

# ATK Årsrapport 2022

## Trafiksäkerhetskameror



Titel: ATK Årsrapport 2022 Trafiksäkerhetskameror  
Publicationsnummer: 2023:076  
Utgivningsdatum: April 2023  
Utgivare: Trafikverket  
Layout: Trafikverket, Form & Event  
Distributör: Trafikverket

# Innehåll

ORDFÖRANDE I ATK-RÅDET HAR ORDET .....	4
INLEDNING .....	6
MÅL FÖR ATK-SYSTEMET OCH MÅLUPPFYLLELSE 2022.....	7
MÅL 2023.....	12
VIKTIGA HÄNDELSE UNDER 2022 .....	14
ATK I SIFFROR.....	15

*Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett system för hastighetsövervakning med trafiksäkerhetskameror. Målet är att sänka medelhastigheten på våra mest olycksdrabbade vägar och på det sättet få ner antalet döda och allvarligt skadade. Systemet förvaltas av Trafikverket och Polismyndigheten.*

*Det finns ett gemensamt samarbetsorgan mellan Trafikverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för systemet med trafiksäkerhetskameror – ATK-rådet. Rådets funktion är att förvalta ATK-systemet på effektivaste sätt och att vara rådgivande inom respektive myndighet.*



## Ordföranden i ATK-rådet har ordet

ATK-systemet är ett framgångsrikt samarbete mellan Trafikverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

En utbyggnad av ATK-systemet har genomförts under året för att ytterligare öka hastighetsefterlevnaden på vägnätet och bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade.

Vid årsskiftet bestod systemet av cirka 2390 fasta stationer längs vägarna, vilket motsvarar cirka 600 hastighetsövervakade mil, och en utredningskapacitet på cirka 333 000 ärenden per år.

Under året har hela eller delar av 8 sträckor monterats ned i samband med att man förbättrat trafiksäkerheten med andra åtgärder.

Som komplement till det fasta systemet finns även 15 mobila enheter som hanteras av Polismyndigheten och är fördelade på samtliga sju polisregioner.

Acceptansen för ATK-systemet är fortsatt hög och hastigheten på vägar med ATK-stationer är i nivå med satta mål.

ATK-systemet får hög uppmärksamhet såväl från allmänhet som från media och vår gemensamma kommunikation fungerar väl.

## Viktiga händelser under året

### Utbyggnad av ATK-systemet

Under 2022 har sammanlagt 95 mätstationer etablerats på 14 sträckor motsvarande ca 25 mil övervakad väg.

### Dialog med elnätsägare

Med anledning av fortsatt oskäliga villkor och långa leveranstider för elnätsanslutningar har Trafikverket även under 2022 fört en dialog med berörda elnätsägare. Vissa villkor har lämnats för prövning hos Förvaltningsrätten.

### ATK 2.0

Ett arbete för nästa generations ATK-system pågår i ett gemensamt projekt mellan Trafikverket och Polismyndigheten.

En upphandling av mätstationer för nästa generations ATK-system har avslutats under 2022.

### Effekter av trafiksäkerhetskameror

En studie om effekter på hastigheter och trafiksäkerhet vid etablering av trafiksäkerhetskameror har slutförts under 2022.

Sammanfattningsvis visar resultaten att ATK-systemet fortfarande har effekter av samma storleksordning på hastighetsefterlevnaden som visats i tidigare studier. Rapporten ”Trafiksäkerhetskameror i Sverige Effekter på hastighet och trafiksäkerhet” har publicerats.

### Stöldvåg av ATK-kameror

Mellan 150–160 trafiksäkerhetskameror har skadats eller stulits under augusti och oktober. Stölderna skedde norr om Stockholm och nära Uppsala men även i närliggande län. Varje skada och stöld polisanmäls och skadade kameror repareras och återmonteras. Kostnaderna för återställning beräknas till cirka 40 miljoner kronor.

### Utveckling av utredningssystemet

Polismyndigheten har påbörjat en utveckling av utredningssystemet för en ökad automatisering av utredningsprocessen och en effektivare it-förvaltning.

### Utökning av utredningsresurser

I syfte att utöka utredningskapaciteten beslutade Polismyndigheten att rekrytera ytterligare utredare till ATK-sektionen.

