

Oplæg fra ITS Danmark til Prioritering af ITS i Danmark

16. august 2011

Der er nu 250 mio. kr. tilbage fra det grønne trafikforligs 600 mio. til investering i Intelligente Transportsystemer. Hvordan skal de prioriteres?

ITS Danmark har i efteråret 2010 udarbejdet en folder med 13 forslag til initiativer, som vedlægges.

Herunder er nogle af de centrale forslag kort gennemgået. På baggrund af denne gennemgang skal vi bede de politiske ordførere prioritere de tilbageværende 250 mio. blandt forslagene. Hvis der er andre forslag til anvendelse af de 250 mio. kr. er der plads til at indføje nye forslag. Vi beder dig om at udfylde nedenstående skema og i dit første indlæg om dette emne under rundbordsdiskussionen at starte med at oplæse din prioritering, som så løbende vil blive indtastet i skemaet som tilhørerne kan se.

De angivne beløbsrammer er skønnere realistiske rammer, såfremt der skal iværksættes aktiviteter indenfor området.

Prioritering af ITS-aktiviteter	Beløbs- ramme Mio. kr.	Ja	Neu- tral	Nej	Mio. kr.
Bedre sikkerhed					
1. Tvungen brug af ISA (Intelligent Speed Adaption) for personer, der flere gange er dømt for hastighedsforseelser.					
2. Etablering af trækningshastighedskontrol. (1 mio. pr 4 km.)	20 -200				
3. Bøde til bilejeren - ikke føreren! Ved grove forseelser foretager politiet stadig en personidentifikation og giver klip til føreren					
Mindre trængsel					
Optimere afviklingen af trafikken på vejene					
4. Variabelt udstyr på motorvejene Det koster 7-8 mio pr km motorvej inkl. 4. års drift	50-250				
Mindre trængsel					
Ændre trafikanternes transportvaner					
5. Fremme af kollektiv transport med bedre informationssystemer	30-60				
6. Fremme projekter, der kan give trafikanter troværdig trafikinformation før, under og efter rejsen.	30-60				
7. Investere i informationssystemer, der gør samkørsel nemmere og mere fordelagtig.	20-40				
Mindre trængsel og CO2- kørselsafgifter					
8. Iværksæt forsøg med GPS-baserede systemer for personbiler.	10-100				
Egne forslag					
Ialt					250 mio.

De enkelte punkter uddybes i det følgende.

Bedre sikkerhed

Årligt omkommer cirka 300 personer i trafikulykker i Danmark. 5.000 kvæstes alvorligt, og 50.000 bliver behandlet på skadestuerne. Trafikulykker udgør den fjerde alvorligste sygdom, målt i form af tabte leveår.

ITS kan nedbringe antallet af trafikulykker. Dette er muligt, fordi ITS kan:

- 1) give mere sikre biler.
- 2) gøre det lettere for bilens fører at overholde færdselsloven.
- 3) gøre det lettere for politiet at håndhæve færdselsloven.

1. Intelligent Farttilpasning - ISA

Intelligent Farttilpasning (Intelligent Speed Adaption - ISA) er systemer, der kan gøre føreren opmærksom på at der køres for hurtigt. Det kan evt. ske med en alarm - ”du kører for stærkt”. Der er også prøvet systemer, der decideret griber ind og gør det vanskeligt at fortsætte med at køre for stærkt, fx ved at speederpedalen bliver hård.

Forskning fra Aalborg Universitet viser på den ene side, at ISA nedsætter hastighedsovertrædelserne markant, men også at der ikke er nogen udsigt til at bilister, der har brug for Intelligent Farttilpasning, frivilligt installerer det.

Det kan derfor i - lighed med overvejelserne vedr. spritbilisters tvungne brug af ALCO-meter - overvejes at indføre tvungen brug af ISA for personer, der flere gange er dømt for hastighedsforseelser.

2. Forsøg med strækingskontrol

Vi har i ITS Danmark noteret os, at Danmark nu, som det sidste land i Vesteuropa, planlægger at indføre stærekasser (Automatisk Trafik kontrol - ATK). ITS Danmark mener dog, at der eksisterer et endnu bedre system, nemlig automatisk strækingshastighedskontrol. Det er et system, hvor køretøjets hastighed, ved hjælp af automatisk nummerpladeaflysning, måles over en længere strækning mellem to målepunkter i stedet for i kun et punkt, som er tilfældet ved de såkaldte stærekasser.

Erfaringer fra udlandet tyder på væsentlig indvirkning på både trafiksikkerhed og miljø. En undersøgelse af effekten i England, der præsenteres her på trafikdagene viser, at strækingshastighedskontrol forbedrer trafiksikkerheden væsentlig, men også at effekten er bedre end den stærekasser giver.

Selv om teknologien er velafprøvet i mange EU lande, bl.a. UK, Holland, Frankrig, Italien og Østrig kan det måske være en god idé at starte forsigtigt i Danmark så politiet kan lære systemet at kende. Et forsøg på nogle få strækninger vil give den nødvendige læring i Danmark og hurtigt vise den trafiksikkerhedsmæssige effekt. Et forsøg kan gennemføres for 20 mio.

3. Bøde til bilejeren – ikke til føreren

Administrationen af hastighedskontrolsystemet kan rationaliseres væsentligt såfremt bøden tildeles ejeren og ikke føreren.

