



**Statens vegvesen**



**POLITIET**

Offentlig

j.f. Offentlighetslova §1 og §3

Automatisk trafikkontroll

# Retningslinjer for valg av steder og strekninger for Automatisk trafikkontroll (ATK)

Revisjon 7

Desember 2024

## Retningslinjer for valg av steder og strekninger for Automatisk trafikkontroll (ATK)

### Dokumenthistorie:

---

Rev 7 – Erstatte rev. 6. Ulykkeskriterium fjernet, oppdatert fartskriterium. Datert desember 2024.

Rev 6 – Erstatte rev. 5. Oppdatert unntak fra kriteriene for luft og støyforurensning. Datert august 2024.

Rev 5 – Erstatte rev. 4. Oppdaterte ulykkes- og fartskriterium, samt introdusert vurderingsgruppe for vegstrekning. Datert april 2021.

Rev 4 – Erstatte rev. 3.0. Omhandler også streknings-ATK, introduserer skadekostnader. Datert 22. juni 2009.

Rev 3.0 – Erstatte rev. 2.0. Forventet skadegrad introdusert. Datert 20. april 2005.

Rev 2.0 – Erstatte rev. 1.0. Retningslinjer for valg av ATK-rødlis er fjernet. Datert november 1999.

Rev 1.0 – Erstatte Rev 0. Datert oktober 1996

Rev 0 – Datert 1993.

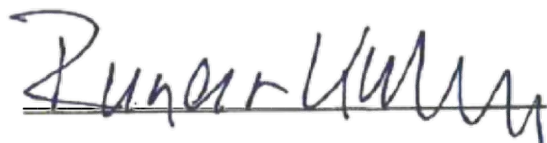
Dokumentet er godkjent.

Dato: 18.12.2024



Guro Ranesh

Statens vegvesen



Runar Karlsen

Politidirektoratet

# RETNINGSLINJER FOR VALG AV STEDER OG STREKNINGER FOR AUTOMATISK TRAFIKKONTROLL (ATK)

Revisjon 7

Retningslinjene inneholder et farts Kriterium som er gjeldende ved valg av steder og strekninger for Automatisk trafikkontroll (ATK).

Retningslinjene beskriver mulige unntak fra farts kriteriet, samt forutsetninger for fjerning av ATK.

## 1. Bakgrunn

Automatisk trafikkontroll i punkt, punkt-ATK (PATK), eller over strekninger, streknings-ATK (SATK), er tiltak for å redusere fartsrelaterte trafikkulykker. Ved å redusere antall kjøretøy med kjørefart høyere enn fartsgrensen, reduseres antall trafikkskadde og drepte.

ATK er både et tillegg til politikontroller, og et alternativ på steder der politiet har vanskeligheter for å utføre ordinære kontroller.

ATK kan være aktuelt som et permanent trafikksikkerhetstiltak, men kan også være et midlertidig virkemiddel i påvente av større investeringer.

ATK er et samarbeid mellom politiet (politidirektoratet (POD) ved Utrykningspolitiet (UP) og politidistriktene (PD)) og Statens vegvesen (SVV). Statsadvokatembetet i Vestfold, Telemark og Buskerud er overordnet påtalemyndighet for straffesaksbehandlingen.

Samarbeidet er forankret i ATK-fagforum med representanter fra politiet, Statens vegvesen, og påtalemyndigheten.

## 2. Kriterier for etablering av ATK

Virkingen av ATK er knyttet til at hastigheter høyere enn fartsgrensen reduseres eller fjernes. ATK vil med dette forebygge trafikkulykker hvor fart er en medvirkende årsak. ATK skal kun brukes på vegstrekninger hvor en vesentlig andel kjører fortere enn den tillatte fartsgrensen på stedet. Andre alternative trafiksikkerhetstiltak mot fartsrelaterte ulykker skal vurderes, men ikke funnet aktuelle før ATK etableres.

Ved vurdering av en aktuell vegstrekning for SATK evalueres vegstrekningen mellom de to tenkte kontrollpunktene i den aktuelle kjøreretningen (virkningsstrekningen SATK).

Ved vurdering av en aktuell vegstrekning for PATK evalueres en 3 km lang vegstrekning fra fotoboksens tenkte plassering i den aktuelle kjøreretningen (virkningsstrekningen PATK).

ATK etableres i den trafikketningen som forventes å gi størst trafiksikkerhetsgevinst, eventuelt i begge retninger.

### 2.1 Fartskriterium

Dersom ATK vurderes som aktuelt av gruppen (jf. punkt 2.1) måles kjørefarten på de utvalgte vegstrekningene.

Kjørefarten måles i én sammenhengende uke på is- og snøfri vegbane, av alle passerende kjøretøy, for hvert enkelt kjøretøy.

For PATK foretas målingene nær den tenkte plasseringen av fotoboksen. For SATK foretas målingen i et typisk snitt på vegstrekningen.

Fartskriteriet er rettet mot de som kjører fortere enn fartsgrensen:

**20 % av de kjørende på strekningen har en fart som er høyere enn den tillatte fartsgrensen.**

På steder hvor politiet har *vanskelig for å gjennomføre ordinære kontroller*, eksempelvis i eksisterende tunneler (over 500 meter), bruer, andre stedlige geografiske eller vegtekniske forhold, kan fartskriteriet fravikes.

ATK kan i tillegg etableres ved anleggelse av nye tunneler/bruer før det foreligger fartsmålinger som tilsier ATK.

### 2.2 Strekningsvurdering og andre trafiksikkerhetstiltak

Forslag til nyetablering av ATK, skal vurderes av en gruppe bestående av:

- SVV lokalt
- Lokalt politi (UP/PD)
- Vegeier
- Trafiksikkerhetsrevisor fra SVV

Denne gruppen har som mandat å vurdere om kriteriene for etablering er oppfylt.

SVV lokalt har koordineringsansvar for gruppen.

### 2.3 Tilleggskriterier for SATK

Følgende tilleggskriterier er gjeldende ved etablering av streknings-ATK:

- Kontrollstrekning bør være lengre enn 3km
- Kontrollstrekning skal ha samme fartsgrense
- Kontrollstrekning bør ikke inneholde vesentlige vegkryss eller avkjørsler

### 3. Fjerning av ATK

Dersom det etter etablering av ATK gjennomføres andre tiltak som har medført reduksjon av fartsnivået skal ATK vurderes fjernet.