### Risakanalys

Myndigheternas ATK-förvaltningar har gemensamt genomfört en riskanalys. De största riskerna för att inte kunna fortsätta en utbyggnad av ATK-systemet bedöms vara möjligheten att ansluta trafiksäkerhetskamerorna till elnätet med acceptabla villkor och leveranstider för anslutning.

*Maria Lönegård  
Ordförande i ATK-rådet 2022*

# Inledning

Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett system för automatisk hastighetsövervakning med kameror där hastigheten mäts med radarteknik. Trafiksäkerhetskamerorna finns på vägavsnitt och platser där risken för olyckor är stor och där hastigheterna var höga innan kamerorna sattes upp. ATK-systemet förvaltas gemensamt av Trafikverket och Polismyndigheten.

I Sverige är det alltid föraren av fordonet som lagförs vid en hastighetsöverträdelse.

Det övergripande målet är att sänka medelhastigheten på våra mest olycksdrabbade vägar och på det sättet minska antalet döda och allvarligt skadade.

Trafikverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten har ett samarbetsorgan för systemet med trafiksäkerhetskameror – ATK-rådet. Rådets funktion är att förvalta ATK-systemet på effektivaste sätt och att vara rådgivande inom respektive myndighet.

I rådet behandlas frågor om ATK-systemet inom områden där det är angeläget att myndigheterna agerar gemensamt. Några exempel:

- långsiktig planering för utveckling och användning av ATK-systemet
- systemets totala storlek, antal stationer och antal ärenden
- trafiksäkerhetseffekter av systemet
- samhällets acceptans för systemet
- information.

## Representanter i ATK-rådet under 2022

Maria Lönegård, ordförande	Polismyndigheten
Pontus Fällidin	Polismyndigheten
Marie Hagberg Backlund	Trafikverket
Ulrika Honauer	Trafikverket
Maria Krafft	Trafikverket
Anne Boijmarker	Åklagarmyndigheten



## Mål för ATK-systemet och måluppfyllelse 2022

Det övergripande målet för ATK-systemet är att sänka medelhastigheten på våra mest olycksdrabbade vägar och på det sättet minska antalet döda och allvarligt skadade.

Vi redovisar här de mål ATK-rådet har satt upp för ATK-systemet 2022 samt måluppfyllelsen med en kommentar för varje mål.

### MÅL 2 – Andelen fordon som överskrider rapporteringsgränsen

*Andelen fordon på riks- och länsnivå som överskrider gällande rapporteringsgräns för hastighetsöverskridande vid trafiksäkerhetskameror ska inte överstiga angivna procentnivåer vid nedanstående hastighetsgränser.*

#### Måluppfyllelse på riksnivå

Andelen fordon på riksnivå som överskridit gällande rapporteringsgräns vid olika hastighetsgränser (exklusive tunnlar):

Hastighetsgräns	Mål (%)	Utfall (%)
40 km/tim	1 %	1,2% (1,8)
50 km/tim	1 %	0,8% (1,3)
60 km/tim	1 %	0,7% (0,7)
70 km/tim	1 %	0,4% (0,5)
80 km/tim	1 %	0,3% (0,3)
90 km/tim	1 %	0,2% (0,2)
100 km/tim och högre	1 %	0,1% (0,1)

Förra årets utfall inom parentes.

*Målet är delvis uppfyllt.*

**Kommentar:** Målet uppfylls för samtliga hastighetsgränser utom för hastighetsgränsen 40 km/tim.

Målet kompletteras med en separat redovisning av hastighetsefterlevnad i tunnlar där ATK är etablerat.

## Måluppfyllelse på länsnivå

Andelen fordon på länsnivå som överskridit gällande rapporteringsgräns vid olika hastighetsgränser (exklusive tunnlar):

Hastighetsgräns	40 km/tim	50 km/tim	60 km/tim	70 km/tim	80 km/tim	90 km/tim	≥100 km/tim
Län/mål	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Dalarna	2,3						
Gävleborg			1,3				
Jämtland		1,1					
Jönköping			1,6				
Skåne	2,1						
Stockholm		1,1					
Värmland			1,9				
Östergötland			1,2				

*Målet är delvis uppfyllt.*

**Kommentar:** Andelen fordon som har överskridit gällande rapporteringsgränser på länsnivå är på en fortsatt låg nivå på hastigheterna 70, 80, 90 och 100 km/tim. För dessa hastigheter uppfylls målet i samtliga län.