I dag bruger politiet mange kræfter på at tage et billede af både føreren og bilen inkl. nummerplade. Herefter slettes passageren manuelt på billedet. Dernæst sendes billedet til bilens ejer, som skal bekræfte, at det er vedkommende, som fører bilen eller fortælle hvem der fører bilen. Hvis bilens ejer ikke vil fortælle hvem der fører bilen får vedkommende en bøde på 500 kroner, hvilket ofte er billigere end at betale bøden for hastighedsoverskridelsen.

Der er tale om en voldsom bureaukratisk proces med oldnordisk teknologi, hvor mange andre EU lande blot automatisk genkender nummerpladen og helt fuldautomatisk udsender bøder til bilens ejer. Hvis bilens ejer så ikke har kørt bilen må vedkommende gå videre til føreren og selv opkræve bøden. Det er helt på samme måde parkeringsafgifter håndteres i dag.

Ved grove forseelser foretager politiet stadig en personidentifikation og giver klip til føreren.

Mindre trængsel

Der er to overordnede muligheder for at skabe mindre trængsel. Det er enten ved

- 1) at optimere afviklingen af trafikken på vejene eller
- 2) en bedre tidsmæssig fordeling af trafikken.

Den første kan klares med variable tavler på vejene og den anden med ændrede transportvaner.

4. Mindre trængsel - optimere afviklingen af trafikken på vejene

Der skal fortsat etableres nye ITS-systemer langs vejene, bl.a. på de mest belastede strækninger, hvor trafikbelastningen giver daglige problemer med fremkommeligheden.

Systemerne kan omfatte køvarsling, automatisk hastighedsharmonisering, rampedosering og forsøg med kørsel i nødspor. Dertil kommer et stort behov for at anvende ITS i forbindelse med vejarbejde til at informere og advare bilisterne. Selv om bilisterne fremover i langt højere grad vil have mobile platforme, vil der stadig være en række situationer, ikke mindst trafiksikkerhedsrelaterede, hvor det skal sikres, at informationerne når ud til alle bilister og ikke kun dem med de rigtige mobile enheder. Skal et budskab ud til alle bilister, kan det kun ske via skilte langs vejene.

Det koster 7-8 mio. pr km motorvej inkl. 4. års drift.

Samlet set forventes at antallet af uheld kan reduceres med 5-15 %.

Den årlige drift ved ITS udstyr på vejene er ca 15% af anlægssummen.

Med en investering på 50-300 mio. kr. kan der etableres systemer langs 7-40 km motorveje.

5. Mindre Trængsel - fremme kollektive transport informationssystemer

Trængslen kan også reduceres ved at fordele trafikken bedre tidsmæssigt.

Trafik- og varslingsinformation kan reducere antallet af trafikanter i myldretiden. Dette kan ske ved at give adgang til information i biler om fx valg af alternative ruter, videokonferencer, bedre ruteplanlægning og varsling via for eksempel SMS før rejsen osv.

Udviklingen inden for trafikinformation går i retning af øget brug af online systemer. I bilerne er de indbygget eller medbragt af bilister og passagerer i form af navigationssystemer eller smartphones. De kollektive rejsende vil fremover også i stort omfang medbringe smartphones under rejsen. Det vil lette den kollektive rejse med f.eks. med billetkøb, information om rejsemuligheder og information om ændringer undervejs, samtidig med at de også kan anvendes på tværs af transportformerne

Der kan skønsmæssig etableres et landsdækkende online system for 30-60 mio. kr.

6. Mindre trængsel - Bedre information til bilister

Trafik- og varslingsinformation kan reducere antallet af trafikanter i myldretiden. Dette kan ske ved at fremme muligheden for adgang til information i biler og valg af alternative ruter, video-konferencer, bedre ruteplanlægning og varsling via for eksempel SMS før rejsen.

Det kræver etablering af et fælles system der på den ene side kan indsamle data og levere dem videre. Der kan skønsmæssig etableres et landsdækkende system for 30-60 mio. kr.

7. Mindre trængsel - Fremme af samkørselsystemer.

I dag er der kun 1,2 person pr. bil i gennemsnit og der er et stort uudnyttet potentiale i at få flere personer ind i den samme bil. På trods af økonomiske og skattemæssige incitamenter til samkørsel, er det stadig for upraktisk at etablere samkørsel. Derfor er der behov for systemer, som understøtter spontan samkørsel. Der kan skønsmæssig etableres et system for 20-40 mio. kr.

8. Mindre trængsel og CO2- Forsøg med GPS baseret kørselsafgift for personbiler

Ved vedtagelsen af kørselsafgifter for alle biler var det en forudsætning, at det skulle være provenuneutralt. Men her viser beregninger lavet af DTU Transport for Skatteministeriet, at det ikke er muligt at sikre mindre trængsel og mindre CO2-udledning og samtidigt holdes det provenuneutralt.

Der er en række andre elementer, der skal afklares inden et GPS-baseret afgiftssystem kan etableres. Det gælder bl.a. de overordnede visioner og rammerne for selve takstsystemet. Det er her vigtigt at have realistiske ambitioner. Taksering af alle veje er endnu ikke foretaget i noget europæisk land

Så hvis der er et politisk ønske om på længere sigt at indføre kørselsafgifter for alle biler i Danmark, bør der allerede nu foretages en række undersøgelser og demonstrationsprojekter, så den endelige beslutning kan blive taget på et velbelyst grundlag. Der bør derfor foretages forsøg i mindre skala forud for en landsdækkende implementering.

Der kan gennemføres et mindre forsøg for 10 mio. mens der skal flere midler til hvis der skal tilvejebringes et mere nuanceret besluthedsgrundlag.



16. August 2011
Svend Tøfting, ITSDanmark