

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2018-05-22

Ärende  
TN 2016-0992

Jens Plambeck  
08-686 1651  
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden  
2018-06-19, punkt 17

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Skrivelse från Vänsterpartiet angående Lägesrapport för förbättrad framkomlighet i stombussnätet 2017-2021 – uppföljning linje 2 och 3**

Svar på skrivelse angående Lägesrapport för förbättrad framkomlighet i stombussnätet 2017-2021 – uppföljning linje 2 och 3.

### **Ärendebeskrivning**

Vänsterpartiet föreslår att trafiknämnden ska besluta att trafikförvaltningen möjliggör för på- och avstigning genom samtliga dörrar på bussarna utan att förare eller stationsvärd behöver validera biljetten, att trafikförvaltningen skyndsamt undersöker möjligheten för kameraövervakning från bussarna och att trafikförvaltningen informerar kommunerna om vikten av att de aktivt följer upp avtal med entreprenörer vid arbeten som riskerar att påverka kollektivtrafikens framkomlighet.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande, Vänsterpartiets skrivelse angående Lägesrapport för förbättrad framkomlighet i stombussnätet 2017-2021 – uppföljning linje 2 och 3 (2018-04-10) samt nedanstående underlag:

- Framställan om lagändringar för som möjliggör övervakning av kollektivkörfält från kameror i bussar och vissa, särskilt utsatta, fasta platser. Bilaga 1.

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse att skrivelsen är besvarad.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2018-05-22

Ärende  
TN 2016-0992

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Förslag och motivering**

### *På- och avstigning genom samtliga dörrar*

Inom ramen för Handlingsplanen för förbättrad framkomlighet för stombussar ingår att utreda hur påstigningstiden för stombusstrafiken kan minskas för att minska den totala restiden för kollektivtrafikresenärerna. Trafikförvaltningens tidigare bedömning har dock varit att intäktsförlusterna skulle vara för stora om påstigning tilläts utan krav på visering. Dagens trafikavtal i Stockholms innerstad, där ersättning är kopplat till antalet validerat betalande påstigande, försvårar också möjligheterna att tillåta påstigning i alla dörrar utan att visera biljetten.

### *Kameraövervakning från bussar*

Trafikförvaltningen har tillsammans med Stockholm stads trafikkontor redan utrett frågan om kameraövervakning från bussarna. Framställan om lagändringar för som möjliggör övervakning av kollektivkörväg från kameror i bussar och vissa, särskilt utsatta, fasta platser skickades 2015-02-17 till Näringsdepartementet. Framställan som skickades år 2015 föregicks av en tidigare uppvaktning av Näringsdepartementet i frågan år 2012. Framställan om lagändring ligger fortfarande hos Näringsdepartementet för behandling. I samarbete med Keolis och Stockholms stad har kontakt tagits med Näringsdepartementet under år 2017 men utan att få svar om status. Trafikförvaltningen avser att följa upp ärendet. Framställan om lagändring och tidigare utredning som läg till grund biläggs.

### *Dialog med kommunerna om trafikstörande arbeten*

Trafikförvaltningen har redan idag kontinuerlig dialog med kommunerna om trafikstörande arbeten för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet. Givetvis strävar trafikförvaltningen efter att ständigt förbättra dialogen med väghållarna för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet vid trafikstörande arbeten.

Föreslagna ovanstående områden att arbeta vidare med ingår helt eller delvis i redan pågående linjearbete och projekt, bland annat inom Handlingsplan för förbättrad framkomlighet för stombussar och Framkomlighetskommissionen.

Caroline Ottosson  
Förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling

Helena Bergh  
08-508 285 58  
[Helena.bergh@stockholm.se](mailto:Helena.bergh@stockholm.se)

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Jarina Edlund  
08-508 260 94  
[Jarina.edlund@stockholm.se](mailto:Jarina.edlund@stockholm.se)

## **Framställan om lagändringar som möjliggör övervakning av kollektivkörfält från kameror i bussar och vissa, särskilt utsatta, fasta platser**

### **Inledning**

Trafikkontoret föreslår att ändra nuvarande trafiklagstiftning i syftet att förbättra framkomlighet för kollektivtrafiken samt möjliggöra övervakning av kollektivkörfält från kameror i bussar samt kameraövervakning på vissa fasta, särskilt utsatta platser. Kameraövervakning ska kunna användas för såväl rörlig som stillastående trafik som stör kollektivtrafiken.

Som komplement till övervakningen från bussar behövs även övervakning på vissa fasta platser. Vissa platser är särskilt utsatta och det krävs att dessa övervakas extra. Genom att ha fasta övervakningskameror på sådana platser sker övervakningen även där kontinuerligt.

### **Bakgrund**

Under de senaste åren har framkomligheten för kollektivtrafiken varit långt ifrån den önskvärda. Felparkerade fordon i kollektivkörfält och vid busshållplatser vållar ofta stora problem för bussarnas framkomlighet. Som regel är det svårt att komma åt felparkerade bilar med endast traditionell övervakning då förare oftast parkerar 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 vi är i behov av nya lösningar som kan förbättra framkomligheten på våra gator.

