



Granskning av ATK - Automatisk Trafiksäkerhetskontroll

Internrevisionen

2020-11-30

Granskning av Automatisk Trafiksäkerhetskontroll - ATK

INNEHÅLL

1	SAMMANFATTNING	3
2	INLEDNING	4
2.1	Bakgrund.....	4
2.1.1	Organisation.....	4
2.1.2	ATK 2.0.....	5
2.2	Syfte och revisionsfråga.....	5
2.3	Verksamhet som ingår i granskning och avgränsning	6
2.4	Informationsinsamling och metod	6
2.5	Bedömningsgrunder.....	6
3	LEDNING OCH STYRNING AV ATK-VERKSAMHETEN	7
3.1	Styrande dokument och styrdokument.....	7
4	ATK-VERKSAMHETEN	8
4.1	Utredning av ATK-ärenden	8
4.2	Mobil ATK	10
5	SAMMANFATTANDE BEDÖMNING AV REVISIONSFRÅGAN	12

BILAGA

Beslutsprotokoll RPC 2020-11-24

1 Sammanfattning

Granskningen utförs i enlighet med revisionsplan för 2019-2020. Syftet med granskningen är att bedöma den interna styrningen och kontrollen av Polismyndighetens ATK-verksamhet (Automatisk Trafiksäkerhetskontroll). Granskningen har genomförts i samverkan mellan Polismyndighetens internrevision och Trafikverkets internrevision. Separata internrevisionsrapporter¹ har upprättats för de båda granskningarna.




Internrevisionen gör den övergripande bedömningen att Polismyndighetens ATK-arbete bedrivs på ett i allt väsentligt ändamålsenligt sätt.

ATK-verksamheten bedrivs genom överenskommelser mellan Polismyndigheten och Trafikverket. De överenskommelser mellan Polismyndigheten och Trafikverket som ligger till grund för myndigheternas samverkan inom ATK-verksamheten togs fram 2006 och reviderades 2014. Efter genomförd granskning bedömer internrevisionen att Polismyndigheten och Trafikverket behöver göra en översyn av överenskommelserna i samband med det utvecklingsarbete som ska ske inom projektet ATK 2.0. Vad gäller styrdokument anser internrevisionen att behov av utveckling finns inom området för att tydliggöra Polismyndighetens styrning av mobil ATK.

I granskningen har förbättringsmöjligheter noterats exempelvis gällande ärendehantering som förutsätter författningsändringar. Detta skulle då också medföra att polisiära resurser frigörs för andra uppgifter som förutsätter polisär befogenhet.

Avslutningsvis anser internrevisionen efter genomförd granskning att verksamheten vid ATK-sektionen i Kiruna har en etablerad och väl fungerande rutin för medarbetardrivet arbete som bidrar till att utveckla verksamheten.

Tabellen nedan visar att internrevisionens granskning har resulterat i totalt tre rekommendationer, fördelade utifrån internrevisionens modell för bedömning av brister som presenteras i rapporten.

	Antal
 Mycket väsentlig brist	0
 Väsentlig brist	0
 Mindre väsentlig brist	3

¹ Styrning för färre omkomna i vägtrafiken – TRV 2019.9.

2 Inledning

Internrevisionen har genomfört en granskning av ATK i samverkan med Trafikverkets internrevision. Granskningen har utförts i enlighet med revisionsplanen för 2018-2019.

2.1 Bakgrund

Dåvarande Rikspolisstyrelsen och dåvarande Vägverket träffade 2004 en överenskommelse om utveckling av ett gemensamt system för Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK). År 2006 tecknades en överenskommelse om att i samverkan bygga, förvalta och driftsätta ett system för ATK. Syftet med ATK är att minska antalet dödade och allvarligt skadade genom att sänka den faktiska hastigheten på vägsträckor som från trafiksäkerhetssynpunkt bedöms som särskilt farliga.

