse af håndholdt mobiltelefon under kørslen, manglende selebrug etc.)

Norge: Hastighedsovertrædelser.

Sverige: Hastighedsovertrædelser, ulovlig kørsel samt kørsel under kørselsforbud.

Holland: Hastighedsovertrædelser, fremkørsel for rødt lys samt kørsel i 'lukkede' spor.

Belgien: Hastighedsovertrædelser og / eller kørsel over for rødt lys.

Hvilke personer (ejer, fører, bruger) kan ifalde ansvar for de pågældende forseelser, der konstateres ved stationær automatisk trafikkontrol? I tilfælde af, at ejeren ifalder ansvar, kan ejeren da videresende bøden til den faktiske fører af bilen? Forudsætter dette i givet



fald, at føreren er fotograferet ved den automatiske trafikkontrol eller eventuelt anden form for dokumentation? Side 2

Norge: Føreransvar.

Sverige: Føreransvar.

Holland: Den administrative regulering af bøder sker efter "Law Mulder", ifølge hvilken ejeren af køretøjet – ifølge registreringen af nummerpladen – altid er ansvarlig og skal betale bøden. Ejeren kan alene civilretligt efterfølgende søge at inddrive bøden ved føreren, såfremt han kender identiteten på denne. "Law Mulder" finder alene anvendelse ved hastighedsoverskridelser på op til 30 km/t i byerne og 40 km/t på motorvej. I sager ud over disse grænser, vil den offentlige anklager blive inddraget.

Belgien: Det fremgår af artikel 67b i den belgiske færdselslov af 16. marts 1968, at når en forseelse begås jf. gældende lov med et motorkøretøj registreret til en fysisk person, og det ikke har været muligt at identificere føreren, da forseelsen blev begået, så betragtes den registrerede ejer (ejeren af køretøjets nummerplader), som den person, der har begået forseelsen. Det indebærer således, at bøden bliver sendt til den registrerede ejer, såfremt føreren ikke er identificeret.

Det fremgår videre af artikel 67b i den belgiske færdselslov, at det således er op til den registrerede ejer at bevise sin uskyld, hvilket eksempelvis kan gøres ved at opgive førerens navn på svarblanketten, som er vedlagt bøden. Såfremt bøden ikke betales bliver sagen sammen med svarblanketten oversendt til anklagemyndigheden.

Gælder et eventuelt ejeransvar kun forseelser, der konstateres ved stationær automatisk trafikkontrol, eller gælder det også ved f.eks. andre fartmålinger, herunder fartmålinger foretaget af politiet, hvor bilen stoppes på stedet?

Dette spørgsmål ej stillet til Norge, Sverige og Finland.

Holland: Ejeransvaret gælder alene ATK-sager. Såfremt et køretøj bliver stoppet for hastighedsoverskridelse af politi på gaden, vil føreren modtage bøden.



Belgien: Det fremgår af artikel 37b i den belgiske færdselslov, at såfremt det har været muligt at identificere føreren, bliver bøden sendt direkte til pågældende og ikke til den registrerede ejer.

Side 3

Hvordan er arbejdsgangen i en sag vedrørende stationær automatisk trafikkontrol, og i hvilket omfang er arbejdsprocesserne automatiserede?

Norge: Statens Vegvesen er ansvarlig for selve hastighedsmålingen samt det tekniske udstyr til brug for målingen. Efter en overtrædelse er registreret, kontrolleres måleresultatet i forhold til sikkerhedskravene, passager sløres og overtrædelsen sendes til politiet som en datafil. Politiet undersøger, hvem der var fører af køretøjet, og – afhængig af overtrædelsens karakter og eventuelle andre omstændigheder – sender enten et bødeforelæg eller opretter en straffesag på forholdet.

