

# Samhällsaktörers inställning till ISA

- en djupintervjuundersökning

Helene Jotoft  
Ralf Risser  
Emeli Adell  
András Várhelyi

2005



Lunds Tekniska Högskola  
Institutionen för Teknik och samhälle  
Trafikteknik

Helene Jotoft, Ralf Risser, Emeli Adell, András Várhelyi  
Samhällsaktörers inställning till ISA – en djup-  
intervjuundersökning

*Ämnesord:*

ISA, implementering, samhällsaktörer, djupintervju, försäkringsbolag, bilindustri, kollektivtrafik, trafiksäkerhet

*Referat:*

Med hjälp av djupintervjuer tar vi reda på vad samhällsaktörer, som har möjlighet att påverka ISA (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet), har för attityd till systemet. Det råder osäkerhet kring ISA-tekniken och vilket system som är bäst. Många föredrar ett informativt system men hittar dock flest trafiksäkerhetsfrämjande fördelar hos den aktiva gaspedalen, som inledningsvis kan få störst användning inom yrkestrafiken. Fakta efterfrågas inför upphandlingar. Omvärldsfaktorer kan påverka utvecklingen. Från politiskt håll blickar man mot EU. Fordonstillverkare och försäkringsbolag tar inga större initiativ.

Engelsk översättning

*Keywords:*

ISA, implementation, actors, in-dept interviews, insurance companies, car industry, public transportation, traffic safety

*Abstract:*

In this study, we use in-dept interviews to understand what attitude society actors, that have the possibility to influence ISA (Intelligent Speed Adaptation), have to the system. There is an insecurity about the ISA technique and what system that is best. Many prefer an informative system but find most traffic safety promotes in the professional traffic. Facts are asked for before purchases. Factors from the world around can influence the development. Politicians are glancing against EU. Vehicle manufacturers and insurance companies don't take any big initiatives.

*Citeringsanvisning:*

Helene Jotoft, Ralf Risser, Emeli Adell och András Várhelyi. Samhällsaktörers inställning till ISA. Lund, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafikteknik, 2005. Internrapport 7204.

## Sammanfattning

I den här rapporten, som finansieras av Trygg-Hansas forskningsstiftelse, har Lunds Tekniska Högskola undersökt vad som är på väg att hända med ISA (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet), en teknik som går ut på att påverka bilförarens hastighetsval så att det stämmer överens med den hastighet som gäller på våra vägar.

Lunds Tekniska Högskola har forskat kring ISA-tekniken i flera år och resultaten har varit goda. Trots detta har det inte hänt så mycket på området. Isolerade forskningsprojekt pågår, men något mer systematiskt grepp har inte tagits och produkten finns inte heller tillgänglig för allmänheten.

En hypotes vi haft kring varför det går trögt med ISA, är att det råder osäkerhet kring tekniken. En annan är att samhällsaktörer med möjlighet att påverka implementeringen personligen känner obehag inför en teknik som påminner en om hur fort man ska köra och att aktörerna i sin tur tror att allmänheten känner på samma sätt.

Undersökningen har genomförts med hjälp av kvalitativa intervjuer med olika samhällsaktörer såsom chefspersoner inom bilindustri, försäkringsbolag, distributionsföretag, kollektivtrafikföretag och kommuner/regioner.

Resultatet av undersökningen visar att de flesta av de intervjuade samhällsaktörerna är väl insatta i trafiksäkerhetsproblematiken. Detta har lett till fördjupade kunskaper på området och en positiv attityd till olika former av fartbegränsningar. Intervjupersonerna verkar därför i sig inte vara något hinder för en implementering av ISA. Däremot råder tveksamheter både kring tekniken i själva fordonet samt kring hur hastighetsgränserna ska kunna hållas uppdaterade.

En annan slutsats är att ISA-tekniken faktiskt kommer att implementeras förr eller senare. Det råder dock osäkerhet kring vilken av de olika ISA-teknikerna som är bäst. Många verkar personligen föredra den mildare varianten, till exempel i form av en display, som informerar föraren om rådande hastighet istället för att rent fysiskt, i form av en aktiv gaspedal, ge motstånd över hastighetsgränsen.

Enligt resultaten hittar dock många flest trafiksäkerhetsfrämjande fördelar hos gaspedalen, som inledningsvis kan få störst användning inom yrkestrafiken. Statliga verk i samarbete med kommuner blir därmed de som går först. Detta kan vara en ingång för vidare implementering. Intervjupersonerna efterlyser dock mer kunskap för att kunna motivera inköp.

Omvärldsfaktorer kan påverka utvecklingen. Från politiskt håll blickar man mot EU. Man både arbetar för och inväntar intresse från fler EU-länder. Detta kan ta lång tid men kan svänga snabbt om frågan lyfts i massmedia, till exempel på grund av någon omvärldshändelse såsom några stora olyckor beroende på fartöverträdelser. Detta kan därmed påverka hastigheten på implementeringen.

Fordonstillverkare och försäkringsbolag tar inga större initiativ. Upphandlare kan påverka, men är inte tongivande eftersom de arbetar på uppdrag av sina beställare.

## Summary

In this report, financed by the Swedish insurance company, Trygg-Hansa's research foundation, the Department of Technology and society at Lund University has examined what is going to happen to ISA (Intelligent Speed Adaptation), a technology that affect car drivers' speed choice, so that they comply with the speed limits.

The Department of Technology and society has been doing research about the concept of ISA for over twenty years and the result have been encouraging. Despite this when it comes to implementing ISA not much has happened in this area. Isolated research projects are going on, but a more systematic grip has not been taken and the product is not available for the public.

One hypothesis we have had about why it's going slow with ISA is that there is insecurity about the technology. An other is that actors of the society with the possibility to influence the implementation process, personally feel discomfort for a technology that reminds you about your speeding. It maybe so that the actors think that the public feel in the same way.

The present research has been done with help of in-dept interviews with different actors, such as persons in chief position at the insurance companies, car industry, distribution companies, public transport companies and municipalities/regions as well as local and national politicians.

The result of this study shows that the most of the interviewed actors have knowledge about traffic safety problems. This has lead to deep knowledge in the area and a positive attitude to speed limiting measures. We don't find that the interview persons themselves would be any obstacle for an implementation of ISA. On the other hand there are hesitations about both the technology in the vehicle and also about how the speed limit information could be upgraded.

Another conclusion is that the ISA- technology actually will be implemented sooner or later. There is however some uncertainty about which of the various ISA-technologies would be the best. Many seem to personally prefer the milder variant, for example in form of a display, informing the driver about the prevailing speed limit, in stead of a system physically reminding of the speed limit in form of an active accelerator pedal.

According to the results, however, many of the interviewed find that the largest traffic safety effect would be generated by the active accelerator pedal, which could have the greatest use in professional traffic. State authorities in cooperation with the communities can therefore be the ones showing the way. This can be an entry for a wider implementation. The interviewed persons would, however, like to have more knowledge for motivating a purchase.

Factors from the world around can influence the development. From the political side one is looking at the EU. The politicians both work for and are waiting for the interest from other EU-countries. This can take a long time but the process can also accelerate if the issue is elevated in the mass media, for example because of some striking accidents due to speeding. Car manufacturers and insurance companies don't take any initiatives. Procurers can affect the process but probably with no trend setting effect.

# Innehållsförteckning

1. Inledning.....	6
2. Metod .....	9
3. Svaren på intervjufrågorna .....	12
4. Redovisning av intervjuresultat per bransch .....	53
5. Diskussion av resultat och slutsatser.....	57
6. Intervjuresultat jämfört med Vägverkets inriktningsdokument.....	62
7. Slutsatser och rekommendationer.....	74
8. Fortsatt forskning.....	76

# 1. Inledning

Trygg-Hansas forskningsstiftelse utlyste i februari 2003 forskningsanlag inom bland annat området trafiksäkerhet och hur man på sikt ska kunna skapa en efterfrågan kring trafiksäkerhetshöjande hjälpmedel i bilar.

Lunds Tekniska Högskola sökte och beviljades medel för forskning kring ISA-tekniken (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet), som visat sig ha en stor trafiksäkerhetshöjande potential (Várhelyi, m.fl., 2002). Detta påvisades senast i Vägverkets försök för utvärdering av effekterna av ISA, som bland annat genomförts i Lund (Vägverket, 2002).

Resultaten från försöket har gett omfattande information om vad både förare och allmänheten i Lund anser om hastighetsanpassaren. Bland annat anser testförarna att idén med ISA är bra och motiverad. Allmänheten anser att ISA är lika effektivt för att öka trafiksäkerheten som information, hårdare straff för trafikförseelser och övervakningskameror är (Falk m fl, 2002).

Acceptansen av hastighetsanpassare hos individen har visat sig vara beroende av produktens attraktivitet och användbarhet, individens attityd till hastighetsgränser, intention att hålla hastighetsgränsen samt värdering av olyckrisken (Falk, 2002; Falk m.fl., 2002). Dessa faktorer kan påverkas av en eller flera olika aktörer, såsom bilindustrin, försäkringsbolag, politiker och tjänstemän, opinionsbildare m fl. Vad dessa aktörer tycker om ISA har hittills inte varit kartlagt. Med utgångspunkt från detta ville nu Lunds Tekniska Högskola undersöka dessa aktörer och deras attityder, i syfte att ta reda på vad som krävs för en lyckad och effektiv implementering.

Kunskapen kan bland annat vara till nytta för:

- beslutsfattare på nationell nivå för att få en klar bild över vad som krävs av dem för att till exempel bilindustrin ska tillverka systemet
- försäkringsbolag, som underlag för diskussioner kring eventuella premier för dem som skaffar systemet
- företag med fordonspark, för att få reda på vad som krävs för att ska satsa på systemet
- upphandlare av transporttjänster, så att de kan ställa krav på transportföretagen
- systemtillverkare och bilindustrin, för klara besked hur beslutsfattare ställer sig till ISA, hur behovet hos företag med fordonspark ser ut
- privatbilister och företag med fordonspark som vill veta vilka stöd från staten eller försäkringsbolagen de kan få

## 1.1 Bakgrund

Resultatet av denna undersökning presenteras tillsammans med en jämförelse och en analys av Vägverkets inriktningsdokument om ISA (Vägverket 2003).

Nedan följer ett citat ur Vägverkets inriktningsdokument, i syfte att ge en bakgrund till Vägverkets arbete med ISA och för att visa vad Vägverket vill med ISA:

”Hastigheter är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följer en trafikolycka får. Lanseringen av ISA ska ses utifrån målet att få en större acceptans för gällande hastighetsgränser samt en bättre regelefterlevnad. Om alla höll hastigheterna skulle drygt 100 liv sparas varje år och koldioxidutsläppen minska med nära 4 %.

Inriktningen för Vägverkets insatser inom området är att ISA ska bli en ”färdig produkt” tillgänglig på marknaden inom den närmsta fyraårsperioden.

För att en implementering av ISA ska bli lyckosam krävs att både utbudssidan och efterfrågesidan bearbetas. En fördel är att det redan idag finns efterfrågan av exempelvis att hålla laglig hastighet, alternativ till gupp i tätort, och att erhålla lägre bränsleförbrukning.

En ökad hastighetsövervakning är en effektiv åtgärd för att reducera hastigheterna. Graden av övervakning har en direkt koppling till efterfrågan av stödjande system.

På utbudssidan är de viktigaste faktorerna dels tillgänglighet till hastighetsdata, dels att produktion i större skala startas med lägre priser som följd.”

## 1.2 Vad är ISA?

Så här beskriver Vägverket ISA och de olika systemen, i inriktningsdokumentet:

"ISA står för Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet och är en teknik som ska hjälpa föraren att hålla laglig hastighet. Gemensamt för samtliga system är att de är informerande och stödjande. Information om gällande hastighetsgräns får man via en digital karta i fordonet alternativt via sändare vid vägkanten och mottagare monterad i fordonet. Vägverket skiljer mellan olika system:

1. Varnande system (ljusignal, blinkande lampa om hastighetsgränsen överträds)
2. Informerande system (som ovan men med tillägg av en display som hela tiden visar vilken hastighetsgräns som gäller)
3. Stödjande system (display inklusive en aktiv gaspedal som blir "trög" eller "vibrerar" när man når upp till gällande hastighetsgräns) Den aktiva gaspedalen går om så är nödvändigt att ”trampa igenom”
4. System för kvalitetssäkring (valfritt ISA-system enligt ovan som kompletteras med en funktion som autonomt i fordonet lagrar information om hastighetsöverträdelser)"

### 1.2.1 ISA-försöket

Forskningsresultatet från det storskaliga försöket i Sverige sammanfattas i Vägverkets inriktningsdokument (Vägverket, 2003) på följande sätt:

- Trafiksäkerheten förbättrades väsentligt med ISA. Om alla hade ISA skulle antalet personskadeolyckor i trafiken minska med 20-30 procent
- Restiden blir oförändrad trots lägre maxhastighet
- Acceptansen för ISA i tätort är mycket hög
- Testförarna ansåg att ISA är den bästa idén hittills jämte polisövervakning för att lösa trafiksäkerhetsproblemen på 50-gator i tätort

- Två av tre vill behålla systemet om det är gratis medan omkring en av tre är beredd att betala upp till en dryg tusenlapp

Beräkningar visar också att de samhällsekonomiska vinsterna av ISA är lika stora på miljösidan.

Allmänt speglas uppfattningen att man har fått goda resultat i undersökningarna om ISA. Dessa visar bland annat att det finns förväntningar om att ISA skulle kunna bidra till att sänka både olyckssiffrorna och andelen allvarliga personsador i olyckorna.

Samtidigt har det känts som om resultaten av undersökningarna inte har använts på ett tillfredställande sätt, vilket är en av anledningarna till att denna studie genomfördes. Varken inom den offentliga sektorn eller på den privata marknaden görs några större insatser för att driva utvecklingen och implementeringen av ISA vidare. Det verkar paradoxalt med tanke på hur viktig trafiksäkerheten är för samhället och hur mycket trafikolyckorna kostar. Inte minst i samband med nollvisionen skulle mer kunna göras för att få till stånd ett ISA-system som fungerar bra och som går att implementera på ett vettigt sätt, inom en realistisk men inte allt för lång tidsperiod.



## 2. Metod

Det vi ville förstå, var hur olika aktörer i samhället tolkar situationen med ISA. Har implementeringsprocessen verkligen gått i stå? Om så är fallet, vilken är anledningen? Nedan följer en kort beskrivning av de frågeställningar vi ville få svar på och hur detta skulle åstadkommas.

### 2.1 Frågeställningarna

För att få en djupare förståelse kring hur olika samhällsaktörer resonerar kring ISA, valde vi ut ett antal frågeställningar som uppkommit under tidigare ISA-projekt och som vi nu ville få belysta. Dessa var följande:

- Vilken inställning till och kunskap om ISA har aktörerna?
- Vilka aspekter är viktiga för aktörernas ställningstagande till ISA?
- Hur kommer ett implementerat ISA-system påverka aktörernas aktivitet?
- Vad skapar tveksamhet kring framtida implementering/användning av ISA?
- Vad vet aktörer om andra aktörers inställning till ISA? Hur påverkar det aktören?
- Vilka förväntningar har aktören på andra aktörers agerande?
- Vad tror aktörerna om framtida implementering av ISA?

För att kunna få svar på frågeställningarna behöver man skapa sig förståelse för de olika aktörernas situation och synsätt. Vad som händer med ISA beror på vad de olika aktörerna gör, till exempel om:

- det bedrivs forskning kring ISA
- dessa forskningsresultat sprids och tas emot
- det finns beredskap för att använda sig av forskningsresultaten och driva ISA vidare (under förutsättningen att ISA-resultaten betraktas som lovande)
- man börjar använda ISA i större skala och om det blir lag på att vissa eller alla bilister ska ha ISA i sin bil

Det är också viktigt att förstå vad det är som hindrar att forskningen betalas och sprids, att man tar hänsyn till resultatet och så vidare.

Vad gör alltså olika aktörer när det gäller ISA? Vad styr deras beteende? Vilka olika aspekter är relaterade till ISA? Vad är deras personliga attityd och vilka är de institutionella förutsättningarna som de måste ta hänsyn till i sitt dagliga agerande så att det de måste göra kanske avviker från deras egen attityd? Vilka hinder ser de eller känner de för att göra insatser till fördel för ISA? För att kunna svara på dessa frågor måste man prata med representanterna för de olika aktörsgrupperna och därmed få olika lägesrapporter, synsätt, funderingar, tolkningar av villkoren i deras yrkesliv respektive hos deras arbetsgivare/organisationer mm.

## 2.2 Kvalitativa expertintervjuer

Vi valde att genomföra kvalitativa expertintervjuer med de utvalda aktörerna. Detta skedde med hjälp av en lista med öppna frågor. I intervjusituationen var det därmed intervjuarens uppgift att följa intervjupersonens resonemang så mycket som möjligt och tillåta intervjun att anta en relativt ostrukturerad karaktär.

Antalet intervjuer beräknades till en början till 2-3 inom varje aktörsgrupp. Det slutliga antalet intervjuer stannade på tolv, det vill säga två personer intervjuades inom varje aktörsgrupp.

Två testintervjuer genomfördes för att kunna avgöra hur väl frågorna fungerade och för att kunna förbättra dem om det visade sig vara nödvändigt. Samtidigt fick vi en bättre uppfattning om intervjuens längd.

Intervjuerna bokade vi in per telefon och intervjuerna genomfördes på de intervjuades arbetsplats. Vid bokningstillfället och i starten av intervjun, informerades intervjupersonen i grova drag om intervjuens innehåll och om dess längd. Svaren spelades in, skrevs ned och transkriberades.

Resultatet presenteras dels på ett strukturerat sätt i denna rapport, dels finns intervjuerna i oförändrat skick i rapportens appendix. Läsaren kan på så vis få möjlighet att bilda sig en egen uppfattning om strukturen och om tolkningen av de intervju svar som vi fått. Resultatet av rapporten har även presenterats muntligen vid Transportforum i Linköping den 12-23 januari 2005.

## 2.3 De utvalda aktörerna

Vi valde ut följande aktörsgrupper för intervju:

- Upphandlare av transporttjänster
- Politiker (kommunal, regional, nationell)
- Försäkringsbolag
- Biltillverkare, industri, leverantörer
- Trafikföretag
- Distributionsföretag

Därefter transformerades frågeställningarna till en lista av frågor som skulle ställas till de utvalda representanterna. Frågelistan har utvecklats inom ramen för flera diskussioner av dem som var inblandade i projektet på institutionen.

## 2.4 Frågelistan

Nedan presenterar vi de 31 frågorna som intervjuerna kretsade kring:

- Fråga 1 Vad är målet med verksamheten på din arbetsplats?
- Fråga 2 Vilken är din roll?
- Fråga 3 Hur länge har du arbetat med det du gör nu?
- Fråga 4 Vad har du för utbildningsbakgrund?
- Fråga 5 Vad är det första du tänker på när du tänker ”ISA”?

- Fråga 6 När kom du i kontakt med ISA för första gången?
- Fråga 7 Vad vet du mer om ISA, till exempel om olika system?
- Fråga 8 Vilket av systemen skulle du vilja diskutera fortsättningsvis?
- Fråga 9 Vad tycker ni i företaget/organisationen om ISA?
- Fråga 10 Vad tror ni inom företaget händer om ISA blir vanligt i trafiken? Får det några effekter? Vilka?
- Fråga 11 Vilka kunder har ni? Hur ser era kunder/avnämare på ISA? Uppdragsgivare? Positivt, negativt?
- Fråga 12 Skulle ISA påverka ert företags/organisationens verksamhet om det infördes i vanlig trafik? Vilken del av verksamheten? Positivt, negativt?
- Fråga 13 Vad tror ni på lite längre sikt?
- Fråga 14 Hur värderar företaget ISA? Ser ni någon nytta med ISA?
- Fråga 15 Hur skulle ditt företag/din organisation se på att ISA började användas i vanlig trafik? Varför? Skulle systemet vara tvingande eller frivilligt?
- Fråga 16 Känner ditt företag/din organisation några tveksamheter inför användningen av ISA-system? Varför (inte)?
- Fråga 17 Vilka aktörer har betydelse för er verksamhet vad gäller ISA
- Fråga 18 Vad tror ni dessa aktörer tycker om ISA? Hur tycker ni de agerar när det gäller ISA?
- Fråga 19 Hur påverkar det företaget/organisationen?
- Fråga 20 Vad skulle ni vilja att de gjorde istället? Är det något ni saknar – att de gjorde något mera?
- Fråga 21 Vad tror ni kommer att hända med ISA i framtiden?
- Fråga 22 Är det vad ni skulle vilja händer eller vad vill ni ska hända?
- Fråga 23 Vad tycker du själv, som privatperson om ISA?
- Fråga 24 Vad tror du händer med ditt körsätt om du hade ISA i din bil? Vad skulle hända med trafiken?
- Fråga 25 Vad tror du på lite längre sikt?
- Fråga 26 Nämn några aspekter som du tänker på när du tänker ISA.
- Fråga 27 Hur skulle du se på att ISA började användas i vanlig trafik? Varför? Skulle systemet vara tvingande eller frivilligt?
- Fråga 28 Hur känner du inför användningen av ISA-systemet? Varför? Några problem eller betänkligheter?
- Fråga 29 Vad tror du kommer att hända med ISA i framtiden?
- Fråga 30 Är det vad du skulle vilja händer med ISA eller vad skulle du vilja hände?
- Fråga 31 Är det något mer du vill säga om ISA?

### 3. Svaren på intervjufrågorna

Nedan följer en sammanfattning av intervjuerna, fråga för fråga. Svaren har blivit kategoriserade och intervjuresultaten strukturerade.

#### 3.1 Vad är målet med verksamheten på din arbetsplats?

De intervjuade aktörerna jobbar på olika arbetsplatser och sysslar med ganska skilda aktiviteter, allt från att sätta samhälleliga mål till att arbeta med produktutveckling och kvalitetssäkring, eller från att i trafikfrågor sätta ramar eller arbeta mer på detaljnivå. Sambanden med trafiken är indirekta, som att arbeta med trafiklagar och upphandlingar av kollektivtrafik, eller direkta, som användningsregler och utrustning av kollektivtrafikfordon eller tjänstebilar mm. Nedan följer en grov uppställning av de verksamheter och bakomliggande målsättningar som de intervjuade aktörerna har berättat om.

##### *Regioner och kommuner*

Intervjupersonerna inom regioner och kommuner beskriver målen med verksamheten så här:

- Inköpsverksamhet. Upphandlingar, med ramavtal till kommunerna om allt från fordon till pennor och papper, med materialadministration och inköp för hela regionen
- Tekniska frågor i kommunen som mark och exploatering, allt byggande i staden, med förvaltning, inköp och försäljningar av mark och fastigheter, men framför allt med exploatering av de olika områdena
- med VA-verkets sysslor såsom vatten- och avloppsfrågor, distribution och rening och så vidare
- med trafik, infrastrukturfrågor, parker, renhållning och avfall

Nedan följer några intervjuцитat från dessa beskrivningar:

”Så har vi samarbete med andra kommuner ... Och sedan ibland samarbetar vi med ännu mer. Och det ska vi göra genom så många bra ramavtal som möjligt.

”Inköp för hela regionen sköts dels härifrån, dels i anslutning från sjukhusen i olika städer i regionen”

”Vårt syfte är att se till att spara pengar till kommunen, krasst så att säga”

”Målet är naturligtvis att göra X-stad till en bättre stad. Dels få X-stad att fungera, dels att få X-stad att växa och utvecklas.”

##### *Politiker*

Målen för de intervjuade politikerna är följande:

- att stifta lagar, beskatta svenska folket och besluta om vad riksdagen ska använda pengarna till
- inom transportpolitiken med målsättningar, propositioner och riktlinjer för framtiden

- med uppföljningen av de transportpolitiska målen som togs i tidigare propositioner

Några intervjuer följer nedan:

”Men det här varierar ju lite efter tiden, efter hur majoritet och annat ser ut. Det finns ju en del skillnad hur pengarna ska läggas, men det finns en bra uppslutning kring de transportpolitiska målen.”

”Vad gäller trafiksäkerheten så finns det ju en hundra procentig uppslutning inom utskottet att prioritera trafiksäkerheten. Och där ligger ju faktiskt utskottet.”

”Vi har ett ordentligt fokus och vi har prioriterat de här trafiksäkerhetsfrågorna. Nu kommer trafiksäkerhetspropositionen också som vi ska sätta igång och behandla nu här om en vecka fjorton dagar.”

