

24. juni 2014
J.nr.: 2014-9180-7
ASL

RIGSPOLITIET

Politiområdet

Ledelsessekretariatet

Oplæg vedrørende den fremtidige anvendelse af automatisk trafikkontrol

I august 2012 fremlagde regeringen en trafiksikkerhedspakke, der bl.a. har fokus på indsatsen over for bilister, der ikke overholder hastighedsgrænserne. Pakken lægger op til en markant forøgelse af antallet af politiets mobile bemandede ATK-køretøjer (ATK-biler) med yderligere 75 vogne, så det samlede antal når op på godt 100.

Det blev i samme forbindelse besluttet at igangsætte et arbejde med henblik på at afdække perspektiverne ved en højere grad af skiltning og ved på sigt også at anvende mere ubemandet teknologi (stærkasser mv.). Som et led i arbejdet vil der endvidere skulle ses på kriterierne for, hvor ATK kan anvendes til gavn for færdselssikkerheden.

I det følgende beskrives indledningsvis de forskellige typer af ATK. Herefter redegøres for de initiativer, som er igangsat i forhold til politiets indsats med hastighedskontrol. Det vil sige indkøb af nyt udstyr til mobilt bemandede ATK (ATK-biler), de retningslinjer for hastighedskontrollen, der primo 2014 er opstillet i politiets nationale færdselsstrategi og de igangværende forsøg med at sænke gennemsnitsfarten på konkrete trafikfarlige vejstrækninger. Herefter redegøres der for Rigspolitiets overvejelser om anvendelse af andre typer af udstyr til automatisk trafikkontrol som supplement til de mobile bemandede ATK-biler og det videre forløb med henblik på at vurdere behovet og mulighederne for at anvende andre typer af ATK.

De forskellige ATK-typer

De typer af teknik, der kan anvendes til automatisk hastighedskontrol, er overordnet set følgende: mobil ATK (f.eks. ATK-biler eller trailere) og stationær ATK



(f.eks. stærekasser). Målingerne kan enten ske ved punktmåling eller strækningsmåling.

Side 2

Mobil ATK kan enten være bemandedet, hvilket er tilfældet med politiets eksisterende og kommende ATK-biler, eller ubemandedet, hvor udstyret er installeret i f.eks. en trailer. Sådant udstyr vil i kraft af deres mobilitet kunne dække et større antal vejstrækninger. Mobiliteten giver samtidig mulighed for at flytte kontroltrykket rundt på vejnettet, når trafikbilledet og uheldsmønstret tilsiger det.

I bemandede såvel som ubemandede vil der være tale om overvåget drift af udstyret. Der vil i alle tilfælde være behov for politipersonale i forbindelse med anvendelse af mobilt udstyr, dels med henblik på opstilling og nedtagning af udstyret, dels for at undgå hærværk.

Stationær ATK er måleudstyr og kameraer, der er monteret f.eks. i fast placerede standere langs vejen.

Målingerne kan foretages som stræknings- eller punktkontrol.

Ved strækningskontrol beregnes køretøjets gennemsnitshastighed over en bestemt strækning. Ved punktkontrol måles køretøjets hastighed i det øjeblik, det passerer målestedet.

Strækningskontrol kan eksempelvis ske ved hjælp af to spoler, der er nedlagt i vejbanen, og som registrerer, hvornår et køretøj passerer. Hastigheden beregnes ud fra den tid, der er brugt til at køre distancen mellem spolerne. Køretøjet fotograferes i forbindelse med passage af både første og anden spole. Målingen kan også foretages ved hjælp af laser- eller radarteknik.

Ved punktkontrol måles køretøjets hastighed ved hjælp af radar eller laser. Måleudstyret udsender en stråle, der reflekteres af køretøjet, hvorefter hastigheden beregnes på baggrund af tidsforskydningen. Køretøjer, der kører hurtigere end den valgte grænse, fotograferes. ATK-udstyret vil kunne opstille som serier, dvs. at der placeres flere målenheder i forlængelse af hinanden over en strækning.



Indkøb af yderligere mobilt ATK-udstyr

I forlængelse af regeringens offentliggørelse af trafikikkerhedspakken iværksatte Rigspolitiet en proces med henblik på indkøb af digitalt udstyr til yderligere ATK-biler.

Rigspolitiet indgik i efteråret 2012 kontrakt med firmaet Unitraffic om indkøb af udstyr og udvikling af software til politiets fremtidige løsning for automatisk trafikkontrol (ATK). I sommeren 2013 måtte Rigspolitiet imidlertid opsigte aftale med Unitraffic, efter at leverandøren i to forsøg ikke bestod en planlagt kundetest. Ophævelsen af kontrakten betød, at Rigspolitiet fik tilbageført en væsentlig del af de penge, som leverandøren hidtil havde modtaget.