Även på hastigheterna 40, 50 och 60 km/tim är hastighetsefterlevnaden god.

Endast de län och hastighetsgränser där rapporteringsgräns överskridits redovisas.

Samarbete med den lokala polisen fortsätter.

## Redovisning av hastighetsefterlevnad i tunnlar

Andelen fordon i respektive tunnel som överskridit gällande rapporteringsgräns vid olika hastighetsgränser:

Hastighetsgräns	50 km/tim	70 km/tim
Tunnel/mål	1%	1%
Södra länken	-	15,2
Norra länken	43,7	19,0
Lundbytunneln	-	3,4
Gnistångstunneln	-	2,4

*Målet är inte uppfyllt.*

**Kommentar:** Hastighetsefterlevnaden på de sträckor som finns i tunnlar är låg. Lägst hastighetsefterlevnad är det i tunnarna i Stockholms län (Södra och Norra länken). I Lundbytunneln och Gnistångstunneln är hastighetsefterlevnaden betydligt högre än i Södra och Norra länken.

### MÅL 3 – Allmänhetens förtroende för ATK-systemet

Att vidmakthålla allmänhetens förtroende för trafiksäkerhetskamerorna genom information och trovärdig tillämpning av systemet.

#### Måluppfyllelse

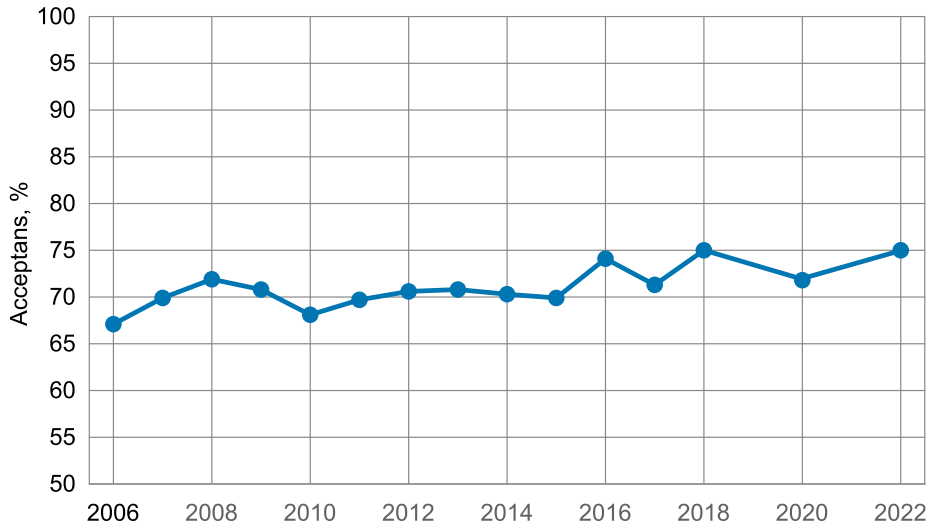
Målet mäts genom en fråga i Trafikverkets periodiska trafiksäkerhetsenkät, där de tillfrågade får ta ställning till detta påstående:

**”Automatisk hastighetsövervakning (med trafiksäkerhetskamera) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser.”**

Totalt är det 75 procent som håller med om att automatisk hastighetsövervakning är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser vilket är en ökning med 3 procentenheter sedan förra mätningen (2020).

Det är männen som ökar mest (3 procentenheter).

Acceptans för ATK, andel som instämmer i påståendet (%), 16–74 år



**Målet är uppfyllt.**

**Kommentar:** Acceptansen för övervakning med trafiksäkerhetskameror har sedan etableringen 2006 legat stabilt på kring 70 procent med en ökad trend de senaste åren.

Trafikverkets enkät genomförs vartannat år och nästa enkät genomförs 2024.