### *Försäkringar*

Målen med verksamheten på försäkringsbolagen beskrivs på följande sätt:

- ”Vi ska tillhandahålla bra försäkringslösningar som det finns behov av på marknaden och tillgodose kundernas önskemål och vara den mest stabila och förtroendegivande försäkringsgivaren.”
- ”En del av affärsidén är att lägga ned delar av överskottet för att minska lidandet och antalet skador och för att hålla premien på en rimlig nivå.”

Nedan ett citat angående arbete och verksamhet:

”Vi är ett ömsesidigt försäkringsbolag som ägs av våra kunder, det är inga aktieägare som ska ha vinster i det här. Vi har egentligen X-området som plattform. Vi har få engagemang och ambitioner i USA och andra delar. Det är egentligen Norden och Baltikum, där försäkringsbranschen växer. Vi är organiserade i industri, företagsförsäkring och privatförsäkring. Och vi tillhör ”privat” som vänder sig direkt till konsumenten.”

### *Trafikföretag, bussföretag*

Inom trafikföretag och bussföretag arbetar man med följande:

- vi lämnar anbud och förhoppningsvis vinner trafik och sedan kör på anbud.

”Vi har idag trafik i X-stad och finns också i flera andra städer.”

### *Bilindustri, tillverkare, leverantörer*

Cheferna som intervjuades inom bilindustrin beskrev målen så här:

- Vi ska utveckla X-bilar i världsklass.
- Inom mitt område ska vi skapa förutsättningar för att X affärer ska vara så gynnsamma som möjligt.

Några citat:

”Just nu är vi inne i en väldigt tydlig omstrukturering då vi diskuterar mycket. Vi har två utvecklingsenheter, en utomlands och en i Sverige, och vi ska jobba som en enhet. Med olika ansvar och olika områden. Och sedan för vi dialog mot skattemyndigheterna, miljödepartementet. Kompetensförsörjning tar vi hand om så att vi får kompetent personal till vår fabrik och utveckling. Och det gäller infrastruktur, det gäller forskning, tillsammans med andra tillverkare. Och det här vill vi gå vidare på och expandera. Så att bilindustrins strategi är det jag jobbat med senaste tiden här. Vi har mycket diskussioner om landet X just nu. I tisdags hade vi besök av landets vice premiärminister. Det har varit en stor arbetsmängd i samband med det. Vi har nätverksbyggande. Vi har en bra dialog med myndighetspersoner.”

”Vi ska utveckla X-bilar i världsklass. Vi kommer att ha några människor som jobbar med varumärket och just de specifika konstruktionslösningarna för det då. Sedan finns det de då som jobbar med standardlösningar för olika biltyper, så jobbar vi fram lösningar för allihop och använder samma lösningar.”

”Jag jobbar inte specifikt mot media, inte mot att vi gör intervjuer och sådant mer specifikt, utan det har vi en informationsavdelning som gör. På deras begäran kan vi ställa upp, men de sköter själva myndighetskontakten. Men vi driver opinionsbildning. Vi försöker lägga fram frågor, är med i den delen hur man skapar opinionsbildning. Sådant som lägger förutsättningarna, ramarna för vår personvagnsverksamhet runt om i världen. Mycket EU-frågor. Vi jobbar mycket med att skapa förutsättningarna för att affärer med personbilar ska vara så gynnsamma som möjligt.”

”Det är på flera områden, både på produktområdet att vi förutsätter att skatter och liknande ska vara relativt gynnsamma.”

”Sedan är det givetvis att vi försöker skaffa oss kunskaper om vad som händer.”

### *Distributören*

Målet med verksamheten inom distributionsföretaget är att leverera sina produkter i tid med kvalitet.

### *Kollektivtrafikföretagen*

Målen för intervjupersonerna inom kollektivtrafiken är bland annat:

- planeringsfrågor och trafikplanering för de närmaste kommande åren, strategisk planering
- trafiktekniska frågor som är mer intressanta i det här fallet; det kan vara hållplatser, bytespunkter, tekniska system och informationssystem
- tekniska frågor som ser till att det finns radioapparater i bussarna och den tekniska utrustningen, att det finns displayer som talar om när nästa avgång är, mm.

Ett citat från en av intervjupersonerna inom kollektivtrafiken:

”Vi är beställare av trafiken, vi äger inte bussarna, det gör våra entreprenörer. Vi ställer kraven. Vi är inte övertydliga, men i det här fallet kan det vara intressant. Vi förutsätter att man följer lagar och regler. Just i det här fallet är det givet att man ska hålla hastighetsgränsen. Det står inte uttryckt i avtalen utan det är en självklarhet att man ska följa bestämmelserna.”

### *De kommunala politikerna*

Så här beskriver politikerna verksamheten inom trafiknämnderna:

- Trafiknämndens övergripande mål är i grunden att skapa tillgänglighet i stan
- vi sysslar med vissa spårvagnsfrågor, det är ju så att trafiknämnden svarar för rälsen i gatan, för de är inkluderade i gatan och spårvägen kör vagnarna och underhåller dem
- spårvägen kör men vi upphandlar då den trafiken, vi har egentligen bara en upphandlare så det är egentligen en förhandlingsupphandling.

Några citat:

”Trafiknämndens övergripande mål är i grunden att skapa tillgänglighet i stan. Man ska kunna resa och ta sig. Men det måste ske på ett så miljömässigt bra sätt som möjligt och det ska vara trafiksäkert.”

”Men i övrigt om vi går 15 år tillbaka så var väldigt mycket av trafikdiskussionen kopplat till innerstaden och bilfri city, om vi skulle ha det eller inte, om vi ska stänga av gator eller inte. Nu kan man väl säga att om vi tittar på trafikutvecklingen så är den 40 procent av vad den var 1970 i centrala stan. Det är inpendlingen som är problemet. Så det är mer fokus i dag på att se till kringområdet. Vi håller på med ett projekt med många kommuner och olika institutioner, och där har vi en stor arbetsmarknad. Och det är i hela den som vi måste ha en trafikplanering. Det är lite grann av ramarna för det sätt vi jobbar.”

## **3.2 Vilken är din roll?**

Svaren på denna fråga hänger ihop med fråga 1 och blir därför till viss del en upprepning av denna fråga.

### *Regioner och kommuner*

Upphandlarna inom region och kommun beskriver sina roller på följande sätt:

- Specifika upphandlingar, bland annat fordonsupphandlingar på tio kommuner
- Skriva förfrågningsunderlag där man specificerar, berättar vad kommunen/regionen vill ha och vill att leverantören ska göra. Leveranssätt, faktureringsätt och så vidare.

Nedan följer ett citat från intervjun med kommunens upphandlare:

”Syftet är att driva kommunen på bästa sätt helt enkelt, ur ett ekonomiskt perspektiv och personalmässigt, att driva den här depån som ett litet eget företag kan man säga. En annan grej som dyker upp i vårt jobb är att vi ska utbilda i lagen om offentlig upphandling och den tar ju ganska mycket tid av en, att se till att man följer lagen.”

### *Den nationella politikern*

Den nationella politikerns roll är att vara:

- ordförande, samordning och politiska uppgifter. Som ordförande har man det politiska ansvaret. Det gäller för mig tillsammans med de andra som sitter i

nämnder, politiker i de olika partierna, men det är klart det finns alltid majoritetsstyrelse, att se till att verkställa de uppdrag vi har.

Ett citat från intervjun:

”Jag har en egenskap av ordförande där det handlar om att organisera och driva utskottets arbete och ge alla ledamöter möjlighet att föra fram sina åsikter. Sedan har jag en roll som vald rikspartiledamot för X-partiet i X-stad och det är en liten annan roll där jag kan skjuta lite högre. Ordföranderollen är mer frågan om att jämka samman.”

### *Försäkringsbolagen*

Rollerna för cheferna inom försäkringsbolagen är följande:

- Ansvara för ekonomin inom sakförsäkring, skadeförsäkring; marknadschef gentemot olika organisationer, ansvarig för samarbetsavtal med annan industri. Sitter i en mängd organisationer eftersom min försäkring finns representerad internationellt.
- Ansvarig för produkt- och prisenheten i försäkringen för motor. Jag ansvarar för en grupp på fem personer och vi jobbar alla med motor bara. Och vi har ansvaret för produktutvecklingen, förändringen i villkor och prissättning. Vi är lönsamhetsansvariga för hela motorportföljen och den är rätt så stor, fem miljarder eller så.
- Se över vilka produkter vi har idag, göra förändringar i dem, lönsamhetsuppföljning, koppling mot bokföring.

Nedan ett citat från en av försäkringscheferna:

”Whiplash kostar oss miljarder per år. Det har gjort att vi har varit väldigt aktiva på bilförsäkringsområdet och forskningsområdet och inom bilförsäkring velat åstadkomma någonting och göra någonting. Bland annat forskningsrapporter och att vi ”ratear” bilar och talar om för folk, ska du byta bil, byt så du kommer upp en säkerhetsklass, vartannat år ser vi ut säkraste bil, vi får väldigt mycket publicitet, gå in på vår hemsida så kan du se mer. Vi såg också att barn för illa, de hade inga stolar att sitta i, vi började göra ett jobb på det och producera bilbarnstolar, som vi hyrde ut.”

### *Bilindustri och billeverantörer*

De intervjuade biltillverkarna och leverantörerna inom bilindustrin arbetar med:

- governmental affairs, det har med myndigheter att göra, saker som har med den politiska sidan att göra, skatter och liknande
- opinionsbildning för att göra vår syn i media hörd
- frågorna om strategin för svensk bilindustri

Några citat från intervjuerna:

”Vi specificerar produkten ingående i ett datasystem. När konstruktören är färdig med sin konstruktionslösning så beskriver vi den i form av ett dataspråk. Sedan för vi över den informationen till produktionen så att man vet vilka artiklar som ska tas hem för att sättas samman till en bil. Det kan vara en skruv, en ratt eller en



stol. Jag tillhör teknisk utveckling, som tar fram underlaget så att man i produktionen vet vad man ska bygga.”

”Nästa del är att vi ansvarar för lagkravsbevakning så vi håller koll på vilka lagar som gäller runtom i världen vi typbesiktigar och certifierar bilar så att de uppfyller kraven. Det är en grupp. En annan grupp jobbar med verksamhetsförändring alltså hur går det till att utveckla bil, hur ser processen ut? Vad gör man och när gör man vad och hur ser själva flödet ut från det man bestämmer sig för att man ska göra en ny bil tills den är färdig.”

”En grupp jobbar med själva kvalitetsbedömningen av de konstruktionslösningar som tas fram. Kommer det här att hålla? Vilka risker finns det med just den här konstruktionslösningen? Vad är det som kan gå sönder? Så gör man en riskanalys för hela bilen. Ett antal anställda kör bil rent fysiskt för att se hur fungerar det nu, lite granna kundens representant, fungerar bilen som den ska, är den tyst och bra, går den att växla? Det är väl i princip de huvudområden som vi jobbar med och vi är nittio personer.”

### *Distributören*

Intervjupersonen inom distributionsföretaget var den enda som inte hade en chefsroll, däremot var hon en nyckelperson inom ISA-området på sitt företag:

- Jobbar med fordonsdelen på utvecklingsenheten som projektledare och ansvarig för uppföljning och så vidare

”Vi har projekt i fordonsutveckling, titta på hur utdelningen ser ut år 2008. Hur det påverkar våra X-fordon. Titta på om man ska testa något nytt, om vi ska titta på någon gasbil, kanske vi ska testa någon gasbil, olika typer av bilar som vi ser här att vi kan använda oss av. Testa, utvärdera, komma med förslag till beslut.”

### **3.3 Hur länge har du arbetat med det du gör nu?**

De flesta av de intervjuade arbetar sedan ganska lång tid tillbaka inom sitt område. Endast tre personer har arbetat kortare tid än ett år. Fem intervjupersoner har arbetat mellan ett och fem år och de resterande fem har arbetat längre än fem år. De flesta kan alltså betraktas som erfarna (se tabellen nedan):

Hur många år?	n
< 1	3
1 till 5 år	5
6 till 10 år	1
11 till 20 år	4

### **3.4 Vad har du för utbildningsbakgrund?**

En av de intervjuade personerna hade en bakgrund som väg- och trafikingenjör. Sex personer hade en mer allmän teknisk respektive naturvetenskaplig utbildning,

tre hade ekonomisk utbildning och tre hade lärarbakgrund, två personer hade utbildat sig med hjälp av interna kurser, en hade statistisk utbildning och en hade utbildat sig inom psykologi och sociologi (se tabellen nedan).

Lärarbakgrund	Ekonomi	Teknisk/naturvetenskaplig utbildning	Statistik	Psykologi/sociologi	Interna kurser
3	3	6	1	1	2

Av de tolv intervjupersonerna hade tre utbildning i flera ämnen, varför summan i tabellen ovan är större än tolv.

### 3.5 Vad är det första du tänker på när du tänker "ISA"?

Nästan hälften av de intervjuade personerna, visste ingenting om ISA innan vi från institutionen ringde och bad om en intervju:

- "ISA? Ingenting"
- "ISA i sig betyder inte något direkt för mig"
- "ISA, först ingenting"
- "Jag vet inte så mycket om det nu heller om jag ska vara helt ärlig."

Tre personer kunde efter ett tag, rekonstruera vad ISA var:

- "Det första jag tänkte på var ett flicknamn! Jag känner inte tillbegreppet ISA, men när du ringde så kopplade jag ihop ordet med några artiklar jag läst."
- "Förväxlade det; först när jag rekapitulerade kom jag på vad det var"
- "Visste om det på grund av IMITAS telefonsamtal"

Två personer sade explicit att de hade testat ISA (pip- och blinksystemet och gaspedalen).

Det underströks av flera att man främst tänker på hastigheten och dess begränsning, respektive mer allmänt på ett farthållningssystem, som då betraktas som ett "övervakningssystem":

- Tänker på fartbegränsningssystem, jag tänker inte på ISA.
- Fartbegränsning
- Teknisk fartbegränsning
- Hastighet
- Övervakningssystem/farthållningssystem
- accelerationsbegränsare eller hastighetsbegränsare av något slag
- ISA skulle kunna vara ett sätt att få den hastighet man vill ha

För några är det viktigt att ISA-systemet ska vara en hjälp till en "normalalert förare" som har ambitionen att hålla hastigheten; alltså ett stödjande system till en sådan förare. Till exempel säger man att "ISA systemet ska vara till stöd och hjälp till en förare som tycker det är viktigt". Man säger också att "det sägs att det är bra med ett system som ISA som förhoppningsvis kan göra det tydligt för kunden att här är det lämpligt att hålla den här hastigheten".

Kommunikationen till föraren kan ske på många olika sätt. Dels känner man till ”det här som plingar till”, dels nämner man accelerationsbegränsning/hastighetsbegränsningen som påverkar motståndet i gaspedalen. För några är det inte klart om systemet ska vara pedalstyrt eller om det ska visas på en display eller något annat.

De som tycker att gaspedalen är en bra lösning tycker dock att det bör finnas någon form av ”override”. Man ska kunna göra en kicksituation, eller man ska kunna gå runt systemet på något annat sätt. ”Jag tänker på det här systemet som hindrar en från att köra för fort då. Genom att gaspedalen kärvar. Det är det jag tänker på att man utan ett viss mått av våld kan överstiga hastighetsbegränsningarna.”

En person funderade på följande sätt:

- ”Sedan finns det där ISA-systemet som är det där milda systemet där man i princip bara får en zummer-ton när man kliver över. Det provades ju alla de här sorterna på olika orter. Men det tror jag allvarligt talat inte på för det har jag ju i min bil! Vi testade ju det där kan man säga när vi var ute och övningskörde, men det är ju ganska enerverande. XY har ju det i sina bilar. Jag menar som det här systemet är tänkt så plingar det stup i kvarten, tillslut blir man rätt trött på det här. Jag tror snarare det är bättre då att gaspedalen inte går att trycka ned. Passagerarna orkar ju inte plingandet heller. ... Jag tror att det är effektivare att ha ett annat system, det är min spontana reaktion. Jag tror också att ett mer tvingande system är ett riktigare system.”

Några intervjupersoner kände till projektet i ”Lund och andra städer”. De hade läst om det på Internet. En annan person ”tänker på försöket som var i Borlänge, framför allt”. En intervjuperson som arbetade inom kollektivtrafiken kopplade ISA till bussar: ”Ett av de projekten vi var med i var ett projekt för bussar.”

En del kommentarer relaterar direkt eller indirekt till trafiksäkerhet, genom att man får hastigheten under bättre kontroll:

- ”Hastighet, det är en av de tre viktiga grejerna när vi pratar om trafiksäkerhet”
- ”Att få bilisterna att bättre följa hastighetsgränser”
- ”På TS-sidan, om vi skulle få alla människor att följa hastighetsgränserna då skulle vi spara många liv.”
- ”Alla hjälpmedel som gör att vi kan uppnå detta, kan vara kraftfulla och nyttiga.”
- ”Om hastighetsanpassning kan bli något smart hjälpmedel där så är det jättebra.”
- ”ISA är ett sätt att kunna undanröja en del andra problem som vi har.”

Någon påpekar att ISA kan vara en fördel för bussar, men är också medveten om att bussförarna kanske inte gillar ISA:

- ”Vi har en regel att bussar får köra i 20 kilometer i stan. Och då var en tanke att man skulle kunna reglera bussarna. Det har gjorts en provverksamhet med bussar. Bussarna vill vi helst ska gå ute på lite större vägar men ibland måste de ju gå in i bostadsområden och de ska fram till skolor eller vad det nu är. Och då är det svårt att klara det med gupp, bussar har andra krav på gupp än vad bilar har. Bussar skulle köra i trettio och det har jag sett som en användning av det här. Vi har dock fått klagomål från förare, och det är möjligt att sy-

stemet inte varit riktigt bra, men där ser jag en direkt användning för den tunga trafiken.”

En intervjuperson har erfarenhet av vissa problem med ISA i bussar:

- ”Vi har fem bussar utrustade med ISA och det har vi haft i 2-3 år. Och det är dessvärre så att tanken är god, men det är mycket som saknas med hur det fungerar i tunga fordon. Det är många förare som har klagat. Till exempel är det så att om det går för fort och ISA slår till, då får man en reaktion på gaspedalen och den slår tillbaka, och det upplever man från förarhåll att det är väldigt jobbigt med sin fot, att den slår tillbaka. Man kan naturligtvis säga att då kör man ju för fort och så ska den agera, men det borde alltså vara lite mjukare på något vis. Bussen rullar ju, förarna sitter där 3-4 timmar. Och det är ju rätt mycket 30-sträckor i stan och det är lätt att du kommer upp för fort och då blir det ju det där slaget hela tiden. Plus att om du skulle behöva trycka på och gå förbi ISA, då har du ett rejält motstånd i gaspedalen. Bland annat tjejerna, som inte är så starka i foten, upplever det som jobbigt. Och det har vi påtalat under resans gång och det har väl blivit lite bättre men fortfarande har man smällen som kommer. Det måste kunna finnas en annan konstruktion där du har ett annat sätt att hantera det. Det verkar som om man har satt igång det och sedan har det inte blivit vidareutvecklat på den tunga sidan.”

Hos de av de intervjuade som sysslar med kollektivtrafik betraktas ISA – framförallt i bussar – trots allt som något positivt som helt enkelt måste förfinas tekniskt och bättre anpassas till förarnas krav:

- ”Jag tror ju på det. Sedan är frågan, ska vi ha det? Från våran sida är det självklart att man håller hastighetsgränserna, det finns inga alternativ. Egentligen borde svaret vara – det är inga problem. Det är bara att sätta in om det finns pengar till det. Men man måste kanske tänka lite grann om hur det blir i praktiken.”
- Det är svårt att kontrollera hastigheter med gupp, bussar har andra krav på gupp än vad bilar har; bussar skulle köra i trettio och det har jag sett som en användning av det här. Det var en från Vägverket som sade det, att man fått klagomål från förare, och det är möjligt att systemet inte varit riktigt bra, men där ser jag en direkt användning för den tunga trafiken.”

Ett viktigt argument som nämns i samband med denna fråga, är att man kan ersätta andra åtgärder som inte betraktas särskilt positiva med ISA:

- ”Om man i framtiden lyckas med att generellt sett få in ISA i bilar som är kopplade mot de hastigheter som gäller på vägar, då kan vi ta bort en massa gupp som idag kanske är nödvändiga för att säkra hastighetssänkningarna. Och då kan ISA komma in som en väldigt aktiv och bra åtgärd för att slippa det här.”

Ett förslag var att man skulle sända signaler lokalt, det vill säga med hjälp av infrastruktur på marken, i stället för att använda GPS:

- ”Det intressanta här är att man skulle kunna låta trafikmärket sända istället för det här med positionen från en satellit, som kan ha sina sidor i vissa lägen kan jag tänka mig.

- Det behöver ju inte vara gaspedalen. Jag tror i alla fall att det är så att aktiva vägmärken inte påverkar bara gaspedalen utan också motorn. Det är ett lite utvecklat system som kommunicerar med bilen. Tag utanför skolor, till exempel.”

### 3.6 När kom du i kontakt med ISA för första gången?

Av de intervjuade personerna kom fem i kontakt med ISA på grund av att institutionen ringde och bad om en intervju. En person hörde för första gången talas om ISA månad innan intervjun, när IMITA hade ringt och pratat om ISA:

Person nr	När kom du i kontakt med ISA för första gången?
2	När Lunds Tekniska Högskola ringde
3	Frågade en tjänsteman på tekniska förvaltningen, när LTH hade ringt
4	Nu
6	Läste nyligen några artiklar om gaspedalen
8	Nu
10	När Imita ringde en månad innan LTH ringde

De andra sex personerna kände till ISA sedan flera år. En hade själv varit med i ett projekt som sysslats med ISA, de andra hade varit med på seminarier och konferenser där man pratade om ISA och om fartbegränsning.

Person nr.	När kom du i kontakt med ISA för första gången?
1	Två tre år sedan. för tre år sedan, så diskuterade vi fartbegränsning. På jobbet, för några år sedan
5	Dels är vi med som medarrangörer på olika trafikseminarier i Tylösand. Och jag har varit med därnere de senaste femton åren, där har det här kommit upp i olika sammanhang.
7	För två tre år sedan när man fått pengar för att forska.
9	Det har ju förts en ganska intensiv debatt på sista tiden.
11	Det var egentligen i Borlänge. Det var Vägverket som höll på med det här, jag gjorde den kopplingen.
12	I 1998 fanns det mycket pengar till IT-teknik, Vägverket har hållit på med det och då har vi haft i X-stad ett projekt som kallas DART där vi tittar på IT och trafikstyrningssystem. ISA ett projekt av flera.

### 3.7 Vad vet du mer om ISA, till exempel om olika system?

Flera intervjupersoner vet att det finns flera olika versioner av ISA. Några känner mer eller mindre noggrant till vilka system som finns:

- ”Det finns två system för att begränsa hastigheten. Gaspedalen, och det andra var att man fick någon typ av signal som tjöt.”
- ”Alltså systemet går ut på att du får en signal, från vägnätet eller GPS till bilen som talar om för bilen vilken hastighet den håller och vilken hastighetsbegränsning som gäller där den befinner sig. Och den kan man sedan omsätta till att det inte går att köra fortare än sjuttio, man kan ha en pedal som är hård och som gör att det känns jobbigt att köra fortare än sjuttio eller man kan tala om för bilföraren att nu kör du för fort.”
- ”Understödjande system och system som tar över lite av förarens kontroll och om systemen är tillförlitliga, så kan det vara bra.”
- ”Jag har hört att det ska finnas ett där det blir tyngre i gaspedalen när man kommer förbi en hastighet och så har jag hört någon som har summer och så något där man inte kan köra snabbare, men det tycker jag låter konstigt.”
- ”Så vitt jag vet finns två olika system, ett som varnar föraren och så ett med gaspedalen som reglerar sig själv när föraren överskrider hastigheten.”
- ”Det handlade om det här motståndet i gaspedalen och begränsningen, olika sätt att ge signaler om att man kör för fort.”
- ”Tekniken med gaspedalen där fordonet bara följer hastigheten, sedan vet jag inte riktigt.”
- ”Det är det där med gaspedalen jag tänker på, något annat vet jag inte.”
- ”Det finns ett system till som XY ska montera i en buss här. Där har du alltså ett varningssystem, så att överskrider du hastigheten så piper det istället.”
- ”En kommunicerande vän hade varit bäst.”