ATK driftsattes succesivt under 2006 och har därefter byggts ut i flera etapper. I dagsläget finns ca 1 800 kameror och ett arbete har påbörjats för att ytterligare 1 000 kameror ska kunna sättas upp i det statliga vägnätet. Utökningen ska vara genomförd 2022. För att den förebyggande effekten av ATK då ska kunna upprätthållas gör Polismyndigheten bedömningen att utredningskapaciteten behöver vara 420 000 ärenden/år.

Polismyndighetens och Trafikverkets samverkan inom ATK har formaliserats genom två överenskommelser.

2.1.1 Organisation

Myndigheternas ATK-samarbete leds av ATK-rådet vilket består av ledamöter från Polismyndigheten, Trafikverket och Åklagarmyndigheten. Myndigheterna utser själva vilka som ska representera respektive myndighet. ATK-rådet har möte vid ca tre tillfällen per år.

I ATK-rådet behandlas frågor inom områden där det är angeläget att myndigheterna agerar gemensamt. Exempel på detta är:

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

En beredningsgrupp finns kopplad till ATK-rådet vilken har som övergripande uppdrag att följa ATK-verksamheten och bereda uppdrag från ATK-rådet.

ATK ingår i verksamhetsområde Trafik som är en del av huvudprocessen Brottsförebyggande arbete (BF). Processägare är chefen för Nationella operativa avdelningen (NOA). Processledare för verksamhetsområde trafik är chefen för Utvecklingscentrum Mitt (UC Mitt). Processledaren arbetar på uppdrag av processägaren med samordning, utveckling och uppföljning av processen.

Överenskommelsen för mobil ATK omfattar 15 mobila ATK-vagnar som används av polisregionerna. Vidare framgår att Trafikverket ansvarar för anskaffning och finansiering, beslut om tekniskt utförande och framtagande av fast styrprofil. Polismyndigheten ansvarar för driftskostnader, att vagnarna används i enlighet med överenskommelsen samt att periodisk rapportering om nyttjande och resultat av användning av vagnarna sker till Trafikverket.

Vid ATK-sektionen i Kiruna utreds huvuddelen av de ärenden som genereras i ATK-systemet.

Vid ATK-sektionen finns även styrcentralen som aktiverar och avaktiverar trafiksäkerhetskameror. Styrcentralen är bemannad av en polisiär gruppchef samt två utredare.

2.1.2 ATK 2.0

Under 2019 har Polismyndigheten och Trafikverket tagit fram ett utkast till gemensamt projektdirektiv för utveckling av ATK-verksamheten benämnt ATK 2.0. Direktivet² fastställdes den 5 februari 2020.

Syftet med projektet är att:

- Trafikverket upphandlar och tecknar ett nytt avtal med en leverantör av mätstationer och tjänster för underhåll av dessa så att leveranser kan påbörjas senast när det nuvarande leveransavtalet upphör halvårsskiftet 2022
- Trafikverket och Polismyndigheten även fortsättningsvis ska kunna mäta, registrera, utreda och lagföra hastighetsöverträdelser via ATK-systemet för att bidra till att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken
- göra en översyn av urvalskriterier anpassade för beslutade trafikmiljöer samt rutiner för etablering
- utreda möjligheter och förutsättningar för en mer flexibel användning av ATK-systemet bl.a. för annan brottsbekämpning
- utreda möjligheter och förutsättningar till alternativa energikällor till dagens elnätsanslutning av mätstationen
- undersöka förutsättningar för en mer digitaliserad kommunikation med den misstänkte vid ärendehantering, utredning och lagföring
- utveckla ATK-utredningssystem för att säkerställa en mer rationell ärendehantering och därmed möjliggöra för en utökad utredningskapacitet över tid
- kravställa ATK-systemet utifrån genomförda utredningar och verksamhetskrav
- vid ny funktionalitet/användning av ATK-systemet ta fram ny kommunikationsplan för att stödja detta införande.

2.2 Syfte och revisionsfråga

Syftet med granskningen är att bedöma den interna styrningen och kontrollen av Polismyndighetens verksamhet inom den ATK-relaterade verksamheten.

² TRV 2020/6323, PMY A035.070/2020

Följande revisionsfråga har formulerats för granskningen:

Bedrivs ATK-verksamheten effektivt och ändamålsenligt?

2.3 Verksamhet som ingår i granskning och avgränsning

Granskningen har omfattat ATK-rådet inklusive beredningsgruppen, UC Mitt, ATK-sektionen i Kiruna, it-avdelningen samt polisregionerna.

Granskningen har omfattat utredningsprocessen för ATK-ärenden men inte inkluderat granskning av enskilda ärenden.

2.4 Informationsinsamling och metod

Granskningen har genomförts i samverkan mellan Polismyndighetens internrevision och Trafikverkets internrevision. Med anledning av att myndigheterna har olika revisionsprocesser har granskningarna skett parallellt inom respektive myndighet. Separata internrevisionsrapporter³ har upprättats för de båda granskningarna.

I granskningen har studier gjorts av dokumentation inom området. Intervjuer har genomförts med ansvariga chefer och medarbetare på olika nivåer inom myndigheten. Besök har genomförts vid ATK-sektionen i Kiruna. I granskningen har avstämningar genomförts med Tillsynsenheten utifrån den planerade inspektionen ”Trafikövervakning⁴”. I granskningen har även information inhämtats om projektdirektivet ATK 2.0 - nästa generations ATK-system.

Granskningen har utförts under perioden september 2019 – januari 2020 av internrevisorererna Pirkko Nylund och Stellan Söderman.

Fylls i efter åtgärdsinhämtning. Rapporten har i februari 2020 skickats för sakgranskades till de i granskningen tilldelade kontaktpersonerna i polisregionerna. Begäran om inhämtande av åtgärdsförslag skickades till RPC kansli i maj 2020. Rikspolischefen beslutade om åtgärder i november 2020. Åtgärdsförslag återges i beslutsbilaga till rapporten.

2.5 Bedömningsgrunder

Internrevisionens iakttagelser, bedömningar och grunder för lämnade rekommendationer framgår av den löpande texten i rapporten. För respektive rekommendation har internrevisionen bedömt bristen vid tidpunkten för granskningen. Internrevisionens bedömning följer nedanstående mall.

Bedömning	Beskrivning
Röd - Mycket väsentlig brist	Brist som allvarligt påverkar Polismyndighetens måluppfyllelse enligt instruktion eller regleringsbrev och/eller medför stora negativa konsekvenser för Polismyndighetens verksamhet och/eller

³ Styrning för färre omkomna i vägtrafiken – TRV 2019.9.

⁴ PM 2019:1, saknr 128.

	innebär att Polismyndigheten inte uppfyller myndighetsförordningens krav på effektivitet, lagenlighet, redovisning och hushållning.
Orange - Väsentlig brist	Brist som påverkar den granskade verksamheten så att uppställda mål inte nås och/eller medför betydande negativa konsekvenser för verksamheten.
Gul - Mindre väsentlig brist	Brist som inte påverkar den granskade verksamhetens måluppfyllelse men som medför negativa konsekvenser för verksamheten.

3 Ledning och styrning av ATK-verksamheten

3.1 Styrande dokument och styrdokument

Myndighetens ATK-arbete regleras genom:

- Överenskommelse mellan Polismyndigheten och Trafikverket avseende drift och förvaltning av system för Automatisk Trafiksäkerhetskontroll – ATK⁵.
- Överenskommelse mellan Polismyndigheten och Trafikverket avseende Automatisk Trafiksäkerhetskontroll – ATK – med mobila mätstationer⁶.

För Polismyndigheten specifikt finns även:

- Polismyndighetens strategi för trafik som metod⁷
- Polismyndighetens riktlinjer avseende ansvar för personuppgiftebehandling i trafikverksamheten⁸
- FAP 331-9 Rikspolisstyrelsen föreskrifter och allmänna råd om polismyndighetersnas befattning med automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK)⁹

Iakttagelser

Överenskommelserna gällande fast- och mobil ATK är daterade 2015-09-01. I granskningen har framkommit att dessa inte har reviderats sedan 2015. Överenskommelserna var inte kända för vissa av de intervjuade i granskningen. Vid intervjuer framkom att det har utvecklats en ordning där användningen av mobilt ATK inte överensstämmer med det som anges i överenskommelsen för mobil ATK. Vissa skrivningar i överenskommelserna kan vara inaktuella, exempelvis gällande ägarskapet och användandet av de mobila ATK-vagnarna. I projektdirektivet för ATK 2.0 framgår att nuvarande överenskommelserna för ATK-arbetet ska uppdateras vid behov.

Vad gäller ägarskap framgår enligt överenskommelsen att de mobila-ATK vagnarna ägs av Trafikverket. Av protokoll från ATK-rådet framgår att ATK-vagnarna under 2018 övergått i Polismyndighetens ägo.

⁵ A276.335/2015.

⁶ A276.335/2015.

⁷ PM 46/2016.

⁸ PM 2017/36.

⁹ RPSFS 2012:30/FAP 331-9.

Bedömning

Internrevisionen bedömer att Polismyndigheten och Trafikverket i samband med ATK 2.0 behöver göra en översyn av överenskommelserna för att dessa ska överensstamma med aktuellt läge.

Rekommendation 3.1

Gul – Mindre väsentlig brist

Internrevisionen rekommenderar att processägaren för brottsförebyggande arbete (BF) verkar för att en översyn genomförs av de överenskommelser som reglerar samverkan gällande ATK.

Konsekvensen av om rekommendationen inte följs är att risk finns för att överenskommelserna i väsentliga delar är inaktuella och att ATK-verksamheten bedrivs olikartat inom myndigheterna. Detta kan medföra negativa konsekvenser för verksamheten.

4 ATK-verksamheten

4.1 Utredning av ATK-ärenden

Vid ATK-sektionen finns fem civilanställda förundersökningsledare, två polisiära förundersökningsledare samt 45 civilanställda utredare som utreder ärenden som genereras i ATK-systemet. Utöver hastighetsöverträdelse kan ett ärende även omfatta misstankar om andra trafikrelaterade brott. En mindre del av dessa ärenden överlämnas till polisregionerna eller åklagare för sluthandläggning.

Nuvarande utredningskapacitet är ca 315 000 ärenden/år. Under 2019 utreddes ca 276 000 ärenden, varav ca 10 800 avsåg mobil ATK.

Iakttagelser

Ett ATK-ärende initieras när en kamera registrerar en hastighetsöverträdelse i ATK-systemet och information om detta har förts över till ATK-sektionen i Kiruna. Under utredningen kontrolleras fordonet i olika register och bilden på föraren jämförs med pass- och/eller körkortsfoto.

Om bilden på föraren stämmer med pass- eller körkortsfoto skickas en underrättelse till den misstänkte personen. Om det inte går att identifiera föraren skickas en begäran till fordonets ägare om att uppge vem som körde fordonet vid det aktuella tillfället. I de fall utredaren bedömer att ärendet inte är utredningsbart, lämnas det vidare till en förundersökningsledare som gör en bedömning av om ärendet ska utredas vidare eller avslutas.

I de fall den misstänkte erkänner fortkörning och förklarar sig villig att godkänna en ordningsbot utfärdas ett kontorsföreläggande som skickas till den misstänkte. Enligt 48 kap. 1 § Rättegångsbalken (RB)¹⁰ kan endast polisman utfärda föreläggande om ordningsbot. Detta innebär att en civil förundersökningsledare inte är behörig att utfärda en

¹⁰ Fråga om ansvar för brott, som hör under allmänt åtal, får under de villkor som föreskrivas i detta kapitel upptagas av åklagare genom strafföreläggande och av polisman genom föreläggande av ordningsbot. Föreläggande som nu nämnts träder i stället för åtal i den utsträckning som framgår av 3 §.

ordningsbot (kontorsföreläggande). Ärendet måste då överlämnas till en polisiär förundersökningsledare för beslut om samt utfärdande av ordningsbot (kontorsföreläggande). En civil förundersökningsledare kan besluta om övriga förundersökningsåtgärder, inklusive att inleda och avsluta förundersökning. Vid intervjuer framkom att ATK-sektionen lyft frågan inom myndigheten om att möjliggöra för civila förundersökningsledare att utfärda ordningsbot. Vid tidpunkten för granskningen har ännu ingen återkoppling skett i frågan.

En mindre andel ärenden, cirka 2 500 under år 2019, skickas till polisregionerna för slutlig handläggning. Utgångspunkten är att ärenden skickas till det polisområde där den misstänkte föraren, fordonsägaren eller företaget har sin hemvist. Exempel på ärenden som överförs är när, förutom hastighetsöverträdelse, misstanke även finns om trafikbrott som ex. olovlig körning, när misstänkt/fordonsägare inte svarar på utskick från ATK-sektionen eller inte hör samman kallelse till förhör.

Vid intervjuer framkom att hanteringen av de ATK-ärenden som överlämnas till polisregionerna avgörs av hur respektive polisregion organiserat sin utredningsverksamhet. Vanligast är att ATK-ärenden utreds vid LPO som ett mängdbrott. Ett undantag från detta är region Stockholm där en särskild insats inneburit att ATK-ärenden och andra trafikrelaterade ärenden sedan 2017 handlagts vid den regionalt placerade Trafiksektionen vilket enligt intervjuer upplevs ha möjliggjort en mer offensiv hantering av dessa ärenden.

Vid ATK-sektionen finns en etablerad rutin där medarbetarna kan föra fram behov och förslag till förbättringar för fortlöpande utveckling av verksamheten. För it-relaterade frågor finns ett fungerande samarbete med it-avdelningen där behov av utveckling hanteras.

Bedömning

Vid ATK-sektionen är idag merparten av förundersökningsledarna civilanställda. Den begränsning i en civil förundersökningsledares befogenheter som innebär att denne inte får utfärda ordningsbot kan resultera i överlämnanden av ärenden mellan civila och polisiära förundersökningsledare under ett ärendes handläggning. Internrevisionen bedömer att en förändring i berört lagrum skulle kunna medföra en mer rationell ärendehandläggning. En ytterligare fördel skulle vara att polisiära resurser då frigörs för andra uppgifter där krav ställs på polisiär befogenhet.

För att handläggningen av ATK-ärenden som överlämnas till polisregionerna ska ske med beaktande av det övergripande syftet¹¹ med ATK, bör vikten av detta tydliggöras. Förslagsvis kan detta göras av processägaren för verksamhetsområde trafik.

Efter genomförda intervjuer och besök vid ATK-sektionen i Kiruna gör internrevisionen bedömningen att verksamheten har en etablerad och väl fungerande rutin för medarbetardrivet arbete som bidrar till att utveckla verksamheten.

¹¹Syftet med automatisk hastighetskontroll (ATK) är att minska antalet dödade och allvarligt skadade genom att sänka den faktiska hastigheten på vägsträckor som från trafiksäkerhetssynpunkt bedöms som särskilt farliga.

*Rekommendation 4.1***Gul – Mindre väsentlig brist**

Internrevisionen rekommenderar att processägaren för brottsförebyggande arbete (BF) utreder förutsättningarna för att även civila förundersökningsledare ska få befogenhet att utfärda föreläggande av ordningsbot.

Konsekvensen av om rekommendationen inte följs är att risk finns för att myndigheten inte tillvaratar tillgänglig kompetens på ett ändamålsenligt sätt vilket kan medföra negativa konsekvenser för verksamheten.

4.2 Mobil ATK

Användningen av mobila ATK-vagnarna ska enligt överenskommelsen styras av syftet med ATK, dvs. att minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken genom att sänka medelhastigheterna. Överenskommelsen omfattar 15 mobila ATK-vagnar som fördelats mellan polisregionerna.

Vidare framgår av överenskommelsen att varje mobil enhet ska vara i drift minst 400 timmar/år och att uppföljning av nyttjande och resultat av användandet regelbundet ska redovisas till Trafikverket. UC Mitt samlar in statistik som redovisas till ATK-rådet där den utgör grund för den kvantitativa uppföljningen.

Polismyndighetens anvisningar om hantering av mobil ATK finns i FAP 331-9. Utöver en övergripande beskrivning av ATK ur ett tekniskt perspektiv, reglerar denna FAP praktiska frågor vid användandet och vilka kompetenskrav som ställs på den som ska hantera mobil ATK. Det anges också att ett platsprotokoll ska upprättas vid varje övervakningstillfälle och att det av protokollet ska framgå vilken polis som ansvarat för mätningen. Enligt överenskommelsen bör samråd ske med väghållaren vid val av mätplatser.

Iakttagelser

Vid intervjuer har framkommit att mobilt ATK alltmer används som ett verktyg i det trygghetsskapande arbetet och då med tydlig koppling till medborgarlöften. Enligt intervjuer är användning av de mobila ATK-vagnarna utifrån ett trygghetsskapande perspektiv ofta mycket uppskattat av såväl den lokala polisen som allmänheten. Detta har skapat en viss intressekonflikt men enligt vad som framkommit vid intervjuer har dock den bredare användningen alltmer kommit att accepteras.

Enligt överenskommelsen för mobil ATK framgår att nyttjande och resultatet av användningen av mobila ATK-vagnar regelbundet ska redovisas till Trafikverket. Statistik avseende användning av mobil ATK skickas månadsvis från polisregionerna till UC Mitt som sammanställer statistiken och skickar den till beredningsgruppen för ATK-rådet där eventuella avvikelser följs upp och redovisas muntligt.

UC Mitt efterfrågar användningstid för vagnarna om den inte skickas in. UC Mitt delger information till de som hanterar mobil ATK och alla regionernas utsedda representanter i nationella trafikrådet. Polisregionerna får även återkoppling från ATK-sektionen i Kiruna gällande praktiska frågor i samband med användningen av mobil ATK.

Totalt ska de mobila ATK-vagnarna användas 6 000 timmar/år. För att trafiksäkerhets-effekten ska uppnås ska varje ATK-vagn användas ca 33 timmar/månad. Enligt den statistikredovisning som internrevisionen tagit del av har vagnarna per december 2019 använts 6 844 timmar. En genomgång av statistiken visar att majoriteten av vagnarna används i enlighet med det fastställda antalet timmar eller mer varje månad. Antal användningstimmar varierar mellan 12 till 132 timmar per månad. Vidare framgår att vissa av de mobila ATK-vagnarna på grund av tekniskt fel eller resursbrist inte har nyttjats under delar av 2019. Trots variation av antalet användningstimmar per mobil ATK uppnås årsmålet för användningstimmar som helhet.

Vad gäller samråd utöver ATK-rådet har vid intervjuer framkommit att det inte finns någon nationell enhetlig samrådsstruktur mellan Polismyndigheten och Trafikverket. Detta bl.a. som en effekt av att myndigheternas territoriella ansvarsfördelning skiljer sig åt. Exempel finns dock på väl fungerande samverkan som en effekt av enskilda befattningshavares initiativ.

I granskningen framkom att de mobila ATK-vagnarna hanteras av poliser. Vid intervjuer har klarhet inte kunnat nås om kravet enligt FAP 331-9 på att det ska vara en polis som ansvarar för mätningen baseras på en författningsgrund, eller om det tagits fram specifikt inom Rikspolisstyrelsen. Frågan om relevansen av kravet på polis för hantering av mobil ATK har förts fram till beredningsgruppen för ATK-rådet där det framkom att Polismyndigheten själva behövde utreda frågan vidare.

Utöver FAP 331-9 och överenskommelserna finns inga ytterligare anvisningar om vilka kriterier som ska beaktas vid utplacandet av mobil ATK. Information om vad som styr användningen av mobil ATK återfinns i överenskommelsen för mobil ATK. I strategin för trafik som metod nämns ATK. De krav som enligt FAP ställs på utbildning samt att en operatör måste vara polis gör att det i varierande omfattning är svårt att upprätthålla verksamheten vid såväl planerad som oplanerad frånvaro. Vid intervjuer har framförts önskemål om en större tydlighet kring vad som gäller vid utplacering och användning av mobil ATK.

Genomförda intervjuer med de regionalt ansvariga för verksamhetsområdet trafik visar att variationer finns på hur den trafikrelaterade verksamheten är organiserad. Den organisationsstruktur som Genomförandekommittén la fast i sitt s.k. detaljbeslut¹² gäller i vissa regioner, medan andra valt att organisera trafikverksamheten på annat sätt. En konsekvens av detta är att ledning och styrning av mobil ATK varierar mellan regionerna, vilket bl.a. skapar utrymme för personrelaterad och intressebaserad användning av de mobila ATK-vagnarna. I vissa fall kan detta även skapa en sårbarhet då verksamheten blir starkt individberoende. I de fall där ansvaret för mobilt ATK ligger på LPO och operatörerna har detta som en tillikauppgift, innebär detta att denna verksamhet konkurrerar med IGV-verksamhet.

Utbildning av operatörer kan ske lokalt under förutsättning att polisregionen har egen instruktör. Minskningen av antalet operatörer har inneburit att polisregionerna i allt större utsträckning måste ta hjälp av varandra för att kunna utbilda operatörer. Även denna möjlighet har kommit att bli alltmer begränsad.

¹² Beslut om huvuddragen i den nya Polismyndighetens detaljorganisation, beslut maj 2014.

Bedömning

I samband med ATK 2.0 kan det finnas behov att Polismyndigheten tillsammans med Trafikverket prövar om nuvarande skrivning i överenskommelsen om mobil ATK är relevant. Detta med huvudsakligt syfte att utreda om mobil ATK utöver att bidra till ett utökat trafiksäkerhetsarbete, också ska kunna användas som ett verktyg i polisens trygghetsskapande arbete.

Internrevisionen bedömer vidare att det finns ett behov att tydliggöra den strategiska styrningen för mobil ATK.

Internrevisionen bedömer att nuvarande skrivning med innebörd att endast en polis kan vara operatör av mobil ATK utgör ett hinder för ett ändamålsenligt utnyttjande polisiära resurser. En möjlighet för annan polisanställd än polisman att vara operatör skulle innebära att resurser kan frigöras för uppgifter som kräver polisiär kompetens.

Rekommendation 4.2

Gul – Mindre väsentlig brist

Internrevisionen rekommenderar att processägaren för brottsförebyggande arbete (BF):

- genomför en översyn av FAP 331-9 för att utreda om nuvarande skrivning med innebörden att endast en polis kan vara operatör av mobil ATK kan ändras genom beslut av Polismyndigheten.
- genomför en översyn av styrdokumentet för mobilt ATK i syfte att tydliggöra den strategiska styrningen för mobil ATK.

Konsekvensen av om rekommendationerna inte följs är att det finns risk för att ATK-verksamheten inte bedrivs på det mest effektiva sättet vilket kan medföra negativa konsekvenser för verksamheten.

5 Sammanfattande bedömning av revisionsfrågan

Efter genomförd granskning bedömer internrevisionen att Polismyndigheten och Trafikverket behöver göra en översyn av överenskommelserna avseende ATK-verksamheten i samband med det utvecklingsarbete som ska ske inom projektet ATK 2.0. Vad gäller styrdokument anser internrevisionen att behov av revidering för att tydliggöra styrningen av mobil ATK.

I granskningen har förbättringsmöjligheter noterats exempelvis gällande ärendehantering som förutsätter författningsändringar. Detta skulle då också medföra att polisiära resurser frigörs för andra uppgifter där krav ställs på poliskompetens.

Avslutningsvis anser internrevisionen efter genomförd granskning att verksamheten vid ATK-sektionen i Kiruna har en etablerad och väl fungerande rutin för medarbetardrivet arbete som bidrar till att utveckla verksamheten.



Pirkko Nylund



Stellan Söderman



Datum
2020-11-24

Beslutsprotokoll
RPC 157/2020

Diariernr, ärende
A478.377/2019

Saknr
977

Beslutande Rikspolischefen Anders Thornberg	Föredragande Polisintendenten Stefan Eurenus
Övriga som deltagit i den slutliga handläggningen Avdelningschefen Johan Olsson ✓ Avdelningschefen Martin Valfridsson ✓ Avdelningschefen Gunilla Hedwall ✓ Tf. internrevisionschefen Pirkko Nylund ✓	
Ärende Beslut om åtgärder med anledning av internrevisionens granskning av automatisk trafiksäkerhetskontroll.	
Beslut Internrevisionen har granskat Polismyndighetens verksamhet för automatisk trafiksäkerhetskontroll och granskningen har resulterat i tre rekommendationer. Utifrån dessa har nationella operativa avdelningen lämnat förslag till åtgärder som därefter har beretts vid rikspolischefens kansli. Åtgärder med anledning av rekommendation 3.1 Nationella operativa avdelningen ska inom ramen för arbetet i ATK-rådet ¹ genomföra en översyn av de överenskommelser som reglerar samverkan om automatisk trafiksäkerhetskontroll mellan Polismyndigheten och Trafikverket. Ansvarig för åtgärdens genomförande är chefen för nationella operativa avdelningen och åtgärden ska vara klar senast den 1 april 2021. Åtgärder med anledning av rekommendation 4.1 Nationella operativa avdelningen ska ta fram nödvändigt underlag för en bedömning av om Polismyndigheten bör hemställa om författningsändringar som ger annan än polisman befogenhet att utfärda föreläggande om ordningsbot. Underlaget ska innehålla en analys av fördelar och nackdelar med samt konsekvenser av författningsändringar. Ansvarig för åtgärdens genomförande är chefen för nationella operativa avdelningen och åtgärden ska vara klar senast den 31 dec 2021. Åtgärder med anledning av rekommendation 4.2 Nationella operativa avdelningen ska i samråd med rättsavdelningen utreda behovet av och förutsättningarna för att annan än polisman kan vara operatör av en mobil enhet för automatisk trafiksäkerhetskontroll. Därutöver ska nationella operativa avdelningen, när projektet ATK 2.0 ² har tagit ställning till om nya mobila enheter ska utvecklas, genomföra en revidering av relevanta styrdokument.	

¹ Gemensamt samarbetsorgan mellan Trafikverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för systemet med automatisk trafiksäkerhetskontroll.

² Nästa generation av systemet för automatisk trafiksäkerhetskontroll.

2020-11-24

AA478.377/2019

Ansvarig för åtgärdernas genomförande är chefen för nationella operativa avdelningen och åtgärderna ska vara genomförda senast den 31 december 2021.

Finansiering

-

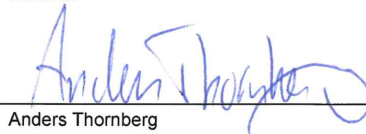
-

Vid protokollet

Justeras



Stefan Eurenus



Anders Thornberg

Sändlista

Samtliga avdelningar och polisregioner
Internrevisionen

Kopia till

Arbetstagarorganisationerna
Skyddsorganisationen