Stockholms stads Trafikkontor har i samarbete med Trafikförvaltningen (f.d. SL) samt Movea Trafikkonsult AB genomfört ett antal projekt i syftet att intensifiera övervakningen av stombussnätet. Redan under 2008 gjordes det ett begränsat prov med intensivövervakning längs stombusslinje nummer 1 i Stockholm. Den övervakade sträckan var Fleminggatan från S:t Eriksgatan-Kungsgatan-Sturegatan till Karlavägen. Intensivövervakningen genomfördes under en kort period under vecka 42 och 43 år 2008 i tre pass per dag, kl. 7-9, 11-13 och kl. 16-18 med hjälp av en polispatrull i bil.

Resultatet av övervakningen kan sammanfattas som gott. Antalet ingripanden minskade under en period varefter bilförare lärde sig de nya övervakningsrutinerna. Effekten västerut var inte märkbar. Däremot var effekten österut påtaglig. Den totala körtiden (exklusive hållplatstid) för bussarna minskade med 8 % under lunchtid och 19 % under eftermiddagen. Resultaten bör dock användas med viss försiktighet då perioden för intensivövervakning endast varade under två veckor.

Med erfarenheterna från 2008 utvidgades verksamheten med intensivövervakning år 2009. Ett antal sträckor längs stombusslinjerna 1, 2, 3 och 4 valdes ut. Denna gång genomfördes övervakningen med fyra bilpatruller under perioden från den 11 maj till den 30 november med ett uppehåll under fem veckor i juli och första veckan i augusti. Övervakningen resulterade i ett antal ingripande under perioden. Som exempel kan nämnas 400 st. förseelser i maj, 2400 st. förseelser i juni samt 3100 st. i oktober. Av 3100 st. förseelser i oktober bestod 29 % av parkeringsanmärkningar samt 71 % av tillsägelser.

Efter de båda projekten kunde man konstatera att det är svårt att beivra alla överträdelser med hjälp av en traditionell övervakning. Med anledning av detta genomfördes det under maj – juni 2010 ytterligare ett projekt i samarbete med Sweco Infrastructure AB. Syftet med projektet var att med hjälp av en särskild utrustning och analysmetod undersöka problematiken med felparkerade bilar på vissa sträckor längs busslinje 1 och 3 i Stockholms innerstad. I projektet användes följande utrustning: videokamera, stativ och GPS. Utrustningen placerades i en buss nära fönstret för att få bästa möjliga mottagningen. Filminspelning gjordes då bussen var i rörelse. Parallellt med filminspelning ombord på bussarna fördes anteckningar avseende observationer som gjordes om trafiksituationen.

Den insamlade datan analyserades i ett speciellt program. Analysprogrammet synkroniserade sedan videofilmer med GPS-data och gav användaren en överskådlig bild över den aktuella positionen. Med hjälp av analysprogrammet kunde man identifiera och illustrera framkomlighetsproblem samt dokumentera de exakta positionerna där problem uppstod.

Generellt kunde man konstatera att framkomligheten påverkades av en rad olika faktorer: trafikmängd, cyklister, gående, felparkerade bilar, trång trafikmiljö mm. Förekomsten av felparkerade bilar bidrog i många fall till en försämrad framkomlighet samt att trafiksäkerheten blev sämre. *För fullständig rapport se bilaga 1.*

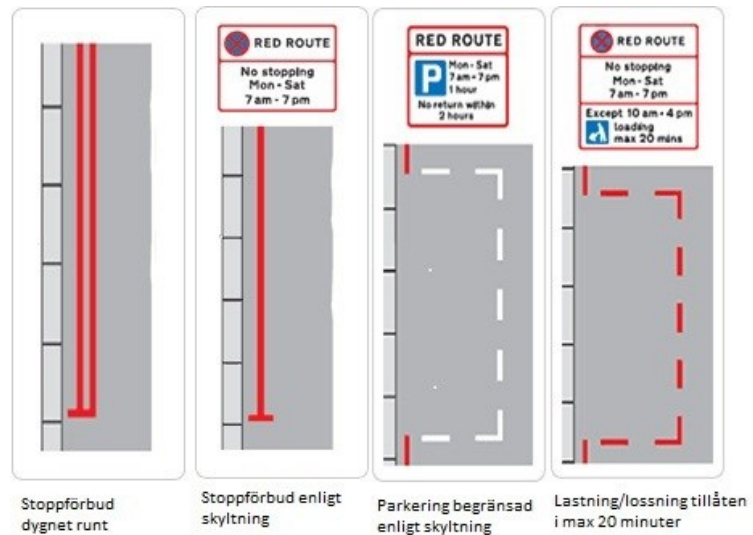
2011 arbetade parkeringsövervakningen som tidigare med fokus på framkomligheten. Stor vikt och stora resurser lades på stadens stora genomfartsgator samt att kollektivkörfälten prioriterades. Under juni 2012 har Stockholms Stad i samarbete med Trafikförvaltningen framtagit en gemensam handlingsplan 2012-2016 för att förbättra framkomlighet i innerstadens stombussnät i närtid. Handlingsplanen innefattar utredningar och tydliga åtgärder som fokuserar på förbättrad framkomlighet och prioritering i gatunätet, bättre trafikantutbyte och högre medelhastighet på bussarna. Dåvarande Trafik- och renhållningsnämnden har även tagit fram en framkomlighetsstrategi som bland annat ger en grundinriktning för prioriteringar mellan trafikslag som kommer att behövas göras inom staden. Budskapet i strategin är att kapacitetsstarka färdmedel måste prioriteras för att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas.