Fler av de intervjuade tyckte att ISA på något sätt innebar en paradox, eftersom många andra aktiviteter riktar sig emot lägre hastighetsgränser eller till och med emot att man håller sig till gällande gränser: Motorvägar tillåter till exempel högre hastigheter nästan överallt och bilar byggs snabbare och säkrare. ”Egentligen är det bilindustrin som jobbar emot att folk håller hastighetsgränserna. Så det är någonting som inte stämmer, det här samspelet mellan de olika samhällena och industrin. I Sverige har vi 110 och så har vi bilar som kan köra 240”. Inte minst på grund av att det finns så många tendenser som drar mot högre hastigheter, är det nödvändigt att ta till åtgärder som sänker hastigheterna:

- ”I bostadsområden är det sällan att en bilist dödas i stadstrafik, men det mycket ofta att en bilist dödar antingen en cyklist eller gångtrafikanter. Modeller som kan hindra att hastigheten överskrids i städerna är ett absolut måste!”

De tillfrågade personerna har i samband med ISA också pratat om eller hört talas om olika möjliga problem som skulle kunna vara knutna till ISA. Funderingarna har att göra med dels eftermontering, dels med frågan om ”olika system”, det vill säga de som redan finns och nya system som ”kan prata med varandra”.

En annan viktig fråga är om de data man får från Vägverket och som används för att styra ISA, är tillförlitliga. Frågan är viktig inte minst när det gäller ett system som tar över:

- ”System som tar över lite av förarens kontroll, om systemen är tillförlitliga, så kan det vara bra.”
- ”Sedan skulle det komma upp hur säkert systemet är, är det garanterat att det funkar? Uppdatera kartorna måste ju vara ett hästjobb. Bara om de gör en tillfällig sänkning, ...”

I samband med denna fråga, kommer det för första gången upp argument som handlar om att föraren måste avgöra om han eller hon vill hålla sig till den gällande hastighetsgränsen, respektive om han eller hon ska göra som man ska göra. Åtminstone ska det finnas en möjlighet att undvika eller kunna ”gå runt” systemet:

- ”Generellt sett är jag väl lite så här till tekniska lösningar för att folk ska hålla hastigheten att jag tycker att det måste ju åligga var och en att göra som man ska göra. Till sist litar man lite för mycket till tekniken. På något vis känner jag så ibland att för att få ner olyckor och annat så är det en massa tekniska grejer som man ska sätta in i bussarna och andra fordon istället för vad är problemet, det är ju den personen som sitter bakom ratten.”
- ”Kan man lägga in en spärr att det inte går att köra för fort och då kommer man till en massa annan problematik om man gör omkörningar och så vidare.”
- ”Bilföraren ska avgöra”
- ”Så tycker vi principiellt att fortfarande så ska föraren ha kontrollen över bilen. Om det går att göra så att föraren kan ha informationen han behöver så är det primärt ett bra sätt att hantera det här på.”
- ”OK om det bara finns en möjlighet att man kan gå runt det här.”

En person antyder vid den här frågan ett synsätt, som sedan kommer att nämnas allt oftare vid senare frågor – nämligen att ett system som tar över kan betraktas som mycket komfortabelt och bra av folk som faktiskt vill hålla hastighetsbegränsningarna:

- ”Det här med gaspedalen var intressant, eftersom jag faktiskt själv då försöker hålla hastighetsbegränsningarna.”

### **3.8 Vilket av systemen skulle du vilja diskutera fortsättningsvis?**

En del av de tillfrågade sätter frågan om vilket system man vill diskutera, liktydigt med vilket man tycker bäst om. Enligt denna tolkning finns olika preferenser när det gäller vad man vill diskutera. En del vill prata om signalen (feedback, pip- och blink):

- ”Signal tror jag skulle funka bäst”
- ”Jag föredrar information på en display”

Andra vill prata om, eller kanske föredrar, gaspedalen respektive ”systemet där hastigheten saktas ned automatiskt”:

- ”Detta med gaspedalen”
- ”Har provat gaspedalen”

- ”Systemet där hastigheten saktas ned automatiskt, inte det informativa, man måste ha det åtminstone så att det blir en trög pedal.”
- Det är den (gaspedalen) jag tänker på. Jag ser det framför allt som ett anpassningssystem för hastighet

En del vill diskutera båda systemen och/eller understryker aspekten att finns olika system att föra över information till föraren på och att det är nödvändigt att hitta det bästa sättet:

- ”Både gaspedalen och det informerande systemet.”
- ”Både ljud/ljus och gaspedal, tvingande och frivilligt.”
- ”Displayen och gaspedalen.”
- ”Och sedan hur man meddelar föraren är en sekundär funktion. Det gäller bara att hitta bästa varianten som funkar bra.”

Här upprepas argument som säger att det är föraren själv som bestämmer, och att föraren måste kunna köra för fort om han eller hon vill.

- ”Det är en viktig grej att det är föraren som bestämmer.”
- ”Så att måste man köra för fort så ska man kunna göra det. Det hade nog varit väldigt viktigt i en diskussion.”

### 3.9 Vad tycker ni i företaget/organisationen om ISA?

Några få talar om en direkt positiv attityd i deras företag:

- ”Ett bra system”
- ”ISA är absolut uppe på agendan. Trafiksäkerhet är ju oerhört fokuserat; vi har nollvision i Sverige, vi har Road Safety Action plan, vi har WHO ... mm. Man har program att jobba med trafiksäkerhet över hela världen och man ska halvera trafikolyckorna i Europa. Man kommer inte att nå de här målen utan en väldig fokusering på att få ned farten.”
- För en buss finns mycket högre incitament att fixa de här systemen, alkoholssystemen och farthållarsystemen, att ta tag i problemen och lösa problemen. Det kan ju vara en typ av kvalitetssäkring också.”
- ”För våra bilar tror jag inte det är något som helst problem (att bygga in ISA).”

En del berättar om en mera tveksam attityd, av olika anledningar, men trots allt med en positiv tendens:

- ”Skulle det vara ett sådant här system med en påminnare så tror jag säkert att vi skulle kunna tala positivt om någonting sådant - en blinkande lampa eller ett ljud. Lite mer tveksam när det gäller gaspedalen”
- ”Om man skulle kunna påvisa att det här har en skadenedbringande effekt så skulle vi ta hänsyn till det på något sätt.”
- ”På trafikförsäkringssidan skulle man kunna tänka sig att risken minskar med det här, så då skulle vi förmodligen klassa en bil som är försedd med det här systemet lägre, än en bil som inte har det. Nu förtiden är vi ganska duktiga på nya statistiska metoder, så vi kan få fram det här relativt snart.”
- ”Skulle vi införa någon koppling till incitament – försäkringspremien - så behövs ju det här i alla bilar, i alla fall i en större utsträckning så att man får vo-



lym på det. Men i dagsläget och något år tillbaka så gjorde vi den bedömningen att det kanske är några år kvar tills man börjar ha den här standarden i bilarna.”

- ”Om vi skulle gå före och introducera något liknande så skulle vi sätta press på konkurrenterna. För om vi har det här och kan erbjuda en jättelåg premie för den gruppen som kör väldigt lite, och på rätt vägar, så skulle de kunderna komma till oss i stället. Men på lång sikt så ser vi som att det är egentligen en infrastrukturkostnad att samla in den här informationen (det vill säga loggdata), så på lång sikt vinner vi inte så mycket utifrån branschens synvinkel”
- ”Det är affärsmässig risk att gå först. Då skulle vi stå för sakinnehållet, vi skulle vara den som utifrån kundens ögon skulle svara för tekniken och troligtvis skulle det behöva subventioneras i någon form.”
- ”Ingen i organisationen uppåt har något emot ISA. Däremot måste man ha ett system som inte gör att det riskerar bli ett hälsoproblem för förarna, att du får ont i knän och vader och så vidare.”
- ”Så det ligger på diskussionsplanet. Lite praktiska erfarenheter finns också. Det jag har hört konkret är att man inte upplevde det som positivt.”

Vissa av de intervjuade berättar också om rätt så negativa attityder gentemot ISA vid sina företag:

- ”Vi har byggt ett antal bilar själva. Det var ett nollvisionsprojekt ... Man byggde sönder halva stan med gupp. Vi lovade då att vi skulle ställa upp med några bilar och då byggde vi in alkolås, bältesvarnare och ISA. Vi hade fem bilar rullande. Och det fanns en slinga här man kunde köra och då när man kom på en sjuttiosträcka så fick man trög gaspedal. Vi testade gaspedalen. Så jag har själv jobbat med tekniken på det sättet och sett till att vi fått in tekniken i våra bilar och fått finansiering osv. Vi som företag har inte gjort den bedömningen att man ska satsa på det.”
- ”Själva diskussionen om vad det är som stödjer vårt brand har jag inte varit så mycket involverad i. Vi har då en definition om vad som är viktigt för våra kunder, vad är det som stödjer X-varumärket? Och där tycker man då, de som ansvarar för detta, tycker inte att ISA hör hemma i en X-bil. Våra kunder gillar ju då kraftfulla bilar och kraftfull körning. Där tycker man inte att ISA är en del i det. Så vi har valt att inte jobba vidare med detta.”

En del av de intervjuade berättar att ISA inte har diskuterats på deras arbetsplats trots att vissa indirekt påpekar att det kunde vara relevant (och att de själva betraktar det som relevant):

- ”Den här typen av teknik har inte diskuterats på arbetsplatsen. Vi håller på och ska upphandla personbilar nu för hela regionen, ungefär 750 personbilar. Men det är ingenting som någon har nämnt något om.”
- ”Vi har inte diskuterat ISA inom tekniska förvaltningen. Det är bara det att vi informerades om att det är på gång och det är utrett, men inte mer.”
- ”ISA har inte varit på agendan på trafikutskottet. Det har nog flutit förbi väldigt hastigt. Mycket alkolås, men inte ISA.”
- ”Det diskuteras både alkohol, hastighet och säkerhetsbälte. Men däremot har man inte diskuterat själva ISA i sig.”
- ”Hos oss på X-sidan har inte det varit någon diskussion om det tidigare.”

- ”Inget som har efterfrågats utifrån heller vad jag har hört, av våra användare. Kanske man inte är medveten att det finns en sådan produkt. Några som kan ligga på skulle kunna vara miljösidan på X då.”
- ”Diskussion om ISA mest i periferin, det som mera varit uppe till diskussion är de här alkolåsen.”
- Mycket fokus på alkohol, men inte så mycket, eller inte alls, på hastigheten.

Det finns flera problem som gör att man är tveksam gentemot ISA. Kostnadsfrågan är uppenbarligen viktig, framförallt för företag som måste utrusta många fordon om de verkligen satsar på ISA. Andra problem är knutna till frihets- och kontrollfrågan, respektive till tekniska aspekter och till frågan om systemets och funktionens pålitlighet:

- Allting är frågan om vad det skulle kosta, så att säga. Finns det inte tillräckliga volymer från tillverkarna så installerar det ju det inte heller. Och ska man då ha en egen lösning så blir det dyrare.
- Just idag är det här en rätt så dyr historia.
- Vad kritiken berodde på det vet jag inte. Om det var tekniken som var ofullkomlig eller om det var de här frihetsgrejerna...
- Kontrollerar vi föraren för mycket? Som när du har positionering på lastbilar, då vet jag att det har varit diskussioner med lastbilschaffisar att nu vet ju chefen precis var jag är.
- Innan någon kör in på stadsgatorna här, tror jag att aktiva åtgärder är mycket lättare att acceptera, än vad det är på landsväg.
- Du kan göra en omkörning som visar sig vara fel, du skulle inte ha gjort den här, då har du två alternativ, bromsa eller trampa på, och det är klart att om du då kör på och sedan är det något som hakar upp sig och du ser en lastbil komma, då är det inte så kul.
- Man skulle kunna hantera ISA på ett liknande sätt som alkolås. Men då måste man klara av alla de här standardiseringsfrågorna.

Flera av de tillfrågade yttrar personliga åsikter som är rätt positiva och som kan betraktas som argument för att man ska satsa på ISA. Dessa åsikter står delvis i motsatsen till den officiella positionen av företagen där de intervjuade jobbar (att det finns vissa motsatser i det avseendet blir ännu tydligare vid svaren till frågor som följer längre ner):

- ”ISA är ju direkt skadeförebyggande, man minskar risken genom att inte köra för fort och minska kollisionsvåldet, och samtidigt så är det bevisat att har man en sådan tydlig signal att man kör för fort, så sänker det hastigheten. Och det minskar ju riskerna då rätt dramatiskt. Så skulle det bli någon form av obligatorium eller börjar biltillverkarna inkludera det här som någon form av standard som varnar om den dolda vinkeln eller liknande, så tror jag i alla fall att här skulle det vara en signifikant faktor att ha med i premiesättningen. Så även utifrån det här så skulle det bli ett incitament att ha ett sådant system eftersom det minskar riskerna och då minskar också premien för de grupperna som har det.”
- ”Hastigheten betyder väldigt mycket. Jag tror man kan säga att av den halvering av olyckorna vi haft här i stan, tror jag mer än hälften beror på gupp och hastighetsbestämda åtgärder.”

- ”En massa lagar och förordningar finns idag som säger att man inte får köra för fort. Det här är ju ett stöd för den som kör, att kunna följa dem. Många gånger när vi har en upphandling får man föra en diskussion, till och med på regeringsnivå, att man i upphandlingen får med etiska aspekter och miljöaspekter och ser till att företaget följer miljölagar och sådant.”
- ”Jag tror att man ska ha ett problem för att vilja köpa det och lägga pengar på det. Om du jämför med alkolås så kan det vara ganska enkelt att säga att här är nytta.”
- ”Ta det här med bältespåminnersystem och det här med hastighet och alkohol, här har vi tre områden som skördar en stor del av trafikoffren i Sverige. Så kunde man med hjälp av dem komma åt det här (ISA) så skulle man vinna mycket.”
- ”Så ISA skulle kunde vara nästa steg, eller ett av stegen. Det är väldigt väsentligt för att få hastigheten att efterlevas helt klart. Utvecklingen kommer att vara sådan att ISA kommer att vara inne i bilarna. På ett eller annat sätt. Vi står vid ett vägskäl idag. Både informationen och valet hur ska systemet se ut.”
- ”Kan man visa på att man tjänar i bromsar och växellåda och allting som slits med den ryckiga körningen som vi har, drivmedelsförbrukningen minskar och så vidare, allting ger pengar, kan man visa på det då öppnar det dörrarna hos beslutsfattarna.”
- ”De som vi brukar se emellanåt, de skulle verkligen behöva ett alkolås, men inte fan sätter de i något alkolås. Utan då måste det ju komma att det här byggs in i bilarna.

### **3.10 Vad tror ni inom företaget händer om ISA blir vanligt i trafiken? Får det några effekter? Vilka?**

Flera av de tillfrågade säger att frågan om vad som händer om ISA blir vanligt i trafiken aldrig har diskuterats. Ser man på tidigare svar så kan det ha att göra med att ISA över huvud taget inte har diskuterats på företaget där de jobbar:

- ”Det har vi inte alls diskuterat. Jag har inte tänkt på det själv heller.”
- ”Detta har inte diskuterats alls inom regionen.”
- ”Inga diskussioner har förts inom distributören.”
- ”Man har inte diskuterat ISA inom försäkringsbolaget.”
- ”ISA har flutit förbi väldigt hastigt.”

Andra talar om att ISA har diskuterats. I de mera positiva kommentarerna påpekas det dock att det inte är klart vilket system som är bättre (med en lätt tendens till pip- och blinksystemet), att systemet ska fungera bra tekniskt sett, och att förarna måste acceptera systemen (där det anses att ett varningssystem uppfyller det kravet bättre):

- ”Vi är inte helt främmande för en sådan idé. Vi tror att det här med informationen kanske är ett bättre steg. Man får vara lite försiktig innan man gör det här med gaspedalen. Det kanske krävs mer (kunskap om acceptans) innan man helt går in på ett sådant system.”

- ”Vi är positiva till att föraren ska få hjälp. Om man finner att displayen fungerar väl så bra som en gaspedal, så kanske det är smakligare för det inkräktar ju helt klart mer med en gaspedal.”
- ”Det som är avgörande är lite hur de på fokusgruppsklinikerna som vi tänkte ha för att titta på det här, vi har inte skapat några än, man måste gå igenom det innan man skapar något sådant här, hur upplever dom det? Så får det vara delvis input innan vi bestämmer oss.”
- ”Ett informationssystem kan vara något som man köper till bilen, men vi vill helst att det monteras i fabriken här nere. Då får vi mycket lägre kostnader och vi får en kvalitetssäkring som är mycket bättre. Alla de här systemen som eftermonteras får en sämre kvalitetsnivå. Eller det är väldigt svårt att få en bra kvalitetsnivå. Det som är allra sämst är sådana här som någon annan eftermonterar.”

De negativa kommentarerna från företagssidan har också att göra med acceptans, nämligen med antagandet att det finns dålig acceptans för ISA, dessutom har de med kostnader att göra:

- ”Säljer vi mer bilar om vi har ett ISA-system eller inte? Vår bedömning är att det här inte tillför oss någonting.”
- ”Det blir dyrt för oss. Det lite fåniga i det här sammanhanget är ju att det kommer att ta längre tid för bussarna, ibland rejält längre tid, för man håller inte hastigheten.”

### **3.11 Vilka kunder har ni? Hur ser era kunder/avnämare på ISA? Uppdragsgivare? Positivt, negativt?**

Kundgrupper till kommunens och regionens upphandlare är bland annat de egna förvaltningarna och trafikbeställarna (”huvudmännen”):

- ”Förvaltningar som finns, vi är intern service till dem. Sedan som sagt, gör vi en upphandling och andra kommuner är intresserade, så kan de haka på.”
- ”Dels har vi huvudmannen som har beställt trafiken, kommun X. De ser helst att man ska utvidga ISA-systemet. Det har inte vi något emot heller, men man måste lösa problematiken.”

Försäkringsbolagens kunder är naturligtvis de som låter sig försäkras i samband med att de äger och kör en bil:

- ”Man skulle kunna marknadsföra att har du det här (ISA), innebär det att du får lägre premie. Skulle det vara så att det innebär 15-20 procents lägre premie då skulle de säkert kunna ta tag i det och göra en kampanj och skapa uppmärksamhet.”
- ”Man kan också få en mer direkt effekt av att vissa bilförare väljer en sådan installation eftersom man är säkerhetsmedveten och då har vi också någon form av egenskap av dem som väljer det. Och det blir då en attraktiv grupp att försäkra.”

Trafikföretagens kunder är resenärerna, det vill säga de personer som använder kollektivtrafikens bussar:

- ”Sedan har vi då alla resenärerna som vi transporterar. Så vi har två kunder vi ska tillfredsställa. Om bussen går för fort och ISA slår till så märker de ju ingenting. De märker att farten sänkts, men om det är föraren som agerar eller är ett system, så märker inte de det.”
- ”Jag tänker på dem som reser med oss. Idag finns det faktiskt tillfällen när folk sitter och håller i sig för att föraren kör för häftigt eller för fort. Och det är rätt obehagligt att åka med sådana. Det är det här med att racerförare även finns inom Företaget X och det är inte meningen att det ska finnas det. Man ska kunna läsa tidningen utan att flyga av sätet och bli illamående. och där tror jag också att en sådan här grej kan förbättra resandet för de som reser. Det blir en behagligare resa.”

Bilindustrin har bilister som kundgrupp, men vissa kommentarer tyder på att ”samhället” och EU betraktas som den stora målgruppen i vissa sammanhang, till exempel vad gäller standardisering:

- ”Vi ska utveckla ganska exklusiva bilar som vänder sig till en exklusiv kundgrupp som tycker om att vara ute, som gillar att synas, är lite annorlunda kanske och inte vill vara anonym utan en kund som gillar extrem design, vill ta med sig sin cykel när han ska ut och cykla, lite så här en kund med större förväntningar och större anspråk osv. Och vi ska utveckla bilar som har väldigt hög kvalitet och väldigt hög säkerhet. Och en stor grad av användbarhet, man ska kunna använda bilen till mycket, inte bara köra utan använda den.”
- ”Sedan har vi en väldig fokusering på motorer och prestanda, att det ska vara hög prestanda i bilarna och en speciell körkaraktäristik, det ska vara väldigt mycket körglädje i en bil som vi producerar, det ska vara roligt att köra, den ska bete sig som du tänker dig.”
- ”Du kan tänka dig de här småbilarna som ligger och slickar backen hela tiden och har en extrem väghållning, man kan köra väldigt snabbt så här mellan fordon också och den filosofin ligger också bakom chassiutvecklingen.”
- Steg nummer ett är att få standard på de här sakerna. Steg nummer två är att man inför dem. Kan vi säga till de andra att kan vi skapa en standard på det här, ni behöver inte införa det nu, ni har möjlighet att införa det senare, men tycker ni inte vi kan ha en standard? Då har vi en möjlighet att införa det på de bilar som säljs i Sverige. Bilindustrin brukar alltid påpeka att de vill ha världsstandard på sina grejor, de vill ha samma bil egentligen utomlands som i Sverige. Men det som vi är bundna av är EU: s standardisering. Den måste vi följa. Vi kan inte införa egna fordonskrav.”

Distributören betraktar olika personer, grupper och institutioner som kunder, allt från kommuner och stora företag till förare och allmänhet:

- ”Det kan vara kommuner till exempel, stora företag som vill att vi tar hand om deras internpost och så vidare.”
- Förarna är en stor grupp, ”fyra till femtusen bilar. Det är just bilar, inga tunga fordon (våra förare), klagomål från förare vill man helst undvika.”
- ”Vi har kunder som har miljökrav på oss.”

En av de tillfrågade personerna pratar mer utförligt om trafiksäkerhetsaspekter, i syfte att understryka att ISA är nödvändigt och antagligen kommer att användas systematiskt förr eller senare:

- ”Vi kan inte ha så många döda.
- Andra länder vaknar. Det räcker inte med elitländerna GB, NL & S, vi måste till exempel få med oss ett land som Frankrike, för att få rull på de här frågorna.
- Det var intressant att fransmännen var mer intresserade av att diskutera ISA än alkoholås.”

En person framför tanken att möjliga kostnadsproblem som skulle kunna uppstå, om lägre försäkringspremier infördes för ISA, innan tekniken systematiskt byggdes in i alla bilar:

- ”Innan det blir ett obligatorium kommer bara några att ha det, och då kan det bli en känsla av orättvisa. Det här finns, men jag har inte råd att ha det i min bil, men samtidigt måste jag betala en högre premie. Det kan ju under en övergångsperiod bli ett problem.”

### **3.12 Skulle ISA påverka er verksamhet om det infördes i vanlig trafik? Positivt, negativt?**

En av de intervjupersoner som är anställd inom kommunen menar att ISA, om systemet infördes i vanlig trafik, inte skulle påverka organisationen eller dess verksamhet.

En annan av de kommunalt anställda intervjupersonerna, som har närmare till trafikfrågorna, ser lite annorlunda på det hela. ”Det innebär i så fall investeringar från vår sida med detektorer på vägarna för att klara detta och med impulser på vägen för att anpassa hastigheten. Definitivt skulle vi ställa upp, vi satsar ganska många miljoner årligen på trafiksäkerhetsfrågor. Även på gator där inga trafikolyckor har skett, det finns alltid en risk. Som läget är idag arbetar vi med fysiska hinder, genom avsmalningar och gupp.”

En person tror att lagstiftningen skulle fungera dåligt utan marknad. ”Säg att man skulle lagstifta att det (ISA) skulle vara i alla gamla bilar, då är det rätt viktigt att det finns konkurrens på marknaden. Finns det bara en eller två aktörer, då blir det problematiskt. Det vore farligt om man skulle lagstifta innan det fanns en fungerande marknad, om man jobbar så som vi.”

Från försäkringssidan menade man att med ISA i trafiken, skulle det ”förhoppningsvis påverka i färre antal skador, och det går att hålla lägre pris på våra försäkringar, det blir mindre belastning på samhället”.

Representanter för trafikföretagen ser inga större fördelar med ISA, istället visar de en ganska tveksam attityd:

- ”Om ISA fungerar så kör våra förare aldrig för fort”, men ”det är ingen garanti för att du har ISA eftersom du kan trycka igenom”.
- ”Från företagssynpunkt tror jag inte att man går ut och säger att vi har ISA-bussar. Det är inte som du kan gå ut och säga att alla bussar har luftkonditionering, för det är ju någonting som påverkar kunden. Även om man förklarar vad ISA är så är det ingen som reagerar bland resenärerna, det har jag svårt att tänka mig.

