



TRAFIKKONTORET



2012-11-07
FRAMSTÄLLAN
DNR TRAFIKKONTORET T2012-300-05347
DNR SL SL-2012-03459-04

Karin Hebel
karin.hebel@stockholm.se
08-508 260 70

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Framställan om lagändringar som möjliggör övervakning av fordon som hindrar kollektivtrafiken från kameror i bussar

Trafikkontoret föreslår ändringar i nuvarande trafiklagstiftning i syfte att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken genom övervakning med kameror monterade på bussar. Kameraövervakning ska kunna användas för övervakning av såväl rörlig som stillastående trafik som hindrar kollektivtrafiken i kollektivkörfält och på busshållplatser.

Under de senaste åren har framkomligheten blivit alltmer viktig i Stockholms-trafiken. Prognoserna visar att Stockholms stads invånare kommer att vara cirka 25 procent fler år 2030. För att inte få oacceptabla restider när många fler ska resa på samma ungefär samma yta som idag krävs åtgärder. Stockholm stads trafik- och renhållningsnämnd har därför fattat beslut om en trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, som bland annat innefattar åtgärder för kollektivtrafiken där restidspålitlighet och reshastighet är viktiga parametrar. Budskapet i strategin är att kapacitetsstarka färdmedel måste prioriteras för att flera människor och mer gods ska kunna förflyttas.

Felparkerade fordon i kollektivkörfält och vid busshållplatser är ett storstadsfenomen som även Stockholm drabbats av. Det är svårt att komma åt felparkerade bilar med traditionell parkeringsövervakning då förare oftast parkerar endast under en kort stund. Det är också svårt att komma åt rörlig obehörig trafik i kollektivkörfält om det inte finns poliser på plats. Detta innebär att det finns ett stort behov av nya lösningar som kan förbättra framkomligheten och restidspålitligheten för de som väljer de kapacitetsstarka färdmedlen.

Stockholms stad har tillsammans med SL tagit fram en gemensam handlingsplan för att förbättra framkomligheten i innerstadens stombussnät. Handlingsplanen innefattar åtgärder som ska öka stombussarnas genomsnittshastighet. En av åtgärderna är förbättrad övervakning.

Nationella regler om stannade och/eller parkering finns i Trafikförordningen (1998:1276). Det som styr lagstiftningen är framförallt kraven på trafiksäkerhet,

framkomlighet samt tillgänglighet. Utöver de generella reglerna i trafikförordningen har Stockholm lokala trafikföreskrifter som ytterligare reglerar trafiken och parkeringen. Överträder någon en föreskrift enligt lag (1976:206) om felparkeringsavgift är han/hon skyldig att erlägga en felparkeringsavgift. Betalningsansvaret åvilar den som äger det felparkerade fordonet vid tiden för överträdelsen. Parkeringsanmärkningen ska enligt lag alltid överlämnas till ägaren eller föraren av fordonet alternativt fästas på fordonet. Om kameraövervakning från bussar ska bli möjligt behöver lagen ändras så att det inte föreligger något krav på att parkeringsanmärkningar ska utfärdas av en fysisk person samt överlämnas personligen.

Traditionell parkeringsövervakning utövas med hjälp av parkeringsvakter. Parkeringsövervakningen i Stockholm verkar för en god framkomlighet för alla trafikanter, men i första hand prioriteras distributions- och kollektivtrafiken. Även om kollektivtrafiken står högt upp på parkeringsövervakningens prioriteringslista är det fortfarande svårt att komma åt felparkerade fordon som stör kollektivtrafiken. Det största problemet är att fordonet stannas/parkeras under en kortare stund för att passagerare/förare ska göra ett snabbt ärende, lasta/lossa varor m.m. Ingen eller mycket ringa hänsyn tas till att fordonet hindrar kollektivtrafiken - det är först då en parkeringsvakt kommer till platsen som fordonet flyttas. Med hjälp av en traditionell övervakning är det därför mycket svårt att lösa problemet varför en mer modern och effektiv form av parkeringsövervakning behövs.

En automatiserad process där kameror registrerar olovlig stannande/parkering i kollektivkörfält och på busshållplatser skulle effektivisera övervakningen och även ha en stark preventiv effekt. Parkeringsvakternas insatser skulle kunna riktas mot andra överträdelser och bilister skulle inte våga chansa lika mycket som idag med att olovligen stanna/parkera i förhoppning att det inte finns parkeringsvakter i närheten. Framkomligheten för kollektivtrafiken skulle därigenom markant förbättras. Även kameraövervakning av otillåten trafik i kollektivkörfält skulle väsentligt underlätta för såväl bussarnas framkomlighet såväl som för polisen i deras arbete.

Red Routes, som bl.a. innefattar kameraövervakning av kollektivkörfält i Storbritannien, har studerats. Red Routes är ett paket med åtgärder för att åstadkomma en god framkomlighet för den rörliga trafiken på huvudgator och man kan genom dessa medel även underlätta för kollektivtrafiken. När Red Routes infördes blev övervakningen generellt sett strängare. Det har krävts flera lagändringar i Storbritannien för att en icke polisiär övervakning ska kunna genomföras av trafiknätet. Det är, som i Sverige, fordonsägaren som främst är ansvarig och det är ägaren till fordonet som får felparkeringsavgiften ställd till sig. Sedan Red Routes infördes har övervakningen av parkering och buskörfält blivit



mer intensiv. En stor del av den mobila kameraövervakningen sker genom kameror som är monterade i bussar. Åtgärden har förbättrat framkomligheten avsevärt.

Kameraövervakning från bussar skulle kunna vara en effektiv metod med en hög preventiv effekt som skulle gynna framkomligheten. De som väljer kollektiva färdmedel, många gånger framför egen bil, ska kunna förvänta sig att bussen är ett pålitligt och snabbt färdmedel.

Mot bakgrund av ovanstående är det av yttersta vikt att möjligheten till kameraövervakning av kollektivkörfält och hållplatser snarast undersöks.

Stockholm 2012-11-08

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Per Anders Hedkvist'.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef
Trafikkontoret

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anders Lindström'.

Anders Lindström
Förvaltningschef
Vd AB SL