### **Studie från Storbritannien – Red Routes**

I mitten av 90-talet introducerades Red Routes i London, Storbritannien. Red Routes innehåller ett helt 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. I London ville man även avlasta tunnelbanenätet genom att få fler människor att välja bussen som transportmedel. För att detta skulle kunna genomföras krävdes dock någon form av förändring av rådande trafiksituation för att tidtabellerna skulle bli mer tillförlitliga. Red Routes syftar till att förbättra framkomligheten för alla trafikanter. Red Routes finns idag i flera större städer i Storbritannien.

I Transport of London:s Traffic Management Act 2004 framgick det att väghållaren ska:

- se till att trafiken flyter väl,
- se till att vägarna används effektivt,
- undvika, minska eller eliminera trängsel.



I och med att Red Routes infördes blev övervakningen generellt sätt strängare. Det har krävts flera lagändringar i Storbritannien för att en icke polisiär övervakning ska kunna genomföras av trafiknätet. I Storbritannien har man, precis som i Sverige, även avkriminaliserat fordonsföraren vid felparkering. Det är fordonsägaren som främst är ansvarig och det är ägaren till fordonet som får felparkeringsavgiften ställd till sig.

I och med att Red Routes infördes har övervakningen av parkering och busskörfält blivit mer intensiv. Övervakningen sker både genom CCTV (kameraövervakning) och genom personal. En stor del av den mobila kameraövervakningen sker genom kameror som är monterade i bussar. Det finns även en stor andel fastmonterade kameror att tillgå. Övervakning sker av både Metropolitan Police samt av Transport of Londons personal.

Förutom markeringar i vägbanan som anger var, när och hur bilisten får parkera har man i London, och numer i flertalet andra storstäder i Storbritannien, som ovan nämnt, även infört kameraövervakning från bussar. I och med att övervakning även sker från bussar kan fordon som är felparkerade i busskörfält genast rapporteras och därmed flyttas från platsen. Kamerorna som sitter på bussen läser av det felparkerade fordonets registreringsnummer. Informationen från kameran behandlas sedan och en felparkeringsavgift skickas till fordonsinnehavarens adress. I Storbritannien används även fasta trafikkameror till övervakning av felparkerade fordon. Om något fordon står felparkerat fångas detta upp genom kameran och en felparkeringsavgift skickas till fordonsinnehavaren. Detta sätt att

övervaka fyller ett stort preventivt syfte då bilägaren inte ”chansar” och lämnar sin bil ens för en kortare stund eftersom hen vet att det finns flera olika typer av parkeringsövervakning samt att felparkeringsavgiften skickas hem.

Efter det att Red Routes införts kunde man se att genomsnittshastigheten ökade från 22-29 km/h till 27-35 km/h för kollektivtrafiken. Vilket i sin tur leder till en ökad restidspålitlighet. Andelen felparkerade fordon minskade med 75 % i och med att Red Routes infördes. Transport of London har även gjort en undersökning som visar att nio av tio bilister tycker att trängseln minskat till följd av att Red Routes införts.

## **Syfte**

Syftet med denna framställan är att möjliggöra nya metoder för trafik- och parkeringsövervakning i kollektivkörfält. Kameraövervakning från bussar och vissa utvalda fasta platser ska möjliggöra övervakning för såväl rörlig som stillastående trafik.

## **Avgränsning**

Framställan riktas till Näringsdepartementet med begäran att se över gällande lagstiftning för att kunna möjliggöra kameraövervakning från bussar av stillastående och rörlig trafik i kollektivkörfält och vissa fasta platser. Översynen ska fokusera på den stillastående trafiken vad gäller parkeringslagstiftning. Skillnaden mellan lagstiftning som reglerar stillastående och rörlig trafik bör lyftas fram. Problem med taxibilar och andra framkomlighetsproblem kommer inte omfattas av översynen (utan hanteras i särskild ordning). Den praktiska biten; vilken eventuell instans/er som kommer att hantera materialet från kameraövervakningen, utskick av felparkeringsavgifter etc. kommer inte att diskuteras närmare i denna översyn.