En politikers åsikt om ISA i vanlig trafik är att ”förhoppningsvis så skulle det påverka i färre antal skador, och det gör ju att det blir mindre lidande, det blir mindre belastning på samhället, vårdresurser och allting. Så att det skulle ha stor effekt”.

En intervjuperson från bilindustrin upprepar vad han sagt tidigare, nämligen att ”vi bedömer att det inte tillför våra kunder någonting och därför finns det ingen kundefterfrågan på det. Därför kopplar vi inte in det eftersom det inte stödjer vårt varumärke. Det är liksom den raa verkligheten bakom hur vi ser på det. Men tekniken har vi så vi vet precis vad vi ska göra, så det är inget konstigt, inget svårt.”

Några av de framkomna argumenten kan tolkas som att de speglar de ”inbitna bilisternas” attityder:

- ”Ett antal människor kommer att bli sura och förbannade för det här med integritetsfrågan. Jag kör bil själv. Det är ingen som ska lägga sig i det här, det är min mänskliga rättighet.”
- ”Om systemet blev tvingande så att man inte kan trycka igenom då? Men det kan du inte göra, det måste du kunna fall att. Du kan ju vara i en sådan situation att du måste trycka på gasen för att undvika en olycka. Föraren måste kunna agera.”

### **3.13 Vad tror ni på lite längre sikt?**

Om samhället bestämde sig för att bussarna från och med nu inte skulle kunna köra för fort, så skulle man enkelt kunna ställa in ISA-systemet utifrån ett sådant önskemål. Detta borde dock enligt en intervjuperson vara ”upp till varje kommun”.

För kunden skulle ISA i bussarna kunna innebära en upplevd säkerhet. En intervjuperson menar att detta i sig skulle få en effekt, eftersom attityden till ISA då skulle komma att ändra sig.

En intervjuperson ser ett problem i dagens eftermontering av ISA och blickar framåt mot en framtida förmontering. Problemet är att ”nu gör vi något eftermonterat”. Men samtidigt så ”tror jag att man tar ett större grepp, hittar något som kan fungera på den större världsmarknaden. Börjar det fungera på världsmarknaden då har det skett en större förändring. Den internationella biten är väldigt viktig för oss (i bilindustrin). Om man har något som kan fungera i ett antal länder ute i Europa då vore det en bra början.”

Från bilindustrin kom det även några andra kommentarer som har att göra med möjligheten eftermontera systemet:

- ”Man kanske får börja med något eftermonterat. Och kanske erbjuder det till vissa kunder, kommuner eller så. Och sedan att man får en massa kunskap som man sedan omvandlar. Den riktiga industrialiseringen, när man får det här som vi monterar här nere i fabriken, skulle göra att vi då får det riktigt bra, det är då vi får ner kostnaden, vi får allting, tillförlitligheten, vi får anpassningen, det är dit vi vill nå. Så jag tror man får se det som att det perfekta kan vara utvecklingens fiende ibland.”
- ”Vi vill ju att kunden ska känna till att det finns en tillförlitlighet i det här. Har man en CD-romskiva så finns inte den tillförlitligheten. Men då skulle kunden säga okej, så här var det för ett halvår sedan och jag har missat skyltarna och

det här ger mig ändå bättre information än ingen alls, det är ett sätt att se det. Men information som inte är tillförlitlig och som jobbar på gaspedalen, då blir det mer störning.”

### **3.14 Hur värderar företaget ISA? Ser ni någon nytta med ISA?**

Många klara nyttor med ISA radas upp av olika aktörer. De flesta positiva kommentarer kommer från personer som jobbar i eller med trafikföretag. Man ser bland annat nyttan med att:

- ”Få ska skadas i trafiken med det här systemet. Det är relevant i stadsskörning. Fotgängare är ett rätt drabbat område. Sedan måste någon räkna ut nyttan, alltså hur viktigt det är.”
- ”Ingen fick köra mer än 50, att bilen tvingade föraren, även vid 30 km i timmen; det gäller absolut gaspedalen också; även i egen bil.”
- ”Hastigheten måste anpassas, även om man har bråttom; men då gör man inte det; med ISA gör man det.”
- ”Det är ju problem för företaget när förarna inte håller hastigheterna. Det är inte så kul att ha förare som åker fast på trettioträckor. Och det har hänt.”
- ”Det är svårt det här med hinder det är inte många vi är särskilt glada åt. Vi har inte hittat det perfekta hindret. Och då är det här väldigt intressant, för det känns som det allra bästa som vi har sett hittills.”
- ”Det ett hjälpmedel för föraren att veta vilka fartbegränsningar som finns.”
- ”Det hjälper att få ned våra drivmedelskostnader; så tror jag att då sänks utsläpp i miljön.”
- ”Känslan hos förarna för att man kan hålla på med elektroniska frågor ökar, alltså förståelsen, att det inte är futuristiskt.”
- ”Arbetsmiljön för föraren att man studsar upp och ned vid gupp, det försvinner helt. Resenärerna får det bättre, de slipper slingra sig fram eller hoppa utan man kör i en jämn hastighet, sedan är det bra för miljön, det är jämn hastighet som gäller.”

En intervjuperson på ett försäkringsbolag säger att ”vi ser positivt på en sådan utveckling, men innan man ändrar premier måste man undersöka effekten. Just när det gäller ISA ser jag att det kan ta ett tag.” Man kräver alltså bättre underlag som visar ISA:s positiva effekter.

Av några intervjupersoner nämns problem som är kopplade till bland annat homogenitets-, kostnads- och frihetsaspekten. De gör att man är tveksam till användningen eller implementeringen av ISA. Intervjupersonerna nämner bland annat följande:

- ”Det är svårt om bara en enda trafikantgrupp, som X-bussarna, har ISA. Det är något som måste verka fram ur hela samhället.”
- ”Det är stora kostnader om man vill implementera ISA. Däremot skulle man kunna tänka sig att man slipper investeringar med busskuddar och hinder.”
- ”Dels har vi omkörningar, det andra är frihetsbiten. Man har inte bilen bara för att det är praktiskt, det är en frihetssymbol också.”



- ”Motorskribenter var väldigt aktiva mot säkerhetsbälte av mängder av olika skäl, att du kommer att köra onödigt fort för att du känner dig onödigt säker... alltså den typen av argument kommer att dyka upp.”

En del av våra intervjupartner är blankt negativt inställda gentemot ISA, eller så ser de ingen fördel alls:

- ”Jag ifrågasätter nyttan med ISA.”
- ”Det finns inget marknadsvärde på ISA.”
- ”Tveksam om det har positiv effekt.”

### **3.15 Hur skulle ditt företag/din organisation se på att ISA började användas i vanlig trafik? Varför? Skulle systemet vara tvingande eller frivilligt?**

På frågan om hur intervjupersonens företag eller organisation skulle se på ISA om systemet började användas i vanlig trafik, och om systemet skulle vara tvingande eller frivilligt, fick vi följande få, men utförliga svar:

*Trafikföretag:*

- ”Om man säljer mot kommunen skulle systemet kunna matchas mot kommunens policy, tror jag. Sedan kanske kommunen säger att det är upp till varje individ. Lunds kommun har en ganska lång tradition av att varje förvaltning är ganska självständig. Och det är en god tanke men sitter man på upphandling kan det vara besvärligt att göra att alla följer avtalen. Det är viktigt med bra volymer för att få bra priser.”

*Politiker:*

- ”Om det inte finns något beslut på det och det är helt frivilligt och det medför vissa kostnader, och man ska införa det, då kommer det att bli mycket diskussioner och så landar man då i minsta gemensamma nämnare. Tyvärr landar man då hos den som ställer lägsta krav.”
- ”Tycker det skulle vara ett tvingande system i staden och att man kan börja med den tunga trafiken. På landsvägarna skulle systemet vara informellt och frivilligt.”

*Bussföretag:*

Bussföretaget resonerar kring förarnas attityder som antas vara mera negativa, och om företagets syn, som är rätt positiv:

- ”Om du har ett antal fordon där du har ISA och några där du inte har, så väljer förarna de som inte har ISA. Finns det i alla så kommer man inte undan det. Men företaget har inget emot ISA i bussarna eller någon form av system som ser till att förarna kör lagenligt det finns inget företag som säger nej till det.
- ”När det lämnas ut anbudsunderlag, vad är det som ska finnas i bussarna, kan vi själva säga att vi har även alkohols, även om det inte står i anbudsfrågan, och då är det en positiv grej i själva anbudet. Sedan kan man ställa motfrågan (hur det är med) ISA: Om företaget säger att alla bussar har ISA, hur positivt

är det? För att kontra mot alkolåset, det köper man mer, det kan man gå ut och kommunicera om.”

*Bilindustri:*

- ”Man satsar på alkolås men inte på ISA. Mycket förvånande. Men det är likasom det som är det officiella, det är det vi har att rätta oss efter. Det är det beslutet som är taget i bolaget. Fråga mig nu inte om logiken bakom resonemanget för den är ihålig tycker jag. Jag kan inte försvara den. För mig är det självklart. Jag tycker ISA är en så bra grej att den borde sitta i varje bil. Jag kan inte försvara det.”

### **3.16 Känner organisationen/företaget några tveksamheter inför användningen av ISA-system? Varför (inte)?**

En av intervjupersonerna jämför ISA med alkolås och anser att det är rimligt att ha alkolås i taxibilar och bussar:

- ”Det är ju de här integritetsfrågorna, där kommer att bli den största debatten. Det kan det ju vara att det kommer nog till en lite förändrad syn på det här och det som får ta mycket är ju det här med alkolås. Jag tycker väl att det är fullständigt rimligt att det sitter alkolås i alla taxibilar, i alla bussar, det är ett krav som vi konsumenter ska kunna ställa. Då har man tagit ett första steg.”

Frågan om vem som ska betala installationskostnaderna är naturligtvis viktig, samt hur det ska gå till för att installera ISA:

- ”Den stora frågan är egentligen installationskostnaden för ISA i varje bil. Vem, är det biltillverkaren som åläggs det här, eller är det bilköparen som väljer ett tillägg eller själv installerar det här?”

När det gäller gaspedalen, kan det finnas både känslomässiga och rent hanteringsmässiga synpunkter:

- ”Känslomässigt kan vara att någon tycker att det här var jobbigt att det blir så trögt, det kan vara kunder som kan reagera på det här, helt klart. Det beror på hur det är utformat ... Sedan kan det komplicera det här med omkörningar om man inte känner till att man kan trampa igenom eller har kraften. En viktig aspekt kan vara tillförlitligheten. Man rotar trots allt i en viktig styrpanel till motorn. ... systemet kan kanske få någon felfunktion. Så det är klart mycket känsligare och svårare att göra det här. Potentiellt kan det vara svårare att få kundacceptans på det. Men ... vi har ju kickdown ... vill du ha mycket snabbare acceleration kan du trampa till.”

När acceptansen diskuteras pratar en intervjuperson om inlärningstiden, som borde tas hänsyn till (och som kanske är den faktor dess utveckling är svårast att förutse):

- ”Det finns inlärningstid också givetvis. Det som är svårt för kunden i början kan med åren bli väldigt acceptabelt. Men potentiellt kan det finnas svårigheter med ett gaspedalsstyrande system.”

Några intervjupersoner pekar på att det finns goda argument för att marknadsföra systemet, till exempel mindre stress. Man kan också understryka att föraren inte berövas sin frihet och att man även i framtiden kan ”bestämma själv”:

- ”Ser man att man köper något inte bara för att köpa utan för att det finns en vinst i det, det behöver inte vara pengar utan stressa ned sina förare och vad det nu kan vara, miljövinster och så vidare, ser man nyttan med det, att man inte begränsar folk, man ska ju inte gå in och styra upp förarna heller för mycket men finns det möjlighet att man kan trampa igenom så att man inte hindrar dem i sitt yrke.”

Fler nämner kostnaderna för företagen som avgörande, beroende på vilken strategi man har. Det kan bli mycket dyrt för företag som ska utrusta sina tjänstebilar, inte minst beroende på vilken funktion de olika bilarna har och hur de körs. Det kan finnas besparingar i utbyte:

- ”Om vi utvärderar det här och ser i test att det ger de här vinsterna, då kommer vi att väga detta mot kostnaderna sedan kommer man att ta beslut om det ska vara i alla bilar eller enstaka bilar. Sedan kommer man att väga kostnad mot vinst, hela tiden. Så det kan vara beroende på vad för typ av sträckor, om man kör stads- eller landsbrevbärning. Det är också olika typer av körsätt på dem. Alltså olika typer av körning på olika bilar, var lönar det sig och var lönar det sig inte. Hur mycket sparar man egentligen på bromsarna och växellådan?”

Det betraktas som viktigt att få fakta om de olika systemen, olika införningsstrategier och kostnaderna som är knutna till dem. En person säger att ”det här med bara displayen kan jag inte se”.

### 3.17 Vilka aktörer har betydelse för er verksamhet vad gäller ISA?

I svaren till denna fråga nämns 21 olika aktörer. Tabellen nedan visar vilka aktörer som har nämnts och hur ofta.

Aktör	nämns ... ggr
Biltillverkare	5
Politiker	4
Bilister	4
Leverantörer (bildelar, bussar, informationssystem & IT, gaspedalen)	3
Folket	3
Vägverket	3
Försäkringsbolag	2
Kommuner	2
Det tekniska	1

De som jobbar med miljö- och säkerhetsfrågor	1
Förvaltning	1
Markentreprenad	1
Marknadsförare, opinionsmätare	1
Persontransporter	1
Primärvården	1
Underhållspersonal	1
Bilbesiktningen	1
EU (t ex med ratingsystem)	1
Forskare	1
Tjänstebilansvariga	1
Skattemyndigheten	1

De intervjuade aktörerna kring ISA diskuterade utförligt fordonstillverkarens roll i samband med ISA:

- ”Jag tror aldrig att de kommer att genomföra det förrän det är lag. Däremot om det blir EU-krav så måste man göra det. Men om det ska vara en standardprodukt för bilar så måste man, tror jag, hitta en EU-standard. Generellt så är de motståndare till specifika nationella regler.”
- ”Jag tror aldrig att de kommer börja marknadsföra det som en åtgärd - samtidigt satsar de ju på starka motorer i bilarna för snabba accelerationer och hög toppfart. ... Jag har väldigt svårt att säga, om vi tar bilmärket XY, att de aktivt skulle lansera ett sådant här system. Det går lite emot imagen. Om du skaffar en XY så gör du väl inte det om du tänker åka i 110 här i Sverige.”
- ”(Bilmärket X) har ju tagit fram det här alkolåset, ett nytt system. Men jag vet inte, jag har inte pratat med någon om det. De har ju i och för sig jobbat mycket med säkerhet i bilen. Men de kommer säkert att säga vi tar gärna fram en teknik men marknaden måste efterfråga det.”

I upphandlarens roll har man andra förutsättningar, man kan kräva vissa fordons-egenskaper:

- ”Du kan ha det här med när du upphandlar dina egna fordon, när du upphandlar färdtjänst- och sjukresor, när samhället upphandlar taxitrafik, det innebär att alla taxichaufförer måste vara med, det finns ingen som klarar det som inte har färdtjänst och sjukresor på sin agenda. Då är vi beställare och köpare och då måste de ju tillverka.”

Inom försäkringsbolagen antog en av intervjupersonerna att det borde finnas ett intresse, om man kan visa att ISA reducerade olyckorna med ”20-30 procent eller något sådant där”.

Sedan var det frågan om vilken roll allmänheten skulle spela i samband med ISA. Där påpekas det att allmänheten har olika intressen och att det finns vissa motsatsförhållanden:

- ”Om vi tar det där med guppen, så kan vi säga då att det finns inget som är så efterfrågat som gupp av de produkter som vi kan erbjuda i trafiknämnden. Men det gäller den lokala miljön där man bor. Det finns också ett väldigt aktivt motstånd mot gupp som princip. Men det är väldigt starkt tryck i de områden man bor. Det visar på dualismen i det här. Jag tror att det skulle finnas en acceptans för det i bostadsområden och i städerna och mindre acceptans på landsvägen.”
- ”Jag är ju väldigt mycket ute på möten och det är oerhört tydligt, och det kan jag ju säga, nu när folk skäller på gupp, det är män som är 50 plus som är negativa. Men jag kan tänka mig, att män som har barn och är i den åldern, att de har en annan inställning ...”
- ”Motstånd kan också komma från att man har ISA i den egna bilen, men guppen är på vägen ...”
- Det finns väl bara ett sätt och det är att låta människor pröva lite (olika system i olika områden och situationer).”

I samband med ett exempel från en svensk kommun understryks betydelsen av att aktörerna måste vara övertygade om saken:

- ”Det är samma med miljöbilarna, vi hade en motion om miljöbilar. Idag har vi 3 000 miljöbilar i stan. Men jag tror att det finns ingen förespråkare som trott att vi skulle skaffa en massa elbilar på en gång utan du måste ju bygga upp en marknad och då är det oftast så att det ... inte (börjar) med ett krav men med ett starkt önskemål.”

Vid diskussionen om vilka olika aktörer som spelar en roll eller kan komma att spela en roll i samband med ISA, diskuteras också Vägverkets (möjliga) roll. Vägverket måste ta hänsyn till säkerhetsaspekter, men de måste också se till att andra aktörer kan acceptera systemet:

- ”Om vi tar Vägverket då, som ju är tydligast med att man är intresserad av det här (ISA), eftersom generaldirektören säger det och det är väl han som bestämmer. Vi har inga beslut om det men vi har pratat om det. Men tanken, antar jag är att de måste visa att det fungerar och finns ett intresse, för dem som tillverkar produkten testar sådana här attityder, hur det upplevs, räcker det med information, sådant måste ju testas. Du måste säkert få ned priser och sådant. ... fungerar det här, vad kostar det, hur upplevs det. Om du har en display som visar om du kör för fort, då blir det mycket lättare för bilindustrin, det kan inte vara något problem. Då är det bara att koppla den till hastighetsmätaren.”

### **3.18 Vad tror ni dessa aktörer tycker om ISA? Hur tycker ni de agerar när det gäller ISA?**

Bilindustrin och biltillverkarna nämndes oftast i samband med denna fråga. När det gäller dem sägs det att ”de gör inte det om de inte kan tjäna pengar,” ett argument som har upprepats vid flera tillfällen av olika aktörer. De som eventuellt ska utveckla systemet och tar fram det, de gör det för att tjäna pengar.

- ”Bilindustrins bedömning är att kunderna inte gillar detta.”
- ”Bilindustrin skulle inte vara odelat positiva till det här. Titta på hur man idag marknadsför bilar! Reklamfilm, man kommer med en silvermetallic i skogarna och man talar om hur den accelererar den här bilen och hur många hästkrafter den har. Så mycket av marknadsföringen från bilbranschen är ju på prestanda idag.”

Några av intervjupersonerna ser en möjlighet för ISA att utvecklas om ett företag börjar marknadsföra det och andra företag följer efter:

- ”Men den dag de bestämmer sig, om (bilmärket Y) till exempel bestämmer sig, de bygger en miljon bilar om året, i hela världen, om de bestämmer sig att det ska finnas, då exploderar det här.”
- ”Jag kan tänka mig att (bilmärket Z) snart kommer att ha ett ISA i sina bilar.... Andra tillverkare brukar ju snegla lite granna och sedan snabbt köra in det då så att man kan ju tänka sig att japanska tillverkare plockar upp det här.”

Det påpekas också att EURO NCAP är vägledande för upphandlare. Om ISA skulle ge poäng där, då skulle det bli intressant.

- ”Vissa ser en möjlighet att man kan marknadsföra systemet, det finns argument som är intressanta för publiken.”
- ”Det är ganska lätt att marknadsföra det om man vill”
- ”Det kan finnas ett intresse att så att säga från början leverera sådana system. Precis som man nu levererar GPS och kartsystem i dyrare bilar.”
- Om ISA var något som i samhället diskuterades som en bra grej, då tror jag att det skulle vara någon tillverkare som försöker haka på, vi är först med det här. Sedan försöker man naturligtvis få det till en positiv grej. Du behöver aldrig hålla reda på hastigheten mer, till exempel.”

Bilindustrin måste enligt en intervjupersons åsikt också ta hänsyn till kunderna. Det betraktas som viktigt att kunderna accepterar ISA-systemet:

- ”Det som bilfabrikanterna måste se till är att deras system är sådana att det bara är att plugga in en sådan grej. Och det ska inte kosta en massa pengar utan det är liksom en enhet man pluggar in. Det betyder att köper du en ny bil kan du beställa detta som tillval.”
- ”Lätt att hantera måste det vara, så att kunderna köper den.”

Den offentliga sektorn, upphandlare och kollektivtrafikföretagen ser enligt några av argumenten, relativt positivt på ISA:

- ”Den största potentialen är det här med 30-sträckor, där man kunde slippa fysiska hinder. Då är vi nog beredda att släppa till några kronor för att vara med i försöket. Man kan mycket väl tänka sig att överväga det för då tjänar vi komfort.”
- ”Vi tittar ju på vad andra landsting gör och andra regioner. Och fick det en spridning skulle man naturligtvis lyssna på det och höra vilka resonemang som ligger bakom deras val.”
- ”Den offentliga sidan får nog gå före och sätta lite pengar i det här och se till så att man beställer det så att man skapar en marknad, för att få en volym på det här. Vägverket, staten, kommunerna, landstingen, det är en gigantisk

marknad. Jag tror det handlar om hälften av alla bilar som säljs nya. Så om det offentliga tar det så skulle du ha det på hälften av alla fordon direkt.”

- ”Vägverket och kommunerna som är inblandade av och till. Det är där diskussionerna förs. Det finns ju personbilar som har ISA, Lunds kommun har några fordon med ISA.”
- ”Däremot hade jag en träff med Vägverket och vägmyndigheter och där är ju de som driver det.”
- ”Nu är ju Sverige anpassat till EU. Men om man för in sådana saker som stöd kan man göra det utan att det är ett reglerat krav.”
- ”Man kan ge skatteminskningar.”
- ”EU är intressant, om det kommer efterfråga därifrån.”

När det gäller politikerna, utgår man ifrån att de skulle vara intresserade av ISA, om forskningsfakta skulle visa att ISA minskar antal olyckor:

- ”Om man lyckats påvisa att det har minskat antalet olyckor då skulle det kunna vara intressant. Det är det som man är mest ute efter är att minska ned på värdkostnaderna.”
- ”Bilisterna skulle vara i genomsnitt av politikerna och välkomnat det här och tyckt att detta är bra, och motståndet hade varit mycket, mycket litet.”
- ”Bortsett från rena integritetsfrågorna: Om man ser till nollvisionen, så borde man vara positiv till det här. Man har ju ett åtagande i det här landet att antalet dödade ska ned. Och då måste man ju försöka hitta de metoder som finns för att hjälpa till. Och kan man nu med till exempel forskning visa att det här sänker medelhastigheten på våra vägar, då bidrar det automatiskt. För så klart är sambandet mellan den höga hastigheten och antalet skadade och döda, får man ned medelhastigheten så minskar antalet skadade och dödade.”
- ”Politikerna är de som är med och bestämmer hur trafiksystemet ska fungera. ur deras perspektiv borde det här systemet stödja det de vill åstadkomma. De vill ju ha en trafiksäker miljö. Ett sådant här system stödjer ju en trafiksäker miljö så att de borde ju gilla detta.”
- ”Men jag kan inte referera till en politiker eller beslutfattare som sade vad man egentligen tyckte om det här, nej.”

En del av de tillfrågade resonerade kring frågan om vad allmänheten tycker om ISA och hur den skulle ställa sig till ISA. Utgångspunkten är att allmänhetens hållning är rätt så positiv:

- ”En kostnadsfråga. Är det gratis så skulle folk kanske kunna tänka sig det. Men sedan precis som i allt annat, kan det minska trafikolyckorna så vore det intressant för gemene man.”
- ”Bilisterna skulle vara i genomsnitt av politikerna och välkomnat det här och tyckt att detta är bra och att motståndet hade varit mycket, mycket litet.”
- Bra, eftersom ”man ser inte alltid väg- och hastighetsmärkena, speciellt gäller det inne i tätbebyggt område” - Men ”som en information ... ”
- ”När det gäller ISA, är det en väldigt stor grupp som kan ha nytta av det genom att hålla sina hastigheter bättre. De här galningarna, de kommer vi inte åt på det här sättet. De kommer ändå att trampa igenom. Men vi kan hjälpa den stora massan att hålla ned hastigheten.”

