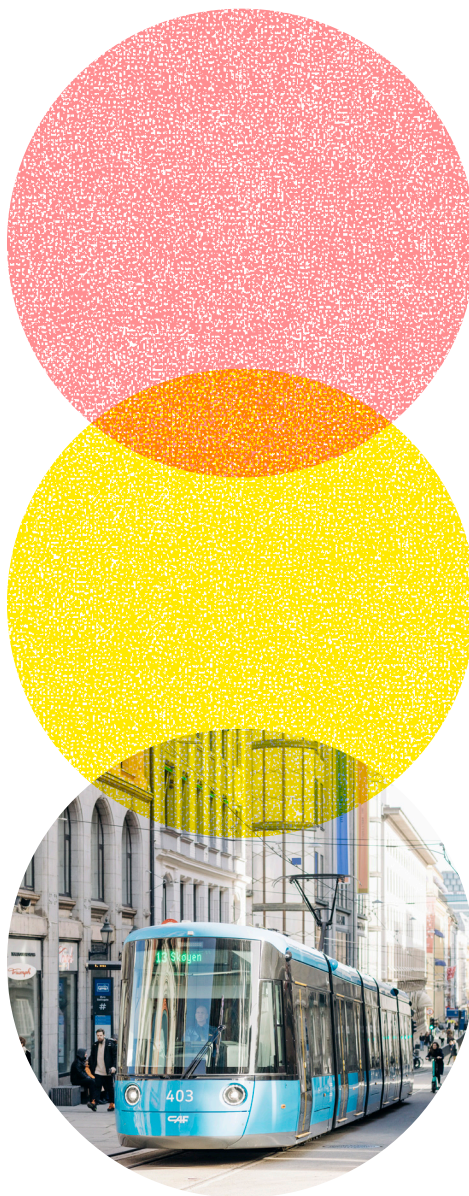


Rapport

Teknologi for bymiljø og framkommelighet



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN

Innledning

Framkommelighet er et tema som opptar alle i kollektivfamilien. Sjøførene er frustrert over hindringene de møter på veien, operatørene strever for å holde rutetida, mens kollektivselskapene gjerne vil utnytte bussene og trikkene til det fulle for å gi et best mulig tilbud til flest mulig.

Vi vet mye om hva som skaper problemene. Det handler i bunn og grunn om kampen om arealene, der mange trafikantgrupper gjerne vil bruke den samme plassen som trikken og bussen trenger for å komme fram.



Ruter AS, Redink, Fartein Rudjord

Dette prøver vi å løse ved å bruke trafikkskilt som kan styre trafikken. Dessverre fungerer trafikkskilt dårligere enn det burde. Altfar mange steder ser man at bilister er villige til å bryte trafikkreglene og kjøre mot skilt. Skiltingen blir ineffektiv, og kollektivtrafikken betaler i form av redusert framkommelighet.

Mangelen på effektiv håndheving av skilt går ikke bare utover framkommeligheten. Trafikksikkerheten svekkes. Boligmiljøer og skolegater utsettes for unødvendig mye biltrafikk. Kommuner klarer ikke å lage ordentlige miljøsoner. Verktøyene er for dårlige.

Nederland viser oss at det går an å bruke teknologi til å løse disse problemene. Mange nederlandske kommuner bruker nå kamera til å håndheve ulike trafikkskilt. Det er en velprøvd teknologi som rulles ut i stadig flere byer i det flate landet.

I denne rapporten presenterer vi hvorfor og hvordan

nederlanderne løser problemene sine. **Det er mange interessante eksempler.** Som leseren vil oppdage handler det om langt mer enn bare framkommelighet for trikker og busser, kameraene brukes aktivt til å skape bedre bymiljøer og nå også til å redusere utslippene fra trafikken.



Ruter AS, Nucleus, Erland Skui

De nederlandske tiltakene krever både et trafikkfaglig og juridisk fundament. Rapporten går gjennom hva slags prosess nederlandske kommuner må gjennom for å installere kameraer som brukes til håndheving av skilt. Det handler

blant annet om hensynet til personvern og forståelige trafikkregler som er tydelige for innbyggerne. I Nederland er det kommunene som har beslutningsmyndigheten og ansvaret, og vi beskriver hvordan dette håndteres. Kostnader, inntekter og erfaringer fra Nederland blir behørig omtalt.

Kan nederlandernes erfaringer brukes i Norge? Det er ikke vanskelig å finne eksempler på strekninger der kollektivtrafikken sliter med å komme fram. Flere norske byer har merket problemene med ineffektiv skilting som blir ignorert av bilister, eller dyre bussbommer som ikke så rent sjelden skaper driftsproblemer. Rapporten viser konkrete eksempler på steder i Norge hvor både reisende og bymiljøet hadde nytt godt av mer effektiv håndheving av trafikkskiltene. Til slutt går vi gjennom de juridiske hindrene, og ser på hva som skal til for å gi norske kommuner de samme mulighetene som sine nederlandske kolleger.



Ruter AS, Redink, Fartein Rudjord

Eksempler og erfaringer fra Nederland

Eksempel 1

Sirkulasjonsplan og ny stambussrute i Eindhoven

Nederlands femte største by rommer litt over 200.000 innbyggere, og har i en årrekke brukt kameraer til å håndheve Eindhovens bilfrie sentrum. I april 2025 vedtok bystyret en omfattende ny sirkulasjonsplan for trafikken i byen. **Nå skal trafikken styres i en mye større del av byen.** Kontroll med kameraer er et sentralt verktøy for å få planen til å fungere.