Sverige: Data vedr. overtrædelser sendes fra målestationen til den centrale opklaringsenhed, hvor fotos sammenlignes med pas- og kørekortfotos. Når identiteten på føreren er fastslået udfærdiges bøde, som sendes med post til mistænkte. Selve opklaringsarbejdet klares af civil ansatte, hvorimod formelle beslutninger træffes af politiet.

Holland: For så vidt angår den digitale hastighedskontrol, er processen fuldt automatiseret.

Belgien: Tidspunkt, sted og negativets nummer registreres på en chip. Oplysningerne på chippen sammenlignes ved gennemgang af de pågældende foto.

Billederne bliver efterfølgende sammenlignet med oplysninger i DIV (*svarende til CRM*) med henblik på at sikre overensstemmelse mellem fotoet fra trafikkontrollen og køretøjets oplysninger. Ved overensstemmelse sker der en elektronisk registrering, og bøden bliver sendt til den person, der har begået forseelsen.

Hvis der er tale om en stationær radar ved et lyskryds bliver der taget 2 foto, således at afstanden kan beregnes i forhold til lyskrydset (4 sekunder ved "orange lys" og 1 sekund til "rødt lys").



Hvor mange kameraer er opstillet?

Side 4

Norge: Der er opstillet ca. 360 kameraer, men derudover har man for tiden tre strækninger, hvor der tillige foretages gennemsnitsmålinger.

Sverige: Det svenske ATK-system omfatter i alt 1.077 faste målestationer.

Holland: 10 sektioner for hastighedskontrol og ca. 8-900 kameraer.

Belgien: I Belgien anvendes både analoge og digitale radarer. I 2010 var der i alt opstillet 1.815 standere i Belgien, heraf 1.224 i Flandern. I Flandern er der 410 kameraer, som flyttes mellem de 1.224 standere. Det er ikke muligt, at oplyse det nøjagtige antal kameraer i Belgien, idet oplysningerne ikke er centraliseret.

Er kameraerne typisk aktive alle døgnets timer eller kun en del af døgnen?

Norge: Kameraerne anvendes sjældent kontinuerligt over længere tid, og det er op til den enkelte (lokale) politimester, på hvilke tidspunkter kameraerne skal være aktive.

Sverige: Kameraerne er ikke aktiverede hele døgnen. Målsætningen er at aktivere målestationerne på de tidspunkter i døgnen, hvor den maksimale trafiksikkerhedsmæssige virkning opnås. For at fastlægge de tidspunkter tages der hensyn til flere faktorer: trafikintensiteten, ulykkesbillederne samt gennemsnitshastighed.

Holland: Digitale kameraer er aktive hele døgnen, hvorimod nogle analoge kameraer kræver isætning af film.

Belgien: Kameraernes rytme og frekvens bestemmes af den enkelte anklagemyndighed. Visse anklagemyndigheder kræver en mere hyppig anvendelse af kameraerne. Der er i alt 27 distrikter i Belgien, hvorfor praksis varierer meget fra distrikt til distrikt.



Hvordan fotograferes biler? (eksempelvis forfra, bagfra, nummerplade, fører)

Side 5

Norge: Da der i Norge alene kan ifaldes føreransvar, tages alle fotos forfra, så føreren kan genkendes.

Sverige: Alle fotos tages forfra.

Holland: Alle fotos tages bagfra – således også nummerpladen.

Belgien: Køretøjerne fotograferes bagfra i niveau med nummerpladen.

Hvordan fotograferes motorcykler? (eksempelvis forfra, bagfra, nummerplade, fører)

Norge: Motorcykler kontrolleres ikke i ATK.

Sverige: Fotos af motorcykler tages forfra.

Holland: Fotos tages bagfra af hensyn til fotografering af nummerplade.

Belgien: Motorcykler fotograferes som udgangspunkt bagfra i niveau med nummerpladen.

Anvendes mobil, ubemandet, automatisk trafikkontrol, herunder i forbindelse med vejarbejder, og hvad er i givet fald erfaringerne hermed?

Norge: Anvendes ikke.