- ”Om folk får veta vad ISA är så tror jag de tycker att det är bra. Jag tror att gemene man kan tänka sig att ha en mindre variant av ISA i bilen.”
- ”Det är likadant med trängselskatten som vi då ska införa här i stan. Där finns det också en tro då att alla avskyr det här som pesten. Men så är det inte. När man gör intervjuer med folk så finns det en hyfsad mängd människor som är för försöket. När man sedan genomförde försöket så visade det sig att ännu fler människor blev positiva.”

Intervjupersonerna resonerade om ”bilisterna” i en mer speciell mening, som något politiskt, liksom om dem som är ”för bilen”. Kanske kan man prata om ”inbitna bilister och deras representanter”. De anses vara mindre positivt inställda till ISA än ”allmänheten” eller ”gemene man”:

- ”Motormännens riksförbund, hade sagt ja till den första modellen med ljudsignal. De hade nog varit tveksamma till det tvingande att du inte rår själv över bilen.”
- ”Privatpersonerna kommer aldrig att efterfråga detta själva. Det är inget häftigt; De skulle i varje fall inte betala för det. (Men däremot om du får vissa fördelar: lägre försäkringskostnader, rabatt hos försäkringsbolagen.)”
- ”Och andra som skulle vara direkt negativa är, vad jag tror, motormännens riksförbund. Det måste vara upp till var och en. Ingen annan ska påverka något.”
- ”Däremot har vi MHF, de skulle kanske vara lite mer positiva till det här. De har ett mera genuint trafiksäkerhetstänkande.”
- ”Vi har ju en speed-warning-funktion. En funktion i bilen som man kan ställa in och kör man fortare än hundratjugo så piper den. Jag har den aldrig på! Jag kan tänka mig att kunder rent allmänt skulle reagera så. Jag vet att min mamma ställde in den på min pappas bil. Så den vill man inte ha.”
- ”Den (ISA) stör körningen.”
- ”Skulle man ha att man kontrollerade hastigheten och begränsade den med automatik så tror jag inte folk skulle vara så pigga på att ha det.”
- ”Titta på TV3 eller Motorjournalen, så presenterar man nya bilar hur fort de kör och hur häftiga. Det finns en status i acceleration, i hastighet och annat.” Det passar inte till ISA, tycker man.

Ovan argumenterar man att media har ett visst ansvar i samband med trafiksäkerhet och att trafiksäkerhetsåtgärder är svåra att implementeras. Ett klart önskemål beträffande media är följande:

- ”Lite det som jag saknar ibland är en vettig kampanj även på sådana här TV3-kanaler för det här med säkerhet och hastighet som inte behöver vara så tönigt. Att det kan vara okej att ha en rätt så bra bil och hålla hastighetsgränserna. Ett sådant program finns inte!”

Vissa kan tänka sig att speciella trafikantgrupper skulle ha ISA i sina bilar till fördel för trafiksäkerheten, men också av andra anledningar, som till exempel för att låta bli att blockera motorvägen:

- ”Lastbilschaufförer skulle ha det. Men på motorvägar. Jag är väldigt frustrerad över att de håller på och kör om varandra och blockerar ju då helt och hållet hela motorvägen. För att få ett flöde i trafiken borde deras hastighet strypas till



vad det nu kan vara. För lastbilschaufförer skulle det vara ett tvingande system.”

- ”Taxichaufförerna i här i stan skulle ha det, där råder djungelns lag.”
- ”Och sedan har du alla de här offentliga som köper, förmånsbilar, tjänstebilar. Av vissa segment kan man kräva det, t ex transporter av farligt gods. Skolbussar.”
- ”Yrkesförare är inte så värst intresserade. men tas det ett beslut, då tas det centralt. Det är ett sådant nu på gång med miljöfordon till exempel.”

Kommentarerna om försäkringsbranschen uttrycker att där finns ett ansvar och att det borde finnas ett intresse bland försäkringsbolagen att införa ISA:

- ”Försäkringsbranschen som helhet skulle inte vara helt negativa till det här, för det här med trafiksäkerhet i försäkringsbranschen, det är vårt område.”
- ”Om man försäkrade X-stad taxi och de monterade in alkolås i alla sina bilar så skulle man kunna tänka sig en speciallösning (för ISA också).”
- ”Man kan ge försäkringspremieminskningar, skatteminskningar. En stor del av anledningen till olyckorna är hög hastighet. Det borde vara intressant för försäkringsbolagen med lägre kostnader. Framför allt om man pratar om olyckor i tätort. Att få ned trafikrytmen i tätorten bidrar säkert till att minska olyckorna.”

En person säger att trafiksäkerhetsinstitut som ”NTF borde vara intresserade av ISA, det ligger i deras intressesfär. Alla organisationer som pratar om hastighetsöverträdelser som ett stort problem ...”

När det gäller forskningsvärlden och universiteten, säger en av personerna att ”det inte händer så mycket där. Det känns som det gått i stå lite grann. På något vis känns det idag som att det har glömts bort, någon vidareutveckling.”

Men samtidigt måste ”marknaden säga att vi vill ha det här för att det ska hända någonting. Det här med test, utvärdering, jag vet inte hur länge man ska hålla på så.”

### **3.19 Hur påverkar det företaget/organisationen?**

Frågan diskuterades inte i någon större utsträckning. En person sade att han inte visste så mycket om kommunens inställning. Och en annan person sade att det kändes som om det hade gått i stå.

### **3.20 Vad skulle ni vilja att de gjorde istället? Är det något ni saknar – att de gjorde något mera?**

Denna följdfråga till vad man tror att aktörerna tycker om ISA, hur det påverkar organisationen, och om man önskar att de skulle göra något mer eller något annat, diskuterades därmed inte heller av intervjupersonerna. En av de intervjuade kommenterade den på följande sätt:

- ”Jag tror inte det är något bussbolag som har något emot det (ISA). Jag vet inte vad de stora bussbolagen har för tankar, om de har ett eget system på

gång. Det är säkert inte någonting som de i den här kommunen är ensamma om.”

### 3.21 Vad tror ni kommer att hända med ISA i framtiden?

En representant för en kommun menar att det bara är en tidsfråga innan ISA kommer. Tekniken finns i flera sammanhang, och samtidigt är ”varje trafikolycka speciellt när en människa dör, ett misslyckande för oss. Vi kritiseras, det kan vara vägen, hastigheten. Det ligger i vårt arbete att dra ned olyckorna”. Men:

- ”Det är klart att hade vi investerat mer hade vi kanske kunnat rädda mer liv. Samma sak säger sjukvården och skolorna. Du har inte obegränsade resurser även när det gäller att dra ned trafikolyckorna.”

En person kan tänka sig att ISA (snart) blir implementerat, att det blir ”ett sådant system som du känner i gaspedalen, och kanske att du känner av framförvarande bil”. Ytterligare en annan person tror att ISA sannolikt kommer att kombineras med andra elektroniska apparaturer. I samband med loggning och att man kan spara stora datamängder lär man kunna analysera intressanta samband mellan bland annat hastigheter, vägval och trafiksäkerhetsaspekter:

- ”Det finns försök som pågår idag om inte annat i England, under något som man kallar ”Pay as you drive”, där man byggt upp allting kring satelliter och GPS-system osv. Tanken med det här systemet är att det känner av exakt när du är ute och kör. Den kan också logga och ta med vilken hastighet du kör. Det skulle naturligtvis kunna användas till viss del till att beräkna hur mycket i försäkringspremie man skulle ta. Det kommer också att ligga i bilfabrikanternas intresse. De vet hur långt bilen har gått, på vilket sätt den har körts, all den här informationen kan lagras.”
- ”ISA har en framtid! Tillsammans med andra funktioner. Det har öppnats upp många möjligheter med satelliterna och den kapaciteten att ta hand om data och lagra.”
- ”Tekniken och systemen finns. Ett engelskt bolag håller på och driver ett projekt i England för tillfället och de har väl ungefär 4000 svarta lådor inmonterade i bilarna. Och vi, rent försäkringsmässigt, vi har nåt som vi använder när vi ratear bilar. Vi har satt in en liten svart låda i mängder av bilar. Uppåt 150-200 000 bilar i det här landet har en sådan liten svart låda som vid en kollision registrerar på ett mycket enkelt sätt vad som händer från impact till kollisionen är slutförd. Och då får man fram en kurva och den är väldigt intressant för trafiksäkerhetsforskare. Vi sammanställer all den information vi får genom våra svarta lådor och har genomgångar med bilindustrin.”

Vissa andra kommentarer är mera skeptiska, vilket inte minst har att göra med att man uppfattar att det finns tekniska problem kopplade till ISA:

- ”Om det inte sker några tekniska förbättringar så tror jag att ISA kommer att försvinna. Det måste vara någon annan teknisk lösning. Det är ett gammalt system på något vis. Tekniken har ju idag nått långt och ISA känns gammalt. Idag är ISA ett mekaniskt system men alla bussar har datorer och allt möjligt. Det kan styras därifrån direkt.”

En kommentar refererar slutligen att äldre bilar antagligen måste försvinna innan man kan börja med att implementera ISA systematiskt:

- ”Innan man infört det på bilar, innan en generation bilar försvunnit, så tar det i princip 15 år. Eller ännu längre.

### **3.22 Är det vad ni skulle vilja händer eller vad vill ni ska hända?**

Förutom en person som sade att man skulle titta på hans svar som privatperson, var det ingen som kommenterade den här frågan. Å andra sidan har den officiella attityden vid organisationen där man jobbar kommenterats längre upp.

### **3.23 Vad tycker du själv, som privatperson om ISA?**

Som privatperson uttrycker flera skepsis när det gäller ”förarens frihet att bestämma själv” som kanske inskränks av ISA:

- ”Det är alltid föraren som ska bestämma vad man ska göra med bilen. Ett system ska inte gå över föraren.”
- ”Man ska inte begränsa eller styra för mycket.”

Andra påpekar att man har ansvar för att respektera trafiklagarna och att ISA kan vara en hjälp till detta – det är inte alltid lätt att hålla sig till hastighetsreglerna:

- ”För mig att köra för fort och bli fast är lika med att jag måste lämna alla mina uppdrag på en gång. Så personligen tycker jag att det här är jättejättebra, också eftersom jag jobbar med frågorna och det ligger i mitt uppdrag att åstadkomma bättre och lugnare trafik.”
- ”Jag skulle gilla det eftersom jag försöker hålla hastigheten. Och det är inte det lättaste att hålla när det är 50 på Nynäsvägen och alla andra körde i 70 och vägen var gjord för 70.

Å andra sidan ser man lite skeptiskt på en situation där bara de köper eller använder ISA som vill ha systemet för att bättre kunna respektera reglerna. I så fall blir det möjligtvis fel grupp som använder ISA och fel grupp som undviker tekniken:

- Men då förutsätter jag att alla egentligen, då ska det vara allmänt, då ska det inte vara en frivillig grej. Då upplevs det som besvärligt när det är så många som bryter mot hastighetsgränsen.”
- ”Vi som försöker hålla hastighetsgränserna, det är inte vi som ska ha det här egentligen utan de som inte bryr sig om det. Om de då kan fortsätta köra som man vill. Det finns en allmän uppfattning att man kan köra fortare än vad man får, och den är så utbredd att man ska införa det här i större skala.”
- ”Det känns fel om vi andra som vill hålla hastighetsgränsen köper det och använder systemet medan de som inte respekterar hastighetsgränserna slipper använda systemet.”

En del säger explicit att de personligen inte skulle ha någonting emot att ha ISA i sina privatbilar, om än olika typer av ISA:

- ”Jag skulle inte ha något emot det.”

- ”Jag är positiv till ISA, men skulle föredra en visuell varning.”
- ”Som privatperson skulle jag gärna ha det i min bil.”
- ”Jag tyckte när jag själv testade den att det inte var så jobbigt att ha begränsaren där, man störs inte på den. Jag trampade inte igenom så många gånger. Man irriterar sig inte på att det är någon som styr ens körning utan man känner bara ett stöd, så känner jag.
- ”Jag skulle vilja ska ha ett som är ganska aktivt i riktiga tätorter både där det är 30 och där det är skola.”
- Om jag åker på vanlig landsväg så skulle det nog för mig räcka med om det blinkar en lampa eller något.”
- ”När jag kört ISA-bussarna så förstår jag förarnas reaktioner. I bussen är det inget. Sedan hur det är att ha det i en personbil, det vet jag inte.”

En intressant kommentar som egentligen inte är ett svar på den här frågan, handlar om möjligheter att införa eller använda ISA inom ramen för ett stort trafikföretag. Kommentaren handlar om potentialen som finns (antal bilar, möjlighet att genomföra försök), och en mera trafikpolitisk prognos av hur ISA kunde påverka trafiken:

- ”Vi har X antal bussar i trafik. Våra tekniker har ett begränsat antal bilar. Sedan har vi entreprenörerna som har bilar i tjänsten. Det finns trafikledarbilar, bland annat. Det finns ett antal bilar som rullar åt X, ett femtiotal, kanske. Så att de skulle kunna ingå i ett försök naturligtvis.”
- ”Acceleration ger också mer buller. Jämn hastighet skulle inte få bort trafiken. Det är väl den nackdel man skulle få jämfört med ett gupp. Det blir inte lika avskräckande att använda vägen för att köra på. Idag har ju gupp en viss selekterande verkan. En del människor undviker vägen och tar en annan.”

### **3.24 Vad tror du händer med ditt körsätt om du hade ISA i din bil? Vad skulle hända med trafiken?**

Svaren handlar både om antaganden beträffande ändringar, eventuellt om ens eget körsätt och om ändringar i trafiken. De flesta svar vi fick var i princip positiva i sin inställning gentemot ISA, om än med vissa (lokala eller situationsrelaterade) inskränkningar. Huvudpoängen är att man, till exempel på grund av egenskaperna i dagens bilar, glömmer vilken gräns som gäller. ISA blir då en påminnare och en komfortgrej. Men naturligtvis anses det också att ISA skulle tjäna säkerhet, genom att påverka hastigheterna på olika sätt (lägre medelhastighet, jämnare, mm). Samtidigt finns den högsta acceptansen för ISA i stadstrafik och på vissa särskilda platser, som till exempel utanför skolor:

- ”Om en stor andel av bilparken var utrustad med ett sådant här så gör det där med automatik att det blir en lägre medelhastighet på vägarna”
- ”Jag utgår från att ett sådant här system skulle kunna byggas ut elektroniskt så om du kommer till ett trettio-område vid en skola då skulle det kunna vara en röst som sade, obs. du åker snart in i trettio-område. Sedan naturligtvis kommer man att få höra det här 'storebror ser dig', ingrepp i ens personlighet och så vidare, men det får man ta.”

- ”Det skulle bli en säkrare och lugnare trafikrytm och att det skulle vara positivt. När bältespåminnaren kom, så var det väldigt otänkbart i början, för det är ju irriterande, men nu ser men det som, ja det är ju naturligt att ha”.
- ”Mest effekt på trettiosträckor framför skolor där det varit sjuttio, sedan kommer femtio och sedan är det trettio ett tag. Det skulle minska resurser för polisen kanske? Och framför allt trettio vid skolor och sådant. Trettio är en oerhört låg hastighet. Kunde man där få hjälp ...”
- ”För många som kör för fort kanske inte är medvetna om det. Om man följer trafikrytmen och den ligger tio km över, så blir man arg för att det blir kö för att någon kör sjuttio för att det är sjuttio. Med ISA skulle man slippa de där idiotomkörningarna.”
- ”När det gäller innerstadstrafik, 30, max 50, så kommer det att dämpa trafikrytmen. Om du kör 50 istället för 30 där det finns gående och cyklister ... ”
- ”Fartbegränsning i stadstrafik är jätterelevant fortfarande. I tät trafik och tätbebyggt område tror jag att det skulle kunna vara en idé. Det kan ju helt plötsligt komma ut en cyklist eller en gångtrafikanter som man då kanske inte ser på grund av ett buskage och håller man då 50 istället för 70 så har man betydligt större chans att hinna reagera.”
- ”Då hade flera respekterat hastighetsbegränsningarna.”
- ”Jag skulle nog hålla hastigheterna bättre än vad jag gör idag. Därför att då får man en mycket tydligare hjälp, som du sade. Du glömmer ju inte en skylt eller så.”
- ”Alltså bilarna idag är så bra att du inte känner... om det är sjuttio, du kan köra i nittio, du märker ingen större skillnad på bilen utan du måste hålla på och titta hela tiden. Så att det är väldigt bra om det är något som talar om, eller till och med något slags automatik.”
- ”Det skulle naturligtvis bli en jämnare trafikrytm. Sedan ökar efterlevnaden och därmed minskar också olyckorna.”
- ”Jag skulle själv missa mindre gånger typ sjuttiobegränsningar. Jag skulle hålla sjuttio, för jag vill i grunden hålla sjuttio, jag kan mycket väl köra för fort på andra sträckor, men just sjuttio och femtio tycker jag är ganska viktigt att försöka hålla.”
- ”ISA skulle kunna vara en styrka. Det tror jag också skulle kunna slå igenom att folk skulle hålla hastighetsgränserna bättre. Så jag är övertygad kring detta om att det vore bra.”
- ”De vanliga människorna som jag t ex som kanske stressar någon dag och gasar onödigt fort och tjänar tre sekunder på det och då kanske jag lugnar ned mig om jag får den här påminnelsen på något sätt att nu har du gått över hastigheten.”

En person lägger till att man dock ändå i huvudsak har ”ganska hyfsad disciplin i staden. Jag är ganska noga med att inte köra för fort inne i staden. Då är det ett direkt misstag.” Det kan tolkas som att ISA kanske inte har så särskilt stora effekter om systemet bara används i stadstrafik. Andra kommentarer tyder på ganska blandade attityder gentemot ISA på landsvägar och motorvägar, från att man kör för fort till att det inte spelar någon större roll om man gör det:

- ”Jag kör ju ofta tio eller tjugo kilometer för fort på landsväg.”

- När det gäller fartbegränsning på landsbygd och på motorväg: ”Idag går de lätt de dubbla och är flera hundra gånger starkare och det har hänt en hel del med bilarna. Du kan ju köra mycket snabbare idag, och ändå vara mycket säkrare än i en äldre bil.”
- Kör man på motorväg så tror jag inte det är någon höjdare.

I två kommentarer kommer förslag till att kombinera ISA med annan teknisk utrustning, som avståndshållare och alkoholås:

- ”Går den ena lite fortare så hinner du ikapp nästa bil, det behöver bara skilja någon kilometer, så hinner du ikapp den bilen, då ska du liksom släppa gasen, så egentligen skulle det ju också kombineras med någon avståndsgrej.”
- ”Man kanske kan typ samköra det här om det nu blir lag på alkomätare, så kanske man skulle installera det här på samma gång.”

Flera tror att det är en viss typ av människor man kan få ned tempot på. ”Men inte alla. Olyckor händer, det är inte alltid hastigheten som gör det.”

En längre kommentar syftar till problemet att vissa hastighetsgränser inte är så trovärdiga och inte passar i situationen, vilket gör att förarna blir ”immuna”.

Kommentaren tolkas så att ISA har potentialen anpassa hastigheten dynamiskt på ett trovärdigt sätt:

- ”För att få ner hastigheten och få ner olyckorna så vill man göra en massa tekniska grejor i fordonen istället för att man går på pudelns kärna, och det är ju egentligen den personen som sitter bakom ratten: När han ligger på en sjuttioväg och det är rak fin bred väg och då börjar man fundera, varför är det sjuttio här? Det är samma med vägarbete, du kan komma där i fjorton dagar och där är ingen, då blir man immun. Just det här att ha ett system som stämmer överens med verkligheten. Man kan ju tänka sig en lösning på bägge håll. Åker du på en motorväg, mitt på dagen, det är helt torrt och det finns nästan ingen trafik och en modern bil, då upplevs det inte så särskilt farligt att köra 120, 130. men om du åker på 45:an mellan Trollhättan och Vänersborg och det är regnigt och mörkt, då kan ju sjuttio vara för fort. Om du har mötande trafik och lastbilar och alltihopa.”

En av de intervjuade personerna säger att det ”samtidigt inte är bra att ha för mycket avbrott i ens körning, det finns ju så mycket annat som distraherar. Det ligger lite på föraren själv att ta ansvar för det man gör, att man anpassar sin hastighet efter omgivande förutsättningar”.

Två intervjupersoner säger att de inte tror att ”det skulle vara så stor skillnad jämfört med idag. Det är bara ännu ett system som hjälper.

Slutligen har vi fått en kommentar som påminner om tidigare kommentarer beträffande den tekniska kvaliteten i ISA: ”Jag har ingenting emot denna typ av system, men det ska vara ett bra system.”

### **3.25 Vad tror du på lite längre sikt?**

En av de personer som diskuterade kring vad man tror om ISA på lite längre sikt, säger bland annat ”att det inte skulle bli någon större skillnad, om man hade signal.”

En annan menar att om ISA fanns installerad i de allra flesta fordon, skulle förhoppningsvis folk hålla hastigheterna bättre i stadstrafik. ”För de flesta olyckor sker väl där andra utanför bilen är inblandade i tätbebyggt område.”

En person svarar till viss del emot den vanliga svarstendensen: ”På motorväg skulle den vara bra också naturligtvis.” Men gaspedalen som sänker hastigheten blir då problematisk: ”Men om man har gaspedalen och hastigheten sänks drastiskt så är det ju farligt när man kör om.”

Slutligen sammanfattar en person sina tankar med att ”det (ISA) kommer att bli eftersökt, fler och fler kommer att vilja ha det. Om ett antal större företag har gjort ett antal tester och utvärderingar och börjar köpa in så är det ett dragplåster för att få igång nästa. Jag tror det.”

### 3.26 Nämn några aspekter som du tänker på när du tänker ISA

Endast ett svar har getts till den här frågan: ”Konceptet som sådant ger koppling till Vägverket eller VTI och alla sådana institutioner som analyserar säkerhet.” Dessa institutioner skulle alltså bli aktiva.

### 3.27 Hur skulle du se på att ISA började användas i vanlig trafik? Varför? Skulle systemet vara tvingande eller frivilligt?

En del intervjupersoner argumenterar för frivilliga system och andra för tvingande. I tabellen nedan har argumenten för båda systemtyper listats upp:

Frivilligt	Tvingande
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hade det funnits ett tvingande system i bilen (lika med gaspedal) hade jag inte köpt den bilen. men jag hade kunnat tänka mig köpa en bil som säger till om jag kör för fort i stadskörning, det hade kunnat vara till hjälp för mig.</li> <li>– Hellre display.</li> <li>– Jag är negativt inställt till att styras via gaspedalen</li> <li>– Lampan som alla skulle se (passagerare)</li> <li>– Display</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Det ska inte vara avstängningsbart.</li> <li>– Gaspedalen är en väldigt bra grej. Om man av någon anledning behöver trampa ner gasen eller öka farten så finns möjligheten. Så det tycker jag egentligen låter smart.</li> <li>– Men däremot gaspedalen tyckte jag kändes riktigt bra. (Inte bra när det gav vibrationer, det var riktigt otäckt. Den vibrerade hela gaspedalen, nej usch. Men man måste kunna påverka tror jag</li> </ul>
Kommentarer	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Men inte på motorväg.</li> <li>– Tveksam till gaspedalen.</li> <li>– Man tycker kanske att tvingande blir ett ingrepp i ens egen frihet.</li> <li>– Ibland behöver man i en situation utnyttja lite mer hästkrafter, och vad händer då?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Det ska naturligtvis vara inkopplat. Och det kan man koppla ihop med en farthållare. Lika väl som du ska ställa in din farthållare så kan du trycka på en knapp så håller bilen den högsta hastighet som den får köra med. Och skulle du ändå behöva köra om eller överskrida så kan du ändå trycka ned gasen.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>– Men samtidig skulle man veta om att systemet fungerade så</li> <li>– Modellen med en varningssignal är mycket genomförbar. Där kan jag inte se något annat än att bilindustrin också hade accepterat det med detsamma.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Att låsa det helt tror jag inte på egentligen, det kan uppstå situationer när detta kan uppstå, och då blir det istället så att man kopplar ifrån det istället.</li> <li>– Nej, det förstår jag inte hur man kan stå ut med ett pip.</li> </ul>
--	--

En mer allmän, positiv kommentar har att göra med förväntningen att personer som har provat ISA ”tror jag tycker att det är bra”.