Formålet med planen er tredelt:

- bedre framkommelighet for kollektivtrafikken
- bedre forhold for gående og syklende
- redusert biltrafikk

Det viktigste grepet i planen er å stoppe gjennomfartstrafikken i byen. Eindhovens trafikkmønster ligner på hva mange andre byer fikk i etterkrigstida. Et sterkt motorveinett inn mot byen, men en ringvei som omkranser de sentrale strøkene. Eindhoven Ring blir nå grunnlaget for den nye sirkulasjonsplanen.

Hovedprinsippet er kjent fra andre sirkulasjonsplaner. Byen blir delt inn i forskjellige soner, og det skal ikke lenger være mulig å kjøre fra en sone til en annen uten å kjøre ut på ringveien igjen. Samtidig holdes trafikkflyten åpen for myke trafikanter og kollektivtrafikken.

Et av fundamentene i planen er utviklingen av en helt ny stambussrute, HOV4. Rute HOV4 blir en helt sentral rute fra nabokommunen og inn til bykjernen, og vil også passere stadionet til den kjente fotballklubben PSV. Ruta skal

kjennetegnes med hyppige avganger og høy driftsikkerhet. Den ambisiøse visjonen strekker seg mot 20 avganger i timen hver vei i 2040. Modellberegningene viser at trafikken på de viktigste veiene HOV 4 skal bruke gjennom byen vil synke med 45%–70%.

Alle elementene i planen henger sammen. Redusert biltrafikk er en forutsetning for å kunne opprette den nye bussforbindelsen, samtidig med at det muliggjør opprettelse av flere torg og grønne soner i Eindhoven. Alt i alt beregner man opp mot 20 prosent reduksjon i biltrafikken i bykjernen.

Kamerakontroll er en forutsetning for hele arbeidet. Uten effektiv skilting vil det ikke la seg gjøre å holde den høye kvaliteten på kollektivtrafikken som er en forutsetning for å kunne sette visjonen ute i live. Uten digital kontroll vil ikke skiltingen bli effektiv nok. Det er heller ikke et alternativ å bruke bussbommer eller lignende verktøy, både av fordi det er praktisk vanskelig i de viktige gatene, og fordi det øker risikoen for driftsforstyrrelser.

Eindhovens sirkulasjonsplan omfatter et areal på snaue 13 kvadratkilometer. Til sammenligning er Oslos Indre By på ca. 16-17 kvadratkilometer.

Buss og sykkel i 's-Hertogenbosch

's-Hertogenbosch er en mellomstor nederlandsk by med drøyt 160.000 innbyggere hvor man har klart å kombinere sykkeltilrettelegging med bussframkommelighet. Van Berckelstraat er en kort gate sentralt i byen, men en viktig tverrforbindelse. For et par år siden valgte kommunen å gjøre den til en bilfri sykkelgate (fietsstraat), med tilrettelegging for buss i rute og utrykningskjøretøy. Endringene ble iverksatt med oppgradering av gatedekket, og med ordinær skilting.

Det viste seg ganske raskt at gata fortsatte å være attraktiv for bilister som ønsket en snarvei. Tradisjonell skilting var ikke et effektivt nok verktøy for å holde biltrafikken ute. Samtidig er busstrafikken for stor til at kommunen ønsker å sette opp en bussbom.

's-Hertogenbosch har løst dette ved å bruke kamera til å håndheve innkjøring forbudt. Da kan gata legges til rette for syklister, samtidig med at den holdes åpen både for rutebusser og utrykningskjøretøy.

Kommunen har inngått en rammeavtale for installasjon av kameraer. Neste skritt er å rulle ut kameraene for å håndtere nullutslippssonen byen holder på å opprette. Byen har også bestemt seg for å fase ut bussbommene som fortsatt er i drift.

Delft

Delft, en kommune med ca. 100.000 innbyggere, har brukt kameraer til trafikkstyring i snart et tiår. Snart ruller de ut en ny runde.

I begynnelsen handlet det om å få det bilfrie sentrumet til å fungere. Kommunen ønsket færre biler, bedre bymiljø og økt trafikk-sikkerhet for myke trafikanter i bykjernen. Installasjonen av kameraer var drevet av frustrasjon over høye driftskostnader for pullerter, og ønsket om et treffsikkert virkemiddel.

Etter hvert så man muligheten til å også hjelpe bussene. I gata Buitenwatersloot fikk man etablert en egen bussgate, stengt for vanlig biltrafikk. Prosjektet øker framkommeligheten for bussene, samtidig med at det har forbedret bomiljøet for innbyggerne langs veien.

Nå er det to nye skritt på vei. Den bilfrie sonen i sentrum skal utvides sommeren 2025. Det betyr at kameraene flyttes lenger ut. Delft holder også på å innføre en nullutslippssone. Den skal også håndheves med disse kameraene.

Delft har blitt en foregangsby. Nå har parkerings-selskapet i byen også fått ansvaret for å drifte kameraene i nabobyen Den Haag, og byens eksperter besøkes jevnlig av andre byer som vil lære om hvordan kameraer brukes i Delft. Delft holder også på å innføre en nullutslippssone som skal håndheves med kamera.



Sykkelgate med bussrute, Van Berckelstraat. Faksimilie, Delft kommune.



Bussveien i Delft. Foto: Google maps.