Sverige: Ca. 30 mobile enheder anvendes som et supplement til de faste målestationer. De mobile enheder anvendes efter samme kriterier som de faste.

Holland: Der anvendes ikke mobile og ubemandede ATK i forbindelse med vejarbejde. Hastighedskontroller sker i denne sammenhæng altid ved bemandede ATK.



Belgien: Mobil ATK anvendes ofte. Erfaringerne er imidlertid forskellige. Politiet kan ligeledes gøre brug af en civil bil udstyret med en mobil radar (mobil bemandede ATK).

Side 6

Hvordan er ordningen med stationær automatisk trafikkontrol organiseret? Hvilken myndighed/hvilke myndigheder er involveret? Hvorledes er ansvaret i givet fald fordelt mellem myndighederne?

Norge: Statens Vegvesen er ansvarlig for selve hastighedsmålingen samt det tekniske udstyr til brug for målingen. Efter en overtrædelse er registreret, kontrolleres måleresultatet i forhold til sikkerhedskravene, passager sløres og overtrædelsen sendes til politiet som en datafil. Politiet undersøger, hvem der var fører af køretøjet, og – afhængig af overtrædelsens karakter og eventuelle andre omstændigheder – sender enten et bødeforelæg eller opretter en straffesag på forholdet.

Sverige: Det svenske ATK-system håndteres af Trafikverket og Rikspolisstyrelsen. Trafikverket står for etablering, drift og vedligeholdelse, mens Rikspolisstyrelsen har ansvaret for opklaring af ATK-relaterede overtrædelser samt den operative styring af målestationer. For at håndtere problemstillinger er der nedsat et ATK-råd med repræsentation af de respektive myndigheder.

Holland: Fire myndigheder er involveret i processerne omkring ATK – vejmyndigheden, den offentlige anklager vedrørende trafikforseelser, politiet samt den centrale anklagemyndighed.

Belgien: Politiet i Belgien er opdelt i 2 niveauer, herunder det føderale politi og lokalpolitiet. Belgien er endvidere inddelt i 3 regioner: den flamske region, den wallonske region, og regionen for hovedstaden Bruxelles. Administration af trafikkontrollen (digitale radarer) foregår på 3 niveauer: lokalt, føderalt og regionalt.

På lokalt niveau behandler politikredsene enten selv resultaterne eller sender dem til et af landets 3 regionale centre i Gand, Anvers eller Namur. På føderalt niveau sørger de regionale centre for administrationen. På regionalt niveau, stiller f.eks. den wallonske region stiller radarer til rådighed for det føderale politi.



Hvor mange ressourcer anvendes årligt i forbindelse med håndtering af sager vedrørende stationær automatisk trafikkontrol?

Side 7

Norge: Politiet anvender ca. 80 årsværk – man er ikke bekendt med, hvor store ressourcer Statens Vegvesen anvender.

Sverige: ATK-sektionen består af 66 medarbejdere. heraf 52 civilt ansatte samt 14 politifolk.

Holland har ikke besvaret dette spørgsmål.

Belgien: Ifølge oplysninger fra 2009 er budgettet for en periode på 15 år til vedligeholdelse for så vidt angår halvårsbudgettet på EUR 1.900,- og EUR 3.800,- pr. år pr. stander.

Hvor mange sager er der ved stationær automatisk trafikkontrol? Og hvor mange af disse sager ender med udstedelse af bøde/afgift?

Norge: I 2010 blev der kontrolleret ca. 156 mio. køretøjer i ATK, hvilket resulterede i ca. 202.000 registrerede overtrædelser. Ca. 35% af sagerne blev henlagt af forskellige grunde, herunder fordi køretøjet var registreret i udlandet, ej muligt at identificere føreren samt tekniske fejl ved målingen.

Sverige: ATK-sektionen har kapacitet til at opklare 230.000 sager pr. år. Henlæggelsesprocenten ligger på mellem 30 og 40%. Antallet af overtrædelser på strækninger med ATK er faldet med 34% og gennemsnitshastigheden er faldet med 5%.