Herefter blev der iværksat et nyt udbud med henblik på indkøb af nyt digitalt udstyr til ATK. Rigspolitiets forventer i løbet af sommeren 2014 at indgå en kontrakt med en leverandør af nyt udstyr til mobilt bemandede ATK.

Efter planen skal leverandøren levere og montere udstyret i bilerne i løbet af efteråret. Ultimo 2014 vil der således blive monteret nyt, moderne udstyr i 75 ATK-biler, så bilerne kan være i drift primo 2015. Bilerne, som udstyret skal monteres i, er indkøbt.

I løbet af første kvartal af 2015 vil de eksisterende biler få udskiftet det nuværende analoge udstyr med nyt digitalt udstyr. Det forventes, at alle bilerne er operative med nyt udstyr i marts 2015.

Det er Rigspolitiets vurdering, at de nye ATK-biler vil medføre en markant styrkelse af hastighedskontrollen. ATK-bilerne kan i kraft af deres mobilitet dække et stort antal strækninger, og mobiliteten giver samtidig mulighed for at flytte kontroltrykket rundt på vejnettet, når trafikbilledet og uheldsmønstret tilsiger det.

Det skal også bemærkes, at det er tænkt ind i det eksisterende udbud, der er iværksat med henblik på køb af nyt ATK-udstyr, at det udstyr, som købes, så vidt muligt også skal kunne anvendes til andre typer af ATK-kontrol. I udbuddet vægter det således positivt, hvis udstyret også kan bruges som led i mobilt ubemandet



ATK eller til stationær ATK. Der er derfor en forventning om, at det kommende udstyr til ATK også kan anvendes i andre sammenhænge end i ATK-bilerne. Måleudstyret vil kunne foretage punktmålinger, men ikke strækningsmålinger.

Side 4

Kontrakten, der indgås, vil være en rammeaftale, hvilket betyder, at der vil kunne indkøbes yderligere ATK-udstyr, uden at der skal foretages et nyt udbud.

Politiets nationale færdselsstrategi

Rigspolitiet har i 2014 udarbejdet en national strategi for politiets færdselsindsats i 2014 og 2015. Som en del af strategien er der opstillet overordnede retningslinjer og kriterier for politiets hastighedskontrol, herunder i forhold til anvendelsen af ATK.

Det følger af strategien, at ATK-køretøjerne skal indsættes de steder, hvor det færdselssikkerhedsmæssigt, tryghedsskabende og adfærdsregulerende giver størst effekt, og udpegningen af målestrækninger skal ske på baggrund af analyser.

I strategien er der opstillet følgende mål for politiets hastighedskontrol:

- Hastighedskontrol anvendes på strækninger, hvor den færdselssikkerhedsmæssige, tryghedsskabende og adfærdsregulerende effekt er størst. Dette er f.eks. tilfældet ved ulykkesbelastede strækninger, vejarbejde, skoleveje, gennemkørselsveje med høj gennemsnitsfart i mindre byer m.v.
- Udvælgelsen af vejstrækninger og tilrettelæggelsen af kontrolindsatsen sker på grundlag af bl.a. analyser fra Vejdirektoratet og Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, politikredsens lokalkendskab, egne analyser og trusselsvurderinger.
- Hastighedskontrollen skal samtidig medvirke til at sikre trafikanternes almindelige respekt for hastighedsgrænserne. Både generelle og lokale hastighedsgrænser er fastsat ud fra en vurdering af hvilken hastighed, der er forsvarlig på den bestemte vejstrækning.
- Politiet gennemfører på udvalgte strækninger i samarbejde med den pågældende vejmyndighed målinger, der viser gennemsnitshastigheden før,



under og efter en gennemført kontrolindsats. Målingerne skal bl.a. indgå i vurderingen af, hvorvidt det er muligt på særligt farlige vejstrækninger at opstille egentlige effektmål for politiets indsats.

Side 5

- Hastighedskontrollen kan både være meget synlig og offentliggjort inden indsatsens start, f.eks. ved skiltning, i medierne, herunder de sociale medier, og/eller som led i eller opfølgning på en kampagne. Hastighedskontrollen kan også være mindre synlig. Som udgangspunkt vil det være den enkelte politikreds, som træffer beslutning herom.
- Rigspolitiet fortsætter sit tætte og konstruktive samarbejde med bl.a. Vejdirektoratet omkring den generelle tilrettelæggelse af politiets hastighedskontrol, ligesom politikredsene fortsætter deres drøftelser med de lokale vejmyndigheder m.fl. om behovet for konkrete hastighedskontroller.
- Politiet vil i den forbindelse have særligt fokus på kontrolindsatsen i forbindelse med f.eks. vejarbejde.
- Politiet anvender den målemetode, som politioperativt er mest hensigtsmæssig på den pågældende vejstrækning.
- Rigspolitiet sikrer løbende, at politiets indsats, herunder de målrettede kontroller, koordineres med kampagneindsatser fra f.eks. Rådet for Sikker Trafik.
- Politiet fortsætter metodeudviklingen, bl.a. ved at undersøge mulighederne for at anvende fastmonterede kameraer.