## **Läget idag**

### **Traditionell parkeringsövervakning**

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 trafik-förordningen har Stockholm lokala trafikföreskrifter som ytterligare reglerar trafiken och parkeringen. Parkeringsövervakning på gatemark utövas med stöd av lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

(LKP) samt lag (1976:206) (FelpL) och förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift (FelpF). Parkeringsövervakning på allmän plats är primärt en polisiär uppgift. Enligt LKP har dock en kommun rätt att besluta att ansvara för parkeringsövervakning i egen regi. Kommunen är dock skyldig att samråda med den lokala polismyndigheten om övervakningen. Lagen beskriver vilka kriterier som ska uppfyllas för att kunna tjänstgöra som parkeringsvakt.

Överträder någon en föreskrift enligt FelpL är han/hon skyldig att erlägga en felparkeringsavgift. Betalningsansvaret åvilar den som äger det felparkerade fordonet vid tiden för överträdelsen. Fordonsägaren har dock rätt att rikta regresskrav mot föraren. Lagen gäller endast registrerade fordon och fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens som omfattas av lagen. Oregistrerade fordon, t.ex. mopeder klass II, cyklar ingår inte i avgiftssystemet.

Parkeringsanmärkningen ska enligt lag alltid överlämnas till ägaren eller föraren av fordonet alternativt fästas på fordonet. Om fordonsförare eller ägare anser att parkeringsanmärkning inte borde meddelas finns det möjlighet att ansöka om rättelse eller bestrida betalningsansvaret hos polismyndigheten i det polisdistrikt där parkeringsanmärkningen meddelades. Om polismyndigheten avslår bestridandet kan ett parkeringsärende överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets överträdelsen har ägt rum.

Traditionell parkeringsövervakning utövas med hjälp av parkeringsvakter i Stockholms stad. Parkeringsövervakning i Stockholm bedrivs i syfte att främja trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Parkeringsövervakning ska verka 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 förare oftast stannar/parkerar under en kortare stund för att göra ett snabbt ärende, lasta/lossa varor m.m. Med hjälp av traditionell övervakning är det mycket svårt att eliminera problemet varför nya metoder för parkeringsövervakning efterfrågas.

### **Brott kontra förseelser**

Att felparkera ett fordon är avkriminaliserat, det är fråga om en avgift som utfärdas i samband med överträdelsen av trafikregeln. Det föreligger alltså en skillnad vid felparkeringsavgift och exempelvis fortkörningsböter som kan leda till fängelse. Vid



trafikförseelser såsom vårdslöshet i trafik kan en åklagare välja att väcka åtal. Enligt lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (sedan kallad TBL) döms vägtrafikanter, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivna fordon på oaktsamt sätt så att trafikolycka inträffar till följd av omständigheterna till vårdslöshet i trafik till dagsböter. Om föraren av det motordrivna fordonet eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom döms denne för grov vårdslöshet i trafik vilket kan ge fängelse i upp till två år, se TBL 1 §. Böter eller fängelsestraff kan även utdömas vid trafiknykterhetsbrott, se TBL 4 samt 4 a §§. Fängelsestraff kan även utdelas till den som genom trafik med fordon är vållande till annans död samt vållande till kroppsskada eller sjukdom, se Brottsbalken 3 kap. 7 § samt 3 kap. 8 §.

Det är således inte brottsligt att felparkera ett fordon. Staden har ingen möjlighet att komma åt den som felparkerar på annat sätt än att parkeringsanmärkning utfärdas. Ett ytterligare problem i sammanhanget är att parkeringsanmärkningen enligt lag måste utdelas personligen till den som använder fordonet alternativt fästas på fordonet. Högsta domstolen kom i ett ärende som gällde en parkeringsanmärkning för en taxibil fram till att en anmärkning som inte överlämnas till någon på platsen och heller inte fästs på bilen inte kan anses som giltig. I fallet hade anmärkningen skickats till företaget som ägde taxibilen med post. Högsta domstolen konstaterade att det i regel är mest rationellt att lämna anmärkningen på plats eller att fästa den på fordonet. Genom ett sådant agerande har även den enskilde större möjlighet att i anslutning till själva händelsen bedöma det riktiga i anmärkningen och säkra bevisning för sin egen uppfattning om denna inte överensstämmer med utfärdarens. Det finns naturligtvis fall då det inte är praktiskt möjligt att lämna anmärkningen på plats, exempelvis om föraren ger sig iväg med fordonet innan anmärkning har hunnit fästas på fordonet, se NJA 2007 s. 799.

Om det skulle bli aktuellt med kameraövervakning från bussar i kollektivkörväg samt på vissa utvalda fasta platser gällande rörlig- och stillastående trafik bör man beakta de skillnader som idag föreligger mellan parkeringsavgifter och exempelvis böter i samband med körning i kollektivkörväg. Man bör vidare utforska möjligheterna att ta fram ett lagförslag som adresserar båda varianterna. För att kunna genomföra kameraövervakning från bussar och vissa fasta platser behövs omfattande lagändringar som skulle öppna för nya övervakningsmetoder.