Mål og historien bak systemet i Nederland

Nederlenderne bruker altså kameraene til å nå mål som er typiske for mange europeiske byer:

- Bedre bymiljø
- Høyere livskvalitet
- Trafikksikkerhet
- Redusert biltrafikk

Nederlandske kommuner har fordelen av å kunne håndheve et bredere sett av trafikkregler enn sine norske kolleger. Helt siden veitrafikkloven av 1990 har de såkalte BOA'ene hatt rett til å håndheve brudd på diverse trafikkskilt. En BOA er en slags politifunksjonær som er ansatt av kommunen. Systemet minner om bybetjenter i Oslo og bypatruljeavdelingen i Bergen, men med utvidede fullmakter. Innenfor trafikkfeltet betyr det for eksempel at de kan håndheve og bøtelegge på grunnlag av skilt som brukes til å begrense eller forby biltrafikk i et område.

Selv om kommunene hadde denne muligheten, støtte de på de samme håndhevingsproblemene som vi ser i Norge. BOA'ene måtte være fysisk til stede for å faktisk kunne observere og bøtelegge et brudd på skiltinga. Den manglende skiltrespekten fortsatte å være et stort problem.

Etter hvert som teknologien utviklet seg, oppsto også muligheten for en annen løsning. For vel femten år siden begynte tre større byer et arbeid for å få lov til å digital håndheving av trafikkskilt. De fikk støtte fra sine respektive politikamre, som samtidig ga beskjed om at de ikke ville være ansvarlige for forvaltningen. De fikk gjennomslag for å teste en pilot, og det hele endte med at loven ble endret. Siden da har kameraene blitt rullet ut i stadig flere nederlandske kommuner.

Rent praktisk betyr dette at man setter opp kameraer som leser av nummerskilt, såkalt ANPR (automatic number plate recognition). Alle kjøretøy som har lov til å krysse sonen

kameraet fyller, er registrert i en database. Systemet sjekker automatisk nummerskiltet mot databasen, og varsler hvis en uregistrert bil passerer. BOA'en sjekker varslet, og håndterer saken ut fra retningslinjene.

Prosessten i Nederland

Innføring av kamera på en nederlandsk gate starter med at kommunen utarbeider en såkalt "Plan for håndheving av et lukket område". Dette er først og fremst et administrativt arbeid, basert på de statlige, juridiske retningslinjene som er slått fast i en egen håndbok utarbeidet av Riksadvokaten. Håndboka stiller en rekke flere formelle krav til planen og utformingen av tiltaket.

Planen skal blant annet inneholde:

- Beskrivelse av nåsituasjonen og målet med tiltaket.
- Begrunnelse for behovet for kameraovervåkning og automatisk avlesning av nummerskilt.
- En skiltplan og beskrivelse av hvor kameraene skal plasseres. Det stilles særlige krav om at skiltingen er tydelig, **så** ikke innbyggerne blir **"lurt inn i en felle"**.
- En kommunikasjonsstrategi som viser hvordan innbyggerne blir oppmerksomme på tiltaket. Beboere og næringsdrivende i området skal informeres, og det skal være informasjon tilgjengelig på en offentlig nettside om hvor kameraene står.
- Dokumentasjon på at tiltaket har blitt drøftet med lokalt politi og påtalemyndighet.
- En beskrivelse av hvordan bildene skal behandles, og hvordan en plan for personvern skal håndteres.

Planen skal også beskrive regelverket for dispensasjoner. Generelle dispensasjoner kan

for eksempel være unntak for buss eller beboere i et område, men kommunene kan også gi kortvarige dispensasjoner etter søknad, hvis de ønsker det.

Det er mange elementer i en slik plan, men det er et relativt standardisert dokument som kan lages basert på retningslinjene i håndboka. Hvert enkelt punkt besvares på en halv til en side. En typisk plan er på 10-12 sider, pluss vedlegg som viser bilder og skiltplan.

Når planen er ferdig utarbeidet, behandles den av ordføreren, det lokale politiet og det lokale statsadvokatembedet. Det er disse tre som formelt sender en søknad til Riksadvokaten, som igjen godkjenner tiltaket. De lokale diskusjonene mellom de tre partene kan ta en stund, men når de først er enige går søknaden raskt gjennom hos Riksadvokaten.

Riksadvokatens behandling er en formell godkjenning. Så lenge vilkårene i håndboka er tilfredsstillende, **så vil** planen bli godkjent. Vurdering Riksadvokaten gjør er også rent juridisk, det er ingen regionale eller statlige myndigheter som gjør trafikale vurderinger av planen. Det er opp til kommunene selv å bestemme om de vil ta kameraer i bruk i en gate eller på en strekning.

Hva skjer når noen blir tatt?

Når kameraet har observert en bil og tatt et bilde, blir dette automatisk overført til kommunen. I Nederland skal de som undersøker bildet være en kommunalt ansatt BOA.

Kommunen har 72 timer på å behandle bildet som er tatt. Deretter sendes bildet til den lokale statsadvokaten som formelt ilegger boten. Klager på boten sendes altså til statsadvokaten.

Kommunene kan selv bestemme om de ønsker ulike unntaksordninger for håndhevelse av bøteregimet.

Eksempler på dette kan være:

- Ikke bot ved førstegangsforseelse.
- Ikke bot første seks måneder etter etableringen.