Holland: I 2010 havde Holland 8,3 mio. sager.

Belgien: Det er ikke muligt at skelne mellem forseelser begået i forbindelse med stationære radarer og forseelser i forbindelse med mobile radarer. For 2009 og 2010 er der følgende tilgængelige oplysninger:



2009		
Regioner	Antal overtrædelser	Antal registreringer
Den flamske region	1.894.326	105.679.350
Den wallonske region	503.311	32.360.955
Bruxelles regionen	108.393	8.713.695
Ukendt	13	295
I alt	2.506.043	146.747.295

2010		
Regioner	Antal overtrædelser	Antal registreringer
Den flamske region	1.076.916	58.766.020
Den wallonske region	274.383	17.898.627,50
Bruxelles regionen	56.537	4.522.907,50
Ukendt	4	100
I alt	1.407.840	81.187.655

Er der konstateret et fald i antal trafikulykker, der direkte eller indirekte kan henføres til brugen af stationær automatisk trafikkontrol kombineret med ejeransvar?

Dette spørgsmål ej stillet Norge, Sverige og Finland.

Holland: Man har ikke direkte kunne konstatere et fald i ulykker på baggrund af ATK, men i 2010 faldt antallet af dødsfald med 11%.

Belgien: Det er påvist, at antallet af ulykker er faldet kraftigt i forbindelse med automatisk trafikkontrol.



Bilag 3, Opstilling af ATK-standere (stærekasser)

- oplæg til aktiviteter der skal gennemføres i foranalysen.

1. Lovmæssige- og andre juridiske forhold

- Ejeransvar i forhold til føreransvar, fordele, ulemper og konsekvenser.
- Afdække og beskrive andre juridiske problemstillinger i forbindelse med implementering af ATK i Danmark ud fra arbejdsgruppens notat.
- Afklaring af hvordan sager med flere ensartede overtrædelser inden for kort tid skal afgøres.
- I hvilket omfang må de indsamlede data anvendes til andre formål f.eks. politiets efterforskning og Vejdirektoratets trafikanalyser. Herunder udveksling af information med andre myndigheder og forsikringselskaber om at pågældende person har kørt en given strækningen, på givne tidspunkt(er).
- Kan der opstå tvivl om ejerskabet til data, da udstyret forventes opsat af Vejdirektoratet på vegne af politiet.
- I hvilket omfang har persondataloven, lognings bekendtgørelsen m.v. betydning for anvendelsen af data til andre formål, hvilke data der må gemmes og hvor længe.
- Hvilke juridiske bindinger vil der være, i forhold til en ændring eller effektivisering af sagsgangen (ATK) i forhold til som den er i dag.
- Hvilke krav skal der stilles til certificeringen af måleudstyret.
- Må man foretage identifikation af køretøjs typen ud fra nummerpladen til statistiske brug af de data der indsamlet?

2. Forretningsmæssige forhold (ledelse, organisation, sagsbehandling m.v.)

- Der skal udarbejde forslag til en model for samarbejdet mellem de myndigheder, der er involveret i ATK-arbejdet.
- Mere præcist afdækning og beskrivelse af afledte konsekvenser for ressourceforbruget i politiet og hos andre myndigheder som følge af f.eks. en øget efterforskningsindsats og en stigning i antallet af kontrollerende køreprøver og klagesager.
- Udarbejde forslag til en model for politiets eller anden myndigheds sagsbehandling, herunder personaleforbrug, uddannelsesbehov.
- Politiets og Vejdirektoratets anvendelse af de indsamlede data til f.eks. efterforskning, trafikanalyser m.v.
- Koordinering med øvrige ATK relaterede projekter, herunder POLSAG
- Opgavefordelingen imellem politiet og Vejdirektoratet ved projektering, etablering og drift, og deraf økonomiske konsekvenser i forhold til anlægs- og driftsbudgettet.
- Afdækning af de samlede administrationsomkostninger i relation til ATK sagsbehandlingen.
- Den geografisk placering af administrationen tages ikke med i foranalysen. Det er kun omfanget af det administrative arbejde, og forslag til processen for dette, der indgår i foranalysen.