## **Framkomlighetsstrategin samt gemensam handlingsplan för stombussnätet 2012-2016**

### *Framkomlighetsstrategin*

I strategin beskrivs fyra övergripande planeringsinriktningar för att Stockholm ska ha storstadsgator i världsklass år 2030:

- Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, dvs. kollektivtrafik, cykel och gång samt godsfordon med hög beläggning;
- Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och öka restids-pålitligheten för alla trafikanter;
- Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden;
- De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Prognoser visar att Stockholms stads invånarantal kommer att öka med cirka 25 % fram till år 2030. Vägar och spår måste byggas ut för att stödja utvecklingen i regionen. Efterfrågan på resor inom stadens gränser kommer med all sannolikhet vara större än den fysiska kapaciteten i transportsystemet. I framkomlighetsstrategin tas ett antal aspekter upp om hur vi på ett effektivt sätt ska använda stadens gator och vägar för att transportera människor och gods.

Stadens gator ska ge rum åt många olika funktioner och intressen. Människor ska kunna förflytta sig med flera olika sorters färdmedel. Förutsättningar för godstransporter ska vara goda. Det måste även beaktas att det ska finnas plats för affärer, möten och andra sociala funktioner, samt för parkering, lastning och lossning, städning etc. Alla funktioner är viktiga och alla ska ha sin plats i staden. Om staden inte prioriterar medvetet mellan olika funktioner riskerar det att leda till en försämrad framkomlighet, lägre trafiksäkerhet och fula, otrygga miljöer. Huvudfokus för framkomlighetsstrategin är att den ska främja en effektiv användning av en gemensam, begränsad resurs; gatuutrymmet.

Det som har störst påverkan på framkomligheten i stora städer är trafiksystemets sårbarhet. Sårbarheten kan beskrivas som tillfälligt minskad kapacitet som resulterar i ett glapp mellan utbud och efterfrågan i väg- och gatunätet. Sårbarheten kan orsakas av exempelvis en trafikolycka, ett vägarbete eller ett feluppställt

fordon, vilka leder till köer. Sårbarheten har en större påverkan på framkomligheten än trafikkapaciteten eftersom den i de allra flesta fall inte går att planera för.

Stockholms stad har många olika strategier för hur påverkan från trafiken ska kunna minskas. Strategierna kan i viss mån vara motstridiga. För att ett mål ska uppnås kan det innebära att andra mål blir svårare att uppnås. Ett gemensamt mål som har en positiv effekt på alla dessa områden är dock att begränsa den totala trafikmängden i de områden som är mest känsliga. Trängselskatten visar på potentialen att åstadkomma minskningar av luftföroreningar och andra effekter från minskad trafik.

Budskapet i framkomlighetsstrategin som dåvarande Trafik- och renhållningsnämnden i Stockholm beslutat om är att kapacitetsstarka färdmedel, såsom bussar, måste prioriteras för att fler människor och mer gods ska kunna transporteras och förflyttas. Genom att övervaka kollektivkörfälten och därmed minska problemet med felparkerade bilar, skulle lokaltrafikens möjlighet att hålla tidtabellen öka. Dessutom skulle resan gå både smidigare och fortare vilket bör medföra att fler personer kommer att välja kollektivtrafiken.

#### *Gemensam handlingsplan 2012-2016*

Handlingsplanen beskriver åtgärder som Stockholms stad i samarbete med Trafikförvaltningen ska vidta under de närmaste fyra åren. Åtgärderna fokuseras på förbättrad framkomlighet och prioritering i gatunätet, bättre trafikantutbyte och högre medelhastighet på bussarna. I handlingsplanen ingår även en mer detaljerad analys av möjligheten att trafikera med dubbelledsbussar, tekniska lösningar för att säkerställa kollektivkörfältens framkomlighet och förbättra regulariteten i busstrafiken. Trafikförvaltningen har för avsikt att höja medelhastigheten för stomlinjerna genom att förbättra trafikutbyte vid busshållplatser med påstigning i alla dörrar.

Stockholms stad undersöker samtidigt möjligheten till en bättre övervakning av kollektivkörfälten. I september 2012 genomförde staden ett pilotprojekt med MC-burna parkeringsövervakningsteam i innerstaden. Pilotprojektet innebar att två MC-patruller övervakade ett antal, för stomlinjebussarna, prioriterade gator. Försöket genomfördes under september och oktober månad. Det kan nämnas att under perioden bötfälldes 354 stycken fordon samt att 715 stycken fordon påverkats att avbryta sin otillåtna uppställning eller parkering och lämnat platsen. Projektet var lyckat och

parkeringsvakterna upplevde att färre fordon stått i vägen under försöksperioden. Under sommaren 2013 utökades antalet MC-patruller till fyra. Då MC-övervakning visade ett gott resultat upphandlade Trafikkontoret under 2014 tjänsten till sex permanenta MC-patruller.