Kostnader og inntekter

Avtaler om installering og drift av kameraene settes ut på anbud på vanlig måte
Kostnadene vil selvfølgelig variere mellom avtalene, men det er gjennomgående at prisene har falt de siste årene.

Delft har nå 19 kameraer i drift under en leasing-avtale med leverandørene. Kommunen betaler 3000 euro i måneden for i en femårsavtale, som da dekker alle kostnadene til installasjon og drift. Delft dekker selv kostnadene til BOA'ene som skal behandle bildene.

De lave kostnadene er en av driverne for systemet. I 's-Hertogenbosch har kommunen en klar strategi om å bytte ut bussbommer med kamera for å redusere kostnadene. Delft erstatter sine pullerter med kameraer.

Til sammenligning oppgir Bymiljøetaten i Oslo prisen for en standard bussbom i til å være ca. 500.000 NOK, med årlige driftskostnader på ca 50.000 NOK. I tillegg er bommene ofte ute av drift, blant annet som følge av hærverk og skader. Prisen på installasjon av bommen kan variere mye med grunnarbeidet som er nødvendig på stedet.

Siden bøtene formelt skrives ut av statsadvokaten, går alle inntektene til staten.

Personvern

Grunnlaget for bruken av kameraer og behandling av bilder ligger i en egen lov som omhandler politiets bruk av data (Wet politiegegevens). Loven stiller opp noen klare kriterier for bruken av bilder fra kameraer:

- Er nødvendig for formålet med behandling
- Er relevant for formålet
- Er ikke overdrevent

Alle biler som passerer et kamera blir tatt bilde av. Bildet sjekkes opp mot en database med oversikt over alle biler som har lov til å passere. Hvis bilen har tillatelse til å passere, blir bildet automatisk sletta. Dette skjer uten at noen faktisk ser bildet.

Hvis bilen ikke har tillatelse til å passere, blir bildet sendt videre til kontroll. Det er bare BOA'er som er ansatt til dette formålet som har lov til å kontrollere bildet. Hvis de vurderer at det er en forseelse, sender de anbefalingen om en bot til statsadvokaten.

Delft gir et eksempel på hvordan det håndteres i praksis. Det kommunale parkeringsselskapet har ansvaret for håndtering av kameraene. I dette selskapet er det en egen avdeling med BOA'er som tar seg av all håndtering av bildene. Ingen andre ansatte i selskapet har tilgang til bildene.

Kan det brukes i Norge?

Effektiv skilting kan løse flere utfordringer i Norge:

- Framkommelighet for kollektivtrafikk og andre kjøretøy.
- Bylogistikk med effektiv og miljøvennlig varelevering.
- Livskvalitet og bymiljø ved å styre biltrafikken bort fra gater og veier.
- Kostnadseffektivitet med billigere løsninger enn dagens bussbommer.

Her følger noen eksempler på gater og områder i Norge hvor kameraovervåkning kunne gjort tradisjonell skilting effektiv, og dermed åpnet nye muligheter for kollektivtrafikken og bymiljøet.

Trafikkplan sentrum i Bergen

Bybanen til Åsane krever et nytt kjøremønster i sentrum. Både av hensyn til framkommeligheten for Bybanen og trafikksikkerheten er det lagt opp til minst mulig blandet trafikk der Bybanen går. Samtidig skal det gjøres noen unntak for å slippe både varelevering og busstrafikk fram.

Trafikkplan sentrum er en omfattende plan som angår en rekke gater. Det blir et komplekst trafikksystem, med en rekke særregler for å tillate kjøring til eiendommer, tillate varelevering, og gi plass til både taxi og buss i rute. Gatene skal være stengt for alminnelig biltrafikk, samtidig som de må være tilgjengelige for flere typer kjøretøy. Det gir begrensede muligheter for bussbommer og pullerter.

Flaskehalsen Storgata i Oslo

Storgata er en av Oslos viktigste kollektivgater. Hele fire trikkelinjer møtes her, sammen med to tunge bussruter. Stoppestedet i Storgata er en sentral kobling for mye av kollektivtrafikken i byen. Forsinkelser her sprer seg gjennom hele systemet.

Linje 54 er en av de tungt trafikkerte bussrutene, med nær 20.000 passasjerer på en vanlig hverdag. Ruter har et ønske om å sette opp flere avganger på ruta.

Med optimal avvikling er det plass til ytterligere fire avganger i timen gjennom Storgata. Per nå er ikke det mulig. Gata påvirkes av ulovlig drosjetrafikk, kombinert med villfarne og uerfarne bilister. I tillegg er det mange fotgjengere som krysser veien utenfor fotgjengerfeltene.

Støy og framkommelighet på Frogner i Oslo

Nederst i Frognerveien har det oppstått et nytt problem som rammer både trikken, bussen og lokalbefolkningen. Utelivet har blomstret i området, og etter frislippet av taxi-næringen har det blitt et attraktivt sted for drosjer på jakt etter kunder, særlig på nattestid i helgene.

Konsekvensen er at drosjene kjører inn i Frognerveien for å vente, og har for alle praktiske formål laget en uautorisert holdeplass. Dette skjer på samme sted der to trikkelinjer og en viktig bussrute samles.

Frykter støy skal få Frogner-folk til å «klikke»: - Ikke i tvil om at dette er helseskadelig

I flere år har naboer klaget til en rekke instanser. Hvorfor får ingen slutt på støyen på Frogner?