## MÅL 4B

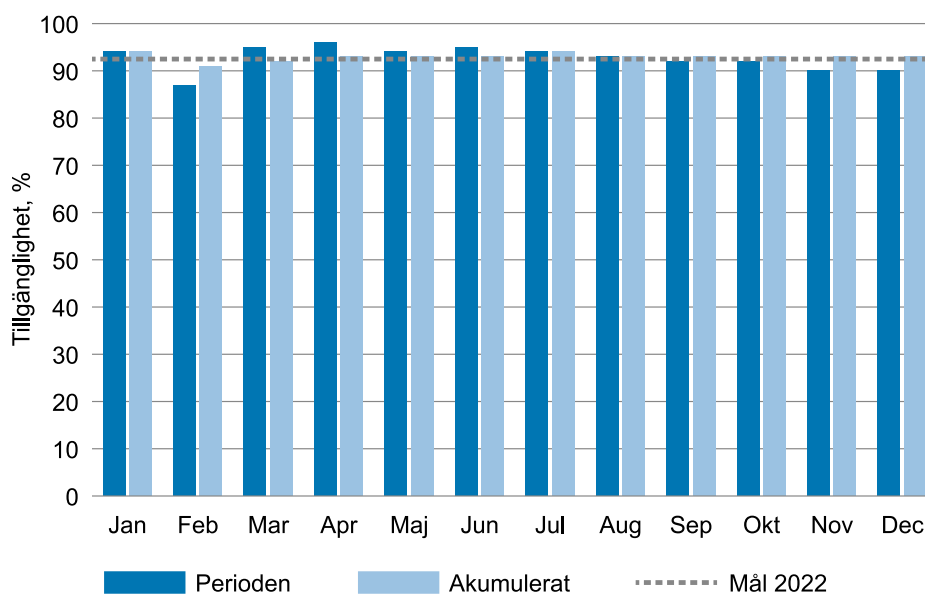
### – Trafiksäkerhetskamerornas tillgänglighet för aktivering

Tillgängligheten för aktivering av trafiksäkerhetskameror ska uppgå till 93 procent eller högre.

#### Måluppfyllelse

Under 2022 har andelen trafiksäkerhetskameror som varit tillgängliga för aktivering i genomsnitt varit 93 procent (95 procent föregående år).

Tillgänglighet (%) Mätplatser, 2022 jan–dec, hela landet



*Målet är uppfyllt.*

**Kommentar:** Målet har uppfyllts trots att tillgängligheten under sista tertialet 2022 påverkades negativt av stölder av kameror.

För att en trafiksäkerhetskamera ska kunna användas för hastighetsmätning ska den vara tillgänglig. För att kameran ska vara tillgänglig ska den tekniskt vara i funktion samt juridisk och administrativ data för den vara korrekt.

## Mål 4C – Användning av mobila enheter

Varje enhet ska vara placerad efter väg och aktiverad för registrering under minst 400 timmar per år.

#### Måluppfyllelse

De mobila enheterna (vagnarna) har använts totalt 6 824 timmar under året (föregående år 7 847 timmar). Varje enhet har i genomsnitt använts 455 timmar under året (föregående år 523 timmar).

*Målet är uppfyllt.*

**Kommentar:** Målet är uppfyllt när det gäller den genomsnittliga användningen. Användningen av enskilda enheter varierar kraftigt över landet, från 196 till 786 timmar per enhet.

## Mål 5 – Utredningskapacitet

*Kapaciteten för utredning av ärenden hos Polismyndigheten ska vara minst 400 000 ärenden.*

### Måluppfyllelse

Under 2022 har 333 191 ärenden redovisats.

*Målet är inte uppfyllt.*

**Kommentar:** Utfallet har påverkats av hög personalomsättning under året.

## Mål 7 – Andel lagförda av utredningsbara ATK-ärenden

*Minst 35% av alla utredningsbara ärenden ska leda till att föraren av det aktuella fordonet lagförs.*

### Måluppfyllelse

Under 2022 utfärdade polis cirka 98 000 föreläggande om ordningsbot och åklagare cirka 2 000 strafförelägganden. Sammanlagt utfärdades cirka 100 000 föreläggande om böter (föregående år 110 000). Detta motsvarar cirka 42 procent av de utredningsbara ärendena (föregående år 38 procent). Därutöver väckte åklagare cirka 1 500 åtal.