Problemet med taxifordon har uppmärksammats särskilt. Under oktober 2012 utökades övervakningen av felparkerade taxifordon på vissa platser i Stockholm. Under perioden påträffades 2300 stycken felparkerade taxifordon, varav endast sju av dessa felparkerade fordon kunde rapporteras. Resterande fordon åkte direkt från platsen så fort de fick syn på parkeringsvakterna eller efter uppmaning att flytta fordonet från platsen för att sedan återvända till samma uppställningsplats så fort parkeringsvakterna lämnat platsen.

Under mars 2013 har Stockholms stad, som en del i framkomlighetsstrategin, tagit fram en parkeringsplan. Den nya parkeringsplanen har som huvudsyfte att öka framkomligheten på Stockholms gator och att öka tillgängligheten till parkering, dvs. att göra det lättare att hitta en parkeringsplats *där* och *när* man behöver den. Exempelvis har området som ligger i citykärnan och där det finns ett stort behov av korttidsparkering utökats med avgift dygnet runt (41 kr/h) och max 1 timmes parkering. Anledningen till detta är att få större omsättning på parkeringsplatser inom city. Högre taxa och avgift dygnet runt har även införts på huvudgator med mycket trafik, främst de stora bussgatorna. På vissa av dessa gator har parkeringsplatserna tagits bort. Syftet är att främja framkomligheten för kollektivtrafiken samtidigt som omsättningen på parkeringsplatser ökar. Reglerna för boendeparkering skärptes även i samband med införande av parkeringsplanen.

I handlingsplanen ingår även att prioritera både gaturummet samt trafiksignaler på ett bättre sätt, se över bushållplatsutformning och lägen samt att bättre anpassa de olika fordonstyper som ingår i kollektivtrafiken. I första hand är det aktuellt att undersöka huruvida en eventuell trafikering med dubbelledbussar är tekniskt möjlig vad gäller vinteregenskaper samt om det går att kombinera dem med miljökrav samt framtida bussdepåer.

Stockholms stad i samarbete med Trafikförvaltningen utvecklar och utreder vilka åtgärder som kan förbättra framkomligheten. I arbetet ingår denna framställan.

## **Lagstiftning**

### **Vilka lagar behöver ändras?**

Nedan specificeras vilka lagar som idag gäller och som kan vara aktuella att ses över vid ett eventuellt införande av kameraövervakning från bussar och övervakning från vissa utvalda, utsatta, fasta platser.

Trafikförordningen (1998:1276)

Lag (1976:206) om felparkeringsavgift

Förordning om felparkeringsavgift (1976:1128)

Lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

Lag (1982:129) om flyttning av fordon

Förordning om flyttning av fordon (1982:198)

Vägmärkesförordning (2007:90)

Kameraövervakningslag (2013:460)

Lag (2004:629) om trängselskatt

Förordning om trängselskatt (2004:987)

Polislag (1984:387)

Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för vissa brott (1999:178)

*Vissa exempel på lagar som kan komma att behöva ändras utvecklas nedan.*

### **Lag (1976:206) om felparkeringsavgift**

Enligt nuvarande lagstiftning måste parkeringsanmärkning meddelas av en polisman eller en parkeringsvakt. Anmärkningen måste även fästas på fordonet eller direkt överlämnas till fordonets förare eller ägare. Om kameraövervakning från bussar samt på vissa utsatta, fasta platser skulle vara möjligt behöver lagen ändras så att det inte föreligger något krav på att parkeringsanmärkning ska utfärdas av en fysisk person samt överlämnas personligen.

En helt automatiserad process där kameror registrerar olovlig stannande/parkering i kollektivkörväg skulle dessutom effektivisera övervakningen. Parkeringsvakternas insatser skulle kunna riktas mot andra överträdelser. Bilisterna skulle sannolikt inte våga chansa lika mycket som idag och olovligen stanna/parkera i förhoppning att det inte finns parkeringsvakter i närheten. Framkomligheten för kollektivtrafiken skulle därigenom markant kunna förbättras.

### **Kameraövervakningslagen (2013:460)**

Enligt prop. 1997/98:64 är det huvudsakliga syftet med lag (1998:150) om allmän kameraövervakning att använda kameraövervakning som hjälpmedel för att förhindra brott och minska risken för olyckor. Allmän kameraövervakning ska utnyttjas på ett så effektivt sätt som möjligt samtligt som ett tillfredställande skydd mot integritetskränkningar bevaras.

Den grundläggande principen för allmän kameraövervakning av den enskilde utgår från att övervakning inte får ske utan dennes vetskap. Det krävs i huvudregel tillstånd för att få övervaka utrymmen som används av allmänheten. Med övervakningskamera avses TV-kameror och andra optisk-elektroniska instrument och därmed jämförbara utrustningar som är uppsatta så att de, utan att manövreras på platsen, kan användas för personövervakning. Vad som i lagen även sägs om övervakningskameror gäller i tillämpliga delar även för separata tekniska anordningar som är avsedda att användas för att behandla eller bevara bilder som tas upp av en övervakningskamera. Övervakningskameran/orna får inte vara riktade på sådant sätt att övervakningen framstår som uppenbart kränkande. För att tillstånd om allmän kameraövervakning ska meddelas måste sökanden visa att övervakningsintresset väger tyngre än integritetsintresset.