En av de tillfrågade tror att ISA kan påverka trafikrytmen på ett negativt sätt: ”På något sätt tror jag trafikrytmen hade påverkats negativt, det känns som det men jag är inte säker. För många gånger är rytmen det viktigaste. Det viktigaste för att trafiken ska fungera är att alla kör lika fort eller lika långsamt istället för att få det att bli ryckigt.”

Att det skulle vara bra med ett synligt system tycker en av de tillfrågade personerna, ”med tanke på de andra passagerarna i bilen, som ser att föraren kör för fort. Det skulle i sig ge en positiv effekt som man inte ska underskatta. I alla fall när jag åker bil brukar jag säga till om man kör för fort, man åker med, jag vill inte ta de riskerna. Alltså inte fortkörningsböterna utan skaderiskerna när man kör för fort.”

Olika problem skulle kunna dyka upp i samband med införandet av ISA: ”Om man tänker teoretiskt att det blev lagstiftning på det, då skulle man ju efterinstallera, bara en sådan grej, skulle du göra det för att få det att fungera? Och skulle man inte behöva det då (efterinstallera), då skulle ju nybilsförsäljningen sjunka.”

### **3.28 Hur känner du inför användningen av ISA-systemet? Varför? Några problem eller betänkligheter?**

Många positiva kommentarer som vi tidigare berättat om, upprepas i samband med frågan om hur man känner inför användningen av ISA-systemet:

- Inga problem i sådana fall
- Nej inte när det gäller stadstrafik.
- Jag kan bara se fördelar.
- Trafikrytmen blir lugnare och man lättare håller hastigheten. Direkt blir det en koppling att det blir en säkrare trafik då. Färre skador, lättare att nå nollvisionen.

Vissa av de tillfrågade förutspår olika typer av problem i samband med implementeringen av ISA som har att göra med acceptans, tekniska problem mm:

- ”Kanske mest att folk blir irriterade och börjar kludda med det.”
- ”Kunde medföra att fordonet inte startade.”
- ”Skulle kunna påverka driftssäkerheten.”
- ”Det kan vara svårare sedan med gaspedalen. Det händer situationer som gör att du måste gasa på för att undvika en olycka”. Tänk om du inte kan göra det. Säg att du kör om och det kommer en mötande trafik och du har två alternativ antingen bromsa om du kan eller gasa på för att göra din omkörning.”



- ”Svårare att få kundacceptans på det. Men det som är svårt för kunden i början kan med åren bli väldigt acceptabelt.”
- ”Potentiellt kan det finnas svårigheter med ett gaspedalsstyrande system.”

En kommentar går ut på att ISA nog skulle gynna bilbranschen på lång sikt, eftersom bilanvändningen kunde bli både billigare och säkrare:

- ”Med tanke på att premierna går ned.”
- ”Folk har känslan av att det händer så mycket i samhället, man är rädd, man ser mycket krockar, det är rätt stor sannolikhet att det händer något i trafiken, det gör det ju dagligen i både små och stora städer och det är sådant som kommer i media så får man en signal i media om att trenden har vänt och Sverige tar ytterligare ett steg i ‘det säkra landet’ i internationella jämförelser, så det tror jag kan gynna bilindustrin.”

En intervjuperson påpekar att just de som inte vill bli påmind om hastigheten kanske reagerar negativt på pip- och blinksystemet och att det skulle inte ha den önskade effekten. ”Har vi koppling till att vi skulle ha ett obligatoriskt system som varnar men inte tvingar, det skulle vara negativt för dem som alltid kör för fort och vill köra för fort. För de skulle hela tiden bli påmind utan att de vill det. Men det är inget negativt i sig, inte för samhället. ”Och, som för att understryka det argumentet, säger en annan av de intervjuade att han hellre vill ha ” display, så att det inte påverkar min körning.” Han vill tydligen ha ett system som inte stör och samtidigt inte påverkar körningen!

De paradoxala i trafiksystemet understryks igen, där man får många incitament för att köra fort och där man samtidigt kämpar med bland annat ISA för att få ner hastigheterna:

- ”Vi har hastighetsbegränsningar, men bilarna byggs för i stort sett obegränsade hastigheter. Det är något som inte stämmer riktigt.”
- ”Låga hastigheter förbrukar mer bensin har någon berättat för mig, men vid 90 sänks förbrukningen. Det är en intressant aspekt.”

Impulser för att någonting sker med ISA snart kan komma från utlandet, där man också samlar data om att ISA fungerar. Frankrike nämns, där man har börjat med större trafiksäkerhetsinsatser och där ISA-liknande åtgärder ingår:

- ”Fransmännen var väldigt intresserade av ISA ... Träffade folk därifrån nyligen. De har inlett ett trafiksäkerhetsarbete där de sänkt vad det är med 20 procent. Och de har börjat tillämpa det och mäta hastigheter och ge böter ordentligt när folk har kört för fort. Förr var det inte alls på det viset.”

Slutligen anser en person att man måste klara av standardiseringsproblem inför användningen av ISA:

- ”Det gäller här nu är att få någon standardisering för att få det att fungera och välja rätt typ av system så att det inte blir för dyrt.”

### **3.29 Vad tror du kommer att hända med ISA i framtiden?**

Det råder olika åsikter beträffande vad som kommer att hända med ISA i framtiden. En del tycker att ”det här är en teknik som kommer”:

- ”Målet är att man ska få ett jämnt flöde där man minskar både olyckorna men även tiden i trafiken, desto mer effektiva är väl transporterna.”

Andra tror att det kommer att dröja ett tag till innan ISA eventuellt slår igenom, om inte någon viktig aktör – mot förväntan – skulle bli aktiv. Till dess måste också tekniska problem lösas:

- ”Jag tror det dröjer med ISA och efterfrågas det är det inom landsting och kommun.”
- ”Om det finns ISA om 10 år beror på politisk inställning. Men försäkringsbranschen skulle nog vara en bidragande faktor. Blir det några procent som har det skulle det säkert tas steget att införa det i prissättningen också. Och då skulle vi få en driv inom premieincitamentet. Så kommer det väl igång, då tror jag nog att det kan rulla på.”
- ”Om tio år har vi kanske den tredje generationen ISA som funkar bra.”
- ”Man borde vidareutveckla systemet tekniskt, först.”

Om ISA införs och med vilken hastighet, beror inte minst på relation mellan kostnader och nytta, och man behöver fakta för att kunna analysera och prognostisera den där relationen på ett tillräckligt exakt sätt:

- ”Hur skulle det påverka dödsolyckorna? Är påverkan endast en procent eller påverkar det mycket? Så har man gjort med bälteslagen. Visserligen minskar dödsolyckorna mycket om alla har bälte. Vad är det jämfört med en airbag, som kostar ett antal tusen, hur många liv räddar det? Hur många skulle ett sådant här system rädda?”

Flera faktorer som gör prognosen svår om vidareutvecklingen och implementeringen av ISA och om ISA:s framtid har nämnts tidigare, en del upprepas vid denna fråga:

- Acceptansaspekten: ”Om folk absolut inte vill ha det i bilarna skulle det påverka nybilsförsäljningen garanterat.”
- Yrkesföraraspekten: ”Jag skulle kunna tänka mig det för lastbilar för landsvägstrafik och på motorvägen. Inte viktigt att alla har det, utan vissa grupper”. En del som nämner den här aspekten säger med andra ord att de inte tror på en bred implementering av ISA: ”Jag skulle kunna tänka mig att på den upphandlade trafiken så ställer man sådana här krav, det kan vara bussar, det kan vara de som kör färdtjänst eller taxibilar. Däremot tror jag inte att det kommer att vara så att hälften av bilarna har det.”
- Flödesaspekten: ”Det kan bli en fara att man kontrollera hastigheten, för flödet.”
- Extremgruppsaspekten: ”Det finns vissa grupper som inte bryr sig hastigheten så mycket utan är styrda av andra fakta som skulle göra att de skulle behöva ISA bättre. Men man får ha rätt så bra på fötterna för att visa att det finns ett behov för det.” Ska ISA vara av nytta så måste de fungera framförallt för extremgrupper, så säger man med detta, och därmed blir implementeringen särskilt svår.

### 3.30 Är det vad du skulle vilja händer med ISA, eller vad skulle du vilja hände?

På frågan om vad man skulle vilja händer med ISA, svarar en intervjuperson att det hade varit bra med en lag som säger att man måste ha ISA. ”Ett lagförslag här skulle inte påverka nybilsförsäljningen avsevärt. Men visst det kanske blir lite dyrare att köpa bilen.” Att det inte är omöjligt att en sådan lag skulle komma, argumenteras till exempel med miljökrav:

- ”Jag tänker att det här är något som kommer att finnas i fordon i framtiden. Det finns så mycket miljökrav på alla företag och på bilisten.”

En deltagare i intervjun underströk, avslutningsvis, riskaspekten för olika aktörer - att det kunde vara riskabelt att gå före, respektive att vara först. Det är lättare om andra är med, och ibland tom om andra går före:

- ”Jag skulle vilja att några andra drog i det här så att vi kunde haka på. Det är alltid kul att ligga i framkant men det är också trevligt att ha andra utvärderingar och läsa och jämföra med. Just om det är ett större sug skulle det vara en press på utvecklarna och då skulle det bli en riktigt bra produkt och då skulle det gå fort.”

Det underströks i en intervju att man tycker att det definitivt finns värde i ISA, och det argumenteras med ett intressant argument:

- ”Säg att du skulle köpa en ny bil, med eller utan ISA, samma pris, vilken bil skulle du välja? Som smålänning, ju mer finesser det är i bilen, så skulle jag ta den!”

Personen tillägger att det är viktigt att man kan koppla bort systemet:

”Kan man koppla bort det så att jag kan köra utan det också då hade jag köpt den med ISA. Om det är upp till mig och som privatbilist. Till exempel om jag en dag inte vill ha någon varning, att jag då känner att jag kan koppla bort respektive stänga av den, eller skruva ned motståndet i alla fall till minimalt.”

Avslutningsvis säger en person att utvecklingen är bra, förutom att det kunde finnas vissa riskabla aspekter – nämligen kostnadsaspekten och teknikaspekten:

- ”Det skulle vara kostnaden eller att det blev några störningar så att det inte skulle fungera på något sätt.”

### 3.31 Är det något mer du vill säga om ISA?

Vid denna sista fråga, om man ville säga något mer om ISA, uppstod ett resonemang kring ”styrmedlen” som understryker hur viktigt det antagligen är att ge bilisterna incitament, så att de använder ISA i sina bilar:

- ”Det finns ju en fråga vi har nämnt som hastigast, och det är styrmedlen, vilka incitament man har. Det offentliga kan ge sitt incitament, men framför allt försäkringsbolagen. Alltså det borde faktisk vara intressant för försäkringsbolagen, både alkolås och ISA, de vill ju differentiera sina premier. Och en bil med alkolås kan man ju utgå ifrån inte körs av en person som är alkoholpåverkad, med ISA kan man förmoda att den följer hastighetsbegränsningarna bättre och borde drabbas mindre av olyckor och få en lägre premie. Det är liksom ett sätt

att driva fram det här. De kan säga, du får 1000 kronor lägre premie. Försäkringsbolagen har en stor roll i att påverka allmänheten. Det är ju också rättvist, om dessa fordon orsakar mindre olyckor, ska de betala lägre premie.”

En av intervjupersonerna började diskutera förarutbildningen och hur viktig den är för förarna. Han ansåg att ”det finns ratthållare och det finns busschaufförer”. Tyvärr lär man sig inte att bli busschaufför när man tar bussförarkort, man lär sig bara själva busstekniken. Man lär sig inte hur man ska vara mot kunderna, till exempel. Han berättade att förr i tiden när det var ont om bussförare, tog man in alla och kunde därför inte vara så nogräknad vad gällde bussförarkvaliteterna. Det tittar man mycket mer på idag. Vi tolkar denna kommentar som att intervjupersonen ser en möjlighet att påverka bussförarnas attityd, och antagligen även när det gäller ISA.

## 4. Redovisning av intervjuresultat per bransch

### 4.1 Upphandlare

#### 4.1.1 Intervju 1

”Money talks.” Upphandlarna kan styra tidpunkten för införandet av ISA. kommunen har just nu, tillsammans med fem andra kommuner, författat en fordonsupphandling som man håller på och utvärderar. Härefter ligger en förfrågan om ett ISA-system. Det verkar som om upphandlingsenheten har stor makt över tidpunkten för upphandlingen av ett sådant system. Man köper inte upp något för stora summor när det endast finns en leverantör på marknaden, utan väntar ut marknaden tills här finns ett antal ISA-leverantörer. Då kan kommunen/ upphandlarna själva vara med och ”sätta prislappen”. Intervjupersonen nämner att han har ett pris på 10-20 000 kronor per bil, när han vill att kostnaden ska ligga på 1000 kronor per bil. Man kan ana sig till att det inte blir något av ISA-upphandlingen, med tanke på att intervjupersonen inte tror att ISA kommer att införas förrän efter ett införande av alkoholåset, som han tror kommer om fem till tio år.

Det verkar som om intervjupersonen tror att han måste gilla ISA och att han därför inför sig själv har godkänt ISA för stadskörning. Men när det gäller motorvägskörning verkar han inte vilja ha någon hastighetsbegränsning alls på motorvägarna. Han tror också att många kommer att knipsa bort eventuella ISA-tjut med hjälp av något verktyg.

Enligt intervjupersonen är ISA ett system som fordonstillverkarna lätt kan fixa till genom enkel programmering, om de så vill. De har dock inte gjort det eftersom de inte har hittat några pengar att tjäna på det, ännu.

Intervjupersonen hade inte varit anställd så länge på kommunen. Intervjun präglades, kanske därför, både av personliga åsikter och av intervjupersonens erfarenhet som upphandlare, även när jag ställde frågor som berörde yrkesrollen.

#### 4.1.2 Intervju 2

Intervjupersonen hade inte hört talas om ISA. När tekniken förklarades, verkade intervjupersonen inte vara så förtjust i gaspedalen. Ska den finnas, ”ge den till någon annan än mig”.

Inom regionen har miljöfrågor starkare ställning än trafiksäkerheten.

Intervjupersonen resonerar som att det är beställaren som tar alla övergripande initiativ, själv hjälper han mest till att definiera alltför vida önskemål.

### 4.2 Politiker

#### 4.2.1 Intervju 3

Intervjupersonen berättade i början av intervjun att han bara hade en halvtimme på sig, så därför fick intervjun kortas ned något.

ISA finns inte på agendan på tekniska förvaltningen i X-stad. Intervjupersonen hade inte hört talas om ISA innan jag ringde. Ja, då är det klart att det inte händer något med ISA! Men varför har han då inte hört något? Borde han ha gjort det? Kanske inte, produkten finns ju inte att köpa på marknaden. Kanske är vi lite yrkesskadade här i Lund eftersom vi forskar på området. Själv uppmärksammade jag inte ISA förrän jag började jobba på Tekniska Högskolan.

Efter att ha informerat sig om ISA-systemet, säger intervjupersonen att han personligen tycker att systemet är jättebra. Han är rädd för att köra för fort, bland annat skulle han kunna bli av med sitt jobb! Han skulle gärna vilja ha ett sådant system som stöd i stadstrafik, men vill samtidigt få dundra på i 130 på motorvägen – dock inte i högre hastighet än så. Intervjupersonen försöker verkligen hålla hastigheterna i städerna, men säger att han ibland nog förhastar sig på grund av stress, precis som många andra.

Intervjupersonen menar att både Motormännen och folk i allmänhet skulle vara mycket positiva till pip och blink-systemet som stöd i trafiken och att systemet skulle möta ett mycket, mycket litet motstånd. Han gillar dock inte gaspedalen och tror inte heller att Motormännen skulle gilla den.

Investeringskostnader nämns lite i periferin i intervjun, men kan vara en större fråga än vad som framkom under intervjun.

#### **4.2.2 Intervju 4**

Det ser ut som om det är EU och biltillverkarna som har utvecklingen av ISA i sin hand. Standardisering och världsstandard är nyckelord, där ordet världsstandard är biltillverkarnas bidrag. Det lär ta ett tag innan en standard utvecklas. Fler länder måste med, kan Frankrike vara räddningen?

Intervjupersonen säger att han skulle vara hjälpt av systemet. Han har trots allt en nyckelposition och behöver hålla hastigheterna av den anledningen.

Intervjupersonen ser pedalen som tekniken bakom ISA-systemet. Det är en oerhört stor skillnad mellan den aktiva gaspedalen och ett informerande pip- och blinksystem. Annars är det alkoholåset som är samtalsämnet idag på arbetsplatsen. ISA har flutit förbi väldigt hastigt. Det är kameror som är botemedlet för höga hastigheter.

#### **4.2.3 Intervju 12**

Intervjupersonen är positiv till ISA. Gupp bekymrar och ISA kan vara lösningen för bland annat bussar. Intervjupersonen både sitter och har suttit på flera betydelsefulla poster inom trafikområdet. Med hans positiva inställning till ISA och goda kontakter med Vägverkets GD och X-stad, blir systemet verklighet i hans egen kommun så småningom! Dock är inget konkret på gång just nu.

### **4.3 Försäkringar**

#### **4.3.1 Intervju 5**

Det pratas inte om ISA inom organisationen. Intervjupersonen kände knappt till ISA alls. Det talas inte heller om ISA där han jobbar.

Organisationen kommer heller inte röra sig en tum vad gäller ISA, så länge inte biltillverkarna gör något (vilka han tror inte är odelat positiva till ISA). Tydligt har man inte funnit någon lönsamhet i ISA och för att illustrera detta gör intervjupersonen jämförelser med ett annat stort projekt som man lade ned på grund av olönsamhet.

Intervjupersonen tror inte på ISA som separat system, utan han väntar på ett större system utvecklat av biltillverkarna, som innehåller fler funktioner än enbart fartbegränsning.

Varken alkohol eller ISA är något för lägre premier. Istället kan intervjupersonen tänka sig att fordon utrustade med ISA skulle kunna hamna i en lägre skatteklass.

Intervjupersonen nämner vid några tillfällen att han inte gillar ingrepp i den egna friheten. Gaspedalen ser han som ett sådant ingrepp.

#### **4.3.2 Intervju 6**

Intervjupersonens egen organisation kommer inte att gå först när det gäller ISA. Det är en affärsmässig risk att gå först. Intervjupersonen tror dock att man på sikt kommer att differentiera premierna på grund av ISA.

Intervjupersonen är noga med att inte köra för fort och är cyklist till vardags.

### **4.4 Biltillverkare**

#### **4.4.1 Intervju 8**

Varumärket X och ISA går inte ihop. De som jobbar med varumärket har mycket att säga till om på företaget. De har gjort bedömningen att deras kundsegment skulle uppfatta ISA som en inskränkning i den personliga friheten. Kunderna vill inte ha den typen av pekpinne. Försäljningen skulle minska om ISA infördes. Kunderna vill kunna gasa på rejält.

Alla på företaget är inte överens om ISA. Intervjupersonen tycker dock att ISA har en plats i fordonen, liksom alkoholset, som man ju satsar på.

Beredskap finns för ISA-tekniken. Skulle en lag komma om ISA så skulle man enkelt kunna installera systemet i sina bilar.

#### **4.4.2 Intervju 9**

Företaget tror på ISA. Man har dock inte tagit ställning till typ av system. Intervjupersonen visar dock på svårigheterna med gaspedalen: Svårare få acceptans för den hos kunden, även tekniskt svårare lösning.

Företaget verkar ha det här i sin hand. Eftermontering av ISA först i några år, kanske med hjälp av andra leverantörer, medan de parallellt tar fram generation efter generation nya ISA-system i sin egen fabrik.

Det finns antagligen uppdateringsproblem vad gäller kartinformationen. Tillförlitligheten betraktas som viktig.

## 4.5 Distributören

### 4.5.1 Intervju 10

Intervjupersonen har provat ISA och är positiv till tekniken. Hon ser ISA som ett stöd, inte som ett hinder. Detta är den enda kvinnan i undersökningen, därtill ung och entusiastisk. Hon ser tydliga fördelar som företaget skulle kunna ha av systemet, bland annat med tanke på slitage på bromsar och motor och även eventuell minskad energiförbrukning på grund av ett mindre ryckigt körsätt.

## 4.6 Kollektivtrafikföretag

### 4.6.1 Intervju 7

Intervjupersonen har stort inflytande över enheten som han driver nästan som ett eget företag. Endast större beslut tar omvägen över huvudkontoret. Han har levt med bussar och busstrafik i nästan hela sitt liv, ”det är som ett gift helt enkelt”. Det första han tänkte på, när han tänkte på ISA, var ”usch”.

ISA införs inte utan krav från beställaren. Visserligen har företaget ”inget emot ISA”, och inte intervjupersonen heller, i teorin. Men eftersom både intervjupersonen och chaufförerna är missnöjda med hur tekniken fungerar, lär inte detta ISA-system komma över tröskeln på företaget om det inte fungerar bättre och är inbyggt redan från början, eller tydliga krav ställs på det från en beställare i en upphandling man vill vinna. Intervjupersonen har talat med kommunen om de inte fungerande gaspedalerna varvid kommunen sade att ja, så ska vi ju inte ha det. Kanske låter kommunen bli att ställa krav på ISA i bussarna när de fått höra att det inte fungerar.

ISA imponerar inte ens med fungerande teknik. Intervjupersonen finner inga bra säljargument gentemot kunden, eftersom ingen märker om det är chauffören som håller rätt hastighet eller om det är systemet som gör det. Dessutom går ju systemet att forcera. Han jämför med alkolåset, som han ser som en helt annan sak. Här kan kunden känna sig säker på att inget fordon med alkolås kan framföras av en alkoholpåverkad förare.

Intervjupersonen kommer att börja testa ett nytt system med ljud i en av bussarna. En lokal firma är inblandat.

Intervjupersonen tycker att det kan kännas frestande att köra för fort på en väl utbyggd 70-strecka. Hans lösning för detta är flexibla hastighetssystem som ändrar sig efter väglag. Han nämnde också vägar där motsatt förhållande kunde råda och där man borde köra långsammare än angiven hastighet.

### 4.6.2 Intervju 11

ISA betraktas som intressant för företaget, men har inte högst prioritet. Handikappfrågor går före, men man skulle troligen delta i försök med ISA och bussar om t ex kommunen drog i gång något. De båda intervjupersonerna ser många fördelar med ISA för kollektivtrafiken. Framför allt skulle man bli glada om man slapp fysiska hinder tack vare ISA. En av de två understryker att han själv håller hastigheterna. Samtidigt är han positiv till ISA, men trycker på att det inte egentligen är han som är målgruppen.



## **5. Diskussion av resultat och slutsatser**

Nedan följer en sammanfattande diskussion av intervjuresultaten. Den börjar med ett allmänt positivt antagande av de intervjuade personerna att ISA behövs och förr eller senare kommer att implementeras. Därefter följer en rad problem som har nämnts och som enligt de intervjuade personerna hämmar implementeringsprocessen.

### **5.1 Allmänhetens teoretiska intresse**

Trafiksäkerhetsmål och miljökrav gör att man måste sträva efter lägre och mer jämna och homogena hastigheter. Det är fler av de intervjuade som därför understryker att ISA är nödvändigt och antagligen kommer att användas systematiskt förr eller senare. Trafiksäkerhetsinstitutioner, Vägverket men också politiker som sysslar med trafiksäkerhetsfrågor, skulle ju så klart stödja implementeringen. Men det finns vissa svårigheter som hämmar vidareutvecklingen och implementeringen av ISA.

### **5.2 Aktörerna i ledande ställning**

Det verkar inte som om intervjupersonerna i sig skulle vara något hinder för att ISA implementeras. Resultatet visar att de flesta av de intervjuade samhällsaktörerna är väl insatta i trafiksäkerhetsproblematiken, vilket har lett till fördjupade kunskaper på området och en positiv attityd till olika typer av fartbegränsningar.

Intervjupersonerna har utöver detta ett bra jobb kopplat till trafikfrågor, och flera av dem vill helt enkelt inte bli av med sitt körkort, det skulle bli pinsamt. Men ”bilistkänslan”, att man inte vill bli av med friheten att bestämma själv, känner de flesta.

Däremot råder tveksamheter både kring tekniken i själva fordonet samt kring hur hastighetsgränserna ska kunna hållas uppdaterade.

### **5.3 Företag/organisationer ser större nytta av gaspedalen än andra**

Företag och kommuner ser ett stort användningsområde i den aktiva gaspedalen. Ju mer operativt man arbetar, desto större nytta ser man. Ett av de intervjuade företagen har redan varit i kontakt med en ISA-leverantör och provat tekniken. Fördelarna man ser med den aktiva gaspedalen, är bland annat mindre ryckig körning, vilket spar på både fordonet och miljön.