▶ Lytt til artikkelen • 4 min



Taxikaos på Frogner

Faksimile Aftenposten

BOM GAMLE OSLO SNIKING

Slik vil politiet få slutt på den farlige snikingen på Galgeberg



1/3

VENTER: Varebilen venter på at bussen skal passere bommen.
Foto: Stig Kolstad/Avisa Oslo

Av Stig Kolstad

Publisert: 01.10.21 17:38

Del

Faksimile Avisa Oslo

Til tider har det vært opp til ti minutters forsinkelse for å komme videre.

Drosjene tuter for å få oppmerksomhet fra potensielle kunder, og trikkeførerene tuter for å komme fram. Støyproblemet har blitt så stort at bydelsoverlegen har tatt fatt i saken, og bedt Bymiljøetaten om å gjennomføre tiltak. Situasjonen har vært omtalt i flere mediesaker.

Svaret fra Bymiljøetaten har vært å skilte med all stans forbudt. Området blir patruljert jevnlig med etatens bybetjenter. Politiet har også gjennomført aksjoner. Effekten er umiddelbar når de er tilstede, men forsvinner fort uten permanent håndheving.

Dette problemet ser man flere steder i landet. I Bergen er sentrale Olav Kyrres gate preget av det samme. Her bruker drosjene bussholdeplassene som taxistasjoner, og politiet har ikke kapasitet til å følge det opp.

De problematiske bussbommene i Gamle Oslo

Strømsveien gjennom Vålerenga var en gang hovedfartsåren E6 ut av Oslo sentrum. Etter mange år med protester og aksjoner, ble trafikken gjennom bydelen endelig sanert da åpningen av Vålerengatunnelen ble fulgt opp med en bussbom på Galgeberg nederst i Strømsveien.

I dag er Strømsveien en viktig bussgate. 37-bussen, Norges nest mest populære bussrute, kjører her, sammen med de viktige rutene 100 og 110. Strømsveien er også en populær snikerute for bilister, fordi den gir rask tilgang Gamle Oslo og sentrum. På det meste kjører det en buss i minuttet gjennom bommen, så det er store muligheter for å legge seg på hjul og snike

gjennom bommen.

Det har vært flere forsøk på å bekjempe snikingen. Politiet har i perioder skiltet med gjennomkjøring forbudt med unntak for særskilt tillatelse. Det samme har kommunen prøvd etter at byen overtok skiltmyndigheten, også etter vedtak i bystyret. Hver gang har det endt med at skiltet har blitt tatt ned, av hensyn til den alminnelige skiltrespekten. Skiltet ble rett og slett ikke respektert, og politiet hadde ikke muligheter til å håndheve skiltet. Tallene fra Fjellinjen viser at rundt 6000 personbiler passerer gjennom bommen hver måned.

Utfordringen på Galgeberg er ikke bare snikjøringen gjennom lokalmiljøet. Bommen skaper en del problemer i seg selv. Når bommen er ute av drift og ikke går oppdet er driftsproblemer blir det kører av busser som blir forsinket, med ringvirkninger for mange passasjerer.

Litt lenger ned i bydelen er Oslo gate en attraktiv rute for mange bilister. Veien er bare stengt med bom i rushtid, likevel viser statistikken at bommen har blitt påkjørt over 60 ganger på to år. Bare skadene på bommen koster rundt 100.000 kroner i året, i tillegg trafikkbelastningen som kommer på lokalmiljøet når bommen ikke blir respektert.

Verdien av framkommelighet og bymiljø

Framkommelighet handler om mer enn å komme raskt fram. Den viktigste verdien av økt framkommelighet er kanskje at det øker påliteligheten. Trygghet for at bussen går når den skal, og ikke minst kommer fram som påtenkt, er en avgjørende faktor for at folk skal reise kollektivt. Det er særlig viktig for byene som satser på å utvikle knutepunktene. Pålitelig kollektivtrafikk skaper et klart bedre nettverk, som har effekter langt utover at en bussrute går raskere.

I de store byene var det lenge vanlig å gå over til det man i kollektivfamilien kaller stive ruter. Det betyr at man holder den samme rutetida hele døgnet, med faste avganger, så kundene vet at bussen går når den skal.

Stive ruter medfører også skjulte forsinkelser. Rutetida må dimensjoneres etter den tida på døgnet når bussen bruker lengst tid på å komme fram. Hvis ikke, vil ikke bussen klare å overholde rutetida i rushen, og man får misfornøyde passasjerer. På den annen side betyr dette at bussen vil kjøre treigere enn den egentlig kan når det er lite konkurrerende trafikk. Dette blir en skjult forsinkelse som passasjerene ikke vil se på rutetabellen. Busselskapet vil derimot merke det, fordi det blir færre avganger med det samme materiellet. Ruter er blant selskapene som har måttet ta konsekvensene av disse forsinkelsene. Selskapet har nå begynt å gå bort fra stive ruter.

Alt dette er ikke lett å modellere! Den vanligste transportmodellen i Norge, RTM, klarer ikke å beregne verdien av bedre framkommelighet for kollektivtrafikken særlig godt. Konsekvensen er at man undervurderer verdien av å legge til rette for bussen.

Bymiljøet sliter med den samme utfordringen. Det er ikke lett å vurdere den samfunns-økonomiske nytten av redusert biltrafikk i boligstrøk eller hyggeligere plasser og gater. I våre største byer har vi sett en sterk befolkningsvekst sentralt i byen de siste tretti årene. Det har gitt seg utslag i raskt stigende boligpriser og økt verdiskapning, fenomener som vanligvis er solide tegn på en samfunns-økonomisk lønnsom utvikling. Byenes attraktivitet har åpenbart en sammenheng med at bilene har blitt en mye mindre dominerende faktor i bylivet. Men det er lite i de transport-økonomiske modellene som viser verdien av dette.