*Målet är uppfyllt.*

## Mål 9 – Tid till underrättelse

*Genomsnittlig tid mellan registrering av hastighetsöverträdelsen och utsänt underrättelsedokument till den misstänkte ska inte överstiga 8 kalenderdagar.*

### Måluppfyllelse

Under 2022 har tiden från registrering av ärendet till att underrättelsedokumentet skickats ut i genomsnitt varit 8 kalenderdagar (föregående år 7 kalenderdagar).

*Målet är uppfyllt.*





## Mål 2023

Trafikverket och Polismyndigheten har gemensamt sett över de mål som används för att följa ATK-verksamheten.

### Mål 2 – Hastighetsefterlevnad

Andelen fordon på riks- och länsnivå som överskrider gällande rapporteringsgräns för hastighetsöverskridande vid trafiksäkerhetskameror ska inte överstiga angivna procentnivåer vid nedanstående hastighetsgränser.

- Tillåten hastighet  $\leq 50$  km/tim 1 %
- Tillåten hastighet 60 km/tim 1 %
- Tillåten hastighet 70 km/tim 1 %
- Tillåten hastighet 80 km/tim 1 %
- Tillåten hastighet 90 km/tim 1 %
- Tillåten hastighet  $\geq 100$  km/tim 1 %

**Kommentar:** Målet behålls oförändrat från föregående år. Hastighetsefterlevnaden i tunnlar redovisas separat.

### Mål 3 – Acceptans

Att vidmakthålla allmänhetens förtroende för trafiksäkerhetskamerorna genom information och trovärdig tillämpning av systemet.

**Kommentar:** Målet behålls oförändrat från föregående år.

### Mål 4 B – Tillgänglighet

Tillgängligheten för aktivering av ATK mätstationer ska uppgå till  $\geq 93\%$ .

**Kommentar:** Målet behålls oförändrat från föregående år.

### Mål 4 C – Mobila enheter

Varje enhet ska vara placerad efter väg och aktiverad för registrering under minst 400 timmar per år.

**Kommentar:** Målet behålls oförändrat från föregående år.

### Mål 5 – Utredningskapacitet

Kapaciteten för utredning av ärenden hos Polismyndigheten ska vara minst 400 000 ärenden.

**Kommentar:** Målet behålls oförändrat från föregående år.

### Mål 7 – Lagföring

Minst 35% av alla utredningsbara ärenden ska leda till att föraren av det aktuella fordonet lagförs.

**Kommentar:** Målet behålls oförändrat från föregående år.

### Mål 9 – Utredning

Genomsnittlig tid mellan registrering av hastighetsöverträdelsen och utsänt underrättelsedokument till den misstänkte ska inte överstiga 8 kalenderdagar.

**Kommentar:** Målet behålls oförändrat från föregående år.

# Viktiga händelser under 2022

## Utbyggnad av ATK-systemet

Under 2022 har fokus varit en fortsatt etablering av trafiksäkerhetskameror och under året har 14 sträckor med sammanlagt 95 mätstationer etablerats.

Under året har 8 sträckor, helt eller delvis, monterats ner eftersom andra trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts.

Vid årsskiftet fanns cirka 2 390 trafiksäkerhetskameror längs de svenska vägarna.

## Elnätsanslutningar

Med anledning av Trafikverkets bedömning att villkor för elnätsanslutning är fortsatt oskäliga och att det är långa leveranstider för elnätsanslutningar har Trafikverket även under 2022 fört en dialog med berörda elnätsägare.

Trafikverket prövar löpande ärenden hos Energimarknadsinspektionen avseende elnätsägarnas prissättning och villkor för anslutning av trafiksäkerhetskameror.

Energimarknadsinspektion har beslutat att villkoren är skäliga. De ärenden där Trafikverkets fortsatt bedömt att villkoren är oskäliga har lämnats till Förvaltningsrätten för prövning.

Elnätsägarnas villkor och leveranstiden för elnätsanslutningar har negativt påverkat Trafikverkets möjligheter att etablera trafiksäkerhetskameror även under 2022.

## ATK 2.0

Ett arbete för nästa generations ATK-system pågår i ett gemensamt projekt mellan Trafikverket och Polismyndigheten.

En upphandling av mätstationer för nästa generations ATK-system har avslutats under 2022.