Upplysning om att övervakningskamera/or finns på en plats där allmänheten har tillträde ska som huvudregel lämnas genom tydlig skyltning eller på något annat verksamt sätt. Vid polismyndighetens användning av övervakningskamera vid automatisk hastighetsövervakning samt vid övervakning av vissa skyddsobjekt enligt lagen (1990:217) om skydd för samhällsviktiga anläggningar m.m. görs dock undantag från upplysningsplikten.

För polis och räddningstjänst gäller särskilda regler. Dessa har möjlighet att utan krav på tillstånd använda övervakningsutrustning vid inträffade olyckshändelser eller vid överhängande fara för att sådana ska inträffa. Även för Trafikverket gäller särskilda regler. Användningen av övervakningskameror utgör ett komplement till

Trafikverkets tillsynsverksamhet. Trafikverket använder två typer av optisk övervakning för trafikövervakning. Kameror som tar stillbilder med jämna intervaller används för väglagsuppföljning och trafikmätning. Dessa kamerors bildupplösning är av sådan sort att identifiering av personer normalt inte är möjlig varför tillstånd inte krävs för denna typ av kameraövervakning. Utöver denna typ av kamera används kameror för ett så kallat motorvägsstyrningssystem. Kamerorna är bland annat placerade i vägtunnlar, motorvägsinfarter och i storstadsområden. Denna kameratyp har god bildupplösning och medger identifiering av personer. Bildmaterialet från kamerorna används för att minska risken för trafikolyckor samt som underlag för trafikinformation och varningar som går ut via radio. Materialet används även för att rekommendera lägre hastigheter vid trafik hinder, för att dirigera om trafik samt agerar som underlag i bedömning om vilken typ av räddningsinsats som ska användas vid olyckor som inträffat.

Bedömning har gjorts att Trafikverkets användning av kameraövervakning vid väglagsuppföljning och trafikmätning är av sådant slag att det medför begränsade risker för integritetsintrång för den enskilde samt att övervakningsintresset väger tyngre än skyddet för den enskildes integritet.

Prop. 1997/98:64 föreskriver att användning av övervakningskameror med rätt att bevara upptagna bilder är en åtgärd som kan förhindra brott och minska risken för olyckor. Vidare framgår det av propositionen att inspelat material kan vara betydelsefullt under utredningen av ett inträffat brott. I propositionen understryks det dock att en viktig förutsättning för att uppnå brottsförebyggande effekter är att kameraövervakningen används tillsammans med andra brottsförebyggande åtgärder.

Om staden ska ha möjlighet att övervaka kollektivkörfält från bussar och vissa utsatta, fasta platser bör inte staden behöva söka tillstånd för varje enskilt fall. Staden bör ha en särskild behörighet att övervaka med kameror från bussar. En möjlighet för staden skulle kunna vara att staden får bemyndigandet att med hjälp av lokala trafikföreskrifter föreskriva om övervakning från bussar och vid vissa utsatta platser. Staden använder redan idag medel för att förhindra olovlig parkering i kollektivkörfält, bland annat parkeringsövervakning från MC. Kameraövervakning från bussar skulle vara ett ytterligare sätt att komma åt problemet. Det är dock av största vikt att den personliga integriteten inte kränks i och med övervakningen. Övervakningen ska i möjligaste mån ske så att endast bilens registreringsnummer syns på övervaknings-

filmen. Om en person skulle hamna på en övervakningsfilm ska densamma göras oigenkännlig i materialet. Arbetsgång och rutiner hos Rikspolisstyrelsens automatiska trafiksäkerhetskontroll (ATK) kan med fördel studeras och appliceras på denna typ av övervakning.

### **Lag (2004:629) om trängselskatt**

Enligt Prop. 2003/04:145 är det huvudsakliga syftet med lag (2004:629) om trängselskatt att minska trängselproblem och därmed öka framkomligheten i vägsystemet. Ett annat syfte är att minska trafikens miljöpåverkan, underlätta för näringslivets transporter samt förbättra situationen för kollektivtrafiken.

Innan trängselskatt infördes i Stockholm fördes det omfattande diskussioner om vilka krav som borde ställas på ett betalningssystem för att undvika trängsel i trafiken. Vid ett eventuellt införande av kameraövervakning från bussar och vid vissa utsatta fasta platser bör en närmare granskning av betalsystemet för trängselskatt göras.

Ett införande av trängselskatt förutsatte att trafikanterna i hög grad accepterat systemet. Därför var det viktigt att det ställdes tydliga krav på systemet som i minsta möjliga mån inskränker den personliga integriteten. Kamerorna som används för att registrera fordon som passerar vägtullarna är väldigt tillförlitliga och denna typ av kameraövervakning bör studeras närmare. Nedan redovisas vissa krav som bör ställas på kameraövervakningssystem från bussar och kameraövervakning från vissa fasta platser i jämförelse med trängsel-skattsystemet. Huvudsyftet med kameraövervakning från bussar och övervakning från vissa, utsatta, fasta platser bör vara att förbättra framkomlighet för kollektivtrafiken samt minska trängsel i trafiken.