Några organisationer har tillsammans diskuterat inköp och upphandling av ISA. Dock enbart i svepande termer och man har inte diskuterat vilket av systemen man skulle föredra. Två organisationer nämner de stora fördelarna i att kunna ta bort farthinder såsom vägbulor, när fordonen håller den hastighet som de ska göra. Framför allt lyfts fördelarna för kollektivtrafiken fram. Problem finns för framkomligheten för bussar och detta skulle kunna lösas med ISA. Även andra förfüllande farthinder skulle kunna tas bort. Dessutom skulle busstidtabellerna kunna

sättas efter den verkliga, lagenliga tiden det tar att köra en viss sträcka, istället för att som idag, sätta tidtabellerna efter de busschaufförer som kör för fort. Detta skulle kunna leda till en större jämlikhet bland bussförare inom organisationen och minska stressen bland dem som redan kör laglydigt.

I intervjuerna lyfter fordonstillverkarna fram de informerande systemen före den aktiva gaspedalen. Det verkar finnas en diskrepans mellan de som ska använda systemet och de som man naturligt tänker sig skulle leverera systemet. En av fordonstillverkarna har tagit beslutet att ISA inte är något för dem. En annan fordonstillverkare har inte tagit ställning, man testar olika varianter. Dock sätter en av intervjupersonerna själv ett informativt system före gaspedalen.

Några tar udden ur ISA genom att peka på att det redan finns regler och lagar som säger vilken hastighet man ska hålla i trafiken, och att dessa regler därför borde kunna hållas ändå.

#### **5.4 Inte intressant för försäkringsbolagen**

Försäkringsbolagen tycker inte att ISA är tillräckligt intressant för att själva dra i det hela. Det kostar för mycket pengar. Man väntar och ser tiden an. ISA jämförs också som en teknik som alla andra, t ex ABS-bromsarna. ISA är inte heller något som man tänker sig särskilda premier för.

Däremot tyckte en av politikerna att ISA borde vara en sak för försäkringsbolagen, och bollade därmed bort frågan från sitt eget bord.

#### **5.5 EU och fordonstillverkarna har stor makt**

Den nationella politikern hänvisar till EU och menar att det är där som ett beslut om ISA måste tas, det gör man inte enskilt i Sverige. Det krävs dock fler länder med på vagnen än vad man är idag, för att det ska hända något. Även fordonstillverkarna nämner EU och en världsstandard för fordon. Eftersom Sverige är långt framme vad gäller trafiksäkerhet, kan en av fordonstillverkarna tänka sig ett system som eftermonteras så länge, innan resten av världen är mogen.

#### **5.6 Tekniska problem**

Det finns en uppfattning om att ISA, som systemet är nu, inte är den bästa tekniska lösningen. De som bygger bilar skulle vara med från början för att undvika efterinstallering. Då kunde systemet bli tekniskt bra och modernt och systemets pålitlighet skulle kunna garanteras.

Flera intervjupersoner anser att efterinstallering är ett problem, inte minst därför att man rotar i en viktig styrpanel till motorn. Systemet skulle då kunna förorsaka något fel. Någon menar att det även kan vara klart mycket känsligare och svårare att installera ISA i en bil än vad det kan vara att installera till exempel bältesvarnare eller alkolås.

Tekniska problem har en stor potential att påverka acceptansen negativt.

## 5.7 Acceptansproblematiken

Aktörerna vet att det finns flera möjligheter att föra över information till föraren och att det är nödvändigt att hitta det bästa sättet att göra det. Det finns olika åsikter om vilket ISA-system som är bäst. Detta hänger bland annat ihop med acceptansen av olika system. Vissa av intervjupersonerna var medvetna om att det kan finnas en paradox här: Att pedalen fungerar bäst när det gäller att reducera hastigheterna och att få jämna hastigheter, men att pip- och blinksystemet (eller ”varning” eller ”display”, som är en varning utan ”pip”) får högre acceptans eftersom det inte ”inskränker friheten”. Just när det gäller acceptansen måste man ta hänsyn till många olika målgrupper (se nedan). När acceptansen diskuteras nämns också inlärningstiden, som man måste ta hänsyn till i samband med de flesta implementeringar i trafiksystemet.

## 5.8 Homogenitetsfrågan

Många av de intervjuade menar att påtvingad homogenitet kan bli ett problem, till exempel när man kör något fortare än bilen framför, och vill köra om. Att inte kunna ”accelerera när det är nödvändigt” utlöser tydligen negativa känslor och en viss fruktan.

Dessutom skapar ISA heterogenitet om, respektive under den tiden, inte alla har ISA.

## 5.9 Frihetsaspekten

Den påtvingade homogeniteten som nämndes ovan, kan i princip uppfattas som en frihetsinskränkning. Gaspedalen upplevs som mer tvingande av flera av de intervjuade aktörerna. Därför verkar frihetsproblemen mest knutna till den aktiva gaspedalen.

För ISA allmänt gäller att flera personer fruktar att systemet tar över ansvaret från föraren, vilket är emot åsikten och/eller kravet att ”det är föraren som måste bestämma”. Man påpekar också att möjligheten att trampa ur och kunna koppla bort ISA, gör att frihetsproblemet minskar och acceptansen förbättras.

## 5.10 Kostnadsfrågan

Ett olöst problem är kostnadsfrågan. Utan marknad blir ISA för dyrt för den enskilde föraren som vill utrusta sin bil. För att skapa en marknad behöver en viktig aktör antingen utrusta sina bilar med ISA eller beställa ISA till alla bilar som köps. Det påpekas att den offentliga sektorn köper så många bilar att den lätt kunde skapa en marknad. Men det blir i så fall stora initialkostnader som måste tas. Man behöver i sådana fall klarhet i vad man kan tjäna på att ha ISA i sina bilar.

## 5.11 Yrkesförare

Fler av de intervjuade kan tänka sig ISA för lastbilar, bussförare och taxiförare. Det betraktas inte som viktigt att alla har det. Men detta skapar naturligtvis homogenitetsproblem. Heterogenitetsproblem och kan också uppfattas som någon slags

diskriminering. De som nämner den här aspekten säger med andra ord att de inte tror på en bred implementering av ISA, vilket i sig är ett hinder för implementeringen.

En av de intervjuade säger att ”jag skulle kunna tänka mig att på den upphandlade trafiken så ställer man sådana här krav, det kan vara bussar, det kan vara de som kör färdtjänst eller taxibilar. Däremot tror jag inte att det kommer att vara så att hälften av bilarna har det.” Den som säger det tror alltså inte på en bred implementering av ISA, men i alla fall på möjligheten till en början.

## 5.12 Flödes- och tidsaspekten

Vissa anser att det kan finnas en fara i att man kontrollera hastigheten för mycket, eftersom flödet kan störas då. I samband med ISA-användningen inom kollektivtrafiken nämns också problemet att bussarna förlorar tid med ISA, därför att man idag har en viss toleransgräns över hastighetsgränsen som utnyttjas av bussar. ISA skulle inte tillåta detta längre.

## 5.13 Riskgrupper

En person menar att ”det finns vissa grupper som inte bryr sig om hastigheten så mycket, utan är styrda av andra fakta som skulle göra att de skulle behöva ISA bättre. Men man får ha rätt så bra på fötterna för att visa att det finns ett behov för det”.

Ska ISA vara till nytta måste det fungera framförallt för grupper som frekvent överskrider hastighetsgränserna, säger man med detta. Det hade i så fall varit bra med en lag om ISA. En annan intervjuperson menar dock att ISA inte kommer att hjälpa farddårar och folk som inte bryr sig. De kommer att koppla bort ISA på något sätt. ISA betraktas alltså delvis som dåligt om inte riskgrupperna är utrustade med den, men samtidigt som lite meningslöst för dessa riskgrupper.

## 5.14 Svårt att få lag

Implementeringen fungerar antagligen bäst om det blir lag på att man måste ha ISA. Samtidigt är det osannolikt att det blir lag snart. Det finns intervjupersoner som tycker att en lag kunde komma snart. Ett huvudargument för detta är att en lag inte skulle skapa några problem för till exempel bilförsäljningen:

”Ett lagförslag här skulle inte påverka nybilsförsäljningen avsevärt. Men visst, det kanske blir lite dyrare att köpa bilen.”

Att det inte är omöjligt att ett sådant lag skulle komma, argumenteras till exempel med miljökrav:

”Jag tänker att det här är något som kommer att finnas i fordon i framtiden. Det finns så mycket miljökrav på alla företag och på bilisten.”

## 5.15 För lite kunskap

Ett hinder som flera lyfter fram är att de saknar information och klara, tydliga siffror som kan rättfärdiga att man köper in och börjar använda systemet i sin organi-

sation. En organisation uttrycker sig som att det är tungt att hela tiden gå före och testa, det hade varit enklare om några andra redan gjort det, så att man hade någon annans erfarenhet och siffror att gå efter.

## 5.16 Behov av incitament

Vi har tidigare visat på resonemanget kring ”styrmedlen” som understryker hur viktigt det antagligen är att ge bilisterna incitament så att de använder ISA i sina bilar:

Den nationella politikern sade att ”det finns en fråga vi har nämnt som hastigast, och det är styrmedlen, vilka incitament man har. Det offentliga kan ge sitt incitament, men framför allt försäkringsbolagen. Alltså, det borde faktiskt vara intressant för försäkringsbolagen.”

## 5.17 Olika intressen hos olika kund- och målgrupper

Ett genomgående problem i samband med ISA-implementeringen verkar vara att olika grupper i samhället har olika intressen. Aktörerna måste kommunicera med dessa grupper och ta hänsyn till deras krav och egenskaper, så att det inte uppstår några problem för aktörerna. Följande grupper nämndes:

- Förvaltningar och trafikbeställare
- Försäkringsbolagens kunder
- Trafikföretagens resenärer
- Förare
- Bilister/bilköpare
- Allmänheten (miljökrav)
- Samhället
- Sverige
- EU
- Politiker
- Media
- Kommuner
- Stora företag
- Distributörer
- Allmänheten
- Trafiksäkerhetsinstitutioner

Bland dessa grupper finns många olika intressen som delvis står i motsats till varandra. Till exempel kan man förespråka gaspedalstyrd ISA i bussar, eftersom en jämn och lugn körning kan vara till fördel för passagerarna, samtidigt som förarna tycker att det är ansträngande och besvärligt. Det finns också en motsättning mellan allmänhetens intresse av trafiksäkerhet och många bilisters krav att kunna bestämma själv om de vill hålla sig till hastighetsgränsen eller inte, till exempel beroende på att det kan vara ”nödvändigt” att överskrida hastighetsgränsen vid omkörningar.

## 6. Intervjuresultat jämfört med Vägverkets inriktningsdokument

Nedan presenterar vi resultatet av frågeställningarna, en efter en. Därefter följer en tolkning av Vägverkets inriktningsdokument i just denna fråga. Slutligen sker en jämförelse.

### 6.1 Inställning och kunskap

*Färre än väntat har hört talas om ISA*

Endast fem av de tolv intervjupersonerna hade hört talas om ISA innan intervjun.

*Det råder kunskapsbrist*

Fler intervjupersoner lyfter fram att de saknar information och klara, tydliga siffror som kan rättfärdiga att man köper in och börjar använda systemet i sin organisation. En organisation uttrycker sig som att det är tungt att hela tiden gå före och testa, det hade varit enklare om några andra redan gjort det, så att man hade någon annans erfarenhet och siffror att gå efter.

*Större sympati för informativt system än för gaspedalen*

Det finns mera sympati för information än för pedalen, om än flera säger att pedalen kommer att vara mera effektiv.

En del fruktar att ISA kommer att störa bilkörningen – delvis ser de på ISA-systemet på ett mycket subjektivt sätt – som bilförare. Flera förväntar sig acceptansproblem, problem med flödet, problem att trafiken blir mera heterogent om bara en del har ISA, problem med acceptansen, och knuten därtill, ekonomiska problem: flera (men inte majoriteten) anser att folk inte gillar ISA och kommer inte att köpa en utrustning.

*Det offentliga måste ta initiativ till lag eller inköp*

Vill man ha ISA så måste samhällets officiella ställen göra någonting (lag mm.), tycker man. Det finns olika målgrupper med olika intressen, och därför antar flera att det kan finnas intressemotsättningar.

*Tekniken är inte tillgänglig*

ISA är som en teknisk utrustning inte tillräckligt tillgänglig. Det sägs av flera att det än så länge saknas en marknad, vilket kan tolkas som stöd för detta antagande: ISA är inte tillgänglig överallt och i olika tekniskt bra utvecklade varianter, och den är för dyr, inte minst därför att det saknas en marknad.

*Tekniken är inte tillräckligt utvecklad*

Den tekniska statusen av ISA i dagens läge kritiserar som omodern och inte tillräckligt utvecklad. Efterinstallation är dålig eftersom det då blir problem med bristande kompatibilitet av olika element.

Till allt nytt är ju i och för sig risken kopplad att det kan finnas nackdelar som inte går att förutse. I det här speciella sammanhanget nämns framförallt möjliga problem beträffande kapacitet och restider. Dessutom ser några också möjligheten att det kan finnas problem beträffande säkerhet (omkörningar, problem under övergångsperioden).

Man fruktar att det inte finns någon acceptans, eller brist på acceptans hos viktiga kundgrupper respektive målgrupper. Man fruktar därför att man kan varken sälja ISA eller förplikta bilister att använda ISA.

#### *Inkräktar på friheten*

De flesta av de intervjuade är representanter för aktörsgrupper som är själva bilister. De har därför förståelse för att en del bilister kan frukta att ISA inkräktar på deras ”frihet”. Några yttrar direkt att de själva inte skulle gilla en sådan situation heller.

#### *Både positiva och negativa attityder till ISA*

Fler säger att ISA är bra eftersom tekniken fungerar som ett stöd när jag glömmer hastigheten, missar skyltar, lämnar motorvägen, etc.

Några säger också att ISA är bra, men då bara som pip- och blinksystem, för fartdårar, inom yrkestrafiken osv.

Trafikföretag är positiva och föredrar gaspedalen eftersom det kan leda till mindre ryckig körning, farthinder kan tas bort, det kan leda till minskad stress hos bussförare.

#### **6.1.1 Tolkning av Vägverkets inriktningsdokument om ISA**

Vägverket har för avsikt att främja ISA. Man vill skapa en marknad och se till – som uppdrag, i upphandlingar och genom annan motivation – att de företag och institutioner som har att göra med Vägverket använder ISA. Man satsar därmed på ett ”frivilligt, stödjande och informerande hjälpmedel”. Det finns mer acceptans för denna ISA-version, dock finns studier som säger att den är mindre effektiv än den aktiva gaspedalen (Adell m.fl., 2004).

Vägverket uttrycker ingen misstanke om att ISA skulle kunna skapa några problem i trafiken eller något liknande. Man tror att det finns genuint intresse för ISA hos alla som vill hålla hastighetsgränsen, eller av olika skäl vill att deras anställda ska hålla hastighetsgränserna. Vägverket menar att man kommer att skapa ännu mer intresse genom intensifierad övervakning och kvalitetssäkringskrav.

Tekniska problem som finns kommer att lösas enligt Vägverket, och man har utvecklat en strategi för detta.

#### **6.1.2 Jämförelse**

Av de tolv intervjuade samhällsaktörerna med möjlighet att påverka utvecklingen av ISA, hade fem av dem aldrig hört talas om ISA innan intervjun. Informationen om ISA måste tydligen förbättras.

Acceptansen skattas på olika sätt av Vägverket och de intervjuade. Därför måste acceptansen undersökas mer systematiskt och i hela landet och det behövs en differentiering bland olika befolkningsgrupper, mm.

En del aktörer är skeptiska till tekniken bakom ISA-systemet. Det behövs klar och trovärdig information från Vägverkets sida att de tekniska problemen kommer att lösas.

## 6.2 Aspekter viktiga för aktörernas ställningstagande

### 6.2.1 Intervjuresultat

#### *Ekonomiska aspekter*

En aspekt som är viktig för aktörernas ställningstagande är den ekonomiska. Kommer kunden att köpa ISA och produkter relaterade till ISA, såsom försäkringskontrakt? Frågorna är viktiga eftersom produkternas utveckling är oklar. Frågorna är knutna till acceptansaspekter hos trafikanter, chaufförer, andra aktörer och publik. Aktörerna är tveksamma vad gäller acceptansen.

#### *Andra aktörers beteende*

Andra aktörers beteende har stor betydelse. Man vill kanske inte vara först, det är ibland bra om andra går före. Man känner sig inte så säker på ISA och dess utveckling, det är därför bra om andra aktörer är med som sysslar med liknande saker som ens eget företag och ens egen institution.

#### *Tekniska aspekter*

En annan viktig aspekt enligt de intervjuade är att den tekniska funktionaliteten blir bättre. Bäst är om ISA inte efterinstalleras utan finns med i bilen från början.

#### *Rättviseaspekter*

Slutligen nämns rättviseaspekten. De som behöver ISA är de som inte håller sig till reglerna. Om ISA endast blir frivilligt kommer ”fartdårarna” att välja bort utrustningen.

### 6.2.2 Tolkning av Vägverkets inriktningsdokument om ISA

Vägverket vill skapa en marknad genom att se till att så många myndigheter och så många samarbetspartner som möjligt utrustar sina fordon (privatbilar, tjänstebilar, kollektivtrafikfordon) med ISA. Vid utgången av år 2007 är målen för ISA-implementeringen följande:

	Antal fordon	Andel trafikarbete	Bidrag till minskning av antalet döda i trafiken <sup>1</sup>
Privatbilismen	50–100 000	1-2 %	1-2
Statliga och kommunala fordon	7 000	1 %	1
Bussar	1 500		
Taxi	3 500		
Godtransporter (företag)	5 000		



Inriktningsdokumentet visar att Vägverket gör en positiv bedömning av acceptansen till ISA, vilket även återspeglas i planen ovan.

När det gäller bilindustrin, försäkringsbolag och andra aktörer som har att göra med den privata marknadssektorn, vill Vägverket ge följande incitament: ”Vägverket ska verka för att incitament för användandet stimuleras på flera sätt (till exempel skattesubventioner, sänkta försäkringspremier, internationell samverkan, poäng i Euro-NCAP, statligt avropsavtal för ISA-utrustning mm).”

Den tekniska funktionaliteten vill man förbättra stegvis men snabbt. Tekniska problem betraktas som sagt inte som ett allvarligt problem hos Vägverket.

Argument som rör rättvisa nämns inte i Vägverkets inriktningsdokument. Överhuvudtaget finns inga argument med psykologisk eller sociologisk bakgrund, varken när det gäller en strategi att effektivt påverka bilistbeteendet som helhet vad gäller respekten för hastighetsgränserna, eller när det gäller alla försök att minska dynamiken i trafiksystemet. Den outtalade strategin är att förebygga acceptansproblemen genom att förespråka den version som man antar skapar minst acceptansproblem.

### **6.2.3 Jämförelse**

Det finns problem när det gäller ISA:s tekniska funktionalitet. De intervjuade representanterna för bilindustrin är mycket skeptiska när det gäller att eftermontera ISA i bilar. Om detta skulle fungera någorlunda bra behövs ett intensivt samarbete mellan de som bygger ISA och bilindustrin. Den bästa lösningen vore dock att ISA monterades direkt när bilen monteras. Båda lösningarna, att ISA eftermonteras inom ramen för samarbete mellan bilindustrin och de företag som producerar ISA, eller att ISA monteras direkt vid bilmonteringen, kräver att bilindustrin är beredd att satsa systematiskt på ISA. Enligt det som sades i intervjuerna om att ISA inte är något som går lätt att sälja till kunderna, är det oklart om Vägverkets satsningar på att få med bilindustrin frivilligt, räcker för att komma över tröskeln.

Problemet med att ISA ska användas frivilligt måste också diskuteras. Risken finns att man inte kommer att kunna sälja ISA utan att främja det samhälleliga medvetandet om hastighetsproblematiken. Att tillåta att just problematiska personer inte kommer att ha ISA kan vara fel signal. Befolkningen skulle kunna tolka det som att man inte ser allvarligt på hastighetsproblematiken.

## **6.3 Hur kommer ett implementerat ISA-system att påverka aktörernas aktivitet?**

### **6.3.1 Intervjuresultat**

Några av intervjupersonerna säger att ett implementerat ISA-system inte kommer att påverka deras aktivitet särskilt mycket. Vissa menar att man kommer att anpassa sig något.

Intervjuerna visar att man förväntar sig att trafiken blir lugnare. Olyckssiffrorna skulle kunna gå ner. Den individuella fördelen är att man slipper titta på hastighetsmätaren jämt.

Några oroar sig för att systemet inte skulle fungera. Det skulle dessutom kunna bli en mera heterogen trafik, i alla fall under en övergångsfas. Slutligen nämns också konkreta situationer, där ISA till och med skulle kunna skapa riskfulla situationer, till exempel när man vill köra om och inte kan accelerera.

Ett problem för kollektivtrafiken skulle kunna vara att tidsförluster uppstår på grund av att fordonen är hastighetsbegränsade.

### 6.3.2 Tolkning av Vägverkets inriktningsdokument om ISA

Vägverkets ansvariga förväntar sig definitivt att trafikantaktiviteterna utvecklar sig på ett sätt så att trafiksäkerheten blir bättre, samtidigt som man inte tror på problem på grund av tidsförluster:

- Trafiksäkerheten förbättrades väsentligt med ISA. Om alla hade ISA skulle antalet personskadeolyckor i trafiken minska med 20-30 procent
- Restiden blir oförändrad trots lägre maxhastighet

De egna förväntade aktiviteterna fram till år 2007 beskrivs så här:

- År 2004 ska samtliga Vägverkets myndighetsfordon vara utrustade med ISA
- År 2005 ska tjugofem procent av det trafikarbete Vägverksanställda utför i tjänsten ske med ISA
- År 2006 ska hundra procent av det trafikarbete Vägverksanställda utför i tjänsten ske med ISA
- År 2005 ställer Vägverket krav på hastigheter i sina upphandlingar

Vid utgången av år 2007 är målen för ISA-implementering följande:

	Antal fordon	Andel trafikarbete	Bidrag till minskning av antalet döda i trafiken
Privatbilismen	50–100 000	1-2 %	1-2
Statliga och kommunala fordon	7 000	1 %	1
Bussar	1 500		
Taxi	3 500		
Godtransporter (företag)	5 000		

”Detaljerade mål samt analys av kritiska kundgrupper tas fram efter genomförd marknadsundersökning 2004. All marknadsetablering har en ganska brant utvecklingskurva när det mogna stadiet nås. När denna studie infinner sig är inte lätt att förutse. Med beskrivna aktiviteter har vi lagt grunden och kanske får vi se ett snabbare införande än förväntat.”

Vägverket tänker påverka de viktigaste aktörerna med hjälp av en detaljerad implementeringsstrategi som använder sig av information, regler/kontrakt och incitament:

”... Dock kan den samhällsekonomiska nyttan, i termer av färre skadade och dödade samt minskad miljöbelastning snabbt påvisas om många fordon utrustats med ISA. Staten har därför en tydlig roll att driva på för att marknaden ska kom-

ma igång. Det är viktigt att de olika statliga organisationerna finner sin roll för att lägga grunden för den möjliga samhällsekonomiska vinsten.

