



Pia Palm
Avdelning Kund- och Kontorsservice
08-508 267 07
pia.palm@fsk.stockholm.se

Till
Fastighetsnämnden 2007-08-27

Införandestrategi för ISA (Intelligent stöd för anpassning av hastigheten). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Fastighetsnämnden besvarar remissen "Införandestrategi för ISA" med kontorets utlåtande.

Sten Wetterblad
Förvaltningschef

Pia Palm
Avdelningschef

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. Införandetakt 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 funktionsmässigt. 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