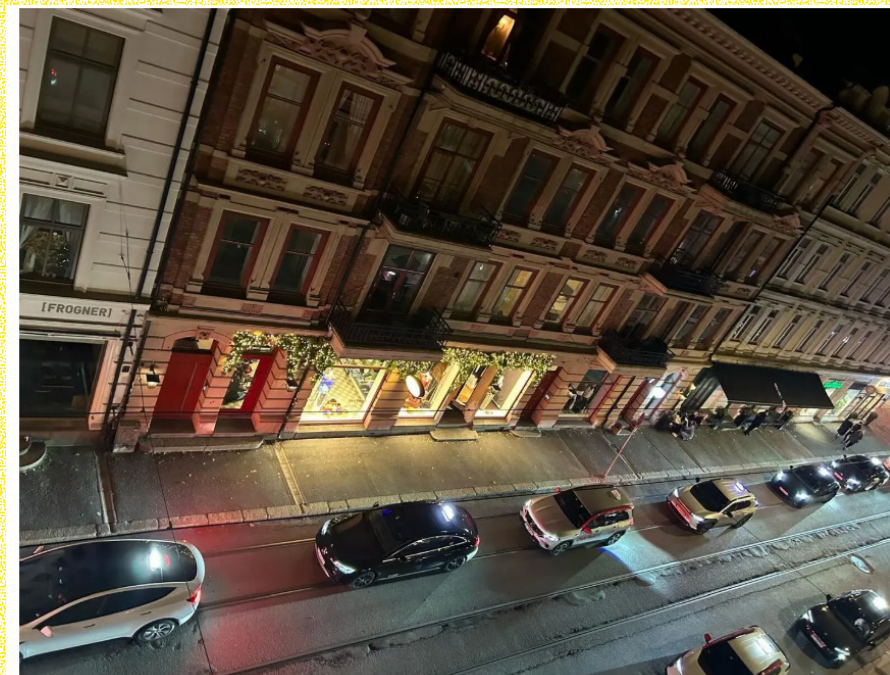
GAMLE OSLO OSLO GATE TRAFIKK

Her sniker bilistene seg gjennom bommen – har blitt påkjørt over 60 ganger på to år



Når bussene stopper på busstoppet, går bommene opp. Det er det flere som benytter seg av. Foto: Anne Sofie Lid Bergvall

Faksimile Avisa Oslo



Taxier på rekke og rad i Frognerveien. Foto: Privat

Faksimile Aftenposten

Lov og rett i Norge

Bruk av kamera til kontroll av trafikkskilt slik som det er i Nederland er ikke lov i Norge. Det er heller ikke helt klart hva som skal til for å gjøre det mulig. Det er ikke gjort noen utredningsarbeid eller juridiske analyser som gir en klar oppskrift på hva som skal til for at det blir lov i Norge.

Det er to klare forskjeller på norsk og nederlandsk rett som har betydning:

- I Nederland kan en bot ilegges bileier, mens det i Norge er bilføreren som får boten.
- I Nederland har man et lokalt politi, de såkalte BOA'ene, med rett til å utføre en del enklere politioppgaver som håndheving av en del trafikkskilt.

Begge disse tingene gjør at Norge ikke bare kan kopiere de nederlandske løsningene. Man trenger et gjennomtenkt forhold til hvordan regelverket skal virke.

Norge bruker allerede kamera med nummerskiltgjenkjenning til automatisk trafikkontroll (ATK) av fart. Lovhjemmelen til Automatisk dette ligger i veitrafikklovens § 10. Videre står det i veitrafikklovens § 5, tredje ledd, at “Vedkommende myndighet har på privat og offentlig eiendom rett til å sette opp offentlig trafikkskilt, signal, utstyr for kontroll av trafikk og feste for slike innretninger og til å foreta oppmerking.” Norge har også et system for å behandle bildene fra ATK. Vegdirektoratet står for den daglige driften av apparatene, verifiserer den tekniske kvaliteten på bildene som kommer inn, og sender dem videre til politiet som faktisk ilegger boten. Oppgaven er ikke helt ulik det BOA'ene har fått i Nederland. Dette er også hjemlet i veitrafikklovens §10, hvor det står at departementet kan gi andre offentlige tjenestemenn myndighet til å foreta kontroll eller påbud.

Personvernet er håndtert for ATK, på en måte som ligner mye på det som skjer i Nederland.

Teknologien med skiltavlesning som brukes til å ta kontroll er også velkjent fra mange av landets parkeringsplasser, der den brukes til å ta betalt. Her stilles de samme kravene til personvern.

Selv om bøteleggingen er enklere i Nederland hvor eieren står ansvarlig for boten, er ikke dette en uoverstigelig hindring. Norge håndterer dette i forbindelse med ATK i dag. Det er et fåtall situasjoner i året hvor det oppstår reelle utfordringer med illeggelsen.

Elementene fins, utfordringen er å sette det sammen i et lovverk som fungerer.

Bot eller gebyr?