Kontrakt har tecknats med Sensys Gatso Sweden AB i Jönköping. Kontraktperioden är 6 år med möjlighet till förlängning. Kontraktet omfattar utveckling, leverans och montering av mätstationer för placering vid och över väg samt underhåll av samtliga ATK-mätstationer.

## Effekter av trafiksäkerhetskameror

En studie om effekter på hastigheter och trafiksäkerhet vid etablering av trafiksäkerhetskameror har slutförts.

Sammanfattningsvis visar resultaten att ATK systemet fortfarande har effekter på hastighetsefterlevnaden i samma storleksordning som visats i tidigare studier och att Trafikverkets mål om att medelhastigheten på vägar med trafiksäkerhetskameror ska bibehållas eller sänkas är uppnått för den studerade tidsperioden, 2006–2016.

Vad gäller trafiksäkerhetseffekter så visar resultaten på en minskning av antalet dödade med 39 procent och en minskning på 15 procent av de svårt skadade.

Rapporten ”Trafiksäkerhetskameror i Sverige Effekter på hastighet och trafiksäkerhet” har publicerats.

## Stöldvåg av ATK-kameror

Mellan 150–160 trafiksäkerhetskameror har skadats eller stulits under augusti och oktober. Stölderna skedde framförallt norr om Stockholm och nära Uppsala men även i närliggande län. Varje skada och stöld polisanmäls och skadade kameror repareras och återmonteras. Trafikverket samarbetar med leverantören av trafiksäkerhetskameror om lösningar som kan förhindra och försvåra stölder i fortsättningen.

Att återställa en plats med skåp, kamera och övrig utrustning kostar cirka 250 000 kronor vilket innebär en total kostnad på cirka 40 miljoner kronor. Arbetet tar tid eftersom antalet platser är stort. Stölderna har påverkat tillgängligheten till ATK-systemet under delar av 2022.

## Utveckling av utredningssystemet

Polismyndigheten har påbörjat en utveckling av utredningssystemet för att skapa en effektivare hantering av ATK-ärenden. Detta görs bland annat genom förbättrat användarstöd samt ökad digitalisering och automatisering av utredningsprocessen. Utvecklingsarbetet syftar även till att förbättra och förenkla förvaltningen av systemet. Denna del av arbetet sker i enlighet med polisens beslutade IT-plan.

Utvecklingsarbetet för att utbyta information digitalt med Åklagarmyndigheten har påbörjats under året.

## Utökning av utredningsresurser

I syfte att utöka utredningskapaciteten beslutade Polismyndigheten att rekrytera ytterligare utredare till ATK-sektionen under 2022 med målbilden att sektionen ska vara 74 medarbetare vid utgången av 2022. På grund av hög personalomsättning uppnåddes inte målbilden under 2022. Polismyndigheten har beslutat att rekryteringen ska fortgå med samma målbild under 2023.

## Riskanalys

ATK-förvaltningen har genomfört en riskanalys. Risker har identifierats inom områdena kompetens, utredning/lagföring och etablering (utbyggnad av systemet). De största riskerna för att inte kunna fortsätta en utbyggnad av ATK-systemet med flera sträckor som planerat är möjligheten att ansluta trafiksäkerhetskamerorna till elnätet med acceptabla villkor och leveranstider för anslutning till elnätet. Trafikverket har vidtagit åtgärder för att försöka minimera risken, se avsnitt Elnätsanslutningar ovan.

Inom kompetens och utredning/lagföring är framför allt riskerna brist på resurser. Såväl Trafikverket som Polismyndigheten är medvetna om det.

## Inför 2023

Trafikverket planerar att etablera ytterligare cirka 150 trafiksäkerhetskameror under 2023.

## ATK i siffror

	2022
Antal mil väg med ATK	Cirka 600 mil
Mätplatser	2 390
Mobila enheter	15

Det statliga vägnätet är drygt 10 000 mil.

Ett samarbete mellan:

---



Trafikverket, 781 89 Borlänge.  
Besöksadress: Röda vägen 1.  
Telefon: 0771-921 921.  
Texttelefon: 010-123 50 00.

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)



Polismyndigheten,  
Box 12256, 102 26 Stockholm.  
Telefon: 08-40 1 90 00.

[www.polisen.se](http://www.polisen.se)