Endvidere lægger strategien op til mere dialog med borgerne. Fremover vil målestrækningerne som anført ovenfor ikke fast være offentliggjort på politiets hjemmeside. Det har den fordel, at politiet langt hurtigere vil kunne iværksætte en måling, såfremt man modtager en henvendelse fra en borger om, at der køres for stærkt på en angiven strækning, og hvor strækningen ikke fremgår af politiets hjemmeside. Det har også den fordel, at trafikanterne ikke kan indrette sig på, at der kun måles på bestemte strækninger. Til gengæld vil politiet informere mere om baggrunden for politiets indsats og dermed styrke forståelsen for, at der gennemføres hastighedskontroller. Politiet vil derfor i endnu højere grad end i dag



anvende de sociale medier til dels i nogle tilfælde at orientere om en kommende hastighedskontrol, dels komme i dialog med trafikanterne om betydningen af at overholde hastighedsgrænserne af hensyn til færdselssikkerheden. Den forstærkede dialog med borgerne vil også blive anvendt på andre områder. Herudover vil politiet fremadrettet udbygge informationen om færdselsområdet på politiets hjemmeside.

Forsøg med nedbringelse af hastigheden på konkrete vejstrækninger

Som et led i færdselsstrategien arbejder Rigspolitiet sammen med politikredsene på at opstille effektmål, som f.eks. kan dreje sig om, at ATK-indsatsen skal føre til en reduktion i gennemsnitshastigheden på udvalgte farlige vejstrækninger.

Flere politikredse gennemfører derfor i løbet af 2014 forsøg med nedbringelse af gennemsnitshastigheden på udvalgte vejstrækninger, der vurderes at være trafikfarlige. Forsøgene vil blandt andet omfatte brug af forskellige måleteknikker (ATK og laser-måling), skiltning eller anden offentliggørelse af kontrolindsatsen f.eks. gennem medierne. Forsøgene vil blive evalueret i starten af 2015. I den forbindelse vil perspektiverne i forbindelse med skiltning af hastighedskontoller blive vurderet.

Den fremtidige anvendelse af ATK

Det er som nævnt ovenfor Rigspolitiets vurdering, at de nye ATK-biler, der forventes operationelle primo 2015, vil medføre en markant styrkelse af hastighedskontrollen. Som det også er nævnt ovenfor, vil det nye udstyr, der indkøbes til ATK, formentlig også kunne anvendes til andre former for ATK.

Overordnet set er det Rigspolitiets forventning, at brugen af stationær ATK (stærekasser mv.) og mobil ubemandet ATK (f.eks. trailere) vil kunne anvendes som en integreret del af politiets måleudstyr og virkemidler.

Rigspolitiet har således parallelt med arbejdet med at få moderniseret og udvidet ATK-kapaciteten iværksat et arbejde, som skal afdække behovet og mulighederne for at anvende andre typer af automatisk trafikkontrol, herunder ubemandet mobilt udstyr og stationært udstyr (stærekasser mv.).



Rigspolitiet finder, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at den endelige vurdering af behovet og mulighederne for at bruge andre former for ATK afventer, at politiet har opnået erfaringer med effekten af det kommende ATK-udstyr og dets anvendelsesmuligheder i andre sammenhænge end som mobil bemandede ATK.

Rigspolitiet vil i mellemtiden gennemføre forsøg med andre former for ATK med henblik på at opnå erfaringer med dets anvendelsesmuligheder. De mobile bemandede ATK-biler vil f.eks. i visse tilfælde ikke kunne anvendes til at foretage hastighedskontrol, f.eks. på nogle broer og tunneller og visse vejstrækninger. Rigspolitiet vil derfor vurdere, hvilken teknologi der vil være hensigtsmæssig at anvende sådanne steder.

Mobilt ubemandet ATK-udstyr

Det nye udstyr, der skal indkøbes til de bemandede ATK-biler, forventes også at kunne anvendes til ubemandet mobil ATK. I det igangværende udbud er der således lagt vægt på, at det kommende udstyr så vidt muligt også vil kunne anvendes udenfor køretøjerne. Det vil f.eks. kunne ske ved, at udstyret kan tages ud af køretøjet og placeres på et stativ. Men stadig med bemanning i forbindelse med opstilling og nedtagning af udstyret samt forhindre hærværk.