I Norge er det forskjell på en bot og et gebyr. En bot er en straff man får som en konsekvens av et lovbrudd. Bøter som ikke betales kan i ytterste konsekvens følges opp med fengsel. Politiet er eneste myndighet som kan ilegge en bot. Det er derfor Statens Veivesen bare håndterer bildebehandlingen ved bruk av ATK, mens det er politiet som ilegger boten.

Et gebyr regnes derimot ikke som en straff. Ved feilparkering får man en kontrollsanksjon eller et parkeringsgebyr, som er formelt forskjellig fra en bot. Dette har klare konsekvenser. Kommunene har rett til å ilegge parkeringsgebyr, og bileieren står solidarisk ansvarlig for gebyret, selv om det var en annen sjåfør.

For å utvikle regelverket for å gi kommunene tillatelse til å sette opp kameraer ved trafikkskilt, må man altså bestemme seg for å gå veien om bot eller gebyr.

Bot som løsning?

Bot er det klart mest effektive virkemiddelet. Da kan man bruke vanlige trafikkskilt som folk kjenner konsekvensene av. Det er ingen tvil om hva skiltene betyr, og de kan brukes i alle trafikale situasjoner.

Kommunene har i dag ikke noen rolle ved bøter. Skal man gi dem rett til å sette opp kameraer, må man finne ut av hvordan forholdet mellom kommunen og politiet skal være.

Her er to mulige modeller:

Kommunene får rett til å behandle bildene, på lik linje med det Statens Veivesen har for ATK. Dette er hjemlet i veitrafikklovens §10, som gir departementet mulighet til å gi offentlige tjenestemenn mulighet til å foreta kontroll og gi påbud. Offentlige tjenestemenn er igjen definert i forvaltningslovens §2, og omfatter alle som er ansatt i stat og kommune.

I en sånn modell kan og bør staten stille krav til kompetanse hos tjenestemennene som skal håndtere bildene. I Nederland gjøres dette med krav om kurs og en eksamen som skal bestås jevnlig. Statens Veivesen gjør også dette i dag, med sine interne kvalifikasjonskrav til de som jobber med bildebehandlingen av ATK. I en slik modell vil det fortsatt være politiet som faktisk behandler bildet, og legger boten.

Den andre modellen er at Statens Veivesen behandler bildene på samme måte som de i dag gjør med ATK. Da blir det et budsjettspørsmål, og man må bestemme hvem som skal dekke kostnadene ved behandlingen av bildene. Dette kan skje ved statlige overføringer, eller at kommunene finansierer håndteringen hos Statens Veivesen.

Håndheving med gebyr?

Fordelen med gebyr er at vi allerede har et solid juridisk rammeverk for hvordan kommunene kan bruke det. Vi har eksempler på at Stortinget har gitt kommuner myndighet til å regulere biler og trafikkadferd. Da får kommunen rett til å ilegge et gebyr, som har en annen rettslig status enn en bot.

Det mest åpenbare er parkeringsgebyret, som lenge var en bot man fikk av politiet, men som nå med stor selvfølgelighet er en kommunal oppgave. Et nyere eksempel er piggdekkgebyret. Her kom det en forskrift i 1999, som ga kommunene rett til å innføre gebyr. Kommunene har fått ansvaret for å både innføre og håndheve gebyret, mens satsene blir fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Piggdekkgebyret er interessant også fordi det viser hvordan Stortinget og departementet har åpnet for å forskjellsbehandle kommuner. Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger kan innføre soner med piggdekkgebyr ved samtykke fra Vegdirektoratet, mens for resten av landets kommuner er det krav om at samtykket gis av samferdselsdepartementet.

Reglene for piggdekkgebyret er fastsatt i en egen forskrift, på bakgrunn av et eget avsnitt i Veitrafikklovens §13. I det aller siste avsnittet i den samme paragrafen fastslås også kommunenes rett til å innføre lavutslippsoner, for å begrense miljøulempene fra veitrafikken. Dette kan også håndheves med gebyr. Det er altså betydelig enklere å gi kommunene makt til å håndheve et gebyr enn en bot.

Utfordringen er skiltingen. Vi vet alle når vi risikerer et parkeringsgebyr, fordi det er opplyst med et kjent trafikkskilt.





Et skilt som “innkjøring forbudt” eller “venstresving forbudt” kan vanskelig være straffbart med bot i noen tilfeller, og med gebyr i andre tilfeller. Det gjør det vanskelig å bruke gebyr som et effektivt virkemiddel for å styre trafikken.

En mulig løsning på det er at disse skiltene nedgraderes, så man ikke får bot, men et gebyr. Da kan kommunene også ha rett til å håndtere det. Men dette er en teoretisk løsning som også vil undergrave verdien av disse skiltene.

Mer praktisk er det å se for seg at man kan definere et område som en miljøzone eller en nullutslippzone, og dermed gebyrlegge det. En miljøzone er klart definert av Samferdselsdepartementet allerede. Det samme gjelder nullutslippsoner. Da kan man sette opp skilting som varsler om at man kjører inn i en sone.

Det er noen klare ulemper med en sånn ordning. Den vil være vanskeligere å håndtere, og klart dårligere enn det nederlandske systemet. Man går glipp av muligheten til å bruke ordinære, kjente trafikkskilt. Det vil også være en rekke situasjoner hvor trafikkskilt er den eneste realistiske løsningen. Venstresving forbudt kan ikke skiltes tydelig på noen annen måte enn med et forbudsskilt, og da kan man ikke bruke et verktøy som miljøzone og gebyrlegging.

