



Statens vegvesen



POLITIET

Automatisk trafikkontroll

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

Revisjon 6

August 2024

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

Dokumenthistorie:

Rev 6 – Erstatte rev. 5. Oppdatert unntak fra kriteriene.

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.

Dokumentnummer: 21/215345

Dokumentet er godkjent.

Dato: 29.08.2024

Guro Ranes

Guro Ranes

Statens vegvesen

Dato: 28.08.2024

Runar Karlsen

Runar Karlsen

Politidirektoratet

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

Revisjon 6

Retningslinjene inneholder kriterier for valg av steder og strekninger for Automatisk trafikkontroll (ATK), unntak fra kriterier, samt forutsetninger for fjerning av ATK.

1. Bakgrunn

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

ATK er både et tillegg til politikontroller, og et alternativ på steder der politiet ikke kan 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 således forebygge ulykker hvor fart er en medvirkende årsak. ATK skal kun brukes på vegstrekninger hvor det har skjedd fartsrelaterte ulykker og hvor farten er målt og funnet for høy. 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 fotoboksene 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 Ulykkeskriterium

Ulykkesstatistikken fra Statistisk sentralbyrå (SSB)/SVV for siste 6 år legges til grunn.

Det skal være registrert personskadeulykker (PSU) på den aktuelle strekningen (PSU > 0).

2.2 Fartskriterium

Dersom ATK vurderes som aktuelt av gruppen (jf. punkt 2.2) 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:

Av de som kjører fortere enn fartsgrensen skal 20% eller fler, overskride fartsgrensen med 10% eller mer.

For en veg med fartsgrense 80km/t betyr dette at av alle passerende kjøretøy som kjører fortere enn fartsgrensen skal 20% eller fler, holde en hastighet på 88km/t eller høyere.

2.3 Strekningsvurdering og andre trafiksikkerhetstiltak

Vegstrekninger og andre trafiksikkerhetstiltak vurderes av en gruppe bestående av:

- SVV lokalt
- Lokalt politi (UP/PD)

- Vegeier
- Trafikksikkerhetsrevisor fra SVV

Gruppen har som oppgave å gjennomgå aktuelle vegstrekninger og ulykkene på disse for å vurdere om de aktuelle ulykkene er fartsrelaterte, om hastighet generelt er å betrakte som et problem på strekningen, og om andre alternative trafikksikkerhetstiltak er aktuelle.

SVV lokalt har koordineringsansvar for gruppen.

2.4 Tilleggskriterier for SATK

Følgende tilleggskriterier er gjeldende ved etablering av streknings-ATK:

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

3. Unntak fra kriteriene

Det kan gjøres unntak fra ulykkeskriteriet i tilfeller som nevnt under bokstav a) og b). Etablering av slike punkter skal kun skje etter godkjenning av ATK-fagforum.

- a) På steder hvor politiet vanskelig kan gjennomføre ordinære kontroller, eksempelvis tunneler (over 500 m), bruer, andre stedlige geografiske eller vegtekniske forhold.
- b) På strekninger der fartsgrensen permanent er redusert av hensyn til luft- eller støyforurensing.

4. Fjerning av ATK

Dersom det etter etablering av ATK gjennomføres andre tiltak som reduserer antallet fartsrelaterte ulykker og således gjør ATK overflødig skal ATK vurderes fjernet.

ATK skal fjernes dersom ulykkesreduksjonen som ble oppnådd som følge av ATK, har blitt oppnådd ved andre trafikksikkerhetstiltak på den aktuelle strekningen.

