

Automatisk trafikkontrol (ATK)

Hastighedskontrol med fastmonterede kameraer bliver udført i mange lande i Europa. Der er dog flere forskellige måder at udføre automatisk trafikkontrol (ATK) på. Her er en kort beskrivelse af dem:

Fotovogne eller mobil ATK er biler udstyret med et kamera, der fra vejsiden fotograferer alle forbi-passerende, der kører for stærkt. Mobil ATK er fleksibelt og kan derfor fungere på forskellige steder, hvor det skønnes, at der er behov for at kontrollere den kørte hastighed.

Stærekasser eller stationær punkt-ATK er standere, der er opstillet permanent på bestemte lokaliteter. Ved punkt-ATK kontrolleres hastigheden ved en afgrænset enkeltlokalitet, eksempelvis et kryds eller en kortere strækning. Hvis begge kørselsretninger ønskes kontrolleret (f.eks. omkring et ulykkesbelastet kryds), opsættes en stander i hver vejside, og hvis kun den ene kørselsretning ønskes kontrolleret (f.eks. ved indkørslen til en by), kan man nøjes med én stander.

Stræknings-ATK indebærer, at køretøjernes hastigheder måles ved to standere, og derudover fotograferes alle køretøjer, når de passerer den første stander, og igen ved passage af den anden stander – uanset hastighed. Ved hjælp af automatisk nummerpladegenkendelse beregnes, hvor længe køretøjet har været om at køre fra den ene stander til den anden, og gennemsnitshastigheden kan dermed beregnes.

Ved **serie-ATK** opsættes et antal (typisk 2-3) faste standere langs en vejstrækning. Hver enkelt stander fungerer som en isoleret enhed, og serie-ATK er dermed blot punkt-ATK anvendt flere steder på samme strækning. Denne type ATK kan f.eks. benyttes, når der ønskes en hastighedsdæmpning og -kontrol på en længere ulykkesbelastet strækning, hvor ulykkesproblemerne er jævnt fordelt over hele strækningen og ikke er koncentreret om enkeltlokaliteter.

Udenlandske erfaringer med ATK

Vejdirektoratet har undersøgt erfaringerne med brug af ATK i en række europæiske lande. Du kan læse mere om de enkelte lande herunder.

Sverige

I Sverige har man brugt ATK siden 2006, og man har ved udgangen af 2015 opsat ca. 1.500 kameraer. Der bruges kun punkt-ATK i Sverige, og man har også 15 mobile enheder. Man har overvejet stræknings-ATK men mente at det var problematisk at fotografere alle bilister, der kører forbi. På flere strækninger har man dog valgt at opsætte standere med ca. 5 km afstand, det såkaldte serie-ATK.

Trafikverket og politiet arbejder sammen om systemet i et ATK-råd. Trafikverket har ansvar for anvendelse, koordinering, styring, og for at opdatere lovgivningen. Trafikverket er desuden ansvarlige for målestationer og skiltning. Denne opgave er udliciteret til et firma, der kører forbi minimum 1 gang om

ugen og tjekker skilte og kameraer. Hvis der forekommer sabotage (hvilket er sket meget sjældent) bliver kameraet skiftet ud. Trafikverket står også for indsamling af data til statistik osv. Kameraerne indeholder både kamera og radar, de fungerer både dag og nat hele året, og er direkte koblet til politiet.

Politiets rolle er at udrede overtrædelserne. De har en særlig enhed med 60 personer, som kan håndtere mindst 260.000 ærinder om året. Systemet har en random-funktion, der udvælger de kameraer, der skal bruges for at få de 260.000 ærinder. Trafikverket og politiet deles om ansvaret for information til offentligheden mv.

ATK-rådet har opstillet en række mål for ATK-projektet, som bliver vurderet hvert år. Det er mål om såvel effekt på hastigheder som mål for sagsbehandlingstid og accept. Årlige undersøgelser af befolkningens holdning til fartkameraerne viser, at over 70 % er positive til automatisk hastighedskontrol.

Norge

ATK i Norge udføres i et samarbejde mellem politiet og Statens vegvesen. Statens vegvesen sørger for opsætning og drift af fotoboksene, inklusive fotografering af hastighedsovertrædelser. Politiet har ansvar for udredning. I Norge er der aktuelt opstillet 301 faste kameraer, og derudover bliver 24 strækninger overvåget med stræknings-ATK.