Praktiske løsninger i Norge

Vi har allerede alle elementene i det nederlandske systemet. Teknologien finnes og er mye i bruk i Norge. Vi har lovhjemmel som gir veieier mulighet til å sette opp utstyr for kontroll av trafikk. Vi har en godt etablert praksis for å håndtere personvernet. Bøter blir allerede håndtert av andre enn politiet. Og vi gir kommunene ulike rettigheter innen samferdselspolitikken etter størrelsen på dem.

Alt ligger altså til rette for at kameraer kan tas i bruk i Norge. Det eneste vi mangler er en samkjørt praksis som er tydelig på hva som skal være lov og ikke lov, og hvem som skal ha retten til å bestemme. Gjennom de siste årenes satsing på kollektivtrafikk og myke trafikanter, har den trafikkfaglige kompetansen blitt kraftig bygget opp i de store byene. Samtidig har Statens Veivesen blitt slanket og desentralisert. Konsekvensen burde være at kommunene får retten til å bruke dette verktøyet som de selv ønsker.

Erfaringene fra Nederland er at systemet fungerer. Det bidrar til å nå målene om bedre byliv og økt framkommelighet. Likevel, det er mulig å se for seg systemer med mer statlig kontroll.

Eksempler kan være:

- Krav om en helhetlig mobilitetsplan vedtatt i kommunestyret for å kunne bruke kamera.
- Krav om at hver enkelt plassering skal vedtas i kommunestyret.
- Krav om godkjenning fra Veidirektoratet eller Samferdselsdepartementet
- Krav om en trafikkfaglig plan som godkjennes av nasjonal myndighet

Et krav om en helhetlig mobilitetsplan vil gjøre det vanskeligere å løse enkeltproblemer som ikke trenger en omfattende analyse, som for eksempel å erstatte en bussbom i et lokalmiljø. Det samme gjelder krav om at alle plasseringer skal vedtas i kommunestyret, eller godkjennes av statlige myndigheter. Med de nederlandske erfaringene i mente er det likevel vanskelig å se

hvordan det skal øke kvaliteten eller gi større sikkerhet enn om kommunene får bestemme selv. En utvilsom konsekvens av et ønske om mer statlig kontroll, er økte administrative kostnader ved å ta i bruk kameraer.

Inntektene fra bøtene går i dag til staten. Det er gode argumenter for at bøteinntekter fra brudd på skilting som først og fremst handler om framkommelighet og bymiljø burde tilfalle den enkelte kommune. Likevel, et system hvor inntektene tilfaller staten kan fungere som en sikkerhetsventil for de som er redde for overdreven bruk av kameraer. Da vil utgiftene til å installere og drifte systemene begrense hvor mye kommunene vil være interessert i å bruke dem. Det sikrer at det er de viktige stedene som blir prioritert.

Nye løsninger gir nye muligheter

Effektiv håndheving av trafikkskilt bidrar til å løse konkrete og kjente problemer for både kollektivtrafikken og byen. Kamera med automatisk skiltgjenkjenning er det klart mest effektive virkemiddelet som fins der ute, med solid erfaring fra land og byer Nederland, Belgia, Paris, Madrid og Italia. Vi vet at dette fungerer. Det er viktig å løse problemene kommunene møter på i dag. Like viktig er det å se at ny teknologi gir nye muligheter. Hvis kommunene får mulighet til å bruke kamera til å håndheve trafikkskilt, kommer vi til å se helt nye måter å styre og regulere trafikken på. Det er viktig for kommunene som ønsker å nå egne mål, og for staten som ønsker å nå nullvekstmålet.

I Norge bruker vi bompenger og investeringer i infrastruktur for å begrense biltrafikken. Vi betaler mye, både som trafikanter og som skattebetalere for å nå disse målene. Da er det slående at andre byer i Europa får til de samme resultatene gjennom å styre trafikken. Vi burde benytte oss av de samme virkemidlene.

Rapporten er utarbeidet av Hoi! Oslo

Forfatter: Andreas Halse & Kari Anne Solfjeld Eid

Design: Sofia Østerhus

Utgitt av Kollektivtrafikkforeningen, med støtte fra Ruter og Vestland Fylkeskommune.

Kilder:

Dimitri Pouwels, 's-Hertogenbosch kommune

Yorick Rohof, Brickyard

Robin van der Griend, Mobycon

Tage Wærdahl, Ruter

Marco de Ridder, Parkeren Delft

Per Anders Vaagenes og Espen Bakjord, Vaar Advokat

Maria Zofia Suchanek, Bymiljøetaten, Oslo kommune

Hilde Hasseløsæther, Statens Vegvesen

Justisdepartementets retningslinjer: Beoordelingskader Parket CVOM voor digitale handhaving bij geslotenverklaringen en voetgangersgebieden

Eindhovenens sirkulasjonsplan: <https://raadsinformatie.eindhoven.nl/modules/19/Raadsvoorstellen/1035304>

Plan for Hov4: <https://www.eindhoven.nl/projecten/eindhoven-zuidwest/hov4-eindhoven-centrum-veldhoven-de-run>

's-Hertogenboschs håndhevingsplan for Draaibrug Buitenhaven

Nettsida til det nederlandske personverntilsynet

Takk til referansegruppa med Daniel Rees, Kollektivtrafikkforeningen, Kirsti Mobråten Gundersen og Trude Flatheim, Ruter, og Eva Ørmen Vinjevoll og Anders Lie-Nielsen, Vestland Fylkeskommune



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN

