

Utlåtande 2007:147 RII (Dnr 314-2273/2007)

## **Införandestrategi för ISA (Intelligent stöd för anpassning av hastigheten) i Stockholms stad**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
ISA införs i alla stadens egna/leasade fordon med målsättningen att alla fordon har ISA senast 2010 i enlighet med detta utlåtande.

**Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund** anför följande.

### *Ärendet*

Intelligent stöd för anpassning av hastigheten (ISA) är en viktig trafiksäkerhetsåtgärd. Det är ett fordonsbaserat, tekniskt stödsystem som ger föraren hjälp att inte överskrida hastighetsgränsen. Trafikkontoret har tidigare genomfört försök med ISA i några av kontorets fordon. Detta har redovisats för nämnden. Trafikkontoret fick då i uppdrag att ta fram en införandestrategi för ISA i stadens egna fordon.

Trafikkontorets förslag är att ISA införs successivt i en rimlig takt i stadens fordon. Införandetakten blir till stor del beroende av vilka ISA-system som finns att tillgå och priset för dessa. För att stimulera leverantörsmarknaden bör snarast en ramavtalsupphandling genomföras i samarbete med andra stora aktörer som t.ex. Vägverket. Stockholm kommer 2009 att stå som värd för en världskongress inom Intelligent Transport System (ITS). ISA är en viktig satsning inom ITS-området inför kongressen.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, brand- och räddningsnämnden, fastighetsnämnden, Stockholms Stadshus AB (Stockholms Stads Parker-

ings AB, Stockholm Vatten AB, Stockholms Hamn AB) samt stadsdelsnämnderna Hässelby-Vällingby, Norrmalm och Farsta.

*Stadsledningskontoret* är positivt inställt till ett införande av olika åtgärder som syftar till att öka trafiksäkerheten som till exempel ISA. Vägverket arbetar på nationell nivå med att stödja införandet av ISA. På EU-nivå finns också ISA på agendan som ett viktigt inslag i den framtida trafiksäkerhetspolitiken.

*Brand- och räddningsnämnden* anser att ISA-utrustning kan ha en positiv effekt på åttlydnaden av hastighetsgränserna, men att utryckningsfordon normalt ej utrustas med ISA-utrustning och att de av brandförsvarets övriga fordon som inte är utryckningsfordon, förses med ISA-utrustning endast om de inte alls skall användas för utryckning.

*Fastighetsnämnden* anser att det är bra att staden är med och driver på utvecklingen av den här typen av system som kan medföra att trafiksäkerheten förbättras genom minskad medelhastighet och därmed också minskad bränsleförbrukning.

*Stockholms Stads Parkerings AB* är positivt inställt till ett införande av olika åtgärder som syftar till att öka trafiksäkerheten, exempelvis ISA och alkolås.

*Stockholm Vatten AB* ser positivt på detta förslag och har inget att erinra vad gäller införandet, finansiering eller framtida utveckling av ISA-systemet.

*Stockholms Hamn AB* är positiv till förslaget, då ISA kan innebära en ytterligare minskning av bränsleförbrukningen, vilket är till gagn för miljön. Det är dock viktigt att införandet av ISA inte innebär att andra åtgärder t.ex. införandet av alkolås som också är väl så viktigt för säkerheten inte av ekonomiska skäl bortprioriteras.

*Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd* anser att ISA-systemet ger fördelar i form av ökad trafiksäkerhet och minskade driftskostnader utan att göra avkall på framkomligheten. Nämnden ställer sig därför positiv till ett införande av systemet.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* har inget stort bilinnehav (4 fordon juni 2006) men ställer sig positiv till införandet av ISA-system i stadens egna fordon.

*Farsta stadsdelsnämnd* anser att det är en angelägen åtgärd att införa ISA i stadens fordon och att det är bra att organisationen av detta samordnas med införande av alkolås och miljöbilar.

### *Mina synpunkter*

Intelligenta stöd för anpassning av hastigheten (ISA) är ett samlingsnamn på hjälpmedel som kan bidra till en bättre trafiksäkerhet genom att hjälpa förare att hålla gällande fastighetsgränser. Kommunfullmäktige fattade 2005 beslut om att stadens samtliga bilar ska ha ISA-system före 2010. ISA-system finns i olika utföranden, men gemensamt för dem är att informera föraren om gällande hastighetsgräns och varna vid fortkörningar.

Trafikkontoret har tillsammans med Vägverket och Solna genomfört försök med ISA. Resultaten av dessa försök har redovisats för trafiknämnden och kontoret gavs vid det tillfället i uppdrag att ta fram en strategi för införandet av ISA i stadens övriga fordon.

I föreliggande ärende föreslås att ISA införs successivt i stadens fordonspark. En avgörande faktor för hur snabbt detta kommer att kunna ske är tillgången på ändamålsenliga ISA-system och kostnaden för dessa. För att stimulera leverantörsmarknaden bör en ramavtalsupphandling genomföras i samarbetet med andra stora aktörer som till exempel Vägverket. Vid införandet av ISA är det viktigt att hänsyn tas till räddningstjänstens speciella behov och förutsättningar så att inte deras uttryckningar försvåras.

Trafiken är en viktig del i varje levande, tillgänglig och dynamisk stad. En välplanerad och välfungerande trafik bidrar på många sätt till skapandet av en trygg och miljövänlig stad, den hjälper människor att få sina livspussel att gå ihop och den är en direkt förutsättning för stadens utveckling och tillväxt. Detta är bakgrunden till att trafiken ibland beskrivs som stadens blodomlopp.

När många människor bor på en begränsad yta är det dock oundvikligen så att det ibland uppstår målkonflikter mellan olika trafikslag. En viktig politisk uppgift är att i bästa möjliga mån begränsa dessa konflikter. Detta kan bland annat ske genom att antalet förare som överträder hastighetsbegränsningarna på olika sätt minskas. Inte minst i miljöer där fotgängare och cyklister är hänvisade till samma gatuutrymme som bil- och busstrafiken bidrar detta till en bättre trafiksäkerhet och en jämnare trafikrytm. Därför är ISA viktigt. På sikt kan ISA och andra ITS-lösningar bidra till ett minskat behov av fysiska åtgärder för att minska hastigheterna, något som vore positivt bland annat eftersom det förbättrar arbetsmiljön för stadens bussförare.

Jag är positivt inställd till ett införande av ISA i enlighet med den införandestrategi som trafikkontoret tagit fram. ISA skapar inte bara mer trygghet i trafiken, systemet bidrar även till en bättre miljö. Bränslebesparingar och minskat slitage uppnås genom ett lugnare körsätt och lägre hastigheter. Enligt trafikkontorets bedömning innebär detta besparingar som överstiger projektets kostnad på åtta miljoner kronor. Om två år står Stockholm värd för Världskongressen inom intelligenta transportsystem och tjänster (ITS), ett årligen återkommande arrangemang som vart tredje år hålls i Europa. Stadens satsningar på ISA är slutligen även en viktig del i det förberedande arbetet inför denna viktiga händelse.

#### *Bilaga*

Reservationer m.m.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

ISA införs i alla stadens egna/leasade fordon med målsättningen att alla fordon har ISA senast 2010 i enlighet med detta utlåtande.

Stockholm den 7 november 2007

På kommunstyrelsens vägnar:  
KRISTINA AXÉN OLIN

Mikael Söderlund

*Anette Otteborn*

## ÄRENDET

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade den 15 maj 2007 att rekommendera kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att införa ISA enligt kontorets förslag.

**Trafik- och renhållningsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 2 maj 2007 är i huvudsak av följande lydelse.

Intelligent stöd för anpassning av hastigheten (ISA) är en viktig trafiksäkerhetsåtgärd. Det är ett fordonsbaserat, tekniskt stöd system som ger föraren hjälp att inte överskrida hastighetsgränsen. Trafikkontoret har tidigare genomfört försök med ISA i några av kontorets fordon. Detta har redovisats för nämnden. Trafikkontoret fick då i uppdrag att ta fram en införandestrategi för ISA i stadens egna fordon.

Trafikkontorets förslag är att ISA införs successivt i en rimlig takt i stadens fordon. Införandetakten blir till stor del beroende av vilka ISA-system som finns att tillgå och priset för dessa. För att stimulera leverantörsmarknaden bör snarast en ramavtalsupphandling genomföras i samarbete med andra stora aktörer som t.ex. Vägverket. Stockholm kommer 2009 att stå som värd för en världskongress inom Intelligent Transport System (ITS). ISA är en viktig satsning inom ITS-området inför kongressen. Kontoret föreslår att nämnden beslutar att rekommendera kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att införa ISA enligt kontorets förslag.

#### *Bakgrund*

Ett stort trafiksäkerhetsproblem i tätorter, bl.a. i Stockholm, är bilförarnas bristande hastighetsanpassning i förhållande till gatumiljöns utformning. I blandtrafik är fotgängare och cyklister hänvisade till samma gatuutrymme som biltrafiken, vilket skapar trafiksäkerhetsproblem om inte trafikmiljön anpassas eller andra åtgärder vidtas.

Intelligent hastighetsanpassning (ISA – Intelligent stöd för anpassning av hastigheten) är ett samlingsnamn för system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser. ISA-system finns i många varianter, men de grundläggande funktionerna är att informera föraren om gällande hastighetsgräns och varna vid förekommande fortkörningar. Olika ISA-system har olika effekt på hastigheten, men de relativt ”snälla” system som testats i Sverige har minskat förekommande fortkörningar med cirka 20-40 procent.



ISA-system med aktiv gaspedal.



Informierande ISA-system.

En positiv bieffekt av ISA är de bränslebesparingar och minskat slitage som uppnås på grund av lugnare körsätt och lägre hastigheter. På sikt kan ISA och andra IT-lösningar i trafiken förväntas komplettera eller ersätta fysiska lösningar som t.ex. farthinder av olika slag.

Vägverket i Borlänge har i samarbete med fyra kommuner genomfört storskaliga försök med ISA under 1999-2002 med mycket goda resultat. Medelhastigheten för ISA-bilarna i försöken sjönk med 3-4 km/tim. Även små hastighetsförändringar är av stor betydelse för trafiksäkerheten. Vägverket bedömer att trafiksäkerheten skulle kunna förbättras med 20 procent vid ett införande av ISA i många fordon. ISA har också testats i ett antal andra försök med goda resultat.

I kommunfullmäktiges beslut om trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad för åren 2005 – 2010 anges att stadens målsättning är att alla stadens bilar ska ha ISA-system före 2010.

Vägverket arbetar på nationell nivå med att stödja införandet av ISA, och på EU-nivå finns ISA på agendan som ett viktigt inslag i den framtida trafiksäkerhetspolitiken.

#### **Försöksverksamhet med ISA i Stockholm**

Nämnden gav den 22 april 2003 kontoret i uppdrag att fortsätta utvecklingsarbetet för införande av ISA. Kontoret har drivit ett försöks- och utvecklingsprojekt för att införa ISA i Stockholm. Projektet har drivits i samverkan med Vägverket Region Stockholm och Solna stad. Detta projekt har slutförts och resultatet redovisats för trafiknämnden. Totalt utrustades 20 bilar med ISA, varav 15 var stadens.

De sammanfattade resultaten var att en majoritet av användarna var positiva och att en markant minskning av antalet hastighetsöverträdelser uppnåddes. Men, det fanns flera brister i teknik och indata hos det prövade systemet t.ex. kan inte uppdateringar av kartadata skickas till fordonen. I detta skede konstaterades att för att ISA ska kunna införas i större skala behöver en införandestrategi tas fram.

#### **Uppdrag att ta fram en införandestrategi**

Kontoret har redovisat försöksverksamheten och utvärderingen för nämnden. I samband med den redovisningen beslutade nämnden 2005-12-13 att ge kontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till införandestrategi för ISA i Stockholm.

## *Trafikkontorets redovisning*

### **Så fungerar ISA**

ISA är ett fordonsbaserat system som ger information till föraren när hastighetsgränsen överskrids. Den utrustning som användes i kontorets försök ger föraren en signal i gaspedalen när hastighetsgränsen överskrids. Utrustningen går att ställa in så, att det antingen blir ett motstånd i gaspedalen eller så att den vibrerar. Det finns andra sätt att med ISA informera förarna om att de kör för fort, t.ex. genom en ljud- eller ljussignal på instrumentbrädan.

För att ISA ska kunna fungera behövs en digital karta med hastighetsgränserna inlagda. Den kartan bygger på information från kontorets lokala vägdatabas, i vilken hastighetsgränserna finns inlagda. I bilarna behövs ett positionerings- och navigations-system som känner av var bilen befinner sig och i vilken riktning den är på väg. En dator räknar ut med vilken hastighet föraren kör. Den framräknade verkliga hastigheten jämförs med hastighetsgränsen i kartan. Om hastighetsgränsen överskrids får föraren en signal om det via gaspedalen eller på annat sätt.

### **Övergripande upplägg för ISA-införande**

Kontoret har tagit fram en införandestrategi. Strategin i sin helhet finns på i bilaga 1. Generellt föreslås ett successivt införande i en rimlig takt, där utfallet kring införandet till stor del beror på vilka ISA-system som kan fås när och till vilket pris. Viktigt för införandeprocessen är också att kontoret kan ge kunskapsstöd om ISA för förvaltningar och bolag så att det leder till konkreta beställningar och installationer och väl fungerande användning.

### **Typ av ISA-system**

Det finns många olika ISA-system med olika funktionalitet och effekt. Från nästan "verkningslösa" rent informerande system till system som i princip omöjliggör all fortkörning. För att få en lämplig avvägning mellan målen kring effekt och acceptans, och samtidigt vid upphandling kunna få flera bra anbud, bör man vara öppen för i princip alla ISA-varianter som har förutsättningar att uppnå både effekt och acceptans. En tydlig specificering av en viss ISA-funktion, t.ex. aktiv gaspedal, kan leda till mycket få anbud och utrustning som är dyr i inköp och drift. Denna öppenhet kan även möjliggöra upphandlingssamarbete med andra ISA-köpare.

### **Upphandling av ISA-system och transporter med ISA**

Som upphandlingsstrategi förordar kontoret att staden snarast skriver ramavtal med en eller flera ISA-leverantörer som uppfyller de krav som bör ställas. Ramavtalen ska möjliggöra successiva avrop i olika stora volymer.

För att få fler och bättre anbud, genom större volymer, bör ett samarbete med bl.a. Vägverket och Göteborgs stad utvecklas. Kontoret har inlett sådana kontakter och fått positivt gensvar. En upphandling av ramavtal bör inledas under förutsättning att nämnden beslutar om genomförande av förslaget till strategi för införande av ISA.

## Kostnader och finansiering

### Kostnader

De centrala kostnaderna för upphandling, central samordning, hastighetsdata, information, uppföljning m.m. kan vid ett successivt införande under 2007-2010 uppskattas till 1,5 miljon kronor per år. Kostnaderna är till stor del beroende av ambitionsnivå kring införetakten av ISA. För att få ut ISA på merparten av förvaltningar och bolag krävs kraftfulla satsningar från centralt håll.

Inköpskostnaderna för själva ISA-utrustningen kan uppskattas till cirka åtta miljoner kronor. Vid denna beräkning har antagits en kostnad per utrustning på 8 000 kronor. Driftskostnad per fordon bör understiga 500 kronor per fordon och år. På plussidan finns förutom trafiksäkerhetseffekter även besparingar på bränsle och slitage. Kontoret bedömer att denna besparing är större än driftskostnaden.

Den högre inköpskostnaden för ett fordon med 8 000 kronor som ISA ger kan jämföras med kostnaden andra trafiksäkerhetsutrustningar i fordon som klassas som säkra. Kostnaderna för ISA kommer att minska i takt med att marknaden för ISA växer och nya utrustningar utvecklas. Eftersom en viktig uppgift är att driva på denna utveckling genom att gå före har kontoret valt att göra kostnadsberäkningarna med högre kostnad än vad en ISA-utrustning på sikt kommer att kosta.

De totala kostnaderna för att införa ISA i 1 000 fordon kan därmed uppskattas enligt följande. I juni förra året hade staden drygt 1 200 fordon:

År	Centrala kostnader (tkr)	Fordonsutrustning (tkr)	Totalt (tkr)
2008	1500	2000	3 500
2009	1500	2000	3 500
2010	1500	2000	3 500
Summa	4 500	6 000	10 500

### Intern finansiering

Kontoret bedömer att det är lämpligt att kontoret står för central hantering av upphandling, central samordning, hastighetsdata, information, uppföljning m.m. Respektive förvaltning och bolag bör i framtiden stå för inköp och drift av själva ISA-systemen till sina fordon. För att få igång ISA-införandet och för att säkerställa motfinansiering av KLIMP-ansökan (se nedan), föreslås de första 250 ISA-systemen finansieras helt via Trafikkontoret, samt att följande installationer under 2008-2009 delfinansieras till 50 procent via Trafikkontoret.

### Extern finansiering

Extern delfinansiering kan skynda på införandet inom Stockholms stad. Dels för att mer pengar kommer in, men även för att ISA kan bli mer attraktivt genom nya funktioner, intressanta samarbeten och mer plats i media. Detta kommer att göra det lättare att motivera förvaltningar och bolag att installera ISA i sina fordon.

En sådan funktion är t.ex. ett stöd för förarna att köra sparsamt, vilket ger både miljöeffekter och kostnadsbesparingar. Finansiering har sökts från Naturvårdsverkets Klimatinvesteringsprogram (KLIMP) för att kombinera sparsam körning med ISA.



Diskussioner om att delta i EU:s sjunde ramprogram förs med bl.a. Vägverket. Kontoret anser att Stockholms stad bör söka extern finansiering.

### **Hastighetsdata**

ISA-system behöver förses med aktuell indata kring gällande hastighetsgränser. Eftersom stadens fordon även kör på vägar utanför staden, behövs även data för kringliggande områden. Här föreslås att Stockholms lokala vägdata (LV) lämnar data till den nationella databasen (NVDB). Då kan ISA-leverantörer hämta ISA-data för hela Sverige från NVDB, i ett och samma format. Detta kommer att ge fler möjliga leverantörer, underlätta upphandlingssamarbete och ge mer kostnadseffektiva lösningar.

Stockholms stad behöver prioritera att färdigställa några system och rutiner kring hur hastighetsgränser och lokala trafikföreskrifter kopplas till lokala vägdata och samt kvalitetssäkring av hastighetsgränser i de digitala systemen.

För att inte ISA-införandet ska fördröjas på grund av bristande indata bör samtliga dessa funktioner färdigställas under 2007.

### **Information**

Informationsaktiviteter är en viktig del av ISA-införandet i Stockholm, dels internt till de förvaltningar och bolag som ska skaffa ISA till sina fordon och transporter, dels externt i syfte att hitta samarbetspartners kring upphandling, teknik, hastighetsdata, finansiering m.m. samt till transportleverantörer till Stockholms stad.

### **Världskongressen i Stockholm 2009 (ITS 2009) om intelligenta transportsystem**

Världskongressen för ITS (Intelligenta Transportsystem) ska hållas i Stockholm 2009. Stockholms stad deltar aktivt i samverkan inför världskongressen. De svenska aktörerna kring ITS World Congress 2009 har enats om att kongressen ska användas som drifkraft för samarbeten och satsningar på ITS-tillämpningar både före, under och efter själva kongressen. ISA är en bra ITS-tillämpning som staden kan visa upp i samband med kongressen. ISA är därmed en viktig satsning inom ITS-området som bör prioriteras, vilket också kontoret föreslår i tjänsteutlåtandet till denna nämnd. Detta kan också nyttjas som en viktig drivkraft och skyltfönster för framsteg inom ISA-området.

### **Organisation**

Det är lämpligt att ISA-införandet samordnas av Trafikkontoret. I detta ingår att administrera ramavtalsupphandlingar, information, hastighetsdata m.m. samt att ge stöd till förvaltningar i samband med avrop, installationer och drift.

Samtliga förvaltningar och bolag med egna, leasade eller köpta fordon eller transporttjänster knyts upp till ett ISA-nätverk. Detta sker genom fordonsansvariga och upphandlingsansvariga på respektive enhet. Organisationen samordnas på lämpligt sätt med miljöbilar och med införandet av alkoholås.

Extern samverkan sker med Vägverket, andra ISA-köpare samt med aktuella leverantörer och externa finansiärer.

### **Tidplan**

Under 2007 fortsätter påbörjat arbete med hastighetsdata, upphandlingssamarbeten, extern finansiering m.m. Under förutsättning att beslut fattas om genomförande av

ISA-strategin, görs så snart som möjligt ramavtalsupphandling och informationsinsatser mot förvaltningar och bolag.

Ramavtal med leverantörer bör tecknas i början av 2008, så att avrop och installationer kan ske med full kraft under 2008-2009. Årliga avstämningar görs av antalet ISA-fordon som grund för anpassningar av insatser kring information och stödinsatser.

Under 2007 utvecklas även rutiner för försörjning av hastighetsdata samt övriga centrala funktioner för drift, support och uppföljning. Dessa funktioner måste vara i operativt drift till årsskiftet 2007/2008

Från den 1/5 2008 bör det vara möjligt att ställa krav på ISA-system vid upphandlingar av transporter.

## **Effekter**

### **Trafiksäkerhet**

Kontoret bedömer att ISA kommer att minska hastighetsöverträdelserna i stadens egna transporter med 30 procent. Denna bedömning bygger på erfarenheterna från kontorets försök med ISA i några av kontorets fordon samt från Vägverkets storskaliga försök. I takt med att antalet ISA-fordon ökar i trafiken kommer effekten på övrig trafik så småningom att märkas. När antalet ISA-fordon blir tillräckligt stort kommer effekterna av ISA-fordonens hastighet att slå igenom även på övriga fordons hastighet. Vägverket har, utifrån de storskaliga försök som genomförts, bedömt att ISA har potential att förbättra trafiksäkerheten med 20 procent.

ISA är också en trafiksäkerhetsåtgärd som har potential att minska behovet av investeringar i hastighetsdämpande åtgärder i trafikmiljön. När antalet ISA-fordon blivit tillräckligt stort sjunker hastighetsnivån i hela trafiksystemet. Då blir det också mindre behov av att göra sådana investeringar av trafiksäkerhetsskäl.

### **Framkomlighet**

ISA försämrar inte framkomligheten. Medelhastigheten för bilar som har ISA installerat blir lägre, vilket gynnar trafiksäkerheten. Trots det visade utvärderingarna i Vägverkets storskaliga försök att restiden för ISA-förarna inte var längre än för andra förare, snarare tvärtom. ISA-förare kör i ett jämnare tempo och planerar körningen bättre. Det betyder bl.a. att det inte blir lika många stopp.

### *Trafikkontorets förslag*

Kontoret förslår att Stockholms stad beslutar att införa ISA i alla stadens egna/leasade fordon med målsättningen att alla fordon har ISA senast 2010. Kontoret föreslår vidare att krav ställs på ISA-utrusning vid upphandling av transporter från och med den 1/5 2008. Med denna tidplan kan storskalig tillämpning av ISA visas upp som en bra ITS-tillämpning på världskongressen 2009.

För att kunna genomföra införandet bör trafik- och renhållningsnämnden pekats ut som sammanhållande för införandet. Pengar bör avsättas i trafik- och renhållningsnämndens verksamhetsplan med fyra miljoner kronor per år under åren 2008, 2009 och 2010 till införandet. Denna summa räcker till central samordning, upphandling, stöd och information etc. samt till full finansiering av 250 fordon och finansiering av hälften av kostnaderna för resten av fordonen. Den resterande hälften av kostnaderna

föreslås respektive förvaltning och bolag stå för. Kontoret föreslår att extern finansiering söks för ISA-införandet. Om sådan finansiering erhålls minskar kostnaderna för staden.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att rekommendera kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att införa ISA enligt kontorets förslag.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, brand- och räddningsnämnden, fastighetsnämnden, Stockholms Stadshus AB (Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholm Vatten AB, Stockholms Hamn AB) samt stadsdelsnämnderna Hässelby-Vällingby, Norrmalm och Farsta.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 september 2007 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Bakgrund*

I Stockholm och andra större orter utgör bilförarnas bristande hastighetsanpassning ett stort trafiksäkerhetsproblem. Intelligent stöd för anpassning av hastigheten (ISA) är ett samlingsnamn för system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser. ISA-system finns i olika utföranden, men gemensamt för dem är att informera föraren om gällande hastighetsgräns och varna vid förekommande fortkörningar.

I kommunfullmäktiges beslut om trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad för åren 2005-2010 står det att stadens målsättning är att alla stadens bilar ska ha ISA-system före 2010. Trafikkontoret har tillsammans med Vägverket och Solna stad bedrivit försöksverksamhet med ISA-utrustade bilar. Resultatet visade på en markant minskning av antalet hastighetsöverträdelser.

#### *Ärendet*

Trafikkontoret har tagit fram en införandestrategi för ISA i Stockholm. Förslaget till strategi innebär en successiv införande av ISA-system i Stockholms stads fordonspark. Målsättningen är att stadens fordon ska vara utrustade med ISA senast 2010. För att hålla nere kostnaderna föreslås samarbete med Vägverket och Göteborgs stad. Kostnaderna beräknas till cirka åtta miljoner kronor. Trafikkontoret bedömer att besparingar beträffande lägre bränsleförbrukning samt mindre slitage blir större än kostnaderna för att införa systemet.

#### *Ärendets beredning*

Detta ärende har beretts inom stadsdirektörens stab.

#### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Stadsledningskontoret är positivt inställt till ett införande av olika åtgärder som syftar till att öka trafiksäkerheten som till exempel ISA. Vägverket arbetar på nationell nivå med att stödja införandet av ISA. På EU-nivå finns också ISA på agendan som ett viktigt inslag i den framtida trafiksäkerhetspolitiken. Stadsledningskontoret tillstyrker därför förslaget till införandestrategi för ISA.

## **Brand- och räddningsnämnden**

**Brand- och räddningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2007 att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Brandförsvarets** tjänsteutlåtande daterat den 13 juni 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### **Sammanfattning**

Brandförsvaret har av kommunstyrelsen givits möjlighet att yttra sig över Trafikkontorets förslag till införandestrategi för ISA (Intelligent stöd för anpassning av hastigheten).

Trafikkontorets förslag innebär ett successivt införande, i stadens fordon, av ett fordonsbaserat system som ger föraren av fordonet hjälp med att inte överskrida gällande hastighetsgräns.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts på avdelningen för Teknisk service.

### **Bakgrund**

Trafikkontorets förslag innebär att stadens samtliga fordon successivt ska utrustas med tekniska system som hjälper föraren att hålla gällande hastighetsgränser. Om hastigheten överskrids så varnas föraren med ljud- eller ljussignaler, vibrationer eller motstånd i gaspedalen.

För att ISA ska fungera krävs tillgång till en digital karta där gällande hastighetsgränser finns inlagda. I bilarna behövs vidare ett positionerings- och navigationssystem som känner av var bilarna är och i vilken riktning som de kör. En dator räknar sedan ut bilens hastighet som jämförs med de inlagda hastighetsgränserna i kartan. Om hastighetsgränsen överskrids så får föraren information om detta via gaspedalen eller på annat sätt.

Förslagets målsättning innebär att samtliga stadens egna/leasade fordon ska vara utrustade med ISA senast 2010.

### **Förvaltningens förslag**

Brandförsvaret har i första hand bedömt förslaget utifrån de speciella förutsättningar som råder beträffande räddningstjänst och framförandet av utryckningsfordon i samband med räddningstjänst.

Enligt bestämmelserna i Trafikförordningen så behöver reglerna om färdhastighet inte följas bland annat då ett fordon används vid brådskande utryckning för räddningstjänst. Detta gäller oavsett om larmanordningar (blåljus och sirén) används eller inte.

Vid framförandet av ett utryckningsfordon vid räddningstjänst krävs att föraren har full uppmärksamhet på övrig trafik. Att i detta läge bli distraherad av en ISA-utrustning skulle säkerligen upplevas som mycket störande och höja stressnivån ytterligare och på så sätt skulle ISA-utrustningen motverka sitt syfte att höja trafiksäkerheten.

Eftersom det i förväg är väldigt svårt att avgöra vilka av brandförsvarets fordon som skulle kunna komma att användas i samband med räddningstjänst, så skulle en ISA-utrustning monterad i ett av brandförsvarets fordon behöva var avstängbar, vilket för-

modligen skulle minska effekten.

Sammanfattningsvis så anser förvaltningen att ISA-utrustning nog kan ha en positiv effekt på åtljdnaden av hastighetsgränserna, men att utryckningsfordon normalt ej utrustas med ISA-utrustning och att de av brandförsvarets övriga fordon som inte är utryckningsfordon, förses med ISA-utrustning endast om de inte alls skall användas för utryckning.

Förvaltningen föreslår att Brand- och räddningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande.

SLUT

## **Fastighetsnämnden**

**Fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2007 att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 6 augusti 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### **Sammanfattning**

I detta tjänsteutlåtande lämnar kontoret synpunkter på trafikkontorets förslag till strategi för införande av ISA (Intelligent stöd för anpassning av hastigheten).

Fastighetskontoret anser att det är bra att staden är med och driver på utvecklingen av den här typen av system som kan leda till minskad bränsleförbrukning, färre olyckor och förbättrad miljö. Kontoret oroar sig dock för konsekvenserna av att kostnaden för att använda stadens egna bilar blir jämförelsevis hög.

#### *Utlåtande*

##### **Bakgrund**

I kommunfullmäktiges beslut om trafiksäkerhetsprogram för Stockholm stad för åren 2005-2010 står att *stadens målsättning är att alla stadens bilar ska ha ISA-system före 2010*. Trafikkontoret har fått i uppdrag att ta fram ett förslag till införandestrategi för ISA i Stockholm. Strategin i sin helhet finns beskriven i bilaga. Fastighetsnämnden ska besvara remissen senast 2007-09-01.

ISA är ett samlingsnamn för system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser. ISA-system finns i många varianter, men grundläggande funktioner är att informera föraren om gällande hastighetsbegränsningar och varna vid förekommande fortkörningar. Olika ISA-system har olika effekt på hastigheten, men de relativt ”snälla” system som har testats i Sverige har minskat förekommande fortkörningar med ca 20-40 procent. En positiv bieffekt av ISA är de bränslebesparingar och minskat slitage som uppnås på grund av lugnare körsätt och lägre hastigheter.

Trafikkontorets förslag är att ISA införs successivt i en rimlig takt i stadens fordon. Införandetakten blir till en stor del beroende av vilka ISA-system som finns att tillgå och priset för dessa. För att stimulera leverantörsmarknaden bör snarast en ramavtalsupphandling genomföras i samarbete med andra stora aktörer som t.ex. Vägverket. Stockholm kommer 2009 att stå som värd för en världskongress inom Intelligent Transportssystem (ITS). ISA är en viktig satsning inom ITS-området inför kongressen.

### **Kostnader och finansiering**

För att få ut ISA på merparten av förvaltningar och bolag krävs kraftfulla satsningar från centralt håll. Inköpskostnaden för själva ISA-utrustningen kan uppskattas till ca åtta miljoner kronor. Vid denna beräkning har antagits en kostnad per utrustning på

8.000 kronor. Driftkostnaden per fordon bör understiga 500 kronor per fordon och år. På plussidan finns förutom trafiksäkerhetseffekter även besparingar på bränsle och slitage. Trafikkontoret bedömer att denna besparing är större än driftkostnaden.

För att få igång inköp och drift av själva ISA-införandet föreslås de första 250 ISA-systemen finansieras helt via Trafikkontoret, samt att följande installationer under 2008-2009 delfinansieras till 50 procent av Trafikkontoret.

Extern delfinansiering kan skynda på införandet inom Stockholm stad. Dels för att mer pengar kommer in, men även för att ISA kan bli mer attraktivt genom nya funktioner, intressanta samarbeten och mer plats i media. Detta kommer att göra det lättare att motivera förvaltningar och bolag att installera ISA i sina fordon.

Finansiering har sökts från Naturvårdsverkets Klimatinvesteringsprogram (KLIMP). För att kombinera sparsam körning med ISA.

### **Kontorets synpunkter**

Avdelningen kund- och kontorservice inom fastighetskontoret ansvarar för 49 fordon, varav 11 fordon disponeras inom en intern gemensam bilpool. Bilpoolen nyttjas av sex olika förvaltningar i tekniska nämndhuset. Resterande fordon hyrs ut på långtidskontrakt till förvaltningarna.

Den ekonomiska bärigheten för bilpoolen är i dagsläget ansträngd genom att nyttjandegraden för bilarna inte är tillräckligt hög. Dessutom är nästan alla bilarna miljöbilar vilka har högre leasingkostnader än vanliga bilar och flertalet bilar har också fördyrande alkoholås. Införandet av ISA kommer ytterligare att höja kostnaden för att använda stadens egna bilar vilket kan innebära att självständiga förvaltningar vill välja andra lösningar.

Kontoret anser att det är bra att staden är med och driver på utvecklingen av den här typen av system som kan medföra att trafiksäkerheten förbättras genom minskad medelhastighet och därmed också minskad bränsleförbrukning.

Det är lämpligt att trafikkontoret står för central hantering av upphandling, central samordning, hastighetsdata, information och uppföljning samt i sin helhet finansierar projektet.

En annan viktig aspekt är att ISA-systemet skall vara lätthanterlig och funktionsmässig. Användarna skall känna sig bekväma med ISA och därmed få en större acceptans för systemet.

Täckningen för hastighetsdata bör motsvara minst Stockholms län. Formatet bör levereras

i välkända, öppna format som kan gillas både av befintliga ISA-leverantörer, navigations- och telekomindustri samt uppfylla nationella och internationella standards och riktlinjer.

*Slut*

## **Stockholms Stads Parkerings AB**

**Stockholms Stads Parkerings AB:s** utlåtande daterat den 8 augusti 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### **Yttrande över remiss om införandestrategi för ISA (Intelligent stöd för anpassning av hastigheten). KS2273/2007**

Stockholm Parkering har fått rubricerade ärende på remiss och vill med anledning därav framföra följande synpunkter.

Bolaget är självfallet positivt inställt till ett införande av olika åtgärder som syftar till att öka trafiksäkerheten, exempelvis ISA och alkolås. Bolaget tillstyrker därför ett genomförande av föreliggande förslag till ISA. Det är bra att motsvarande krav också kommer att ställas på leverantörer av transporter vid nya upphandlingar. Detta kommer mot bakgrund av stadens storlek som inköpare av transporttjänster att påskynda ett bredare genomförande utanför stadens organisation vilket är positivt för en totalt sett ökad trafiksäkerhet.

Bolaget vill dock understryka den stora betydelsen av att det system som väljs, ljud, ljus, vibrationer etc noga provas ut så att det blir allmänt accepterat av de som kör fordonen.

Med vänlig hälsning  
Kjell Karlsson

## **Stockholm Vatten AB**

**Stockholm Vatten AB:s** utlåtande daterat den 30 augusti 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### **ÄRENDET**

Ett stort trafikproblem i tätorter är bilförarnas bristande hastighetsanpassning i förhållande till gatumiljöns utformning. Trafikkontoret har under en tid genomfört försök med ISA i några av kontorets fordon med goda resultat. ISA är ett samlingsnamn för system som hjälper förare att hålla gällande hastighetsgränser. Kontoret fick, efter redovisning av resultatet för nämnden, i uppdrag att ta fram en införandestrategi för ISA i stadens egna fordon.

Anskaffningskostnadens per utrustning beräknas uppgå till ca 8000 kr samt en driftkostnad om ca 500 kr per fordon och år.

Trafikkontorets föreslår följande införandestrategi:

- ISA införs successivt i stadens fordon
- Staden skriver snarast ramavtal med en eller fler ISA-leverantörer
- Kontoret står för den centrala hanteringen av systemet och respektive förvaltning och bolag bör i framtiden stå för inköp och driften av ISA-systemen till sina fordon. För att få igång ISA-införandet föreslås att de första 250 ISA-systemen finansieras helt av trafikkontoret samt att följande installationer under 2008-2009 delfinansie-

ras till 50% via Trafikkontoret.

Trafikkontoret föreslår att nämnden beslutar att rekommendera kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att införa ISA enligt kontorets förslag.

#### **Stockholm Vattens svar**

Stockholm Vatten ser positiv på detta förslag och har inget att erinra vad gäller införandet, finansiering eller framtida utveckling av ISA-systemet.

### **Stockholms Hamns AB**

**Stockholms Hamns AB:s** utlåtande daterat den 18 september 2007 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Angående remissen om införandestrategi för ISA (Intelligent stöd för anpassning av hastigheten)**

KS 2273/2007

Kommunstyrelsen har utsänt rubricerat ärende på remiss till Stockholms Hamn AB (nedan kallat Hamnen) för yttrande.

#### **Bakgrund**

Stockholms Hamnar har som mål att vara Östersjöns ledande hamnar på miljöområdet och vi arbetar utifrån ett helhetsperspektiv för att minska sjöfartens och transportsektorns miljöpåverkan. Vi vill medverka till en ökad miljömedvetenhet i alla led – lokalt, regionalt och globalt samt från vår egen verksamhet till våra kunder och allmänhet.

Hamnen har implementerat ett miljöledningssystem för det systematiska miljöarbetet enligt miljöledningsstandarden ISO 14001:2004 och certifierades i slutet av 2004. Hamnen beaktar i sitt arbete med att identifiera sina mest betydande miljöaspekter de nationella miljömålen samt Stadens uppsatta mål i miljöprogram.

I Stockholms Hamnars arbete med de egna transportererna ingår bl.a. att successivt vid nyinköp köpa miljöbilar. Olika metoder såsom nyttjande av video- telefonkonferenser ses över för att ersätta vissa resor.

#### **Synpunkter**

Hamnen har utifrån den verksamhet bolaget bedriver i Stockholm följande synpunkter på förslaget.

Införandet av ISA kan innebära positiva effekter både för trafiksäkerheten som för miljön. Hamnen är positiv till förslaget då ISA kan innebära en ytterligare minskning av bränsleförbrukningen vilket är till gagn för miljön. Det är dock viktigt att införandet av ISA inte innebär att andra åtgärder t.ex. införandet av alkolås som också är väl så viktiga för säkerheten inte av ekonomiska skäl bortprioriteras. Det är också viktigt med användarvänligheten av systemet för att uppnå de positiva effekterna.

Den tekniska utformningen måste vara fulländad innan systemet kan användas fullt ut då ISA fortlöpande ger föraren korrekt hastighet i den elektroniska informationen.

Det är vidare viktigt att ISA införs successivt och att fortlöpande utvärdering sker. Den tekniska utvecklingen kan antas vara snabb inom området och kan på kort tid leda till att nya bättre system utvecklas. Införandestrategin måste därför kunna omprövas

Avslutningsvis bedömer Hamnen att frågan om att ställa krav på ISA vid upphand-



ling av tjänster med sammanhängande transporter bör avvaktas till ytterligare erfarenheter vunnits.

## **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 augusti att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordförande Birgitta Wahlman m fl (m), *bilaga*.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 3 augusti 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

Intelligent stöd för anpassning av hastigheten (ISA) är ett fordonsbaserat, tekniskt stödsystem som ger bilförare hjälp att inte överskrida hastighetsgränsen. Ur trafiksäkerhetssynpunkt har det visat sig ha god effekt, och i genomförda tester har genomsnittshastigheten minskat med 3-4 km/tim. Vägverket bedömer att ISA skulle minska antalet trafikolyckor med ca 20 procent vid ett storskaligt införande. Stadens försök med ISA har gett positiva resultat, med bland annat en markant minskning av antalet hastighetsöverträdelser. Även andra positiva sidoeffekter har uppnåtts, exempelvis minskad bränsleförbrukning och minskat fordonsslitage. ISA-systemet har inte någon negativ inverkan på framkomligheten i trafiken. Trafikkontoret har föreslagit att ISA införs successivt i en rimlig takt i stadens fordon, med målsättningen att samtliga av stadens egna eller leasade fordon har ISA senast år 2010. Förvaltningen ställer sig positiv till den föreslagna strategin för införandet av ISA.

### *Ärendets beredning*

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik. Ärendet har skickats ut på remiss från kommunstyrelsen.

### *Bakgrund*

Stockholms stad antog den 21 februari 2005 sitt nya trafiksäkerhetsprogram. Beslutet innebär bl a att det är stadens ambition att ISA-utrustning ska installeras i alla stadens fordon senast 2010. Vidare ska staden ställa krav på ISA-utrustning vid alla upphandlade transporter.

Vid Trafik- och renhållningsnämndens möte den 15 maj 2007 behandlades ärendet "Införandestrategi för ISA" (ärende 13). Nämnden beslutade att rekommendera kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att införa ISA enligt kontorets förslag.

### *ISA – Intelligent Stöd för Anpassning av hastigheten*

Systemet fungerar så att bilens position bestäms med hjälp av GPS (Global Positioning System). I bilen finns en dator med en digital karta över testområdet, i vilken hastighetsgränserna är inlagda. Om föraren av fordonet kör för fort, så varnas föraren genom att gaspedalen antingen vibrerar eller ger motstånd. Det finns även andra varningssystem, t.ex. ljud- och ljussignaler på instrumentbrädan.

Stockholms stad har i samverkan med Vägverket Region Stockholm och Solna stad

genomfört ett fältförsök med ISA-utrustade fordon. Resultaten har varit positiva, vilket lett till att man inom staden nu har som ambition att införa ISA i samtliga egna fordon senast år 2010.

#### *Kort sammanfattning av rapporten*

Ca 130 personer har testat ISA-systemet. Resultaten har varit positiva, och visar att:

- Tre av fyra vill ha kvar ISA i tjänstebilen efter försöksperiodens slut.
- Antalet fortkörningar minskade.
- Åtta av tio förare tycker att det var intressant att delta i försöket och att det är bra att organisationerna testar ny teknik.
- Varannan förare anger att de varit mer uppmärksamma med ISA – hastigheterna hålls i högre utsträckning.
- Två av tre förare tycker att körglädjen minskar med ISA.
- Många har angett att det varit ansträngande och frustrerande att köra med ISA. Det har bl.a. handlat om att man känt sig vara i vägen för andra fordon.

De lärdomar Trafikkontoret drog inför ett införande i större skala var bland annat att det måste finnas kvalitetssäkrade kartdatabaser med hastighetsgränser. Tekniken var vidare inte mogen för Stockholms-ISA. Innan val av teknisk lösning och upphandling bör därför ytterligare kunskaper inhämtas om vad som är tekniskt möjligt att genomföra i dagsläget. Det fanns dessutom bara en leverantör av ISA. För att få flera intresserade krävs att en upphandling i stor skala genomförs.

#### *Kostnader och finansiering*

Fordonsutrustning för ISA kostar i dagsläget mellan 3-15 tkr per fordon. Till detta kommer installationskostnader om ca 500-1 500 kr per fordon, samt kostnader för drift, support, ominstallationer vid fordonsbyte m.m. Lägre driftskostnader kostnader i form av minskad bränsleförbrukning, minskat slitage och färre skador uppkommer. Som slutkostnad per fordon anger Trafikkontoret som exempel att man uppskattas betala maximalt 8 tkr per fordon, och där driftskostnaden minskar med ca 500 kr per fordon per år.

De totala kostnaderna för att införa ISA i stadens fordon kan enligt Trafikkontoret uppskattas till ca 10,5 Mkr under en treårsperiod.

I juni år 2006 hade staden drygt 1 200 fordon. För att få igång systemet föreslås dock dels att Trafikkontoret finansierar inköp av de första 250 ISA-systemen, och att följande installationer under 2008-2009 delfinansieras till 50 % av Trafikkontoret.

Förslaget är att Trafikkontoret står för central hantering av upphandling, central samordning, hastighetsdata, information, uppföljning m.m., och att respektive förvaltning och bolag står för merparten av inköpskostnaden av själva ISA-systemen till sina respektive fordon.

Extern finansiering är något som övervägs, bl.a. har finansiering sökts från Naturvårdsverket, och diskussioner förs med Vägverket om att delta i EU-projekt för att få medel från europeiskt håll.

#### *Information*

Informationsaktiviteter planeras internt inom Stockholms stad, med syfte att informera om ISA och dess fördelar samt vilka konsekvenser det får för staden.

Externa informationsaktiviteter planeras, med information om upphandlingar, aktivi-

teter kring extern finansiering och externa samarbeten, samt införandet av ISA.

#### *Organisation*

ISA-införandet samordnas av Trafikkontoret, som administrerar ramavtalsupphandlingar, information, hastighetsdata m.m. samt ger stöd till förvaltningar i samband med avrop, installationer och drift.

Samtliga förvaltningar och bolag med egna, leasade eller köpta fordon eller transporttjänster planeras att knytas upp till ett ISA-nätverk. Detta föreslås ske genom fordonsansvariga och upphandlingsansvariga på respektive enhet. I möjligaste mån samordnas organisationen med införandet av alkoholås samt med införandet av miljöfordon.

Extern samverkan sker med Vägverket, andra ISA-köpare samt med aktuella leverantörer och externa finansiärer. Samarbete i form av EU-projekt kan också bli aktuellt.

#### *Förvaltningens förslag*

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning hade i juni 2006 en bilpark bestående av 23 egna eller leasade fordon. Om samtliga fordon förses med ett ISA-system innan år 2010, så uppkommer en kostnad för förvaltningen om 184 tkr för installation, samt en minskad total driftskostnad om ca 11,5 tkr per år. Enligt förvaltningens bedömning är kostnaden låg. ISA-systemet ger fördelar i form av ökad trafiksäkerhet och minskade driftskostnader utan att göra avkall på framkomligheten. Förvaltningen ställer sig därför positiv till ett införande av systemet.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 23 augusti 2007 att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 28 juni 2007 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

Intelligent stöd för anpassning av hastigheten (ISA) är ett fordonsbaserat tekniskt stöd-system som uppmärksammar bilföraren på när en hastighetsgräns överskrids. Kommun-fullmäktige har inom ramen för stadens trafiksäkerhetsprogram beslutat om målsättningen att alla bilar som kör för Stockholms stad ska ha en intelligent fartvarnare före 2010.

Efter försöksverksamhet med ISA i 20 fordon i Stockholm har trafikkontoret på trafik- och renhållningsnämndens uppdrag utarbetat en införandestrategi för ISA i stadens egna fordon. För att få konkreta beställningar och installationer samt en väl fungerande användning förslår trafikkontoret ett successivt införande i rimlig takt med kunskapsstöd till stadens förvaltningar och bolag. Lämpliga avvägningar kring målen avseende effekt och acceptans behövs enligt trafikkontoret för att vid upphandling få flera bra anbud.

Den totala kostnaden för att införa ISA uppskattas av trafikkontoret till 10,5 mnkr.

Stadsdelsförvaltningen har inget stort bilinnehav (4 fordon juni 2006) men ställer sig positiv till införandet av ISA-system i stadens egna fordon. Förvaltningen anser att

staden vid val av ISA-system särskilt bör välja sådana som är dokumenterat lämpliga för fordon som framförs i tjänsten och fordon som antas ha många olika förare, d.v.s. att enkelhet och användarvänlighet eftersträvas.

#### *Ärendets beredning*

Ärendet har beretts av parkmiljögruppen norra innerstaden.

#### *Bakgrund*

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsförvaltning med anledning av ett förslag till införande av ISA ( intelligent stöd för anpassning av hastigheten). Ytrandet ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 1 september 2007.

(ISA) är ett fordonsbaserat tekniskt stödsystem som uppmärksammar bilföraren på när en hastighetsgräns överskrids. Det finns olika typer av system, exempelvis ljud- och ljussignal eller automatisk farthållare där gaspedalen blir trögare när hastighetsgränsen överskrids.

Kommunfullmäktige har inom ramen för stadens trafiksäkerhetsprogram beslutat om målsättningen att alla bilar som kör för Stockholms stad ska ha en intelligent fartvarnare före 2010.

Trafikkontoret har bedrivit försöks- och utvecklingsverksamhet med ISA i Stockholm. I försöket, omfattande 20 fordon, testades och utvärderades ISA. En majoritet av användarna var enligt trafikkontoret positiva och en markant minskning av antalet hastighetsöverträdelser erhöles. Flera brister i teknik och indata konstaterades dock, exempelvis kan inte uppdateringar av kartdata skickas till fordonen. För att ISA ska kunna införas i en större skala har trafikkontoret på uppdrag av trafik- och renhållningsnämndens utarbetat en införandestrategi för ISA i stadens egna fordon.

#### *Trafikkontorets förslag till införandestrategi*

Strategin i sin helhet finns i bifogade bilagor. Trafikkontoret förslår ett successivt införande i rimlig takt där utfallet kring införandet takt till stor del förslås bero på vilka ISA-system som kan fås när och till vilket pris. Centralt för införandeprocessen är enligt trafik-kontoret att kunskapsstöd om ISA kan ges till förvaltningar och bolag så att det leder till konkreta beställningar och installationer samt en väl fungerande användning. Det finns många ISA-system med olika funktionalitet och effekt. Viktigt är enligt trafikkontoret att få en lämplig avvägning kring målen avseende effekt och acceptans för att vid upphandling kunna få flera bra anbud.

Den totala kostnaden för att införa ISA uppskattas av trafikkontoret till 10,5 Mkr. Kostnaderna för införandet av ISA beräknas uppgå till 1,5 Mkr per år för centrala kostnader, 8000 kr per utrustning samt en driftskostnad som understiger 500 kr per fordon och år. Respektive förvaltning och bolag bör enligt förslaget stå för inköp och drift av ISA-system till sina fordon. De första 250 ISA-systemen föreslås dock finansieras helt via trafikkontoret och följande installationer under 2008-2009 delfinansieras till 50%. Extern delfinansiering har sökts och kommer att sökas.

ISA-systemen behöves med aktuella data kring gällande hastighetsgränser i staden och kringliggande områden. För att underlätta upphandlingsarbetet och ge mer kostnads-effektiva lösningar föreslår trafikkontoret en rad åtgärder för datahantering, utbyte mellan Stockholms lokala vägdatabas (LV) och den nationella databasen (NVDB) samt vilka övriga funktioner som bör säkerställas.

Trafikkontoret föreslår informationsinsatser kring ISA såväl internt inom Stockholms stad som externt. De planeras och genomföres i samarbete med trafikkontorets

kommunikationsavdelning. ISA-införandet föreslås samordnas av trafikkontoret och arbetet påbörjas 2007.

#### *Förvaltningens synpunkter*

Tekniska hjälpmedel som ska hjälpa föraren att hålla rätt hastighet har prövats av Vägverket i ett mer storskaligt försök. Under tre års tid testade 10 000 förare i Umeå, Borlänge, Lidköping och Lund ISA-system installerade i nära 5000 fordon. Sammantaget förbättrades trafiksäkerheten väsentligt med ISA. Vägverket gör utifrån försöket bedömningen att om alla fordon hade ISA så skulle personskadelyckorna kunna minska med 20-30 %. En annan positiv effekt av försöket var minskade utsläpp.

Vägverkets intervjuer med testförare visar att acceptansen för ISA var mycket hög. Enligt Vägverket är ISA den bästa idén hittills jämte polisövervakning för att lösa trafiksäkerhetsproblemen på s.k. 50-gator. Acceptansen för fysiska åtgärder som t ex gupp är enligt Vägverket lägre än för ISA. Enligt intervjuerna påverkar olika typer av ISA-system föraren på olika sätt. S.k. varnande/informerande ISA (med ljud- och ljussignal) kan enligt Vägverket medföra att föraren ägnar mer tid att titta på hastighetsmätaren. S.k. stödjande ISA (med aktiv gaspedal) kan medföra att föraren upplever sig vara i vägen för andra bilister. Upplevelse och attityder var till viss del olika beroende på om föraren körde yrkesfordon eller ej.

Stadsdelförvaltningen har inget stort bilinnehav (4 fordon juni 2006) men ställer sig positiv till införandet av ISA-system i stadens egna fordon. Med anledning av ovanstående vill förvaltningen framföra att staden vid val av ISA-system särskilt bör välja sådana som är dokumenterat lämpliga för fordon som framförs i tjänsten och fordon som antas ha många olika förare, d.v.s. att enkelhet och användarvänlighet eftersträvas.

När det gäller finansieringen av ISA har trafikkontoret räknat på en kostnad av 8000 kr per utrustning. Beräknat på 1000 bilar ger detta en kostnad på 8 Mkr. Beräknat på kostnaden för stadens fordonspark från juni 2006, ca 1200 bilar, blir kostnaden 9,6 Mkr. Detta överstiger med 2 respektive 3,6 Mkr den summa på 6 Mkr som i remiss-handlingen anges som totalkostnad för fordonsutrustning.

### **Farsta stadsdelsnämnd**

**Farsta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 23 augusti 2007 att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Farsta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

ISA är ett fordonsbaserat, tekniskt stödsystem som ger bilföraren hjälp att inte överskrida gällande hastighetsgräns. Trafik- och renhållningsnämnden har antagit ett förslag till strategi för införande av ISA i stadens samtliga fordon, vilket inför kommunstyrelsens behandling har tillställts bland annat Farsta stadsdelsnämnd för synpunkter. Förvaltningen anser att det är en angelägen åtgärd att införa ISA i stadens fordon och att det är bra att organisationen av detta samordnas med införande av alkoholås och miljöbilar.

### *Ärendets beredning*

Detta tjänsteutlåtanden har utarbetats inom stadsdelsförvaltningens personal- och kansliavdelning.

Trafik- och renhållningsnämndens beslut att rekommendera kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att införa Intelligent stöd för anpassning av hastigheten (ISA) i enlighet med trafikkontorets förslag har tillsänts stadsdelsnämnderna Hässelby-Vällingby, Norrmalm och Farsta samt Fastighetsnämnden och Brand- och räddningsnämnden för yttrande. Remisstiden är utsatt till 2007-09-01.

### *Bakgrund*

I kommunfullmäktiges beslut om trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad för åren 2005-2010 anges att stadens målsättning är att alla stadens bilar ska ha system för ISA före 2010.

ISA är ett fordonsbaserat, tekniskt stödsystem som ger föraren hjälp att inte överskrida hastighetsgränsen. Trafikkontoret har genomfört försök med ISA i några av kontorets fordon och även andra kommuner har i samarbete med Vägverket genomfört försök med ISA med goda resultat. Trafik- och renhållningsnämnden har utarbetat ett förslag till strategi för införande av ISA i stadens samtliga fordon.

### *Strategi för införande av ISA i stadens samtliga fordon*

Trafik- och renhållningsnämnden föreslår en införandetakt där utfallet till stor del beror på vilka system för ISA som finns att tillgå och till vilket pris. En ramavtalsupphandling bör genomföras snarast, gärna i samarbete med andra intressenter (t.ex. Vägverket och Göteborgs stad) för att skapa attraktiva volymer.

De centrala kostnaderna för bl.a. upphandling, samordning, information och uppföljning uppskattas till 1,5 mkr. per år för ett successivt införande åren 2007-2010. Uppskattningsvis kostar systemet c:a 8 tkr. per fordon samt en årlig driftkostnad på 500 kr./år och bil, vilken dock beräknas kompenseras genom lägre bränslekostnader och slitage.

Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att Trafikkontoret ges i uppdrag att samordna införande av ISA. Förvaltningar och bolag med egna, leasade eller köpta, fordon knyts till ett ISA-nätverk. Organisationen bör samordnas med miljöbilar och införandet av alkoholås. Vidare föreslås att 4 mkr. per år avsätts i Trafik- och renhållningsnämndens verksamhetsplaner för åren 2008-2010. Dessa medel avses täcka centrala kostnader samt full finansiering av de första 250 fordonen samt hälften av kostnaden för resterande fordon (staden hade i juni 2006 c:a 1 200 fordon).

### *Stadsdelsförvaltningens förslag och synpunkter*

Farsta stadsdelsförvaltning har cirka 15 fordon, de flesta av dem används inom äldreomsorgen. Flertalet av förvaltningens bilar leasas.

Förvaltningen anser att det är en angelägen åtgärd att införa ISA i stadens fordon och att det är bra att organisationen av detta samordnas med införande av alkoholås och miljöbilar. Inom stadsdelsförvaltningen bör det utses en samordnande handläggare för frågor som rör förvaltningens bilinnehav och utveckling av detsamma.

Det är angeläget att systemet är väl utprovat och stabilt innan det införs. Förvaltningen har inga synpunkter på de tekniska lösningarna, men det är av stor vikt att berörd personal nås av klar och tydlig information innan och under införandet. Det är också av stor vikt att kostnaderna för införandet kommuniceras med berörda förvaltningar så att dessa kan planeras.

RESERVATIONER M.M.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av ordförande Birgitta Wahlman m fl (m), ledamot Carina Klevenvall (m), tjänstgörande ersättare Svante Erlandsson (m) samt ersättarna Elias Granqvist (m) och Bogdan Godymirski (m) enligt följande.

Det är den enskilde bilförarens ansvar att följa trafikreglerna. Ett system som ISA ger illusionen att ansvaret ligger hos någon annan. Dessutom kan avsteg från rådande trafikrytm i vissa fall inverka menligt på trafiksäkerheten och framkalla onödig stress. Det finns också anledning att beakta att dylikt upphandlingskrav försvårar för mindre företag att lägga anbud på körningar åt Stockholms stad.