3. Opstilling af mål for den ønskede effekt samt efterfølgende målinger heraf

- Definition af overordnet succeskriterier og ok hertil fra JM.
- Der er ikke udført før-målinger på de strækninger hvor pilotprojektet blev gennemført. Det skal afklares, om man skal gøre dette under forundersøgelsen. Det skal undersøges om Vejdirektoratet eller andre data der kan anvendes til brug for målingen af effekten?
- Opgørelse af de afledte besparelser ved reduktion af trafikdræbte og tilskadekomne. Både de direkte omkostninger til hospitals ophold m.v. og de indirekte som tabt arbejdsfortjeneste.
- Hvordan og hvornår skal gevinsten af projektet opgøres?
- Afklaringen af hvilken effekt skiltning, der varsler om anvendelsen af ATK har.
- Verificering af om DTUs forudsætninger og skøn skal lægge til grund ved beregning af gevinsten i forhold til det antal kameraer der opsættes?
- Det forventede bødeprovenu i relation til ATK skal afklares nærmere ud fra kriterierne for opstillingen af ATK-standerne.
- Opgørelse af kommunale udgifter til genoptræning, rehabilitering og sygedagpenge.
- Hvordan vil man realisere gevinsten ved indførelsen af stationer ATK.
- Hvordan skal målet sættes i forhold til trafikulykker, hastighed og bøder – og hvordan skal budskabet sælges.
- Forholdet til spor 6, effektmåling skal afklares
- Skal der tages hensyn til udkants Danmark i.f.t. trafikmængden m.v.
- Udarbejde forslag til en model for den løbende evaluering af effekten.

4. Placering og valg af ATK-standere (punkt, strækning), herunder anskaffelsesstrategi

- Hvilket datagrundlag skal anvendes til brug for placeringen af ATK-standere.
- Processen for placeringen, og hvem skal inddrages (Vejcentre (VD), kommunerne, politiet).
- Udregning af krav til årsgøgntrafikken og undersøgelse af hastighedsoverskridelsers kausalitet i forhold til trafikuheld (hastigheds kausalitet i forhold til trafikuheld, er vel kendt?).
- Udarbejdelse af model for udpegning af steder til opsætning af AKT standere, samt vejledning for hvilke standere der skal opsættes/anvendes (punkt/strækning – stationær/mobil).
- Indhente oplysninger fra udlandet om erfaringer med stræknings ATK.
- Overveje ændringer af de hidtidige kriterier og strategien for anvendelse af mobil ATK.
- Hvordan skal der samarbejdes med de forskellige vejmyndigheder i forhold til opstilling af standere på stats, kommune veje.
- I hvor høj grad skal beslutningen om, hvor standerne skal placeres decentraliseres i forhold til den vejledning, der udarbejdes for kriterierne for placeringen.
- I hvilket omfang skal standernes placering koordineres med/kombineres med andre former for kontroller i forhold til strategien for området?

5. Understøttende It-løsning, kameraløsninger og infrastruktur, herunder anskaffelsesstrategi

- Overordnet afklaring af de nærmere behov og senarier for IT-understøttelse i forbindelse med dataindsamlingen fra ATK-standerne og samkørsel med både sagsbehandlingssystem og registre, herunder SKATs nye digitale motorregistreringssystem.