Island

I Island har man haft ATK med faste kameraer siden 2007. Der står 24 standere med ialt 16 kameraer på statlige landeveje og 3 standere med 1 kamera i byområder, som også tager rødkørsel, det vil sige trafikanter, der kører over for rødt lys. Desuden har man et mobilt kamera. Kameraerne er placeret på uheldsbelastede lokaliteter, med undtagelse af tunneler hvor de bliver placeret med et forebyggende formål. Det er Vegagerdin, det islandske vej- og kystdirektorat, som står for det tekniske, og politiet håndterer fotos og bøder.

Frankrig

Frankrig introducerede ATK i 2003 og har pr. januar 2016 2.180 faste kameraer til at kontrollere fart-overtrædelser. Siden 2003 er der desuden introduceret forskellige andre typer af ATK:

239 "sorterings"-kameraer (som kan skelne mellem tunge og lette køretøjer)

528 mobile kameraer

22 vejarbejdskameraer (beregnet til f.eks. 1 uge på samme sted)

100 stræknings-ATK

712 rødkørselskameraer, 76 jernbaneoverkørselskameraer

259 kameraer i politibiler og 883 informerende kameraer (som ikke giver bøder)

Siden 2011 håndteres ATK i Frankrig af en særskilt styrelse, Antai, under Indenrigsministeriet. Antai håndterer hele systemet med opsætning, drift og bøder mm.

I Frankrig har man, ved en før-og-efterundersøgelse ud fra 697 kameraer, påvist en reduktion i antallet af dræbte på 66 % i nærheden af fartkameraer.

Tyskland

I Tyskland ligger ansvaret for hastighedskontrol, herunder ATK, hos politiet i hver af de 16 føderale stater. Bast (Tysk trafikforskningsinstitut) har derfor ikke en samlet information om omfang mm. De oplyser dog, at man i 2016 som forsøg vil indføre stræknings-ATK i Niedersachsen i det nordlige Tyskland.

Vejdirektoratet har fået information fra Frankfurt om de kommunale muligheder for ATK. I Frankfurt har kommunen rolle som "lokal ordningshaver" og kan gennemføre hele processen, inklusiv bødehåndtering. I Frankfurt har man valgt først og fremmest at bruge ATK-biler for at have muligheden for hurtigt at flytte rundt på kontrollen. Politiet gennemfører kontrol med faste kameraer ved de store veje og ved ulykkesbelastede steder. Frankfurt kommune har også kombinerede fart-og-rødkørselskameraer.

Tilsvarende er der kommet information fra Düsseldorf, hvor kommunen råder over 20 stationære hastighedskameraer.

England

I England er opsætning og håndtering af hastighedskameraer organiseret i lokale enheder, hvor lokale vejbestyrelser og politi arbejder sammen. Denne organisering har også betydet, at køb af kameraer og betaling af omkostninger kan finansieres lokalt via bøderne, dog med en statslig kontrol for at sikre gennemsigtighed og lige behandling. De kameraer, som bruges lokalt, skal være godkendt af Home Office's Police Scientific Development Branch (PSDB).

I en evaluering som blev udført i 2005, blev der samlet data fra cirka 1.800 faste kameraer.

Cypern

Vejdirektoratet har modtaget information om hastighedskontrol på græsk Cypern. Her vil de to nuværende faste kameraer, som håndteres af politiet, snart vil blive udvidet med 90 ny faste kameraer, plus 20 mobile kameraer. De ny kameraer vil blive lavet som et PPP, Public Private Partnership, hvor et privat firma vil blive valgt til at håndtere hele processen, dog med koordination med politiet. Systemet forventes indført i 2017.

Schweiz

Ansvar for hastighedskontrol ligger hos politiet i hver af de 26 kantoner. De bruger punkt-ATK med laser, radar eller sensorer, og stræknings-ATK, aktuelt 2 steder på statsveje. FEDRO (Federal Roads Office) køber udstyret til statsvejene, og politiet bruger og vedligeholder materiellet.

Luxemburg

I Luxemburg er det den nationale vejadministration, der opsætter og ejer hastighedskameraerne, og politiet som bruger dem. Der bruges udstyr fra Vitronic. Hastigheden måles med laser. Man har kun punkt-ATK, men overvejer også stræknings-ATK.

Østrig

I Østrig er det de 9 føderale stater der planlægger og udfører hastighedskontrol. Det tekniske udstyr er delvis stillet til rådighed af den lokale eller nationale vejadministration, og det er politiet der står for drift og håndtering af bøder etc. ASFINAG (den enhed der driver motorvejene) opstiller både punkt-ATK og stræknings-ATK, og udstyret kan koordineres med variable hastighedstavler. På motorvejene står i øjeblikket 40 faste ATK-standere, og 5 stræknings-ATK-standere. Desuden bliver der udført kontrol med mobile enheder.