- Vägverket upphandlar ISA-system till egna fordon inom myndighetsdelen
- Vägverket ställer krav på system för hastighetsanpassning i upphandling av grundpaket drift samt vid upphandling av övriga resor och transporter.
- Vägverket uppmanar andra organisationer att ge utfästelser och avsiktsförklaringar för ISA-användning inom sina verksamheter.
- Vägverket ska inom sektorsansvaret agera så att andra organisationer upphandlar ISA inom sina transportnäringar och att efterfrågan på ISA tillfredsställs och förstärks.
- ISA erbjuds som ett frivilligt, stödjande och informerande hjälpmedel
- Efterfrågan av ISA som ett verktyg för kvalitetssäkrade transporter stimuleras.
- Enskilda företag och organisationer bearbetas och avsiktsförklaringar tecknas med olika branschorganisationer
- Arbetet inriktas mot att först stödja de som redan uttalat en efterfrågan av ISA samt grupper inom de områden som ger störst genomslag (mycket trafikarbete) samt där det finns en stor förståelse (exv. skolskjuts)
- Vägverkets och andras implementering lyfts fram som goda exempel för övriga organisationer vad avser kvalitetssystem för kvalitetssäkring av hastigheter
- Vägverkets upphandling ska möjliggöra en ISA-produkt som är attraktiv för bland annat yrkesförare och tjänstebilmarknaden. Det är dessa marknadssegment som utgör grunden för att i nästa steg nå privatbilismen.
- Vägverket ska verka för att incitament för användandet stimuleras på flera sätt (till exempel skattesubventioner, sänkta försäkringspremier, internationell samverkan, poäng i Euro-NCAP, statligt avropsavtal för ISA-utrustning mm)

### 6.3.3 Jämförelse

De intervjuade uttrycker en viss skepsis när det gäller ISA:s påverkan på sina egna aktiviteter. Man tror inte riktigt på att Vägverket och andra offentliga institutioner kommer att göra några större insatser för att implementera ISA. Detta står i motsats till Vägverkets ganska detaljerade planer. Denna motsats ger intrycket av att man på Vägverket inte har lyckats offentliggöra planerna beträffande ISA på ett tydligt och klart sätt.

Slutsatsen är att PR-arbetet för ISA-implementeringen måste förbättras och att det måste bli klarare för aktörerna vilka fördelar och nackdelar man kan förvänta sig av ISA.

## 6.4 Tveksamheter kring en framtida implementering

### 6.4.1 Intervjuresultat

#### *Osäkerhet över konkurrenterna*

Intervjupersonerna är osäkra över konkurrenternas agerande. Man anser att det kan vara till nackdel att satsa på ISA medan konkurrenterna inte gör det. Till exempel inväntar försäkringsbolagen andra aktörer. Man anser att det kostar för mycket pengar att själva dra i det.

Transportföretagen är visserligen positiva, men tycker det är tungt att hela tiden gå före och testa. En politiker menar att det är inom EU som ett beslut om ISA måste tas, men att det krävs fler länder med på vagnen.

Allt hänger ihop med om man kan känna sig säker på att det blir en marknad kring ISA. Detta beror på acceptans, användbarhet och teknisk funktionalitet, och på andra aktörers beteende.

Utan marknad blir ISA för dyrt för den enskilde. För att skapa en marknad behöver en viktig aktör utrusta sina fordon med ISA.

#### *Säkerhetsproblem*

En annan fråga är om de förutspådda problemen faktiskt är några problem. Det gäller till exempel de säkerhetsproblem som några är rädda för, bland annat till följd av en mer heterogen trafik. En sådan skulle kunna leda till osäkra omkörningar och även brist på uppmärksamhet om man glömmer att hålla koll på hastighetsgränserna i de områden där ISA-tekniken inte fungerar.

#### *Osäkerhet kring tekniken*

En viss tveksamhet finns kring de tekniska lösningarna. Man har påverkats av det man hört om tekniska problem. Tekniska aspekter nämns både i samband med funktionaliteten av ISA, till exempel tekniska problem för den aktiva gaspedalen i bussar, och när det gäller uppdateringen av data.

En av fordonstillverkarna talar om världsstandard och vill undvika efterinstallering för att garantera ett pålitligt system.

Någon pekar på att det kan finnas nackdelar med ISA som det idag inte går att förutse.

#### *ISA inkräktar på friheten*

Några intervjupersoner talar om att den aktiva gaspedalen är bäst för att reducera hastigheten, men att den inkräktar mer på friheten än vad pip- och blinksystemet gör. Att kunna ”trampa igenom” gaspedalen skulle kunna minska på känslan av inkränt frihet och förbättra acceptansen.

Några anser att man ska ”installera ISA i lastbilar, bussar och i taxi”. De som nämner denna aspekt tror inte på någon bred implementering av ISA.

#### 6.4.2 Tolkning av Vägverkets inriktningsdokument om ISA

För att undvika tveksamheter, finns några mycket klara argument i inriktningsdokumentet:

"... Tillgång till hastighetsdata innebär ... att nya incitament för ISA-användning möjliggörs. Exempelvis kan dagens logistiksystem, där många idag följer sin fordonsflotta i realtid, kompletteras med gällande hastigheter och då användas för kvalitetssäkring av företagets transporter vad avser hastigheter. Detta kan sedan kompletteras med stöd till förarna i form av informerande/varnande ISA. För att säkerställa den långsiktiga ajourhållningen från källan är leverans av hastighetsdata från NVDB (Nationella Vägdatabasen) avgörande."

"... För att ISA-utrustning ska finnas tillgängligt som standard eller tillval i fordonen samt tillgängligt för eftermontering krävs aktiviteter ... Bland annat ska hastighetsdata erbjudas Content Providers (en kartleverantör) på ett för dem tillfredsställande sätt. Aktörerna informeras om våra avsikter samt förmås teckna avtal eller överenskommelser ... samtidigt som vi i andra änden agerar kund vid upphandling av utrustning. Distributionsleden bearbetas även genom att vi fortsätter att verka för att ISA ger poäng i Euro-NCAP utvärderingarna ... Vägverkets upphandling säkerställer att utrustning finns tillgänglig ..."

"Fordonsindustrin i Europa (har) aktivt deltagit i diskussioner om ISA-systemens framtid. Fordonsindustrin var inledningsvis, mycket kritiska men efterhand som resultat presenterades från det svenska ISA-försöket skedde en märkbar förändring av den negativa attityden. Det svenska försöket redovisade mycket positiva reaktioner från användarna och en stor potential att positivt påverka trafiksäkerheten. Idag har fordonsindustrin enligt samstämmig utsaga redan ISA-system "på hyllan". Dock menar man att dessa blir kvar där om inte myndigheterna ger stöd för att efterfrågan på marknaden tar fart, samt att en hastighetsdatabas görs tillgänglig."

"Vi tror .. på ökat fokus på hastighetsfrågan i samhället. ... Om ISA blir en del i Euro-NCAP värderingen tror vi att även privatbilismens ökade efterfrågan bidrar till fler ISA i fordonen. Redan idag finns ISA som tillval för vissa bilmärken i andra länder. Om ISA följer den bedömning branschen gör för utvecklingen av navigeringsutrustning de närmsta åren, samt kompletteras av en del nya tjänster kan vi se ISA i 50 000 – 100 000 privatbilar år 2007."

#### 6.4.3 Jämförelse

Man är mer optimistisk över ISA inom Vägverket, än vad de intervjuade aktörerna är. Vägverket baserar sin optimism på en aktionsplan som är klart formulerad, dock tydligen bara känd internt. Det verkar som om det saknas informationsmaterial om Vägverkets planer och framförallt om Vägverkets aktiviteter, som i inriktningsdokumentet beskrivs på ett så positivt och säkert sätt. Inte det minsta tvivel finns över att ISA-implementeringen kommer att fungera, vilket i flera avseenden står i motsats till vad en del av de intervjuade förväntar sig. De tror inte att det kommer att vara så lätt att övertyga de andra aktörerna att satsa på ISA. Vägverket är också optimistiskt när det gäller lösningen av de tekniska problemen, vilket en del de intervjuade aktörerna inte är.

Säkerhetsproblem och andra trafikproblem som skulle kunna uppstå på grund av att ISA implementeras, nämns inte alls i inriktningsdokumentet. Även om man

tror att dessa problem går att lösa och att fördelarna av ISA blir mycket större än nackdelarna, borde man skriva om hur man ska förvissa sig om detta. Man skulle kanske tydliggöra de praktiska implementeringsstegen, som till exempel att utrustningen av de egna bilarna kommer att behandlas som en pilotstudie och användas inom ramen för implementeringsinriktade utvecklingsstrategier.

## **6.5 Vad vet aktörer om andra aktörers inställning till ISA?**

### *6.5.1 Intervjuresultat*

#### *Vet för lite om konkurrenterna*

Man vet för lite om konkurrenterna, det vill säga om andra aktörer i samma yrkes- eller disciplinområde och om andra discipliner och yrkesgrupper. Man antar dock saker som är negativa, som att det inte är självklart att konkurrenterna kommer att satsa på ISA. Det sägs samtidigt explicit att politikerna gör för lite för att stödja ISA, trots att man pratar om trafiksäkerhet.

Bilindustrin kommer inte att implementera ISA, säger bland andra en person från bilindustrin. Bra försäkringskontrakt för de som har ISA skulle kunna göra att ISA blev mera attraktivt för bilister, tror några.

#### *ISA i myndigheters fordon skulle leda till stor marknad*

Alla aktörer av myndighetskaraktär eller med ett kontrakt hos en myndighet, skulle kunna ha ISA i tjänstebilar och kollektivtrafikfordon mm. Då hade en riktigt stor marknad vuxit fram. Men Vägverket och andra myndigheter är inte tillräckligt aktiva.

"Andra länder" betraktas också som viktiga aktörer.

### *6.5.2 Tolkning av Vägverkets inriktningsdokument om ISA*

Vägverkets inriktningsdokument svarar delvis direkt till de intervjuade aktörernas kommentarer. Utan att direkt prata om aktörernas skeptiska hållning, nämner Vägverket flera strategier och aktiviteter som skulle ha potential att övervinna denna skeptiska hållning. Man påminner till exempel aktörerna om möjliga sätt att göra reklam för det egna agerandet i samband med ISA, till exempel "transportköpare/säljare som vill föregå med gott exempel".

"Kostnadsbesparingar via exempelvis lägre bränsleförbrukning" är också ett bra argument för att satsa på ISA inom transportföretag.

"Huvudspåret i införandet av ISA är att bearbeta aktörer med dessa affärsmotiv. ... Befintliga utfästelser från olika företag och branschorganisationer ska tas tillvara och konkretiseras ... . För att nå de mål som är uppsatta för ISA-implementeringen ... är det nödvändigt att det inom sektorsarbetet finns resurser för att fokusera mot sälj- och påverkansaktiviteter av ISA. ... organisationer och företag ska bearbetas för att installera ISA även om de ännu inte infört ett systematiskt arbetssätt för kvalitetssäkring av transporter."

Som incitament för olika aktörer nämns konkreta sådana, som skulle kunna påverka aktörernas attityd positivt och övertyga aktörerna att även andra aktörer blir positivt inställda:

"Skatteberedningen arbetar idag med att se över hur skattesubventioner skulle kunna införas för att stimulera trafiksäkerheten. Vägverket ska ge nödvändigt stöd till departementet och arbeta för att införande av ISA ska kunna ge skattesubventioner."

"Försäkringsbranschen är generellt avvaktande till "rabatter". Motormännens arbete med Euro-RAP kan här på sikt innebära att sådana beslut kan bli aktuella för försäkringsbolagen. Avgörande är också formuleringen av de funktionella krav på ISA som eventuellt kommer att ge poäng i Euro-NCAP."

"För att stimulera utveckling, produktion och tillhandahållande av ISA-system ska Vägverket etablera kontakt med VINNOVA i syfte att utveckla en modell för ett effektivt samarbete. Ett ekonomiskt stöd till produktutveckling från VINNOVA skulle stärka dess förmåga att utveckla ISA-system."

### 6.5.3 Jämförelse

Vägverket har tydligen en strategi som man tror på för att påverka de relevanta aktörerna i samband med ISA-implementeringen. Eftersom de intervjuade personerna inte känner till dessa redan färdiga planer, är det tydligen nödvändigt att Vägverket intensifierar kommunikationen med aktörerna. Strukturerat samarbete med alla relevanta aktörer, till exempel i form av workshop, rekommenderas i detta sammanhang.

## 6.6 Hur påverkar det aktören?

*Om andra är tveksamma är man själv också det*

Tveksamhet är en huvudpoäng i samband med frågan om vad man vet om andra aktörers inställning till ISA, och hur det påverkar aktören. Om andra är tveksamma är man själv också tveksam. Man vill inte vara först. Det kan hänga ihop med att det känns ovanligt att bilens hastighet ska påverkas utifrån – fler av de intervjuade uttrycker att det är mycket lättare att implementera alkolås och bältespännare, än att reglera hastigheten. Det behövs tydliga signaler från myndighetsidan att man menar allvar och att alla aktörer därmed måste vara aktiva, var och en på sitt sätt.

*Trafikföretag tror att andra kommer att följa efter*

Vissa aktörer, framförallt de som sysslar med kollektivtrafik, är ganska positiva och även aktiva och de väntar inte så mycket på vad de andra gör. Tvärtom, man är delvis säker på att andra kommer att följa efter. Andra aktörers beteende är då mindre viktigt än Vägverkets och andra myndigheters agerande.

*Officiella institutioner kan motivera andra aktörer*

Om viktiga officiella institutioner såsom regeringen, myndigheter och andra länder ställer sig positiva till ISA, då är detta säkert motiverande för andra, till exempel privatindustrin, anser man.

### 6.6.1 Tolkning av Vägverkets inriktningsdokument om ISA

I inriktningsdokumentet ger Vägverket tydliga signaler på att man vill satsa på en ISA-implementering, och att man vill göra det i samarbete med andra officiella organisationer och även inom ramen för internationellt samarbete:

"Förutom att Vägverket aktivt deltar i projekten PROSPER och SpeedAlert krävs ett unisont svenskt agerande inom fler områden på den europeiska arenan. Samtliga representanter, både offentliga och kommersiella, måste utöva påverkan inom respektive ansvarsområden om ISA ska få det genomslag på den europeiska marknaden som är nödvändigt. Några exempel är:

- Politiker på nationell nivå i samband med "toppmöten" och på regional nivå i samband med "euroregionala möten" med anknytning till vägtransportområdet men även inom andra infrastrukturella sammanhang.
- Offentliga och kommersiella organ med verksamhet inom EU.
- EU-kommissionen, High Level Group, Euro-NCAP och EuroRoads för att säkerställa att den digitala hastighetsdatabasen tas fram inom Europa
- Fordonsindustrins påverkan genom branschorganisationer såsom exempelvis ACEA, EU-CAR."

### 6.6.2 Jämförelse

Här får vi upprepa intrycket av att de olika aktörerna behöver tydlig offentlig information om alla Vägverkets insatser. Man behöver få signaler om att Vägverket inte bara vet vad som behöver göras, utan att man verkligen gör saker och ting. Så länge sådant bara står i interna dokument och inte finns i media, eller i alla fall så länge inte aktörerna får direkt information om vad som konkret och officiellt görs i samband med ISA på myndighetssidan, kommer osäkerheter och tveksamheter att finnas kvar och påverka aktörernas beteende.

Vägverket vet om detta: "En nödvändig aktivitet är att informera, utbilda och att ta fram ett för ovanstående anpassat informationsmaterial om ISA."

## 6.7 Vilka förväntningar har aktören på andra aktörer?

Frågan om vilka förväntningar aktören har på andra aktörers agerande, hänger ihop med kommentarerna och diskussionen under punkt 6.5, "Vad vet aktörer om andra aktörers inställning till ISA?". Det kan tilläggas att aktörerna tydligen behöver känna ett visst tvång ifrån myndighetssidan, även för den egna delen. Om man tvingas att satsa på ISA på grund av den officiella policyn och de regler, bestämmelser, upphandlingar, incitament mm som finns, och om man kan vara säker på att alla andra har samma förutsättningar, då blir man själv lugnare och mindre tveksam. Med andra ord, man tror inte att de andra aktörernas agerande frivilligt styrs mot en större satsning på ISA.

## 6.8 Vad tror aktörerna om en framtida implementering?

Majoriteten av de intervjuade tror att ISA kommer att implementeras på något sätt, dock osäkert vilken typ av system det blir. Flera tror att det blir ett frivilligt ISA-system.



Många menar att det endast blir fart på ISA-implementeringen om myndigheterna ger tydliga tecken på att det kommer att löna sig, eller om det blir tvång på att införa ISA.

Huvudpoängen är att man upplever det som konstigt att inskränka på bilens hastighet, vilket ju står i rak motsats till dagens snabba och tekniskt välutrustade bilar.

## **6.9 Vad händer med ISA i framtiden?**

En av intervjupersonerna säger direkt att ”ISA behövs och kommer förr eller senare att implementeras” och flera andra intervjupersoner yttrar sig i samma riktning.

## 7. Slutsatser och rekommendationer

### 7.1 Informationen om ISA måste förbättras

Av de tolv intervjuade samhällsaktörerna med möjlighet att påverka utvecklingen av ISA, hade fem av dem aldrig hört talas om ISA innan intervjun. Dessutom är en del aktörer skeptiska till tekniken bakom ISA-systemet. Informationen om ISA måste tydligt förbättras.

De intervjuade uttrycker bland annat en viss skepsis när det gäller ISA:s påverkan på de egna aktiviteterna. Man tror inte riktigt på att Vägverket och andra offentliga institutioner kommer att göra några större insatser för att implementera ISA. Detta står i motsats till Vägverkets ganska detaljerade planer. Vägverket har en strategi som man tror på för att påverka de relevanta aktörerna i samband med ISA-implementeringen.

Denna motsats ger intrycket av att man på Vägverket inte har lyckats offentliggöra planerna beträffande ISA på ett tydligt och klart sätt. Aktörerna behöver få signaler om att Vägverket inte bara vet vad som behöver göras, utan att man verkligen gör saker och ting. Så länge sådant bara står att finna i interna dokument, kommer osäkerheter och tveksamheter att finnas kvar och påverka aktörernas beteende.

Slutsatsen är därför att PR-arbetet för ISA-implementeringen måste förbättras och att det måste bli klarare för aktörerna vilka fördelar och nackdelar man kan förvänta sig av ISA. Det behövs även klar och trovärdig information från Vägverkets sida att de tekniska problemen kommer att lösas. Strukturerat samarbete med alla relevanta aktörer, till exempel i form av workshop, rekommenderas i detta sammanhang.

Vägverket känner till bristerna och skriver bland annat följande i inriktningsdokumentet: ”En nödvändig aktivitet är att informera, utbilda och att ta fram ett för ovanstående anpassat informationsmaterial om ISA.”

### 7.2 Problem kring ISA:s tekniska funktionalitet

Det finns problem när det gäller ISA:s tekniska funktionalitet. De intervjuade representanterna för bilindustrin är mycket skeptiska när det gäller att eftermontera ISA i bilar. Om detta skulle fungera någorlunda bra behövs ett intensivt samarbete mellan de som bygger ISA och bilindustrin. Den bästa lösningen vore dock att ISA monterades direkt när bilen monteras. Båda lösningarna, att ISA eftermonteras inom ramen för samarbete mellan bilindustrin och de företag som producerar ISA, eller att ISA monteras direkt vid bilmonteringen, kräver att bilindustrin är beredd att satsa systematiskt på ISA. Enligt det som sades i intervjuerna om att ISA inte är något som går lätt att sälja till kunderna, är det oklart om Vägverkets satsningar på att få med bilindustrin frivilligt, räcker för att komma över tröskeln.

### **7.3 Fel signaler om ISA blir frivilligt?**

Problemet med att ISA ska användas frivilligt måste också diskuteras. Risken finns att man inte kommer att kunna sälja ISA utan att främja det samhälleliga medvetandet om hastighetsproblematiken. Att tillåta att just problematiska personer inte kommer att ha ISA kan vara fel signal. Befolkningen skulle kunna tolka det som att man inte ser allvarligt på hastighetsproblematiken.

### **7.4 Acceptansen av ISA skattas olika**

Acceptansen skattas på olika sätt av Vägverket och de intervjuade. Därför måste acceptansen undersökas mer systematiskt och i hela landet och det behövs en differentiering bland olika befolkningsgrupper, mm.

### **7.5 Större optimism över ISA inom Vägverket än bland de intervjuade**

Man är mer optimistisk över ISA inom Vägverket, än vad de intervjuade aktörerna är. Vägverket baserar sin optimism på en aktionsplan som är klart formulerad, dock tydligen bara känd internt. Det verkar som om det saknas informationsmaterial om Vägverkets planer och framförallt om Vägverkets aktiviteter, som i inriktningsdokumentet beskrivs på ett så positivt och säkert sätt. Inte det minsta tvivel finns över att ISA-implementeringen kommer att fungera, vilket i flera avseenden står i motsats till vad en del av de intervjuade förväntar sig. De tror inte att det kommer att vara så lätt att övertyga de andra aktörerna att satsa på ISA. Vägverket är också optimistiskt när det gäller lösningen av de tekniska problemen, vilket en del de intervjuade aktörerna inte är.

Säkerhetsproblem och andra trafikproblem som skulle kunna uppstå på grund av att ISA implementeras, nämns inte alls i inriktningsdokumentet. Även om man tror att dessa problem går att lösa och att fördelarna av ISA blir mycket större än nackdelarna, borde man skriva om hur man ska förvissa sig om detta. Man skulle kanske tydliggöra de praktiska implementeringsstegen, som till exempel att utrustningen av de egna bilarna kommer att behandlas som en pilotstudie och användas inom ramen för implementeringsinriktade utvecklingsstrategier.

## 8. Fortsatt forskning

Eftersom det uppkommit argument om att ISA borde implementeras inom kollektivtrafiken och i de tunga fordonen först, vore det bra att ta reda på vad som händer i trafiksystemet om ISA implementeras inom dessa områden först.

Det råder osäkerhet kring vad som egentligen är bäst, de tvingande systemen eller de system som är rent informativa. Idag kan vi, om systemet är obligatoriskt och tvingande, ta reda på hur hastigheterna kommer att bli i sådana fall och vi kan även kalkylera olycksreduktion. Men vad händer om vi har andra system, hur förändras hastigheten då? Mer forskning behövs för att ta fram prognoser om vad som kan åstadkommas med de olika ISA-systemen. Detta kan ställas i relation till både trafiksäkerhet och miljö.

Några intervjupersoner nämner att de behöver mera fakta kring ISA. Vad menas med mera fakta och vilka fakta är det som aktörerna behöver? Det är också möjligt att några av intervjupersonerna använder argument kring fakta som svepskäl, exempelvis för att man tror att allmänheten inte kommer att acceptera ISA. I sådana fall krävs att vi tar reda på hur man ska kommunicera det vi redan vet om ISA på rätt sätt, till exempel när och till vilka målgrupper.

Att man använder negativ acceptans av ISA hos andra som svepskäl, kan alltså också vara fallet, och det kunde betyda att man inte är så intresserad av ISA. Här skulle vi kunna samla in det vi vet om acceptansen för att kunna formulera goda argument och kommunicera dem. En annan möjlighet är naturligtvis att studera acceptansen till ISA närmare för att se hur den ser ut idag jämfört med för några år sedan, eftersom vi vet betydligt mer om ISA idag än vad vi gjorde då. Här finns möjligheter att göra förbättringar i bland annat metoden, till exempel i hur man mäter acceptansen.

I framtiden blir det centralt att göra tillämpade studier för att bättre och med bättre empiriskt underlag förstå vad olika grupper verkligen vill ha. Detta för att komma bort från situationen där olika aktörer bara antar vad de andra grupperna vill, så att man agerar på basis av antaganden som inte alls är säkra. Om dessa antaganden riktar sig mot ISA-användningen kan det gå stå i ISA-utvecklingen och implementeringen, på basis av felaktiga utgångspunkter.

Fler av de intervjuade visste över huvudtaget inte vad ISA var. Vi skulle därför kunna ta reda på vad forskare har gjort för att sprida forskningsresultaten om ISA. Här kan finnas brister. Det som har skrivits, kan det ha skapat osäkerhet kring ISA? Har informationen varit begriplig?

## Referenser

Adell, E. Hjalmdahl, M., Várhelyi, A. (2004) Field trials with ISA in Hungary and Spain. Paper presented at the 11<sup>th</sup> World Congress on Intelligent Transport Systems 18-22 October 2004 Nagoya, Aichi, Japan.

Falk, E. (2002) Testförarens acceptans av aktiv gaspedal. Examensarbete, Luleå Tekniska Universitet.

Falk, E., Hjalmdahl, M., Risser, R., Várhelyi, A. (2002) Testförarnas attityd till ISA – resultat från enkätundersökningar. Delrapport 3 LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.

Várhelyi, A., Hydén, C., Hjalmdahl, M., Almqvist, S., Risser, R., Draskóczy, M. (2002) Effekterna av aktiv gaspedal i tätort. Sammanfattande rapport. LundaISA. Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Lund.

Vägverket (2002) Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet (ISA). Resultat av storskalig försöksverksamhet i Borlänge, Lidköping, Lund och Umeå under perioden 1999-2002. Publikation 2002:89, Vägverket.

Vägverket (2003) Inriktning för Vägverkets arbete med att få ett brett införande av ISA-system i Sverige. AL70A 2004:2359.