- Koordinering med øvrige ATK relaterede projekter.
- Mulighed for at omstille ATK udstyret fra punkt til strækningsmålinger, samt den økonomiske forhold (Se DTU rapport side 66 ifølge JM).
- Grænseflade til og integration med eksisterende ATKS løsning (bødeudskrivelse, sagsbehandling etc.).
- Hvilke tilpasninger skal der ske af ATKS (CSC) som følge af evt. anden grænseflade, og skal data fra ATK-standerne bearbejdes inden de overføres til ATKS?
- AKT-standerens mulighed for differentiering af hastighedsgrænsen i forhold til kategorien af køretøjer.
- Hvordan passer projektets aktiviteter ind i forhold til POLSAG/ATKS4, da ændringer i ATKS kan medføre ændringer i POLSAG.
- Hvilke andre muligheder er der for at differentiere imellem forskellige kategorier af køretøjer ved målingen af hastigheden.
- Kamera funktionskrav (nummerplade + køretøj, sammen eller hver for sig).
- Løsningens fleksibilitet, kan udstyret omstilles til at fungerer som både punkt-ATK og stræknings-ATK, og hvilken betydning har det for prisen.
- Overførsel af data fra kameraer, hvordan (trådløst, fastopkoblet) samt sikkerhed ved overførslen.
- Lagringskapacitet til data (nummerplader og billeder af køretøjerne) ved overtrædelse og generelt også afhængigt af ejeransvar.
- Hvad med politiets strategi, der siger at PABK skal udfases?
- Skal der ændres på graden af automatiseringen i sagsbehandlingen i forhold til i dag grundet den større datamængde og for at minimerer administrationen.
- Opstilling af kvalitetskrav for den samlede løsning.
- Hvordan skal testen af den samlede løsning (delløsningerne) gennemføres, skal der stilles specifikke krav hertil i forhold til den samlede løsning /delløsningerne.
- Hvordan skal data overføres fra målestationer (teknologi og omkostninger) under forsøget blev data overført via USB.
- Skal der etableres mulighed for opslag (foto) i pas eller kørekortssystemet (hvis foto gemmes der)? For identifikation af fører (ansigtsgenkendelse).

6. Projektøkonomi og samfundsmæssige virkninger, herunder gevinster/effekter ved de foreslåede investeringer

- Foretage en samlet økonomisk estimering af indførelsen af ATK i Danmark, herunder blandt andet indhente yderligere internationale erfaringer vedrørende økonomien omkring ATK. Beregning for 2-3 scenarier, der er aftalt med Økonomiudvalget, herunder f.eks.:
 - Indførelse af ejeransvar, hvilke betydning får dette for kravene til løsningen og projektets omkostninger.
 - Cost/benefit ved placeringen af kameraer i forhold til valgte type (bøder, krav til infrastruktur, anlægsomkostninger etc.).
 - Prisen for at anvende ubemandet mobilt ATK-udstyr, i forhold til de faste monteret.
- De samlede etablerings- og driftsudgifter.
- Oversigt over hvilke valg der har indflydelse på de samlede anskaffelses og driftsomkostninger, samt størrelsesordenen af disse.

- Beregning af de samlede årlige vedligeholdelsesomkostninger vedrørende ATK standerne.
- Omkostninger til IT-mæssig løsning i.f.t. sagsbehandlingen, hvis der skal ændres i ATKS løsningen til bødeudskrivning.
- Mulighed for justering af måleperioden/antal sager så den tilpasses den administrative kapacitet (I hvor stor en del af døgnet foretages der målinger).
- Der skal ses på muligheden for at understøtte effektmålingen i spor 3 (logning til brug for statestik).

7. Efterfølgende forhold afklares som led i projektarbejdet, efter godkendelsen af Business Casen.

- Udarbejdelse af udbudsmateriale vedrørende opsætning og drift af standerne.
- Udarbejdelse af kravspecifikation for selve standerne, herunder krav til certificering af måleudstyret.
- Forslag til en model for Vejdirektoratets drift og vedligeholdelse af standerne.
- Beslutning om hvor der skal placeres standere, samt hvilken type ud fra de retningslinjer der fastlægges i spor 4.