Når der er valgt en leverandør, og der dermed er klarhed over udstyret og dets anvendelsesmuligheder, vil politiet vurdere, om det vil være hensigtsmæssigt at anvende det ubemandet på steder, hvor de bemandede ATK-køretøjer ikke kan anvendes, f.eks. ved visse vejarbejder. Der vil i givet fald blive gennemført forsøg med anvendelsen af udstyret i forskellige sammenhænge.

Forsøgene vil blive evalueret i andet halvår 2015.

Stationær ATK

Ubemandet stationær ATK vil som nævnt ovenfor kunne anvendes enten til punktmålinger eller strækningsmålinger.

I 2009-2010 blev der gennemført et forsøg med stationær punkt-ATK. Hensigten var at afprøve effekten af ATK på gennemsnitshastigheden på udvalgte kontrolstrækninger.



DTU Transport blev på baggrund af erfaringerne fra forsøget af Justitsministeriet bedt om at vurdere den mulige færdselssikkerhedsmæssige effekt ved en eventuel permanent indførelse af ubemandet stationært ATK i større omfang samt at komme med anbefalinger til, hvordan systemet i givet fald ville kunne implementeres.

Det fremgår af DTU's rapport fra september 2010, at DTU vurderede, at en generel indførelse af ATK i Danmark må forventes at have betydelig effekt på hastighedsovertrædelser og derfor også en væsentlig reduktion af antallet af trafikuheld. Det fremgår endvidere, at generel indførelse af ATK vil have en rimelig samfundsøkonomisk lønsomhed, men at skønnet over dette er behæftet med usikkerhed.

Ved regeringens trafiksikkerhedspakke blev det efter indstilling fra Rigspolitiet besluttet at udvide den eksisterende ordning med ATK-biler fremfor at indføre en mere generel ordning med stationær ATK-punktmåling. Rigspolitiets anbefaling var baseret på, at indførelse af en sådan ordning med ubemandet, stationær ATK, vil være et meget komplekst, risikofyldt og dyrt (anlægs)projekt. Endvidere pegede Rigspolitiet på, at der var ny teknologi på vej i flere lande, som baserer sig på strækings-ATK. Rigspolitiet anbefalede på den baggrund som alternativ til en generel stærekasseordning at udvide den eksisterende ordning med ATK-biler, fordi det vil være en hurtigere, billigere og mere fleksibel løsning.

En række andre lande anvender strækings-ATK, herunder Holland, Storbritannien og Østrig, der har gode erfaringer med anvendelse af dette.

Der foreligger ikke danske erfaringer med anvendelse af strækings-ATK. Rigspolitiet vil derfor i andet halvår 2014 iværksætte et forsøg med anvendelse af strækings-ATK i begge køreretninger i Øresundstunnelen.

Tunnelen er tre kilometer lang med to vognbaner i hver retning. Tunneller er generelt farlige vejstrækninger på grund af den forhøjede risiko ved en ulykke i en tunnel. Det er derfor væsentligt, at bilisterne overholder hastighedsbegrænsningen i tunneller, da den generelle erfaring er, at for høj hastighed er en medvirkende faktor i op mod 50 pct. af trafikulykkerne.



Der er ikke nødspor på strækningen, hvorfor anvendelsen af mobilt bemandede ATK ikke er mulig.

Side 9

Det er Rigspolitiets vurdering, at et forsøg vil kunne gennemføres inden for et års tid.

Den videre proces

De nye ATK-biler, der forventes i drift primo 2015, vil medføre en markant styrkelse af hastighedskontrollen, og det nye udstyr, der indkøbes til ATK, forventes også at kunne anvendes til andre former for ATK.

Det er på den baggrund Rigspolitiets vurdering, at en analyse af behovet og mulighederne for at bruge andre former for ATK bør afvente, at politiet har opnået erfaringer med effekten af de kommende ATK-biler og ATK-udstyrets anvendelsesmuligheder i andre sammenhænge end som mobil bemandede ATK.

I mellemtiden vil Rigspolitiet gennemføre forsøg med anvendelsen af det indkøbte udstyr i andre sammenhænge f.eks. som ubemandet mobilt ATK.

Sideløbende vil Rigspolitiet gennemføre forsøg med stræknings-ATK i Øresundstunnelen og foretage en evaluering af de igangværende forsøg med nedbringelse af gennemsnitshastigheden på udvalgte trafikfarlige vejstrækninger.

Rigspolitiet forventer i andet halvår 2015 at have opnået tilstrækkelig med erfaringer med effekten af de nye ATK-biler og at have gennemført de ovennævnte forsøg. Rigspolitiet vil herefter inden udgangen af 2015 kunne komme med et samlet oplæg om den fremtidige anvendelse af ATK.