Systemet bör vara lätt att använda och förstå. Informationen om systemet bör även vara tydlig och lättillgänglig för trafikanterna. Systemet bör i högsta grad förhindra att trafikanter oriktigt åläggs en felaktig debitering eller undgå betalningsansvaret. Övervakning från bussar i trafiken och vissa utvalda fasta plaster bör i minsta möjliga mån inkräkta på den personliga integriteten. Övervakningen bör begränsas till att avse sådana uppgifter som är nödvändiga för utfärdande av felparkeringsavgift, dvs. avse fordonens registrerings-skyltar samt fordonens position. För att skydda den personliga integriteten bör behandlingen av personuppgifter i samband med utfärdande av felparkeringsavgift författningsregleras.



Systemet bör vara effektivt och tillförlitligt och bör uppfylla högsta ställda krav på teknisk utformning och driftsäkerhet. Tekniskt bör systemet vara utformat så att det är möjligt att anpassa det till nya tekniska lösningar. Systemet bör kunna skilja på de fordon som har rätt att färdas i t.ex. kollektivkörfält och de som åker där obehörigen. Taxibilar, bussar i yrkesmässigtrafik; såsom skolbussar, färdtjänst, olika slags beställningstrafik, kriminalvårdens transport- och bevakningsbilar kan även i vissa fall färdas i kollektivkörfält. Undantag för den aktuella gruppen bör kunna knytas till visst angivet fordon, platsen och även genom lokala trafikföreskrifter.

Ovan redovisas endast en liten del av de frågeställningar som bör beaktas i samband med införande av kameraövervakning från bussar och övervakning från vissa fasta platser i kollektivkörfält.

### **Slutsats**

Trafikkontoret anser att kameraövervakning från bussar och övervakning från vissa, särskilt utsatta, fasta platser är en metod som bör undersökas närmare och möjliggöras eftersom det bland annat kommer att bidra till en mer effektiv kollektivtrafik och minskade köer i kollektivkörfälten. Kameraövervakning från bussar och vid vissa utvalda fasta plaster är en metod som gör att framkomligheten förbättras vilket även ökar möjligheten för bussar att hålla tidtabellen. Onödigt stannande av fordon i kollektivkörfält innebär ökad belastning för trafikinätet.

Kameraövervakning från bussar och på vissa fasta platser skulle göra att fordonsföraren i större utsträckning istället skulle välja att parkera fordonet på platser som är avsedda för just parkering. De projekt som Trafikkontoret genomfört med bland annat Trafikförvaltningen och Movea Trafikkonsult AB visar tydligt att mängden olovlig trafik i kollektivkörfälten minskade. Paralleller kan även dras till Storbritannien och deras framgångsrika satsning på kameraövervakning för att öka framkomligheten samt undvika felparkerade fordon i kollektivkörfälten.

Det är dock viktigt att understryka att kameraövervakning från bussar och vissa utvalda fasta platser inte är den enda lösningen på framkomlighetsproblemet. Stockholms stad arbetar ständigt tillsammans med bland annat Trafikförvaltningen för att ta fram nya lösningar som kan förbättra framkomligheten i kollektivkörfält.

**SLUT**

## **Lägesrapport för förbättrad framkomlighet i stombussnätet 2017-2021 – uppföljning linje 2 och 3**

Vänsterpartiet tackar trafikförvaltningen för mycket informativ/bra och viktigt information, som även föredrogs vid trafikplaneberedningen tisdagen den 3 april. Dock dystert att få informationen att restiderna ökar trots "plockandet" av de "låg hängande frukterna". Nu behöver politiken gå in med tuffa beslut för att öka bussarnas framkomlighet. Till att börja med en åtgärd landstinget själva råder över; upphöra med valideringen via stationsvärdar och bussförare samt införa på- och avstigning genom samtliga dörrar på bussarna. Möjligheten att införa kameraövervakning från bussarna för att bilister som kör eller parkerar i busskörfälten ska kunna bötfällas för att på så sätt freda körfälten bör undersökas. Vidare måste trafikförvaltningen informera kommunerna om vikten av att de följer upp avtalen med entreprenörerna vid gatuarbeten och andra arbeten som tar gatuutrymme i anspråk så att de både utrymmes- och tidsmässigt stör kollektivtrafiken så lite som möjligt.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

- att* trafikförvaltningen möjliggör för på- och avstigning genom samtliga dörrar på bussarna utan att förare eller stationsvärd behöver validera biljetten
- att* trafikförvaltningen skyndsamt undersöker möjligheten för kameraövervakning från bussarna för att kunna möjliggöra för polisen att bötfälla bilister som kör eller parkerar i kollektivtrafikfälten
- att* trafikförvaltningen informerar kommunerna om vikten av att de aktivt följer upp avtal med entreprenörer vid arbeten som riskerar att påverka kollektivtrafikens framkomlighet